

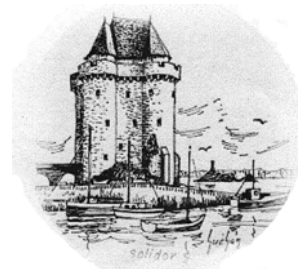
# COMMUNICATION



N° 96 - Avril 2025

## CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrançais.fr>



### Le mot du Président

Louis François BOURGAIN est l'un de ces marins qui ont écrit l'histoire de leur navigation, conscients de son caractère éphémère en même temps que de son absolue nécessité au service des relations entre les hommes du monde entier. Nous suivons avec intérêt son vivant témoignage d'une époque dans l'histoire de la Marine Marchande, celle des Cap-Horniers.

À Plouézec (Côtes-d'Armor), Marie-Laure évoque cette histoire dans une conférence pour laquelle, avec son époux, elle a impliqué des amis comédiens dispersés dans l'auditoire. Ce n'est en effet pas qu'une histoire de marins, c'est notre histoire à tous. Merci les comédiens.

Dans le travail sur notre site nous venons de découvrir une "cuisinière" ! Dans l'onglet "Tranches de vie" nous avons donc créé la rubrique "Personnel navigant féminin". Les femmes de chambre au service des épouses des capitaines embarquées font partie de ce personnel. Voici donc le nouveau lien "Tranches de vie - sommaire" :

<https://caphorniersfrançais.fr/storage/files/DxBbn7AxAKhGKS3bpyLRUxjFCFEjPkpYQYM4vaJa.pdf>

Yvonnick LE COAT

### On parle des Cap-Horniers

- Hervé PEAUDECERF présentera son livre "Quatre mousses..." au salon du livre "La Mer en Livres", au Conquet, le samedi 26 avril après-midi et dimanche 27 avril toute la journée.

- Conférence théâtralisée à Plouézec : une expérience qui a convaincu.

Le 31 janvier dernier, nous faisons à la demande de l'association "Des récifs du Goëlo" une conférence sur la vie quotidienne à bord des voiliers cap-horniers.

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)



Nous avons fait le choix pour les conférences que nous donnons Philippe et moi, de faire une part la plus large qui soit à la voix des marins en lisant un certain nombre de leurs témoignages. Il se trouve qu'appartenant à un groupe de théâtre j'ai cette fois demandé à mes camarades apprenti.e.s comédien.ne.s s'ils pouvaient prêter leurs voix et leur présence aux Cap-Horniers, ce qu'ils ont accepté volontiers.

Ce sont donc onze d'entre eux qui, avec Philippe, assis parmi le public, portant maillot de marin, caban ou casquette, ont pris la parole pour les marins, chacun leur tour se dressant dans la salle, créant la surprise et une attention soutenue du public. Quelques éléments de mises en scène avaient même été ajoutés, les comédien.ne.s donnant de la voix pour entonner une chanson de marins saluant la cérémonie de passage de la ligne ou pour crier « un homme à la mer ! ».



Les retours des auditeur.trice.s qui s'étaient déplacés très nombreux, ont été très positifs, ceux des comédien.ne.s également, une expérience qui nous l'espérons pourra se renouveler.

Marie-Laure LE LOUARN - CARROT

**Témoignage : "Ma prise de commandement du 4-mâts *Hélène*, la plus grosse unité des 50 clipper du nitrate de la maison Bordes", par Louis François Bourgain (3)**

C'est donc à la mémoire de mon second et avec lui que je vais évoquer par la pensée notre premier voyage sur ce grand clipper à travers les mers du Cap Horn pour passer de l'Atlantique dans l'Océan Pacifique. Il s'agit de montrer les officiers et l'équipage chacun dans son rôle, tous en action et bien unis pour franchir les 500 milles d'Est en Ouest de tempêtes, de mer en furie, de courants contraires ; et pour parfaire l'horreur de cette région, des icebergs et des glaçons qui nous tiennent toujours sur le qui-vive et à deux doigts de périr, car on ne les aperçoit pas toujours à temps pour les éviter.

Je ne parlerai pas de ce quatrième élément des champs de glace, ni même des quarante à cinquante virements de bord qu'exige en moyenne une traversée du cap Horn, mon récit serait trop ennuyeux et aussi fastidieux que les virements de bord ou changements de route sont pénibles et périlleux à effectuer, même vent arrière, par mauvais temps.

Pour être compréhensible pour les capitaines au long-cours qui n'ont pas ou peu navigué à la voile, nous allons faire toute la traversée bâbord amures, c'est-à-dire recevant le vent du côté gauche et ce vent variant entre le suroit et le noroit, c'est-à-dire entre le Sud-Ouest et le Nord-Ouest.

Qu'on ne perde pas de vue qu'en naviguant dans le champ des glaces qu'on ne peut éviter, on navigue dans les transes et l'inquiétude, et que nous avons intérêt à nous tenir près de terre, hors de leur limite quand on le peut naturellement.

Dans les batailles que nous livraient si souvent ces éléments déchaînés, l'ouragan et la mer en furie nous mettaient parfois en si réel danger en leur terrible royaume du cap Horn, que l'équipage au complet, ébranlé, énervé par les coups de bélier des vagues successives sur leur logement, ainsi que des coups de cloche et cris lugubres des deux hommes de bossoir sur la vergue de misaine annonçant les navires et les glaces, que l'équipage, dis-je, éprouvait le besoin de fuir leur poste d'habitation, de s'en échapper pour venir se réfugier sur la dunette près du "Grand-Mât" et des officiers dont ils se savaient toujours bien accueillis et à qui ils faisaient le récit des misères qui se filmaient par mauvais temps dans les rouffles.

Alors, aussitôt remontés moralement, chacun des hommes venait s'amarrer au râtelier d'en abord,

garni de cabillots, à l'abri d'un grand cagnard neuf en toile n°1 (20 m<sup>2</sup> de grosse toile à voile) appliqué dans les haubans d'artimon qui nous protégeait du vent et des embruns, en même temps qu'il augmentait la surface de la voile d'artimon de cap, ce qui rendait le navire plus ardent, c.-à-d. remontait l'avant du navire plus près du lit du vent, tenant ainsi mieux la cape dérivante, sans vitesse, sans besoin de sac à huile traînant à la mer pour la calmer (qu'on n'utilise que dans les forts ouragans). Dans cette position, le navire rampait, cédait sans fatiguer au puissant assaut des lames furieuses, sans fatigue aussi pendant la cape pour les matelots ; ce temps de repos dont bon nombre, bien ceinturés aux cabillots, sans crainte des coups de roulis, en profitent pour pioncer debout comme les poules à l'abri du cagnard.

Changement de tableau : Pan ! pan !

– Qui est là ?

– L'officier de quart ! Le vent refuse, capitaine, la tempête augmente !

Je grimpe à l'abri du cagnard. Soudain la tempête vient de refuser de deux quarts du compas, 22 degrés vers le Nord, du mauvais bord, vers la terre ; 5 degrés encore, nous serons obligés de virer de bord, de changer de route vers le Sud pour nous éloigner de la côte dont nous ne sommes qu'à 50 milles, mais rentrer dans le champ des glaçons.

– Pouvons-nous continuer à ce cap vers le Nord ?

– Essayons !

– Mais n'oublions pas 1/4 de dérive.

Ce n'est plus reculer, se laisser dériver en Père Peinard, c'est avancer, faire de la route vers l'Ouest autant qu'on le peut, risquer en ouvrant l'œil, attaquer, l'étrave en avant, contre tous les éléments adverses réunis pour nous empêcher de passer.

J'appelle Gruénais, nous montrons les feux des navires qui ont tous pris tribord amures à la cape vers le Sud. Le baromètre à 725 mm ne baisse plus, un morceau de ciel bleu se fait voir entre les grains violents, restons confiants, continuons à ce cap-là, et puis nous verrons moins de glaçons.

– Seulement, voyez-vous, Gruénais, pour (cingler contre pareille tempête, ce n'est pas sans risque, mais si nous voulons passer il ne nous faut pas rester étale comme une marée de 6 heures, il va falloir souquer de toile tant que l'*Hélène* pourra en supporter. Pour commencer, mettez-lui les trois huniers volants, et les trois basses voiles, toutes ces six voiles avec leurs ris, nous verrons après.

– Et les voiles d'étai aussi, capitaine ?

– Pour les voir partir en lambeaux !

Et Gruénais hurle :

– Tous à la manœuvre, en avant les gars : à prendre les ris dans les huniers !

Les charpentiers, mécanicien, cuisinier donnent gaiement leur concours, deux sautent à la barre remplacer deux matelots qui rejoignent en vitesse leur bordée près du second qui répartit ses équipes au plus vite :

– M. Guillou ?

– Présent !

– Chargez-vous du petit volant [ou de misaine ?] avec votre bordée et laissez le mécanicien sur le château pour prévenir les paquets de mer.

« M. Pouëssel et le second-maître Le Vigoureux, chargez-vous du “volant arrière”, et à moi, le chien du bord [nom du second sur les navires à voiles], de vous prévenir de l'arrivée des lames sourdes. On hissera chacun son volant, et aussitôt après, nous hisserons le “grand volant avant” tous les trente hommes ensemble.

« En avant les enfants, en route pour la mâture et la patouille sur le pont, à chacun son poste et sans mollir, c'est pour doubler l'enfer.

« Attention ! En voilà un gros qui embarque, Garez-vous ! Le pont est plein. Paré, matelot ! »

Combien en embarquera-t-il, de ces coups de mer, pendant la durée de cette opération de hissage d'huniers volants ? Et voilà la dunette vidée de tous mes braves gars partis, stimulés en courage par le second, pour remplir leur périlleuse manœuvre. Des vergues de huniers les hommes me signalent à bras des icebergs dans le Sud, ce qui les enchante de conserver la bordée du Nord qui nous en écarte.

Dieu fasse que le vent ne refuse plus ! Les ris des huniers sont pris [diminution de surface de la voile], les gabiers sont descendus, le navire est tenu en ralingue dans le lit du vent pour diminuer la vitesse afin d'éviter l'assaut des vagues dangereuses. Chaque bordée s'empare des barres de cabestan et vire son hunier, toutes deux sont, aussi aspergées de paquets de mer à l'avant qu'à l'arrière, les matelots tournent en rond dans l'eau salée et l'écume jusqu'aux cuisses et au-dessus, on s'arrête ou on reprend selon les coups de roulis, c'est dur, c'est long, ça ne fait rien, les huniers montent, c'est le principal. Et on chantonne : “Et vire, et vire donc, sans quoi tu n'auras pas de vin dans ton bidon. Allez, en avant, tape du pied, matelot, ne mollis pas.”

– Attention, garez-vous ! hurle le second, c'est une grosse !

Boum ! Elle embarque ! En un rien de temps nos acrobates sont juchés en leur point de refuge repéré d'avance, de sorte que l'avalanche passe de bâbord à tribord, ils reprennent leur barre et vire, et vire

donc... À qui de chanter ? Au prix de Rome ? Non, à Caruso, et Le Dantec, excellent voilier et faiseur de navires en bouteilles, comme beaucoup de ses camarades du bord, solide et costaud, hurle à la tempête :

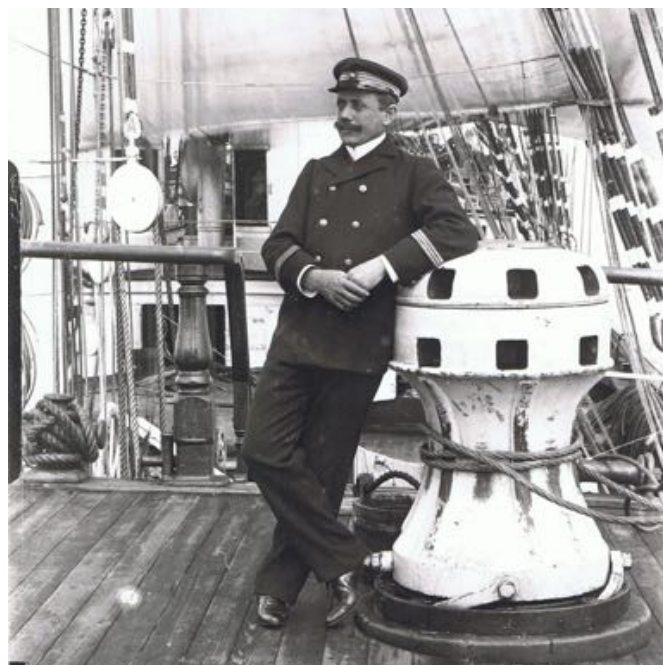
– le ténor : Mon père est marchand de noix à quat'sous la douzaine...

– le chœur : Mon père est marchand de noix à quat'sous la douzaine

– le ténor : Laouri, laoura, mon père est marchand de noix à quat'sous la douzaine...

– le ténor : Mon père est marchand de noix ...

Puis on continue, à 5 sous la douzaine, à 6 à 7 à 8 sous... Le second stimule les deux bordées trempées comme des soupes, il vire, vire aussi par instants avec eux tout en surveillant de près les mauvais coups de mer.



Gruénais m'aperçoit sur l'avant de la dunette, il me fait signe par deux fois des dix doigts écartés qu'ils sont rendus à 20 sous la douzaine de noix, à 24 sous le hunier volant sera étarqué en moins de 20 minutes.

Sur l'avant, Guillou a fait virer son hunier au chant de :

J'embarque à bord du *Saint François* (bis)

Pour aller de Belle-Île à Groix.

Télène déritra, lon lonlaire,

Télène déritra, lon lonla !

Les deux huniers sont hissés. Les deux bordées libres sautent au palan du “grand hunier volant” qu'ils vont hisser de toute sa surface sans le ris, à la main en toute vitesse avec “Jean-François de Nantes, hé, hé, hé !”, de toute la force unie d'un équipage au moral à bloc dont j'aperçois de la dunette la sueur s'évaporer de leurs vêtements trempés, quoi

que nous ayons 10° sous zéro. Ils savent bien que je les regarde, mais ignorent-ils combien je les admire et je les affectionne, mes braves bretons. En vitesse également, en se garant des paquets de mer, à chaque instant, les deux basses voiles aux ris sont établies. Gruénais rallie la dunette.

– La manœuvre est terminée, capitaine, les volants et basses voiles aux ris sont dessus, les manœuvres ramassées et saisies dans les tringles des ridoirs de haubans, il n'y a plus personne sur le pont.

– Merci M. Gruénais ! À Dieu vat ! Faisons servir ! Laisse porter, timonier ! Mettons de la tempête dans les voiles et gouvernons au plus près du vent.

Le navire va entrer en danse avec la mer en furie. Nous forçons de la toile pour une raison majeure qui sera expliquée bientôt, pour le moment nous commençons à filer quatre ou cinq nœuds sur une mer montagneuse, le navire avance à la façon d'une baleine en cours de route. Il faut voir comme ce solide clipper pique beaupré en avant dans la vague et remonte fièrement sur la crête de la suivante, nous donnant ainsi la mesure de sa puissance et aussi de la confiance qu'on peut et doit avoir en lui.

– Il me semble, dis-je à Gruénais, que si nous avions pris les amures à tribord du côté du Sud, nous devenions des poltrons pour notre *Hélène*.

– Surtout qu'en ce moment voilà le vent qui adonne, ajoute Gruénais”. [Adonne : qui tourne du côté favorable à la direction].

Depuis quatre fois 24 heures pénibles, la tempête du SO [Suroît] n'a pas moli, le navire non plus. Souqué de toile comme il l'est, il ne peut l'être davantage sous peine d'avaries graves, le navire gîte forcément, mais très peu comparé aux clipper : *Loire*, *Atlantique*, *Dunkerque*, quatre-mâts de construction française de la Maison Bordes, de formes plus fines et mâture plus forte mais plus lourde, gîteraient sûrement davantage, j'en suis certain, les ayant commandés tous trois. De ce fait de gîte, les mouvements d'amplitude ou de roulis sont plus prononcés et plus vifs aussi. L'aplomb de l'homme est moindre sur un pont plus incliné, d'où davantage de glissades, de dégringolades de tribord à bâbord, d'incommodités, d'instabilités plus grandes pendant les manœuvres de mauvais temps, et d'émotions aussi avec leur gîte subite au moindre souffle de vent qui s'amène, ce qui justifie ce dicton : “Grand rouleur, grand marcheur”. Mais, quoiqu'il en soit, ces trois beaux navires, *Loire*, *Atlantique* et *Dunkerque* resteront les mascottes préférées de ceux qui les ont commandés, car ils étaient imbattables.

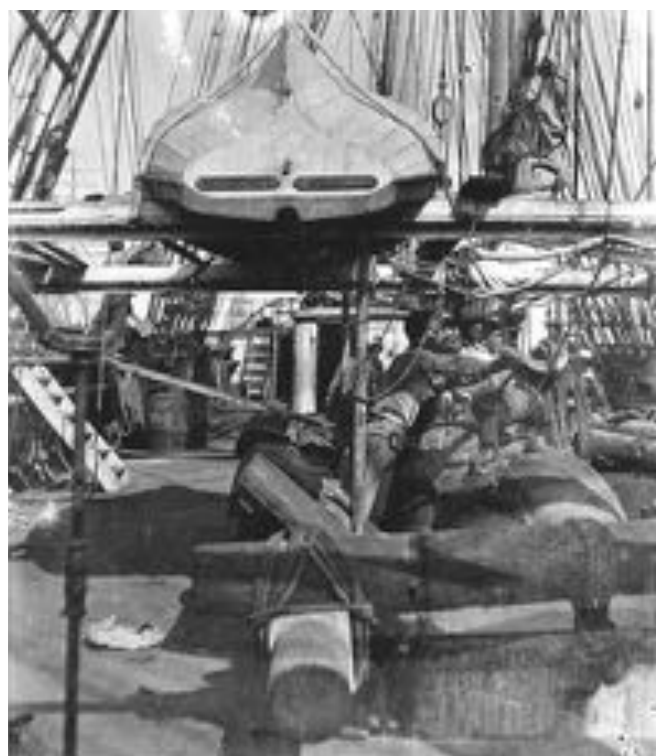
Je laisse la question des traversées plus ou moins rapides de navires de peu de marche pour lesquels

le Dieu des vents les favorise pour de multiples raisons, surtout celle des saisons, pour donner la victoire à des sabots.

Revenons à la tempête du Suroît qui ne mollit toujours pas ni l'*Hélène* non plus avec sa voilure qui tient très bien aussi. À chaque plongeon qu'il fait dans le bas des vagues géantes, nombreuses sont celles qui s'abattent furieusement à travers tout le pont du navire trop souqué, l'une d'elles écrasant un canot en miettes, l'envoyant dinguer à 50 m sous le vent du bord, une autre arrachant 10 m de passerelle qu'elle rejette en abord, d'autres lames qui enlèvent des tas de cordages qu'elles jettent à la mer par les sabords, obligeant toute la bordée de quart à plonger sur le pont reprendre ces manœuvres indispensables, sans en omettre une seule, toutes faisant partie du système musculaire du moteur à voiles.

Par instants, aux violents coups de tangage, les hommes tombent à plat cul, ou piquent du nez dans les grosses acculées.

Soudain des cris d'effroi se font entendre ? C'est le bardi du grand panneau qu'un coup de mer vient de briser ; d'enlever quelques écoutilles et d'ouvrir sa cale. [Bardi : grillage en treillis de madriers superposés pour renforcer et protéger les panneaux d'ouverture]. Ce panneau a 24 m<sup>2</sup> de surface.



Les prélaris sont déchirés, des parties de panneaux flottent sur le pont et risquent de filer hors du bord. La cale est ouverte aux paquets de mer qui ne cessent de s'abattre sur le navire pareillement souqué de toile. Voilà qui est grave !

– Tout l'équipage à la manœuvre !

**À suivre**