



# COMMUNICATION

N° 100 - Décembre 2025

## CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

J'ai le grand plaisir d'annoncer la sortie de deux livres publiés par des membres de notre association Cap Horn au Long Cours, à la suite d'une enquête qu'ils ont menée l'un autour de Hillion, en baie de Saint-Brieuc, l'autre à Séné au fond du golfe du Morbihan.

Parti à la recherche de la carrière maritime de son ancêtre cap-hornier Louis Marie, Cédric Tréhorel... est tombé sur d'autres parents marins... puis sur d'autres marins qui n'étaient pas de sa famille mais dont les histoires l'ont captivé. Ce sont ces histoires qu'il rapporte. On découvre ainsi avec intérêt « ces hommes d'Hillion qui ont risqué et parfois perdu leur vie sur les flots au fil des siècles passés ». Deux cent quatre-vingts marins d'Hillion sont répertoriés dans cet ouvrage.

Luc Brulais, quant à lui, a décidé de recenser les Cap-Horniers originaires de Séné. Ce sont ainsi cent un Cap-Horniers sinagots que présente Luc, qui note que neuf ne sont jamais revenus et cinq autres se sont noyés par la suite.

Dans le témoignage qui suit, Amédée Aufray nous raconte une tempête qu'il a subie alors que, matelot léger, il naviguait à bord du quatre-mâts *Nord* de la maison Bordes. Le voilier longeait la côte d'Argentine faisant route sur le cap Horn. Un quatre-mâts allemand suivait la même route, leur destination commune était Iquique au Chili. Dans ces parages, des vents froids soufflant en rafales descendant des Andes qui peuvent parfois rapidement se transformer en ouragans, on les appelle des "pamperos". Dans ces circonstances, les capitaines des deux voiliers vont choisir deux options différentes.

Yvonnick LE COAT

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

**CAP HORN AU LONG COURS**

Cotisation annuelle : individu 15 €,

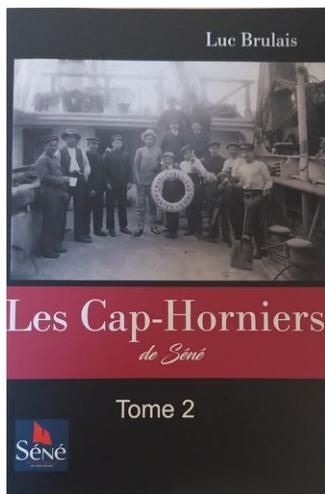
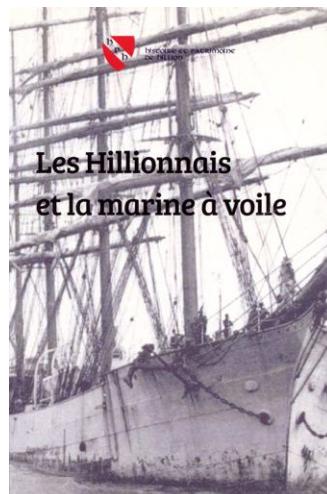
couple 20 €, association ou institution 50 €

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)



### On parle des Cap-Horniers

Livres :



**Cédric TRÉHOREL : Les Hillionnais et la marine à voile**, 2025, édité par l'association "Histoire et Patrimoine de Hillion".

On peut se procurer le livre auprès de l'association : [hph.hillion@gmail.com](mailto:hph.hillion@gmail.com) ou au 06 88 29 35 84. Il est à 20 €, plus 5 € de frais de port.

**Luc BRULAIS : Les Cap-Horniers de Séné**, 2025, édité par l'association "Amis de Port-Anna".

On peut se procurer le livre auprès de Luc Brulais : [luc.brulais@orange.fr](mailto:luc.brulais@orange.fr) ou au 06 03 64 87 71. Il est à 20 €, plus 10,75 € de frais de port.

**Témoignage : Un "pampero" en Atlantique sud, par Amédée Auffray, alors matelot léger sur le quatre-mâts Nord.**

À la demande qui m'a été faite de décrire les effets d'un coup de "pampero", je commencerai par informer le lecteur que le coup de pampero n'est autre qu'un coup de vent violent particulier dont je vais essayer de décrire les effets sur le navire à voiles à bord duquel je me trouvais la nuit où j'ai assisté à ce genre de cyclone.

Je naviguais à bord du quatre-mâts barque *Nord* commandé par le Capitaine Nicolas, de Plouha (Côtes-d'Armor), dit Carton dans la Marine à voiles de la Compagnie Antoine Dominique Bordes, compagnie de

voiliers la plus importante existant en France et dont il me reste un souvenir ineffaçable, vous le comprendrez, ayant navigué sur deux des plus gros voiliers de l'époque, commandés par des capitaines de très haute valeur :

- l'*Hélène*, commandée par le Capitaine François Bourgoin, de Boulogne-sur-Mer, et sur lequel j'ai fait deux voyages des Mers du Sud, en 1910 et 1911.

- le *Nord*, commandé, comme dit plus haut, par le Capitaine Nicolas en 1912. C'est pendant ce dernier voyage que nous avons eu à supporter ce fameux coup de tabac.

Nous nous trouvions par le travers des côtes de Patagonie, il était 4 heures du matin, j'étais dans la chambre de veille, à la disposition du Capitaine, pour transmettre les ordres à l'officier de quart. Le vent était favorable, bonne brise, nous marchions quatre nœuds, grand large, rien de particulier.

Soudain un coup de vent se fait sentir avec une progression extrêmement rapide, passant en quelques instants de la tempête au cyclone. Cette impression est effrayante, ce bruit, ce sifflement dans la nuit, ce craquement des haubans, des drisses, du filin en général, ce vent qui souffle dans les voiles, cette mâture qui souffre...

Cet ensemble vous laisse un instant, trop long bien sûr, sans respiration. Cette appréhension, cette inquiétude : que va-t-il vous arriver ?

Personne ne dit un mot, le cœur serré, nous attendons un ordre du Capitaine qui, lui-même, vient d'arriver sur la dunette en trombe, son regard se portant aussitôt sur la mâture où il ne reste que les huniers et la misaine, c'est-à-dire le minimum de voiles...

Le temps ne se fait pas attendre ! On entend un craquement sinistre : c'est le mât de hune qui vient de casser au mât de misaine. Quelques instants après, je dirai quelques minutes, un craquement au grand mât avant : c'est cette fois à hauteur du mât de perroquet que la tempête fait du dégât et, ce qui n'arrange rien, le collier de la vergue de cacatois du grand mât arrière vient de casser lui aussi et la vergue se balance de tribord à bâbord suivant les violents coups de roulis, suspendue uniquement par ses balancines !

Étant gabier du grand mât arrière, comme matelot léger avec Julou et Boudin, je suis désigné par le bosco pour aller saisir cette sacrée vergue avec l'ami Boudin. (J'ouvre ici une parenthèse, car Boudin est devenu ensuite pilote du Havre, et nous avons eu souvent, lors de nos rencontres ultérieures, l'occasion de parler de cette pénible nuit. Hélas ! Ce cher camarade est décédé il y a quelques années déjà !).

Nous avons étalé ensuite jusqu'à l'aurore, moment où le Capitaine a mis vent arrière pour fuir devant la tempête. C'est ici que le travail commande : les deux bordées mettent un embryon d'ordre dans la mâture : couper les haubans cassés, les étais, le filin des voiles déchirées en lambeaux claquant au vent, essayer de dégager le pont de cette pagaille indescriptible. Nous y mettons la journée pour éclaircir en dégageant le plus gros.

Toutefois, il y a un point qui tracasse le Capitaine et il est d'importance. Nous sommes sur lest et il faut absolument et sans tarder monter le lest de la cale dans le faux pont. Il est nécessaire que j'explique ici pour les lecteurs non avisés, que le lest, qui, en la circonstance, était du sable, représentait ce que nous prenions lorsqu'il n'y avait pas de fret pour le voyage aller au Chili. Ce sable était chargé dans la cale, ce qui représente tout le poids dans le fond du navire, donc manque d'équilibre.

Je voudrais me faire comprendre : lorsque le poids était au fond, lorsque le coup de roulis arrive, le navire est rappelé dans son axe très brutalement, à ce moment, la mâture qui dépasse en hauteur cinquante mètres, est fortement secouée et risque, par ces secousses, de casser à la hauteur de la hune du bas mât. Mieux vaut dire que le navire à ce moment est désemparé et qu'il vient en travers à la lame, et si la mer est forte, il engage et chavire.

Il est donc nécessaire de monter le sable dans le faux pont afin de relever le centre de gravité, ce qui représente un travail énorme pour l'équipage. Tout ce mouvement se fait à la main, avec des mannes et des pelles, travail qui a demandé quatre jours et quatre nuits. Cette opération amortit et adoucit les mouvements de roulis et le risque de chavirement.

Ensuite nous avons fait route vers le Sud-Est, en direction du Cap Horn qu'il fallait passer, ou relâcher en République Argentine.

L'équipage a eu un moment d'hésitation ; un mouvement s'est produit où une délégation a été voir le Capitaine pour lui demander de relâcher. Sur le refus du "Grand-Mât", une menace de couper les drisses fut faite.

Immédiatement, ordre fut donné aux officiers de se poster à chaque mât, revolver au poing. Soyons francs et admettons que cette ombre de révolte dura une heure, ensuite tout rentra dans l'ordre. Nous faisions bonne route, le travail dans la mâture reprit normalement, il n'y eut aucune suite.

Nous sommes partis ensuite à Iquique à la remorque du remorqueur *Cavancha* pour débarquer le lest et prendre un chargement de nitrate, toujours sans incident. Nous y subîmes un raz de marée qui ne fut pas trop important, avouons-le !

Après quelques travaux de remise en état avec les charpentiers de navire de notre Compagnie qui se trouvaient là, sur rade, nous avons appareillé pour Hambourg où nous sommes arrivés en parfaite santé après 145 jours de traversée.

Nous avons été comblés ce voyage là !

### Amédée Aufray

*Peu après ce témoignage, Amédée Aufray écrit un second texte à la demande du fils (alors avocat au barreau de Saint-Brieuc) du Capitaine du Nord. Il raconte ce qu'est devenu le quatre-mâts allemand avec lequel le Nord régatait avant l'arrivée du "pampero". Ce voilier ayant sombré dans la tempête, par respect pour les marins disparus, Amédée Aufray parle simplement d'un « coup de vent non prévu par le Capitaine ».*

Voici en quelques lignes le souvenir d'un coup de vent non prévu par le Capitaine et pour cause. Il faut vous dire qu'à l'époque les navires n'avaient ni TSF ni gonio, enfin aucune aide radio d'aucune sorte, et oui c'est vrai.

J'ajouterai d'ailleurs très simplement et pour me faire mieux comprendre que nous n'avions même pas d'électricité, ce qui vous évitera de supporter de longs détails inutiles car n'ayant pas la source nous ne possérons aucun de ces merveilleux appareils modernes. Mais je reviens à mon propos.

C'était un après-midi, 15, 16 ou 17 heures, nous avions bon vent, nous marchions nos 6 noeuds, mer belle, temps clair, beau temps quoi, et rien sur la mer.

Tout à coup quelqu'un signale « bateau en vue », il était le premier à avoir aperçu ce bateau, un voilier quatre-mâts barque. Inutile de vous dire notre joie, vous voyez ce que je veux dire, surtout que nous le rattrapions sans forcer.

à discuter qui à écrire, dormir ou jouer. Bien entendu l'Allemand est désormais totalement invisible.

Alors... c'est le coup de vent brutal et instantané, un déchaînement, un typhon qui nous tombe dessus. Le Capitaine avait vu la baisse de son baromètre et avait jugé prudent de serrer les voiles, heureusement à temps. Nous étions donc en position de sécurité pour recevoir ce coup de vent qui s'est maintenu toute la nuit et un bout de temps de la matinée du lendemain.

Au jour, nous avons bien essayé d'apercevoir le collègue allemand, mais va donc !

La première hypothèse c'est qu'il a serré ses voiles suffisamment tôt et qu'il est très loin, nous ayant gagné pas mal de chemin avant le coup de vent.

La deuxième hypothèse, s'il a conservé sa toile trop longtemps, ses voiles ont pu être arrachées et, tombé travers à la lame sans vitesse il a de bonnes chances d'avoir engagé.



Quatre-mâts barque *Nord* à quai à Dunkerque. Photo William Le Querhic. Coll. Le Querhic.

Arrivé à distance suffisante, le Capitaine donne l'ordre de signaler : "JMFD" nom du navire *Nord*, "URZ" tout va bien à bord, "XOQ" remerciements. Dernier signal que nous faisons : route sur Iquique (Chili). Le quatre-mâts, un Allemand, nous répond à peu près par les mêmes signaux, il allait comme nous à Iquique.

Tout à coup le jour était encore là, le Capitaine arrive sur la dunette et donne l'ordre de serrer toute la toile, sauf les huniers. Stupéfaction générale de l'équipage, déception aussi car le quatre-mâts allemand file bon train et nous perdons très rapidement sur lui. Quelques commentaires et chacun gagne son poste pour la nuit.

Il est maintenant 22 heures ou quelque chose comme cela, la bordée de quart sur le pont, les autres, qui

Mais allez savoir...

Et puis nous continuons notre route par le Cap vers le Chili, relâchant à Valparaiso pour nous faire remorquer jusqu'à Iquique, ayant demandé au passage comme décrit dans le précédent article que vous connaissez, "toujours pas de nouvelles de l'Allemand".

Enfin nous arrivons à Iquique et nous y passons 90 longs jours de déchargement, chargement et réparations provisoires. Allez donc ! Sur rade foraine trois mois, sans mettre le pied à terre, imaginez mes amis...

Nous quittons le Chili pour retour en Europe où nous allons à ordres au cap Lizard. Mais dès que le pilote embarque, il nous transmet l'ordre de continuer sur Hambourg. Nous demandons encore des nouvelles de

notre quatre-mâts allemand et la réponse nous vint toute simple, « perdu corps et biens ». Voilà encore un joli quatre-mâts perdu dans cette nuit. Je me souviens - mémoire de gosse - mémoire fidèle. Bah ! Il faut vous dire qu'à l'époque, à longueur d'année c'était plusieurs qui disparaissaient ainsi dans un coup de vent.

Allons, si j'ai raconté cela, c'est parce que parvenu à l'âge où l'on se souvient, je songe à l'époque où "... la

lune relevait de l'injure et pas encore de la gloire", nous étions souvent bien seuls tous ensemble sur la mer.

Capitaine Nicolas, j'espère que Maître Nicolas votre fils retrouvera comme un parfum de souvenirs à vous, à nous aussi.

**Amédée Aufray**

### Voyage 1912-1913 du quatre-mâts *Nord* :

Expédié le 19 avril 1912 allant à Iquique (Chili) sur lest  
Ayant 35 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 16 août 1912 allant à Iquique (Chili)  
Ayant 35 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 3 octobre 1912 allant à Douvres (G-B) à ordres  
Ayant 33 hommes d'équipage et un passager

Expédié le 5 février 1913 allant à Hambourg (Allemagne)  
Ayant 33 hommes d'équipage et un passager

Arrivé à Valparaiso le 11 août 1912 venant de Dunkerque  
Ayant 35 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Iquique le 23 août 1912 venant de Valparaiso  
Ayant 34 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Douvres le 5 février 1913 venant de Iquique  
Ayant 33 hommes d'équipage et un passager

Arrivé à Hambourg le 8 février 1913 venant de Douvres  
Ayant 33 hommes d'équipage et un passager

### Équipage du quatre-mâts *Nord* pour le voyage 1912-1913 :

Nom ... prénom	Inscrit n° ... à	Né le ... à	Fonction
<b>Nicolas</b> Yves	36-CLC Tréguier (22)	1872-10-30 Tréguier (22)	Capitaine
<b>Carvallo</b> Bernard	3061 Rouen (76)	1885-06-06 Rennes (35)	Second
<b>Le Chelvéder</b> Léon	41092 Paimpol (22)	1890-04-03 Plouha (22)	3e lieutenant
<b>Le Cam</b> Armand	50083 Paimpol (22)	1887-05-01 Plouézec (22)	1er lieutenant
<b>Loisel</b> Jean	1872 Dinan (22)	1886-03-27 Miniac-Morvan (35)	2e lieutenant
<b>Morel</b> Firmin	1838 Nantes (44)	1871-02-05 Nantes (44)	2e maître d'équipage
<b>Riboulet</b> Émile	5722 Saint-Malo (35)	1878-05-13 Saint-Briac (35)	2e maître d'équipage
<b>Boënnec</b> Émile	4551 Dunkerque (59)	1869-03-27 Brest (29)	Mécanicien
<b>Sohier</b> Eugène	12169 Saint-Malo (35)	1886-12-04 Pleurtuit (35)	Charpentier
<b>Garric</b> René	2101 Le Havre (76)	1867-04-28 Lannion (22)	Cuisinier
<b>Boudin</b> Albert	750 Honfleur (14)	1888-04-24 Honfleur (14)	Matelot
<b>Le Grossec</b> Alexandre	4328 Dunkerque (59)	1871-06-14 Perros-Guirec (22)	Matelot
<b>Almange</b> Joseph	12085 Saint-Malo (35)	1881-06-24 Pleurtuit (35)	Matelot
<b>Kerotret</b> Jean	50003 Paimpol (22)	1888-07-20 Ploubazlanec (22)	Matelot
<b>Briand</b> Eugène	4162 Saint-Malo (35)	1881-11-17 Plerguer (35)	Matelot
<b>Le Merrer</b> Joseph	5405 Tréguier (22)	1890-09-05 Penvenan (22)	Matelot
<b>Barbu</b> Francisque	14113 Saint-Malo (35)	1886-09-27 Ploubalay (22)	Matelot
<b>Nicolas</b> Louis	20434 Tréguier (22)	1888-06-13 Tréguier (22)	Matelot
<b>Richard</b> Pierre	2886 Paimpol (22)	1886-04-23 Plouha (22)	Matelot
<b>Le Diraison</b> Guillaume	2389 Auray (56)	1882-09-19 Belz (56)	Matelot
<b>Chapelaïn</b> Louis	4469 Saint-Malo (35)	1859-11-22 Pleurtuit (35)	Matelot
<b>Le Jeune</b> Nicolas	2508 Morlaix (29)	1866-09-03 Plouezoc'h (29)	Matelot
<b>Faugeras</b> Francisque	1218 Rouen (76)	1877-05-09 Paris (75)	Matelot
<b>Julou</b> Yves	14107 Paimpol (22)	1882-10-10 Lézardrieux (22)	Matelot
<b>Le Talec</b> Jean	4879 Auray (56)	1874-03-08 Plougoumelen (56)	Matelot
<b>Paulin</b> Joseph	1723 Fort-de-France (97)	1873-11-05 Fort-de-France (Martinique)	Matelot
<b>Delvallée</b> Gabriel	111 Saint-Malo (35)	1878-11-20 Dinan (22)	Matelot
<b>Hars</b> Pierre	4043 Dunkerque (59)	1884-07-06 Grande-Synthe (59)	Matelot léger
<b>Machart</b> Joseph	1079 Dunkerque (59)	1893-12-13 Fort-Mardyck (59)	Matelot léger
<b>Ménard</b> Arsène	572 Royan (17)	1893-09-24 Royan (17)	Matelot léger
<b>Aufray</b> Amédée	12-IP Dunkerque (59)	1895-02-04 Dunkerque (59)	Matelot léger
<b>Pacqueu</b> Albert	43 Dunkerque (59)	1893-11-23 Dunkerque (59)	Matelot léger
<b>Guillermou</b> Marcel	19178- Saint-Malo (35)	1896-10-07 Argenteuil (95)	Mousse
<b>Boyez</b> Alfred	231 Dunkerque (59)	1896-09-07 Malo-Les-Bains (59)	Mousse