

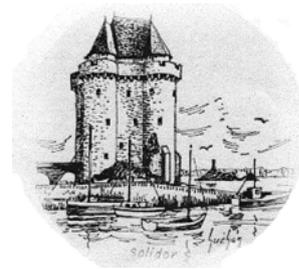
# COMMUNICATION



N° 97 - Mai 2025

## CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrançais.fr>



### Le mot du Président

L'été arrive avec ses fêtes maritimes. En particulier, nos amis de l'association "Dahouët Traditions et Lendemaïns", forts du succès de leur premier festival marin l'an dernier à Dahouët, proposent de remettre ça cette année, nous nous associons volontiers à eux.

Samedi 5 et dimanche 6 juillet ils font venir deux voiliers Pen Duick, le n°2 et le n°5. Le soir nous ferons une conférence à deux voix : l'une racontera la naissance du mythe du Cap Horn, c'est-à-dire l'histoire des marins des grands voiliers marchands dont les destinations étaient des ports du Pacifique et dont la route passait inexorablement par ce cap car il n'y en avait pas d'autre. Ils nous disaient : « le cap Horn a fait de moi un homme ». Ils apprenaient là le courage et la solidarité et construisaient ainsi leur confiance en eux.

L'autre voix sera celle d'un de ces marins qui font le tour du monde en compétition sur des voiliers faits pour la course. Ils ont eux aussi le courage d'affronter ces mers inhospitalières. Et ils ont aussi montré que la compétition n'interdit pas, au contraire, la solidarité, que ce soit quand un grave problème survient, ou que ce soient en permanence les efforts de toute leur équipe au service de leur réussite commune.

Samedi 16 et dimanche 17 août, 2<sup>e</sup> festival marin.

Yvonnick LE COAT

### On parle des Cap-Horniers

#### Conférence :

*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 PEAUDE CERF, dans le cadre de "Débord de Loire".

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)



### Témoignage : "Ma prise de commandement du 4-mâts *Hélène*, la plus grosse unité des 50 clippers du nitrate de la maison Bordes", par Louis François Bourgain (4)

– À nous, M. Gruénais ! Stoppons le navire dare-dare. Amenez les trois huniers volants à la fois - sans les carguer -, carguez les trois basses voiles aussi, bien à bloc, pour ne pas les serrer. Je tiendrai en ralingue pour faciliter la manœuvre. Envoyez de suite les deux second-mâtres et vos meilleurs matelots pour sauver les madriers et couvertures du panneau avant qu'ils ne dérapent hors du bord.

« Donnez confiance, Gruénais, comptez sur le capitaine pour parer des mauvais coups de mer, tout ira bien, bon courage.

« Loffe en ralingue, timonier, tourne la barre ! Plus vite que ça ! Vous êtes trois, sapristi !

« Magasinier, mettez de suite le sac à huile par-dessus bord à l'avant bâbord ! »

Pour l'instant, nous sommes obligés d'arrêter net la marche du navire, la mer me semble ricaner de nous avoir stoppés. Oui, mais pas pour longtemps ! Nous sommes en ralingue, toutes les voiles faseyant [s'agitant dans le lit du vent sans servir] toutes les voiles se carguent plus facilement et la mer cesse d'embarquer.

Gruénais, les officiers, tout l'équipage se démènent comme de beaux diables. Le sac d'étoupe à huile traîne dans la mer, fumante d'écume en furie, et la calme assez sensiblement ; le navire dérive maintenant, en rampant devant les vagues, nous pouvons ainsi travailler à l'écouille. Les 12 madriers de 6 m de longueur, qui est celle du panneau, sont tous sauvés, les panneaux d'ouverture sauvés également. Le tout remis en place en un treillis solide appliqué sur le grand panneau recouvert d'un nouveau prélat goudronné [bâche], le tout fortement réamarré aux boucles de l'hiloire avec cordages en filin et fil d'acier. Nous voilà réparés.

Vingt minutes d'arrêt pour absorber en vitesse pain, café, biscuit, turlutine à discrétion et le boujaron de tafia, et de nouveau reprenons le collier pour rétablir la voilure comme précédemment et refaire route en pilonnant la vague. « Et vire et vire donc, sans quoi tu n'auras pas du vin dans ton bidon... ».

Le second s'amène :

– La manœuvre est terminée, Capitaine, l'équipage est fatigué, mais content.

– Je vous crois, deux heures seulement pour nous sauver de la noyade et resouquer le navire, voilà qui est merveilleux. Je vous remercie, M. Gruénais, exprimez ma satisfaction à l'équipage en l'appuyant d'un quart de vin !

Le sac à huile est rentré et l'*Hélène* replonge dans la mer tourmentée.

À des bruits insolites, des visites s'imposent dans la cale ; l'officier Guillou qui en a la charge, en revient après une ronde d'une heure avec deux matelots dont l'un, Raffray, s'est brisé une côte que le lieutenant Pouëssel, notre médecin improvisé, s'empresse de bander et mettre notre matelot au cran de repos en une cabine à l'arrière. Guillou annonce que les membrures et ceintures font un boucan du diable dans la cale, surtout dans le cul de lampe, le gouvernail pilonne dans ses ferrures avec un bruit de tonnerre qui vous donne froid dans le dos, et cependant rien d'anormal ne se passe dans le trou de jaumière, ni dans l'appareil à gouverner qui se trouve à l'abri dans la carapace arrière de la dunette, l'organe le plus précieux de tous, le cerveau physique du navire puisque c'est lui qui l'oriente selon la volonté de celui qui le commande.

Par ailleurs, en forçant de toile comme nous le faisons depuis plusieurs jours, toutes les pièces mobiles en métal qui soutiennent la forêt de vergues dans la mâture elle-même ainsi que le corps entier du clipper, de la quille à la pomme des mâts, qui fouettent dans la mer et dans l'atmosphère, toute la masse en pleine activité, en pleine nervosité, grince, scie, éraille, cisaille dans toutes les jointures en acier, le tout douloureusement, lugubrement, donnant l'impression d'un chœur de trépassés implorant la miséricorde de celui qui le mène. Mais s'il souffre, ce fameux coursier n'en continue pas moins sa route ; certes, bien des muscles et nerfs fatiguent, mais il tient bon dans ses œuvres vives qui restent en parfait état et me donnent toute confiance, et cette confiance, je la transmets à Gruénais qui la partage avec ses collègues et l'équipage.

Il fait nuit, tout le monde au complet est à nouveau à l'abri du cagnard, la bordée non de quart, quoique pouvant se reposer dans la voilerie arrière, préfère rester sur la dunette prête à tout évènement. Il y a, à nouveau de l'inquiétude dans l'air, la tempête ne cède pas d'un pouce, les rafales violentes avec pluie augmentent, les paquets de mer assaillent toujours le navire qui ne mollit en aucun de ses organes, et il semble au contraire se jeter à l'assaut des vagues furieuses, les traversant, puis les dominant sur leur crête en labourant tout le temps ses cinq nœuds. C'est vraiment un solide navire que j'ai là sous les pieds, c'est dans de pareils assauts qu'on peut juger de ses qualités nautiques de comportement, de puissance et de valeur. J'appelle Gruénais qui confie le quart à Pouëssel, et tous deux en nos bottes et casaques ruisselantes d'eau salée, barbe gelée, enfournons dans la chambre de veille et nous nous jetons sur la carte non sans nous avoir épongés.

Voici le point où nous en sommes ! À moitié route des 500 milles que nous devons franchir pour arriver dans les environs de 50° Sud et 83° Ouest où nous pourrions nous considérer comme dépêtrés de ces vilains parages du cap Horn.

Nos chronomètres ont pu être réglés à Saint Jean avec le phare de l'île Nouvel An, c'est une riche veine d'avoir pu le faire. Nos calculs d'étoile (voyez que nous avons bien fait de nous habituer à en faire en cours de route) sont toujours concordants. En juin, par ici, le soleil, toujours très bas, ne vaut rien pour les observations, pas même pour des variations de compas, cet astre se baladant toute la journée sur une ligne quasi parallèle à l'horizon.

Nos camarades, les autres navires, ont viré de bord, en prenant tribord amures voilà quatre ou cinq jours craignant la terre et le refus du vent, et depuis tous dérivent dans le sud, dans le secteur des glaces en plein dans la gueule du loup.

Nous sommes ici à environ 200 milles dans l'Ouest d'eux, mais en un point périlleux par rapport à la terre dont nous ne sommes qu'à 50 milles dans le suroît, trop près de la côte en cas d'ouragan qui pourrait nous désemparer et nous y jeter peut-être, mais bien près de la sortie Nord du champ de glaces.

Notre plan est bien simple, cap au Noroît, tel que nous pouvons nous y tenir depuis plusieurs jours, nous longeons la côte à 50 milles, c'est entendu, je me répète, c'est trop près de terre en cas d'ouragan, cependant, si le vent refuse et qu'il survente, nous pourrions sans danger de perte d'hommes, exécuter nos virements de bord vent arrière ainsi qu'opérer nos manœuvres, puisque nous avons pu installer les bras des vergues et les cargues principales sur les superstructures (comme je l'ai expliqué dans le chapitre précédent) donc sans danger pour personne par les paquets de mer.

Au contraire, si le vent ne refuse plus, et si rien ne casse dans la mâture, si rien ne pète nulle part, que tout tient bon, nous avons des chances de nous tirer vivement avec succès de cette région de fléaux de la nature.

C'est pourquoi confiants en la solidité de ce navire, nous forçons de toile, et sommes obligés pour éviter de la dérive de le souquer encore davantage, non sans risque, pour nous déloger au plus vite au large à quelque 200 milles de cette côte inhospitalière !

– Et puis, ce que vous ne dites pas, capitaine, ajoute le second, et que nous désirons tous comme vous, c'est arriver à Iquique avant les navires allemands, et il n'y a que dans des occasions comme celles-ci au cap Horn qu'on peut les battre.

– Si le vent ne refuse pas, nous les battons de dix jours, Gruénais.

– Mais pardon, Capitaine, M. Pouëssel a-t-il revérifié les derniers calculs ?

– Remplacez-le, envoyez-le-moi, et faites donner un boujaron aux hommes.

– Et un coup de vin chaud pour nous, Capitaine ?

– Mais je croyais la cuisine inabordable, pleine d'eau !

– Le maître coq répond de tout avec le concours de plusieurs matelots.

– Alors, turlutine et vin chaud pour tout l'équipage.

En se sauvant, le second jette un coup d'œil sur le baromètre :

– Le sorcier monte, monte, y'a bon ! Capitaine.

– Ah ! C'est vous, Pouëssel ?

– Oui, Capitaine, nos points d'étoiles sont bons, ils ne diffèrent que de 2 milles.

– Je vous remercie, c'est parfait. Jetez donc un coup d'œil sur la carte, voilà ma serviette, épongez-vous, sinon vous allez la noyer cette carte, où irions-nous après sans voir le point !

quelques-uns de nos matelots qui fument, chiquent, se battent les bras, d'autres qui glissent au roulis sous le vent comme en toboggan ; le Second veut donner un tour de clef au tambour de l'enregistreur qui fera grimper l'aiguille du baromètre et tourner le vent vers l'arrière.

Le navire surchargé de voilure tangué toujours violemment, l'étrave dans l'abîme, son derrière et ses fesses hors des vagues, en plein ciel, trépidant de toute sa coque, basculant en sens inverse - la dunette replongeant subitement dans le fond d'entre deux lames - pendant que son étrave pointe le ciel, tanguant, acculant de l'avant à l'arrière, restant gîté sur tribord ; le navire pareillement chargé, trop chargé de voilure, fatigue, mais



J'expose la situation au lieutenant Pouëssel, qui appelle Guillou qui entend la même chose et tous deux dérapent de la chambre de veille, pleins d'espoir d'être dans le Pacifique d'ici 48 heures. Ils vont vite, ces Messieurs ! Les voilà, le moral remonté à bloc, je suis certain qu'ils vont agir de même avec nos hommes qui ont bien besoin de ce vaccin, eux qui trinquent dur depuis une quinzaine de jours d'assaut presque sans repos ni sommeil.

Je quitte la chambre des cartes et me range à l'abri du cagnard, près du second, observant tous les deux cette tempête persistante à grains furieux qui nous fait toujours côtoyer la terre à 50 milles sans que le vent n'adonne d'un degré, quoique le baromètre monte sensiblement ; les officiers ne cessent de l'observer par le hublot des cartes. Gruénais plaisante pour chasser la mélancolie de

n'en continue pas moins de filer ses quatre ou cinq nœuds en bondissant comme les marsouins à travers les lames d'une mer démontée, gagnant toujours vers la sortie de cette bouche d'enfer qui s'ouvre enfin ; et déjà la tempête s'apaise, adonne, vire de 20° du compas en notre faveur vers le large, cap à l'Ouest.

Après de pénibles heures de lutte encore contre la grosse mer, le baromètre monte franchement, le vent s'apaise et tourne à gauche vers le Sud, du bon côté. C'est la partie gagnée !

Quels soupirs de bien être, quelle joie pour tous, comme l'équipage est allègre et va de bon cœur à la manœuvre ! Le vent favorable du Sud ne tardera pas à se remettre à grains avec neige et grêle, à reventer de nouveau, mais qu'importe ! Qu'il vente et survente tant

qu'il veuille, pourvu que ce soit de l'arrière du travers, car au NO, à la meilleure allure d'un navire à voile, et non plus contre les vagues mais avec leur aide ; cependant, pas de suite, car il faut six à huit heures aux lames pour se calmer, s'effacer, se niveler au plan de la mer et renaître en vagues nouvelles se formant sous l'impulsion et la direction du nouveau vent régna.

La brise soufflant fortement dans les voiles, l'*Hélène* enlève gaiement sans aucune gêne ses treize nœuds de vitesse en bonne direction sans plus fatiguer de sa coque, et son Capitaine, sans plus fatiguer du cerveau ; et au bout de 24 heures, nous nous trouvons à près de 300 milles dans le NO du point d'hier, dégagés du cap Horn, de cette région de terreur de 500 milles d'Est en Ouest. Depuis l'île des États, porte d'entrée en ce gouffre jusqu'à sa sortie considérée aux environs de 50° de latitude Sud et 83° de longitude Ouest, point où nous sommes en ce moment, à 200 milles de la côte Nord et Sud du Chili ; zone navigable, normale, où les furies du cap Horn cessent généralement de régner.

Du large nous voyons venir vers nous le remorqueur *Cavanha* de la Maison Bordes qui s'amène à toute vitesse, oh ! Pas bien grande, cinq à six nœuds à peine, traînant derrière lui un groupe de baleinières portant leurs capitaines et une équipe de matelots, qui viennent nous souhaiter la bienvenue, nous remettre notre cher courrier si attendu, si désiré, et l'équipe de braves bretons pour aider leurs camarades de l'*Hélène* à ferler les voiles en jarretière comme dans la marine de guerre du temps des vaisseaux à voile, tout en leur racontant les nouvelles du pays d'Arvor.

Les capitaines, tous amis, embarqués et rassemblés sur la dunette, ce sont des accolades qui s'échangent dans la joie, les nouvelles extérieures de la Patrie, puis celles de notre profession, celles des marchés de nitrate et des frets, le temps probable à passer ici en ce port, quels sont les navires étrangers arrivés depuis peu et ceux attendus. Et tout cela se dit, se raconte en sablant le champagne de "Bonne Arrivée", pendant que le navire, toutes voiles déjà bien rabantées fait route avec le *Cavanha* vers son

poste de mouillage.

Tout à coup, au moyen d'un signal appuyé d'un ordre de M. Gruénais qui sable sa coupe de champagne en passant, les grands pavillons se déferlent et flottent à 50 mètres en l'air à la cime des quatre mâts de l'*Hélène*, de même que l'immense drapeau français de 9 mètres de battant ondoie joyeusement, sous le soleil du tropique Sud, à la corne de la brigantine pendant

*4 Mâts Hélène de 5150 bt de la Maison Ant. Dorn. Bordes & Co.*  
*Tableau de Douze Traversées, Europe - Chili et Chili - Europe. (Voir Graphiques)*

Voyages	Port Départ	Port Arrivée	Dates Départ	Dates Arrivée	J. de Mer	Milles Parcours	Moyenne 24h	Moyenne 1000m
1 <sup>er</sup>	Port-Talbot	Iquique	29 Nov. 1909	18 Fév. 1910	84 j.	10.417	124.0	5 n 16
2 <sup>e</sup>	Iquique	Buenos Aires	24 Mars 10	24 Juin 1910	93 j.	13.014	140.0	5 n 83
3 <sup>e</sup>	Tyne	Iquique	9 Août 10	16 Nov. 1910	100 j.	12.582	125.8	5 n 24
4 <sup>e</sup>	Iquique	Hambourg	6 Janv. 11	22 Avril 1911	107 j.	13.307	124,3	5 n 17
5 <sup>e</sup>	Tyne	Mégillón	3 Juillet 11	5 Oct. 1911	88 j.	11.910	135.3	5 n 64
6 <sup>e</sup>	Iquique	Hambourg	4 Déc. 11	17 Mars 1912	105 j.	13.306	126.7	5 n 28
7 <sup>e</sup>	Tyne	Iquique	27 Mai 12	16 Sept. 1912	114 j.	12.159	106,4	4 n 43
8 <sup>e</sup>	Iquique	Hambourg	10 Nov. 12	7 Mars 1913	118 j.	13.374	113,3	4 n 72
9 <sup>e</sup>	Tyne	Iquique	25 Avril 13	23 Juillet 13	95 j.	11.335	119,3	4 n 97
10 <sup>e</sup>	Iquique	Bruges	11 Sept. 13	5 Déc. 1913	86 j.	12.183	141,6	5 n 9
11 <sup>e</sup>	Tyne	Iquique	5 Fév. 14	17 Mai 1914	101 j.	11.672	115,5	4 n 8
12 <sup>e</sup>	Iquique	Buenos Aires	20 Juin 14	29 Sept. 1914	102 j.	12.633	123,8	4 n 98
					1193 j.	147.872 m.		

*Du 4 mâts "Hélène" les 4 premiers voyages par le capitaine L. F. Bourgain*  
Moyenne d'une Traversée: 12323 milles. Moyenne journalière: 124 milles, Par Heure: 5 n 17  
Les milles sont calculés entre deux ports à Mide. La route faite entre ces deux observations, représente la distance commerciale. Il n'a pas été tenu compte des courages qui augmentent ~~les milles~~ les milles parcourus.  
*Ce navire portait en lourd 5150 tonnes de marchandises.*

La brise nous restant propice, nous remontons vers le Nord le long de la cordillère des Andes, longue de 7 500 kilomètres, qui est aussi celle de la côte du Chili.

Tous joyeux, heureux, misères du cap Horn déjà oubliées, l'équipage s'est remis avec entrain aux ordres des officiers pour débarbouiller le navire, refaire sa toilette et la leur aussi, tout en pêchant à la ligne de traîne chaque jour le long de la route du Pacifique quelque beaux poissons : thons, daurades, bonites qui remettent nos estomacs quelque peu délabrés et avides de chair fraîche.

Après avoir profité d'une dizaine de jours de bonne brise, nous arrivons à bout de souffle de vent, presque calme, à deux milles au large de la rade foraine d'Iquique où se trouvent mouillés par rangées une quarantaine de long-courriers de toute nations attendant leur tour de chargement de nitrate à destination d'un des ports d'Europe.

que les matelots du bord, ayant appris de leurs camarades que nous étions vainqueurs de la série de navires partis ensemble d'Europe, lançaient de la mature vers l'arrière leurs applaudissements : « hip, hip, hip, hurra ! » plusieurs fois répétés, puis, « Vive la belle *Hélène*, Vive la Marine française, Vive les Bordes, Vive la France. »

Le navire étant ancré à son poste dans les rangs, l'équipage rallie l'arrière et reçoit, devant tous les capitaines présents, les félicitations du "Grand Mât", leur Capitaine, pour le courage, la discipline et le dévouement inlassable qu'ils ont montré pendant le voyage en cours de route, surtout pendant la traversée du cap Horn, ce qui nous a permis d'arriver bon premier en ce port, d'applaudir et de faire honneur à la Marine Française, à l'*Hélène* et à la France.

La double en vin bien méritée multiplie les applaudissements.