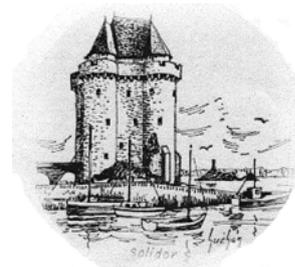


# COMMUNICATION

N° 98 - Juin 2025

## CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

Nous poursuivons la lecture du cahier d'écolier auquel le Capitaine Louis François Bourgain a confié ses mémoires en décembre 1945. Rappelons que sa maison au Portel a été détruite pendant la guerre et que l'armateur Alexandre Bordes l'a alors hébergé dans la villa Nelcotte qu'il possédait au bord de la Méditerranée.

C'est en recopiant dans son cahier le récit de son second, Charles Gruénais, que Louis François Bourgain nous livre un des moments les plus douloureux de sa vie professionnelle, la disparition de son neveu François Bourgain au retour d'un voyage du Chili, le 16 mars 1911 à 18 h 05, par latitude 3°22' Nord, longitude 33°40' Ouest, à bord du quatre-mâts *Hélène* qu'il commande.

Comme nombre de capitaines, Louis François Bourgain a le souci du bien-être de son équipage, indispensable pour la bonne marche du navire. C'est ainsi par exemple que par beau temps le dimanche il met à disposition de l'équipage son phonographe pour lui faire écouter de la musique. Et quand au cap Horn la mer est encombrée d'icebergs, le danger de la navigation ne peut pas lui faire ignorer la beauté du spectacle.

Et puis... le festival marin 2025 de Dahouët se prépare. Une soirée unique, le 5 juillet, sera consacrée aux *Pen Duick II* et *V* en escale à Dahouët, dans cette contrée qui a fourni tant de marins aux voiliers cap-horniers marchands. Avec Daniel Wlochovski, Jacques Arestan et Yannick Trancart double cap-horniers, équipiers d'Éric Tabarly, Olivier de Kersauzon et bien d'autres, nous évoquerons le mythe que ces marins d'antan ont créé en forgeant des valeurs qui leur ont permis de vivre dans des conditions des plus difficiles.

Yvonnick LE COAT

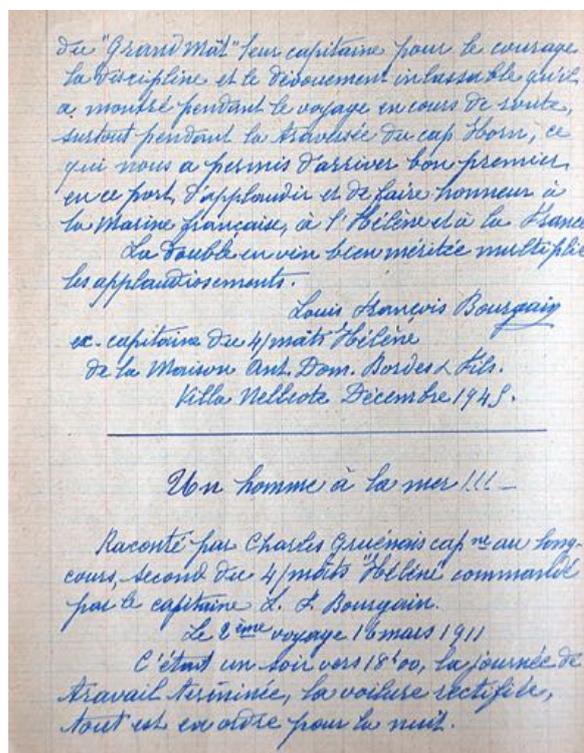
### Conférences :

- *Les mousses des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande*, samedi 14 juin à 17 heures à la **Maison des Hommes et des techniques** à Nantes, par Hervé Peaudecerf, dans le cadre de "Débord de Loire".

- *Le mythe du cap Horn pour les voiliers marchands hier et pour les voiliers de course aujourd'hui*, samedi 5 juillet à 18 h sous le hangar de "la Pauline" à Dahouët, par Brigitte et Yvonnick Le Coat, en présence de Daniel Wlochovski, Jacques Arestan et Yannick Trancart.

Puis, présenté par l'équipage des *Pen Duick II* et *V*, projection d'un film sur Éric Tabarly et l'association qui gère aujourd'hui la flotte des *Pen Duick* à Lorient.

### Témoignage : "Un homme à la mer !!!", raconté par Charles Gruénais.



C'était un soir vers 18 h 00, la journée de travail terminée, la voilure rectifiée, tout est en ordre pour la nuit. Nous sommes dans l'Atlantique nord, dans les alizés de Nord-Est, au plus près tribord amures, route au Nord 30° Ouest environ. Latitude : 3°32' Nord, longitude

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette

tél : 01 69 07 72 26 courriel : [by.coat@gmail.com](mailto:by.coat@gmail.com)



Le dimanche, par beau temps, après la toilette et tandis que le linge lavé sèche sur des cartahus, l'équipage danse au son d'un accordéon qui est souvent celui du charpentier.

Le capitaine Louis François Bourgain amenait sur la dunette son phonographe (photo ci-dessous), instrument muni d'un grand pavillon métallique et fonctionnant avec des cylindres de cire.





Ci-dessus, une photo assez peu conventionnelle du Capitaine Louis François Bourgain (pantalon blanc) sur le 4-mâts *Antonin* qu'il commande. Au retour d'un voyage au Chili, en avril 1908, raconte le mousse Francis Évenou, « nous nous approchions du Cap Horn quand soudain je fus entouré par de gigantesques icebergs d'une hauteur d'environ 125 mètres. C'est dire le danger qui nous menaçait, d'autant qu'il y avait une brume à découper au couteau [photo ci-dessous]. Dans cette banquise et ce froid, le Capitaine [L. F. Bourgain] m'appela et me dit : « monte vite là-haut p'tit gars, tu ne verras peut-être pas ça deux fois dans ta vie. » ... La grandeur de la banquise et sa beauté nous faisaient oublier le danger que nous courrions. »



32°40' Ouest. Brise assez fraîche, mer houleuse de la direction du vent. Vitesse 6 nœuds.

Le second capitaine à qui le second-maître de quart vient de rendre compte que tout est en ordre, que les hommes de veille sont à leur poste, devise quelques instants avec lui et reçoit des ordres pour le travail du lendemain.

Le ciel est clair, étoilé, personne n'est couché, la bordée non de quart est quelque part sur les ponts du gaillard ou des rouffles, goûtant un peu de fraîcheur de la nuit. Quelques hommes sont à l'arrière, car l'on vient, comme cela arrive quelque fois, de prendre un poisson sur la ligne de traîne au coucher du soleil.

Le cri sinistre ! « Un homme à la mer ! » vient d'éclater sur la dunette, poussé par l'homme de barre qui a été le seul témoin de l'accident. On sait immédiatement que c'est un novice qui a glissé sur la rotonde et est tombé dans le sillage.

« Loffe ! Loffe ! », crie le lieutenant de quart. Tout l'équipage se précipite aux bras de l'arrière, mettant en ralingue les voiles des deux grands mâts.

Le capitaine a pris la direction de la manœuvre et la panne sous les grands huniers est prise très rapidement. La bouée lumineuse est jetée à la mer, mais ne s'allume pas. Fatalité ! Le seul repère possible au milieu des vagues manque.

Pendant la manœuvre, le youyou, le plus léger est déjà en dehors, prêt à amener. Il ne peut être question d'une baleinière de sauvetage, trop lourde et trop longtemps à mettre à la mer. C'est dans un simple youyou en sapin de trois centimètres que quatre hommes embarquent avec le second. Il n'y a besoin de désigner personne, ceux qui se trouvaient à proximité de l'embarcation et qui ont effectué la mise à l'eau trouvent naturel d'embarquer.

La houle est bien creuse pour cette frêle coque de noix ! Reviendront-ils ? La nuit est complète et, en poussant près de l'arrière ils crient : « allumez-nous un feu dans la mâture ! »

On nage dans le vent, puisque le navire dérive, et on souque ferme sur les avirons en se guidant sur les étoiles. Mais malgré la rapidité de la manœuvre la distance doit être grande ! Ah ! Si la bouée avait fonctionné on aurait au moins eu un point de repère ! Rien, rien, rien, des vagues qui se succèdent toutes semblables, quelques oiseaux de mer au-dessus de l'embarcation. Ils escomptent de nouvelles proies ? Rien toujours. On sonde en vain l'obscurité. Les cinq hommes se réunissent et crient ensemble. Rapide conseil à bord du canot ! Nous avons tenté tout ce qu'il était humainement possible, retournons à bord ! Il ne reste aucun espoir.

Le retour est délicat ! Il faut virer de 180° et, en travers à la lame, il embarque de l'eau. Un des matelots rentre son aviron et vide l'eau avec sa casquette en toile.

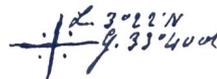
Le canot approche du bord. On aperçoit des silhouettes sombres sur la dunette. Le capitaine attend au passé ! Le disparu était son neveu, jeune homme plein de santé. Que va-t-il dire aux malheureux parents ?

Pas de TSF, aucun moyen de les prévenir, eux qui joyeux se préparaient déjà à venir à la rencontre de leur fils à l'arrivée prochaine où la mère cherchera des yeux son enfant qui n'est plus. Situation tragique qui ébranle les cerveaux les mieux équilibrés. Tout l'équipage est sur le pont, attendant l'ordre de faire servir et de continuer la route.

L'ordre n'est pas donné ! Le marin consommé qu'est le capitaine s'est ressaisi. Sa conscience professionnelle l'emporte sur sa douleur et c'est d'une voix qu'il s'efforce de rendre calme qu'il s'adresse à tous : « Garçons ! Nous sommes tous chrétiens. Avant de reprendre la route après ce malheur, nous allons adresser un souvenir ému et une prière pour celui que nous ne reverrons plus. » Et il commença à haute voix la récitation du « Notre Père qui êtes aux cieux » et le « Je vous salue Marie ».

Tous découverts, face au vent, les réponses à ces prières de l'enfance ne sont pas oubliées. Et dites par ces hommes rudes mais au cœur sensible elles prennent une solennité incomparable. Loin des chants liturgiques et des entreprises de pompes funèbres spéculant sur la douleur des familles, cette brève cérémonie au milieu de l'Océan est certainement restée gravée dans la mémoire de tout l'équipage.

La voilure est ensuite établie, la route reprise, et tous, le cœur serré, reprennent le service habituel. Sur le journal de bord en style laconique on écrit : le 16 mars 1911 à 18 h 05 m, par latitude 3°22' Nord, longitude 33°40' Ouest, le matelot léger François Bourgain (le nom et le prénom du Capitaine, son oncle) est tombé à la mer et n'a pu être retrouvé malgré les manœuvres et recherches faites sans résultat. Joignez sur la carte ces deux coordonnées rectilignes, point d'intersection d'un méridien et d'un parallèle, vous obtiendrez la Croix, symbole de la Rédemption et seul monument de tous les péris en mer.



Il reste, après la catastrophe, les nombreuses formalités administratives ! Inventaire et mise sous scellés des effets et objets du disparu.

Quelques jours plus tard, un vapeur fut rencontré, faisant route pour charbonner aux Îles du Cap Vert où il devait arriver le surlendemain. Des lettres lui furent remises et les parents du disparu connurent, grâce à l'amabilité du capitaine de ce navire anglais, le malheur de la perte cruelle de leur cher enfant qui devait entrer au cours d'hydrographie pour le brevet de capitaine au long cours.

rencontré faisant route pour Charbonner aux  
Îles du Cap Vert où il devait arriver le surlendemain.  
Des lettres lui furent remises et les parents du  
disparu connurent grâce à l'amabilité du  
capitaine de ce navire anglais le malheur de  
la perte cruelle de leur cher enfant qui devait  
entrer au cours d'hydrographie pour le brevet  
de capitaine au long cours.  
Signé Charles Gruénais