

MÉMOIRE de CADETS
du 4-MÂTS *RICHELIEU*

CARNET PERSONNEL de
Henri GAUTIER

PHOTOGRAPHIES de
Armel DEGOUL et Jean MAIGNIEN de MERSUAY



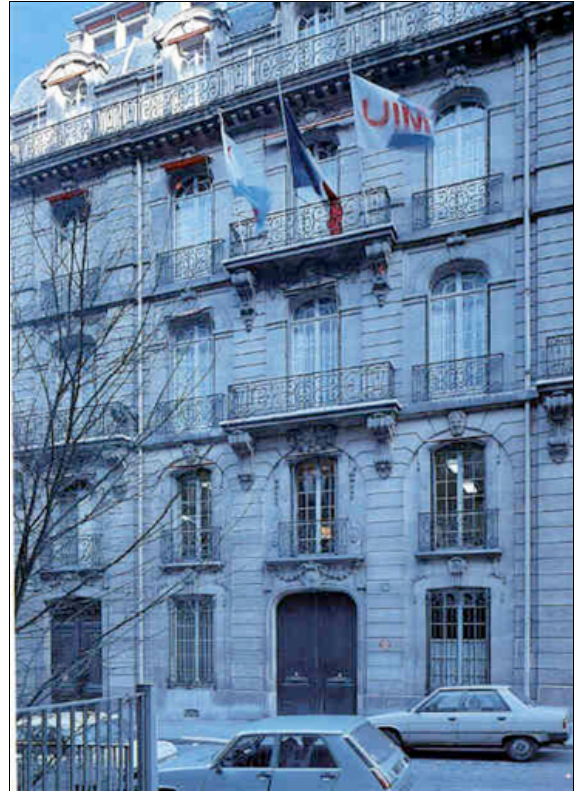
Le quatre-mâts *Richelieu* sous voiles.

Navire de la compagnie Laeisz, le quatre-mâts barque *Pola* est lancé en 1916 aux chantiers Blohm & Vloss de Hambourg. Achevé peu avant l'armistice, il est attribué à la France en application du traité de Versailles.

En 1924, sur proposition de Henri Cangardel, le Comité Central des Armateurs de France accepte la création de la société "Les Navires-Écoles Français" qui acquiert le *Pola*. Immatriculé à Nantes et francisé en octobre, rebaptisé *Richelieu*, le voilier de charge est transformé en voilier école, il est aménagé pour recevoir des élèves. Il part pour l'Australie, commandé par Charles Populaire. Il quitte Nantes le 21 novembre et gagne le large, remorqué par l'*Iroise*. L'équipage compte 52 hommes, dont 15 élèves officiers de la Marine marchande, tous boursiers diplômés. C'est remorqué par l'*Iroise* encore, depuis Liverpool où il a livré le blé australien, que le *Richelieu* rentre à Brest en août 1925.



Henri Cangardel (ci-dessus) était le fondateur de l'Union Industrielle et Maritime (UIM). Il confia à sa filiale, la société "Les Navires-Écoles Français", la charge de transformer le quatre-mâts allemand *Pola*, rebaptisé *Richelieu* (tableau de François Janou ci-dessous), en navire école de la Marine Marchande. Le siège de l'UIM était à Paris, au 36 rue de Naples (photo ci-contre).



Quatre-mâts école *RICHELIEU*

Premier voyage

Armement : Nantes, 13 septembre 1924

Désarmement : Brest, 12 septembre 1925, n° 205

État-Major :

| FONCTION | NOM | NAISSANCE | INSCRIPTION |
|--|-------------------|-----------------------|----------------------------|
| Capitaine | Populaire Charles | 7-7-1881 Saint-Servan | CLC St-Malo f° 341, n° 678 |
| Second | Blouin Louis | 6-7-1880 Plouha | CMM Saint-Nazaire n° 1570 |
| 1 ^{er} lieutenant | Bernard Joseph | 26-3-1889 Île-d'Yeu | CMM Noirmoutier 102 |
| 2 ^e lieut ^{nt} , instructeur | Morin Yves | 1-9-1900 Rennes | Saint-Brieuc 14 651 |
| Médecin/Marine nat. | Degoul Armel | 5-12-1895 Lorient | |
| TSF 1 ^{ère} classe | Roche Robert | 19-5-1903 Sens | Rouen 145 |

Cadets : 15 jeunes gens

| NOM | NAISSANCE | INSCRIPTION |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Canalon Francisque | 26-6-1902 Roanne | Toulon f° 588, n° 1928 |
| Corbel Joseph | 28-8-1907 Pléguien | Binic |
| Corbin Robert | 10-10-1904 Clichy | Rouen n° 1234 |
| Daucé Paul | 5-3-1903 Saint-Nazaire | Saint-Nazaire n° 5443 |
| Deyrolle Jacques | 8-4-1905 Concarneau | Concarneau n° 7836 |
| Gautier Henri | 17-8-1907 Étables | Le-Havre n° 14 306 IP |
| Hernot Pierre | 1-6-1905 Rouen | Rouen n° 1922 |
| Kapry Alexandre | 11-8-1905 Pétrograd | Rouen n° 2354 |
| Legros Marcel | 22-5-1905 Semur-en-Auxois | Saint-Malo n° 966 |
| Maignien de Mersuay Jean | 4-8-1905 Paris | Rouen |
| Raynaud Louis | 1-9-1900 Bormes-les-Mimosas | Toulon f° 629 n° 2092 |
| Saliou Jean | 28-9-1906 Saint-Hernin | Lorient n° 332 |
| Sifantus André | 8-7-1907 Dunkerque | Dunkerque n° 1990 |
| Torchet Léon | 12-7-1904 Paris | Le-Havre f° 6797, n° 13 584 |
| Chapman Alan | 15-5-1909 Sujet australien. | |

Maîtrise : 7 hommes

| FONCTION | NOM | NAISSANCE | INSCRIPTION |
|-----------------------|---------------------|----------------------------|---------------------------|
| maître d'équipage | Chevallier François | 18-7-1883 Saint-Briac | Saint-Malo f°2909, n°5818 |
| 2 ^e maître | Lanoë Joseph | 30-1-1874 Arzon | Vannes f°810, n°418 |
| " | Paschet Ernest | 9-12-1886 Nantes | Nantes n°1247 |
| boulangier | Accus Guillaume | 1-8-1890 St-Pierre (Mart.) | Marseille n°8990 |
| cuisinier | Stoll Léon | 20-10-1877 Lorient | Le-Havre n°2197 |
| charpentier | Jupier Adrien | 4-8-1877 Étel | Auray n°2232 |
| mécanicien | Lamaison Raphaël | 22-12-1869 Saint-Nazaire | Saint-Nazaire n°1217 |

Matelots : 21 hommes

| NOM | NAISSANCE | INSCRIPTION |
|------------------|--|----------------------------|
| Birgaud Denis | 2-11-1894 Montoir | Saint-Nazaire n° 4221 |
| Bohu Jean | 29-12-1888 Ploubazlanec | Paimpol n° 50 009 |
| Burollaud Ernest | 13-2-1901 Neuville | Dieppe n° 781 |
| Douce Alfred | 14-3-1893 Saint-Nazaire | Saint-Nazaire n° 3612 |
| Dorso Albert | 17-1-1806 Saint-Gildas-de-Rhuys | Vannes n° 7689 |
| Éven Yves | 26-11-1880 Pleumeur-Bodou | Lannion n° 3548 |
| Grégoire Léon | 8-6-1801 Saint-Nazaire | Saint-Nazaire n° 13 164 |
| Hervis Joseph | 27-6-1881 Arzon | Vannes f° 1905, n° 610 |
| Kerrotret Edmond | 3-9-1898 Pléhédél | Paimpol n° 41 402 |
| Le Bris Henri | 26-12-1893 Névez | Concarneau n° 2341 |
| Le Déoré Julien | 23-7-1874 Erdeven | Auray n° 2042 |
| Lefeuvre Lucien | 28-7-1902 Saint-Briac | Saint-Malo f° 1022, n° 242 |
| Lévêque Pierre | 8-10-1895 Saint-Nazaire | Saint-Nazaire n° 3873 |
| Machefaux Joseph | 23-8-1900 Saint-Gildas-de-Rhuys | Vannes n° 2428 |
| Mahé Francis | 22-11-1901 Piriac | Le-Croisic n° 236 |
| Marga Alexandre | 20-4-1895 Ponérihouen (N ^{elle} -Calédonie) | Nouméa n° 7719 |
| Noguès Guillaume | 15-9-1898 Piriac | Le-Croisic n° 3437 |
| Péron Jean | 1-3-1891 Riec-sur-Belon | Nantes n° 17 722 |
| Rebours Robert | 29-4-1893 Saint-Quay-Portrieux | Binic n° 5079 |
| Robin Victor | 17-4-1899 Landeronde | Nantes n° 2827 |
| Simonneau Ernest | 30-9-1906 Île-d'Yeu | Noirmoutier n° 11 417 |

Novices : 3 jeunes gens

| NOM | NAISSANCE | INSCRIPTION |
|--------------|------------------|-----------------------|
| Hervé Henri | 14-9-1906 Baden | Vannes n° 4257 |
| Lanoë Joseph | 15-12-1908 Arzon | Vannes f° 775, n° 699 |
| Somon Robert | 10-5-1908 Angers | |

Alan CHAPMAN :

« Un accord a été passé pour rapatrier A.G. Chapman en Australie par un paquebot à vapeur du Gouvernement australien, alors en Angleterre, sur lequel il serait cadet.

« Au même moment, il y avait un superbe quatre-mâts barque français, le *Richelieu*. Il sembla alors à A.G. Chapman qu'un transfert sur ce grand et solide voilier était bien préférable. Alors, que faire ? Aller voir le Capitaine W.E. Mac Colm, du voilier (britannique) *Mount Stewart* sur lequel le jeune A.G. Chapman servait alors et qui était comme le *Richelieu* au Quai de la Fosse, et lui demander de tenter un arrangement pour que ce transfert puisse se faire. Le résultat d'une telle impudence fut que le jeune et plutôt minus Chapman fut heureusement lancé sur son heureuse route.

« Un certain capitaine Populaire vint à bord du *Mount Stewart* voir le capitaine W.E. Mac Colm et entra dans le salon. Au même moment, devinez qui était à quatre pattes avec un seau d'eau en bois, occupé à frotter le plancher du salon ? Eh bien, ce jeune frotteur fut sorti de dessous la table et présenté au Capitaine Populaire qui sembla acquiescer. On dit au gars de reprendre son travail. Les deux capitaines parlèrent alors de ce dont parlent des capitaines.

« Plus tard dans la semaine, le petit gars apprend que des dispositions appropriées ont été prises, par l'intermédiaire du consulat britannique et autres autorités, de façon que chacun voie ses désirs satisfaits. Ainsi, Marcel, je quittai le *Mount Stewart* le 17 novembre. Ce navire déchargeait sa cargaison de nitrate en provenance d'Iquique, voyage sur Saint-Nazaire, atteint après cent quinze jours de mer, d'où il avait été remorqué jusqu'à Nantes. Là, il serait vendu à des démolisseurs et leur serait probablement remis en janvier 1925.

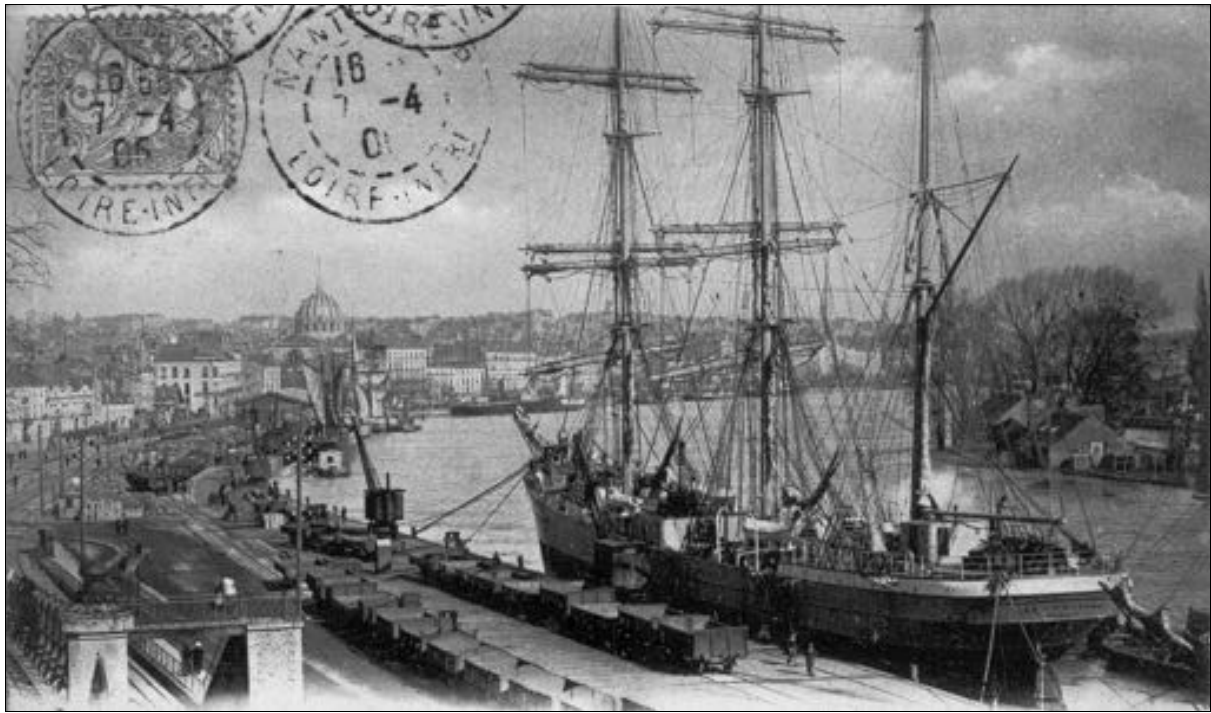
« Le 18 novembre 1924, je pris mon coffre de marin en bois de cèdre, qui avait aussi été celui de mon père, longuai le quai et grimpai la passerelle. Alors commençait un nouveau chapitre de la vie de A.G. Chapman, dont le surnom fut changé durant la nuit, à la place de Andy je pris le sobriquet de Kid. L'aventure était tout à fait nouvelle, et ça m'intéressait de faire la connaissance de mes nouveaux camarades de bord. Certains devinrent facilement et très vite des amis, d'autres étaient un peu plus réservés, mais bientôt il ne fut pas difficile de s'entendre avec beaucoup.

« ... Le moment vint de quitter Nantes. Le *Richelieu* fut armé, remorqué à Saint-Nazaire et pris en charge par un remorqueur hauturier jusque dans le golfe de Gascogne, c'est-à-dire en pleine mer. Ainsi commençait l'aventure pour tout ce monde, certains n'étaient pas complètement ignorants des manœuvres, pour d'autres c'était l'inconnu.

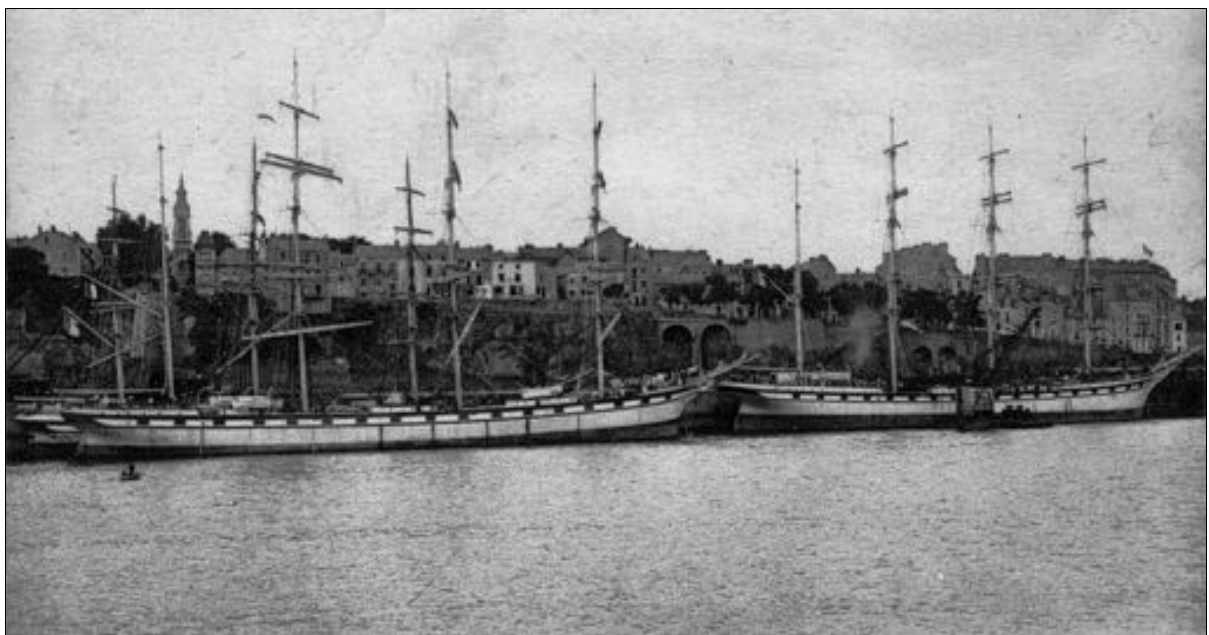
« L'après-midi était orageuse quand nous sommes entrés dans le golfe de Gascogne, les vagues étaient courtes et creusées. Étant sur lest, le *Richelieu* devint très vif, ses mouvements étaient saccadés. Les voiles furent établies pour prendre le vent et soulager le remorqueur. Après quelque temps, l'épissure de la remorque a lâché. On donna immédiatement plus de toile et le *Richelieu* partit pour son voyage en Australie, chercher du blé. C'était une soirée triste, avec de la pluie et une brise bien fraîche.

« Pendant qu'on établissait les voiles, une voile haute tomba, alors qu'on larguait la toile, et glissa hors de son hauban. Comme elle s'enroulait sur la drisse qui s'engageait, un marin fut descendu le long du hauban sur une chaise pour dégager la drisse, et la voile fut affalée puisque, à ce moment, elle ne pouvait plus ni monter ni descendre. Le désordre fut rangé et la voile correctement établie. La toile était de la New Hardly, encore jamais utilisée.

« Plus tard cette nuit-là, le jeune A.G. Chapman-Kid fut envoyé à la roue de barre pour aider le timonier, un jeune marin français, qui avait du mal, entamant ainsi son voyage. »



La Loire à l'entrée du Port de Nantes



La Loire devant Sainte-Anne

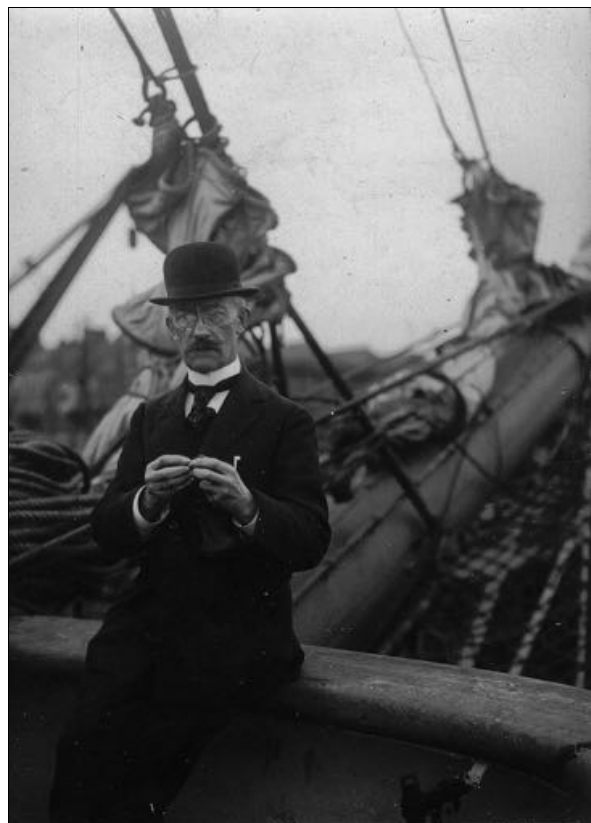
Henri 7 Gautier



À bord du *Richelieu*, Nantes, novembre 1924.



Armel Degoul, le médecin du *Richelieu* qui attend à Nantes le départ pour l'Australie.



André Degoul, le père d'Armel, invité à bord du *Richelieu* le 11 novembre 1924.

Marcel LEGROS :

« En août 1924, venant d'obtenir le diplôme d'Elève Officier de la Marine Marchande à Saint-Malo, où j'étais élève de l'École Normale de Navigation (et où je suis resté toute ma vie inscrit maritime sous le n° 966), je me suis présenté à la Direction des Messageries Maritimes, accompagné de mon père et muni d'une lettre de recommandation (c'était indispensable à l'époque). Reçu par M. d'Anglejean, ce dernier m'ayant offert de m'envoyer comme boursier soit sur le *Jacques Cartier* soit à bord du *Richelieu*, quatre-mâts navire-école (en titre seulement car il n'y avait pas de professeur à bord), j'ai aussitôt choisi ce beau et magnifique voilier, tout neuf et n'ayant jamais navigué car il venait d'être livré (en 1920) à la France par l'Allemagne, à titre de réparations de guerre. J'embarque donc le 1^{er} novembre 1924 à Nantes ainsi que les 14 autres élèves-officiers, tous diplômés, dont un jeune australien... »

« Ma première navigation s'effectue donc à la voile. Quittant Nantes en automne 1924, je puis alors constater les mœurs encore rudes des anciens jours, quand le capitaine Populaire appréhende avec force coups de poings un matelot à la traîne ramené à bord à Saint-Nazaire, entre deux gendarmes. Remorqué au large par le mémorable *Iroise* hors des dangers. Les quinze élèves, dont je fais partie, sont tout de suite amarqués par un coup de suroît qui nous oblige à prendre la cape. » ...

« Branle-bas debout, debout au quart,
« La bordée de quart à fumer l'cigare
« Avec l'officier de quart au bossoir.
« Branle-bas, branle-bas, debout au quart,
« En bottes et casaques. »

« Ces derniers mots nous tiraient des bras de Morphée. Ils nous rappelaient la dure réalité du mauvais temps là-haut sur le pont. À quelques variantes près, quant à fumer le cigare, à bord du *Richelieu* ainsi que sur tous les grands voiliers ces paroles étaient énoncées d'une voix forte et impérative avant chaque relevé de quart.

« J'étais un bâbordais. Un matelot tribordais venait de se montrer à la porte du poste pour nous réveiller et nous faire sortir de nos couchettes bien chaudes. Grésés rapidement de nos sabots-bottes, de nos pantalons et vestes cirés, coiffés de nos suroîts, nous avançons tels des fantômes noirs titubants.

« De nuit bien souvent, en affrontant l'atmosphère extérieure faite de vent cinglant, d'embruns et de paquets de mer, une réaction vivifiante se faisait immédiatement ressentir. Sans tarder, un rapide coup d'œil sur la mer et sur la voilure nous mettait en contact avec l'allure du navire.

« Changement de l'homme de barre : « Plus près bon plein, cap E 1/4 SE ». Sous son capot, le compas, éclairé bien modestement par les petites lampes à pétrole, était le seul endroit lumineux dans cette obscurité nocturne.

« Bien vite les regards se portaient sur la silhouette des huniers fixes et de la misaine qui se détachaient sur un ciel d'ombre. Nous percevions le bruit des écoutes en acier forçant et se raidissant aux mouvements du navire. La mer était mauvaise. Le vent sifflait dans le gréement, tandis que le bruissement des eaux déferlantes et du sillage était accompagné des reflets argentés de ces masses liquides qui s'écrasaient partout. »

André DEGOUL :

Lundi 13 Octobre 1924

Armel Degoul, à Paris, accepte l'embarquement en tant que volontaire sur *Richelieu*.

Lundi 20 Octobre 1924

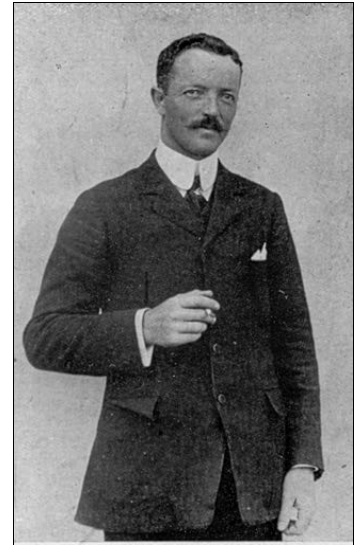
Armel Degoul, à Nantes, accepte d'embarquer sur *Richelieu*.

Mardi 11 Novembre 1924

André Degoul, le père d'Armel, est invité à bord du *Richelieu*.

Jeudi 20 Novembre 1924

Lorient : adieu aux parents. Un télégramme arrive à 9 heures : « *Richelieu* quittera Nantes vendredi à 13 h pour Saint-Nazaire où il arrivera à 18 heures. Règlera ses compas samedi et partira probablement le même jour, remorqué par l'*Atlas* au large, d'où il mettra cap à l'ouest vers 21 h 30. »



C'est commandé par **Charles Populaire** que le *Richelieu*, voilier école, quitte Nantes.



Bouchon de brume à Saint-Nazaire

Henri GAUTIER :

Vendredi 21 Novembre 1924

Largué les amarres à 10 heures. Évité dans la Loire et pris le chemin du large. Pendant la descente, compensation des compas.

À 3 heures, nous sommes mouillés à 1 200 mètres de la digue de Saint-Nazaire.

Samedi 22 Novembre 1924

Brouillard intense. Impossible de partir. Reçu une lettre de Joséphine.

Dimanche 23 Novembre 1924

Toujours du brouillard avec des éclaircies durant peu de temps. Vent d'E. L'après-midi essayons de partir. Nous passons une remorque à l'*Iroise* qui casse peu après. Le remorqueur étant empêtré, son capitaine ne sachant pas se débrouiller, nous-mêmes étant dans une mauvaise position pour l'évitage, nous sommes obligés de mouiller.

Lundi 24 Novembre 1924

Paré pour l'appareillage, attendons le remorqueur qui s'annonce bientôt. Il nous envoie son amarre, qui tient bon. À quelques milles de là, l'aussière casse à son bord. Petite réparation à effectuer. Enfin nous continuons. Dans l'après-midi, établi les focs, voiles d'étai et les huniers fixes qui seront bientôt cargués étant masqués.

André DEGOUL :

Lundi 24 Novembre 1924

Enfin *Richelieu* appareille de Saint-Nazaire à 11 h, remorqué par l'*Iroise*, et fait route pour Adélaïde.

Henri GAUTIER :

Mardi 25 Novembre 1924

Largué le remorqueur à 8 heures, ayant parcouru 138 milles sous les fixes bâbord amure. Passé au large d'Yeu et de Belle-Île.

Mercredi 26 Novembre 1924

Les vents sont au SW. Mer houleuse. Plusieurs camarades sont malades dont Maignien qui remettra ça 15 fois.

L'après-midi, le vent hale le SE. Vent arrière cap au NW vers les côtes d'Irlande. Continuation du quart de 8 heures à minuit et de 4 heures à 8 heures qui est bien fatigant.

Jeudi 27 Novembre 1924

Pendant mon quart à la barre nous avons viré de bord. Du plus près bâbord amure nous passons au plus près tribord amure. Nous avons cap à ce moment au NNE ce qui n'avance pas notre route. Quelques heures plus tard nouveau virement de bord. Cap au SE. Vitesse 6 nœuds. Il y a toujours de la grosse houle. Nous avons 15° de gîte. Dans la matinée, on a établi les perroquets fixes et le grand foc. À midi, nous étions à environ 120 milles de Finistère et nous pensons le doubler demain si le vent ne change pas, ayant cap au S 36 W compas.

L'après-midi, nous avons fait une variation qui était égale à 15 NW.

Point à midi : L = 45°20 N, G = 9°13 W Greenwich.

Vendredi 28 Novembre 1924

Pendant mon quart cette nuit nous avons encore viré de bord, les vents ayant encore refusé. Cette fois-ci nous sommes tribord amure. Au plus près. Route au compas NW. Route vraie N 40 W. La vitesse est d'environ 2 nœuds. La dérive de 20 degrés.

Dans la journée d'hier nous avons reçu un S.O.S. du *Malte* des Chargeurs Réunis qui avait une voie d'eau, étant à 150 milles et étant dans une position où on ne pouvait aller, nous n'avons pu lui prêter assistance. La mer est toujours houleuse. Le temps couvert. Le baromètre tend à remonter et indique temps nuageux. Dans la soirée il redescendait. À 4 heures, la voile de misaine est carguée, afin de pouvoir virer dans la nuit. La vitesse était, à 8 heures, 1 ou 2 nœuds. Cette journée a été intéressante pour moi. J'ai appris à prendre une hauteur à l'horizon et d'autre part nous avons débuté à deux élèves à la barre au lieu d'un élève et d'un matelot. Bonne nuit en perspective n'étant pas de quart.



Les voiles sont établies par les matelots du bord, que l'on voit sur la photo du bas rentrant la remorque, mais dès le départ les élèves sont mis à contribution, comme l'explique Henri Gautier que l'on voit ci-contre à la barre du *Richelieu* : « Continuation du quart de 8 heures à minuit et de 4 heures à 8 heures qui est bien fatigant. Pendant mon quart à la barre nous avons viré de bord. Du plus près bâbord amure nous passons au plus près tribord amure. Nous avons cap à ce moment au NNE ce qui n'avance pas notre route. Quelques heures plus tard nouveau virement de bord. » Les cadets n'ont pas la nuit franche !



André DEGOUL :

Mercredi 26 – Vendredi 28 Novembre 1924

Cyclone : à sec de toile ; 1200 m² éclatés ; à la cape au large de l'Irlande. Signalé en perdition par la radio d'un cargo qui, lui-même, tournait en rond à la suite d'avarie de barre !

Henri GAUTIER :

Samedi 29 Novembre 1924

Mer toujours houleuse, roulis très fort et très énervant, nous avons eu dans les 30° de roulis. L'après-midi rien de nouveau à signaler. À minuit virement de bord, cap au S au compas. Cap vrai SE. Le baromètre tend à remonter et nous avons espoir d'avoir du vent de NW. Notre situation à midi était au NW de Finisterre.

Point à midi : L = 46°28' N ; G = 11°33' W.

Dimanche 30 Novembre 1924

Journée de repos pour tous les élèves. Mer moins agitée. À midi virement de bord, cap au NW au compas. 30° de dérive. Dans la soirée cap au W. Rien d'intéressant dans cette journée, sauf à noter que nous avons été beaucoup secoués la nuit dernière, par conséquent peu de sommeil, aussi je vais tâcher de me rattraper cette nuit.

Point à midi : L = 46°13' N ; G = 11°43' W.

Lundi 1^{er} Décembre 1924

Branle-bas à 6 heures 45. Peu de temps après le déjeuner, virement de bord, cap au SW, 30° de dérive. La vitesse était dans la matinée 6 nœuds, dans la soirée 10 nœuds. Nous pensons doubler Finisterre demain si les vents restent bons, la moyenne des vitesses étant environ 11 nœuds. Point à midi : L = 47° N ; G = 12°37' W.

Mardi 2 Décembre 1924

Branle-bas à 7 heures pour carguer la misaine, à 8 heures nous avons cap au SE, les vents ayant refusé, nous attendons quelque temps encore pour virer, mais pendant ce temps les vents redonnèrent et à 9 heures nous avons cap au 3/4 SW, vitesse 5 nœuds. Nous rétablissons la misaine et les deux volants (petit et grand arrière). À midi la vitesse était 7 nœuds, à 3 heures nous atteignons 10 nœuds, bonne brise de NW, peu de dérive, allure du plus près bon plein. La mer sauf dans la matinée était assez mauvaise. Le baromètre après avoir descendu remonte vers 760. Aujourd'hui j'ai fait un point (par droite le matin et méridienne). Comme point j'ai trouvé L = 43°33' S et G = 12°41' W, ce qui est exact, d'après celui des officiers. Dans la soirée nous avons reçu quelques embruns sur l'avant et sur le château. À 2 heures, nous étions à la latitude de Finisterre, à 170 milles au large.

Point à midi : L = 43°53' N ; G = 12°41' W.

Mercredi 3 Décembre 1924

Bonne brise de NW, mer un peu houleuse. Établissons les perroquets fixes et, quelque temps après, les volants ainsi que la grand-voile. À 8 heures, nous étions au large de Porto, cap au SW. Si le vent reste bon nous espérons être demain midi à la latitude de Gibraltar. Le baromètre suivait une ligne droite durant la journée. La vitesse moyenne était environ 9 nœuds. Nous n'avons pas vu le soleil de la journée.

Jeudi 4 Décembre 1924

Nous avons eu une surprise en nous levant ce matin, nous filions à peine 2 nœuds, plus de vent du tout, seulement un vrai temps d'été pour Le Havre. Le matin nous avons fait des problèmes de cartes, et nous avons été mettre l'ancre tribord à poste. Ensuite nous avons été établir les deux brigantines. L'après-midi nous avons corrigé les problèmes de cartes, note 17,5, et nous avons eu une conférence de droit de 3 heures 1/2 à 5 heures. Étude.



Ils sont quinze cadets sur le *Richelieu*, travaillant tantôt sur le pont, tantôt dans une salle aménagée pour l'étude, les repas et le couchage. Quand ils posent en uniforme, le photographe a mis sur le devant les plus petits qui sont aussi les plus jeunes, Henri Gautier et son ami Alan Chapman (dont la veste a une double rangée de boutons). Autour d'eux, Francisque Cancalon, Joseph Corbel, Robert Corbin, Jacques Deyrolle, Paul Daucé, Pierre Hernot, Alexandre Kapry, Marcel Legros, Jean Maignien de Mersuay, Louis Raynaud, Jean Saliou, André Sifantus et François Torchet.



Vendredi 5 Décembre 1924

Toujours pas de vent. Bonne journée en perspective. À midi nous étions à 5 milles au sud du point d'hier midi. Nous sommes sur la route de Gibraltar-Açores. Orage en vue.

Point à midi : L = 37°11' N ; G = 14°53,6' W.

Samedi 6 Décembre 1924

Bonne journée sans trop de chaleur. Vitesse 8 nœuds. C'est tout ce que j'ai à noter pour aujourd'hui. **Point à midi : L = 35°40' N ; G = 15°58' W.**

Dimanche 7 Décembre 1924

Virement de bord à 8 heures ce matin. À ce moment nous faisons du NW. Après changement nous faisons du S 1/4 SE. Variation 15 NW, dérive 10° bâbord. CV (cap vrai) S 36 E environ. Chaud journée. La vitesse est assez réduite, 4 nœuds tout au plus. Ce matin j'ai lavé 11 morceaux, 5 chemises et quelques mouchoirs. L'après-midi j'ai été faire une sieste sur le beaupré. Un cargo a passé à environ 2 milles de nous. Hier nous en avons vu un qui allait vers le Nord. Nous lui avons fait des signaux. **Point à midi : L = 34°27' N ; G = 18°13' W.**

Lundi 8 Décembre 1924

À 8 heures, exercices physiques, monter jusqu'à la pomme et sur la vergue de cacatois. À 8 heures 1/2, on envergue le cacatois avant. J'avais été mettre des envergures avec le bosco sur le cacatois arrière. À 9 heures 1/2, mise du cacatois arrière, à 10 heures, mise du petit cacatois, à 1 heure 1/2, mise de la grand-voile arrière. À 2 heures rapport de mer. À 8 heures, nous avons doublé **Madère**. **Point à midi : L = 33°12' N ; G = 18°13' W.**

Mardi 9 Décembre 1924

Exercices physiques de 7 à 8 heures. Nous avons monté dans la mâture.

À 9 heures, droite de hauteur. À 10 heures, problèmes de cartes, note 17/20. Méridienne à midi. Dans l'après-midi, nous avons étudié de la cosmographie, et ensuite j'ai pris une droite de hauteur vers 4 heures. Le temps est au beau soleil qui chauffe beaucoup. Toutes les voiles sont dessus. La brise n'est pas très forte. Nous filons au S 45 W compas à une vitesse de 8 nœuds. Le point nous met à mi-route entre Madère et Canaries.

Point à midi : L = 30°55,8' N ; G = 19°35,5' W.

Mercredi 10 Décembre 1924

Dans la matinée, calcul d'une droite de hauteur. Belle journée chaude. Nous sommes brassés au plus près. Notre cap compas est environ SW 1/4 W. La vitesse est très forte, nous torchons un coup, moyenne 11,6 nœuds de 8 heures à 10 heures 1/2.

Cet après-midi devoir de cosmographie. Conférence du docteur. À midi nous étions au large des Canaries. Moyenne 10-11 nœuds. **Point à midi : L = 28°44' N ; G = 22°35' W.**

Jeudi 11 Décembre 1924

Triste journée pour une latitude de 28°. À 6 heures, il faisait beau temps, à 8 heures il commençait à pleuvoir ce qui dura jusqu'à 4 heures. À cause de cette pluie, nous avons été obligés de rester sous les huniers. Une fois qu'elle a cessé, presque plus de vent. Hier nous avons été serrer les cacatois. Nous avons profité pour nous diviser en groupes, je suis avec l'Australien au grand-mât avant. Nous avons fait 11 milles de midi à 4 heures, alors que ce matin nous marchions 10 nœuds. Dans la soirée le ciel était clair, avec quelques éclairs dans le NE. Toujours cap au SW ! Quand attraperons-nous les alizés ?

Comme principal événement, dans la soirée nous avons largué la grand-voile et tous les perroquets. Le vent venait par à-coups, nous filions à peine 3 nœuds. Je commence maintenant à m'y connaître dans les manœuvres, chaque jour ça s'éclairait dans le ciboulot.

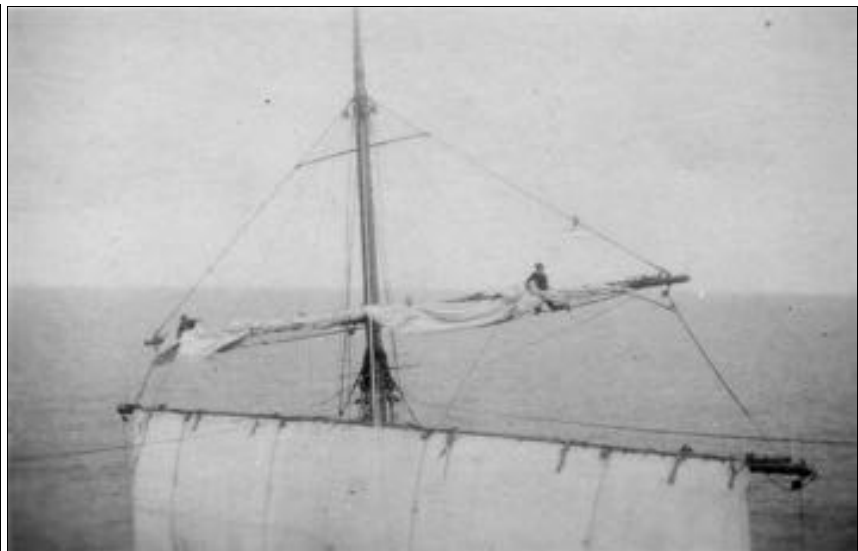
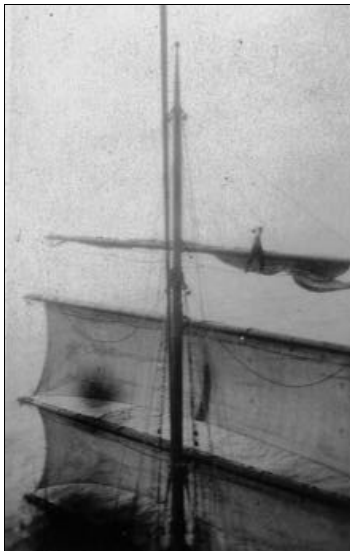
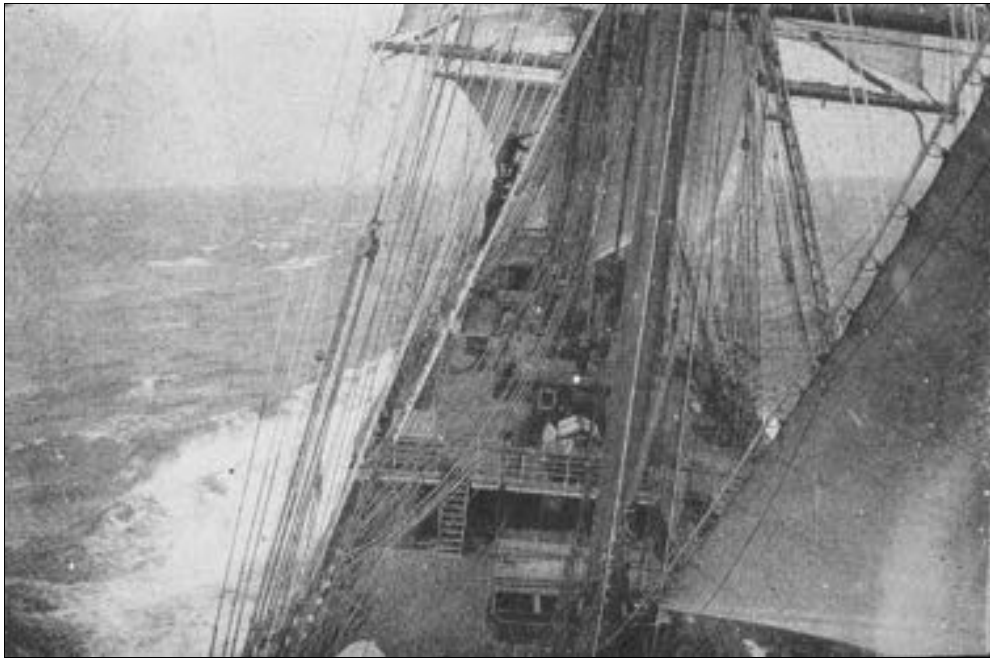
Point à midi : L = 26°37' N ; G = 25°10' W.



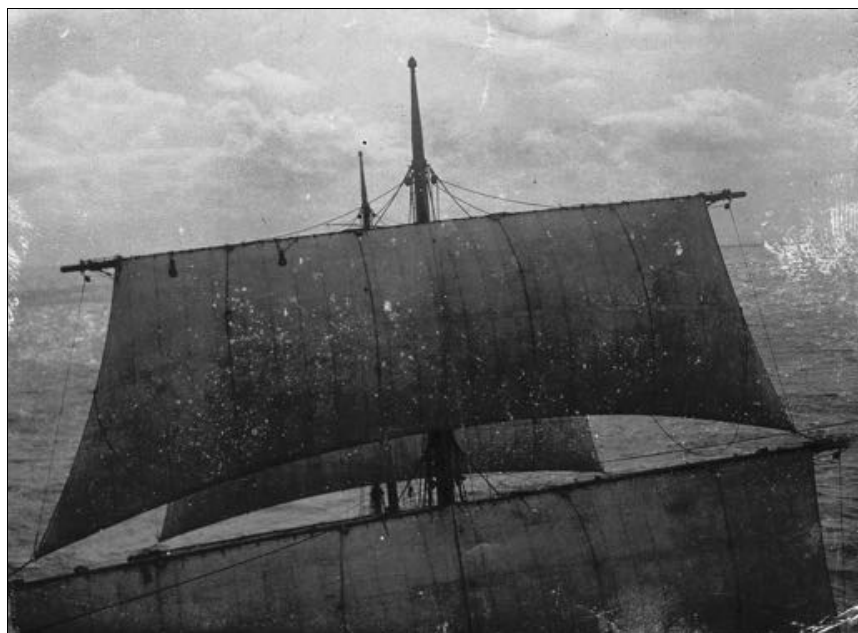
Routier du *Richelieu* (losanges rouges), capitaine Charles Populaire, pour son premier voyage, de novembre 1724 à août 1725. Sa destination est l'Australie, où il doit charger du blé. Les points ont été relevés à midi par Henri Gautier, cadet sur ce voilier-école français. Seul apparaît sur la carte la partie Atlantique du voyage aller. Plusieurs jours n'ont pas été notés et les relevés manquent peu après le passage de l'île Tristan da Cunha, les indications suffisent cependant pour donner l'allure de la route. Apparaît également le routier du quatre-mâts barque *Wulfran Puget* (cercles verts), capitaine Benjamin Riou, qui, à la même époque, se rend au Chili pour charger du nitrate. Les points, de Dunkerque à Iquique, du voyage de ce voilier de charge de la compagnie Bordes sont quotidiens ; ils ont été notés par Georges Pachot, le T.S.F. du bord.

Les deux routes sont très semblables jusqu'à la pointe Nord-Est du Brésil, le cap Sao Roque et les îles Fernando de Noronha, sous l'Équateur. Ces grands voiliers à phares carrés sont en effet tous également tributaires des vents (flèches noires) : vents dominants de secteur Ouest au large de l'Europe, puis alizés de Nord-Est dans l'hémisphère boréal et de Sud-Est dans l'hémisphère austral, de part et d'autre de l'Équateur qui est le siège d'une zone presque sans vent, le "pot au noir". Dans les mers du Sud, les voiliers retrouvent des vents dominants de secteur Ouest avec "les quarantièmes hurlants", "les cinquantièmes rugissants", etc.

Alors que le *Wulfran Puget* longe les côtes du Brésil et de l'Argentine pour passer le cap Horn, le *Richelieu* s'en écarte pour trouver, à la latitude de l'île Tristan de Cunha, les vents qui lui permettront de doubler le cap de Bonne-Espérance et de poursuivre sa route dans l'Océan Indien.



Le voilier ne doit plus avoir aucun secret pour les futurs officiers de la Marine marchande à l'issue de ce voyage d'initiation tant aux manœuvres qu'à l'ensemble de la conduite du navire. C'est jusqu'aux cacatois qu'ils doivent grimper, par le chemin des enfléchures. Pendant que certains sont sur la plus haute vergue, debout sur le marchepied prêts à larguer la voile, c'est du haut d'un autre mât que le photographe les observe, témoin de leur courage et de la victoire qu'ils ont remportée, tout comme lui, sur la peur.



Vendredi 12 Décembre 1924

Pluie continue qui cessa vers 4 heures. Aussitôt après, nous avons établi les cacatois. J'ai monté au grand mât arrière et ai largué le raban du bout. Pour cela il a fallu que je m'assoie sur le marchepied. Ensuite j'ai pris une hauteur et, à 11 heures 40, j'ai pris ma première circummérienne. Je suis arrivé à 10 milles près.

L'après-midi, nous avons fait un devoir de navigation, sur le début. Ensuite, nous avons fait des signaux à bras. La journée d'été, belle, chaude, mais peu de vent, à peine 2 nœuds, alors qu'avant-hier nous avons fait 202 milles dans la journée. Enfin, faut pas s'en faire sur ce voilier, nous arriverons en Australie, si ce n'est pas dans trois mois, ce sera dans quatre.

Point à midi : L = 25°41' N ; G = 28°30' W.

Samedi 13 Décembre 1924

Dans la matinée, nous avons fait des calculs nautiques. Nous avons commencé à mettre nos gris. Dans la journée, j'ai fait l'ascension des cacatois. La journée est très chaude, peu de vent, vitesse 2 nœuds. Nous escomptons passer le Tropique aujourd'hui. Dans l'après-midi, nous avons fait des signaux à bras.

Point à midi : L = 24°30' N ; G = 26°40' W.

Dimanche 14 Décembre 1924

Nous avons passé cette nuit le Tropique. À 8 heures 1/2, nous étions par 23°10,8' et 26°34,5'. Ce matin, j'ai lavé mon linge, ainsi que mon pantalon. Stupéfaction devant quatre trous. Je me demande comment je vais faire, il va falloir que je cherche un morceau. Un vieux matelot m'a offert de le raccommode. J'en profite pour parler de mes connaissances. Celui qui va me raccommode mon linge s'appelle Déoré, il a 29 ans de long cours. Il y en a un autre qui me fera une blague à tabac avec des pattes d'albatros, il s'appelle Hervis. Il y en a d'autres, mais il y en a trop.

De 11 heures à 12 heures, j'ai été à la barre, tout seul. J'ai gouverné au S 1/4 SW, étant au plus près bon plein. Le vent a joué, alors je l'ai suivi et j'ai gouverné sur les voiles. Dans l'après-midi, nous n'avons rien fait, ni dans la soirée non plus.

Point à midi : L = 22°44' N ; G = 26°41' W.

Lundi 15 Décembre 1924

Aujourd'hui, grand lavage du poste par les matelots. Il a fallu que nous débarrassions le plancher. Aussi, nous avons été prendre une hauteur qui a été réussie. J'ai voulu prendre une circummérienne, mais le soleil tombait sur le gaillard (nous avions cap au Sud). J'ai pris alors la méridienne et j'ai obtenu le résultat. L'après-midi, rapport de mer.

La journée a été assez belle, avec un peu de pluie. Durant l'après-midi, le vent a fraîchi considérablement (vent ENE, bâbord amures au plus près plein serré). À 4 heures, nous filions entre 11 et 12 nœuds. Actuellement, ça se maintient. Nous verrons bien demain matin si cela continue. Nous pensons atterrir demain sur Santo Antão (îles du Cap Vert) pour rectifier l'état absolu des chronomètres.

Point à midi : L = 20°41' N ; G = 27°02' W.

Mardi 16 Décembre 1924

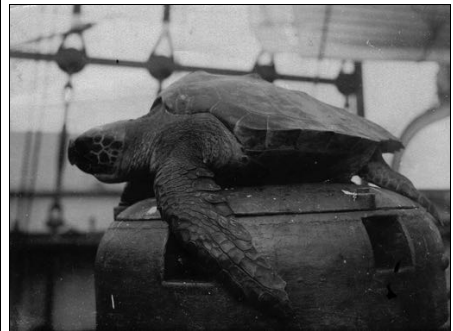
Journée assez terne, peu de soleil, vitesse 10 nœuds environ. Nous avons bien marché dans cette journée. En 24 heures, nous avons fait 270 milles. Dans l'après-midi, nous avons changé les fonds de cacatois et appris notre leçon de cosmographie. À 4 heures, j'ai aperçu plusieurs poissons volants. Ce sont les premiers que je vois.

L'hameçon de notre ligne est fichu le camp. Il devait y avoir au bout un thon assez gros, parce que la corde était forte, c'est ce qu'a dit le bosco.

Point à midi : L = 16°31' N ; G = 26°28' W.



Dans les beaux temps, le dimanche, pendant que la lessive sèche au vent, les matelots se retrouvent sur le pont pour se raconter des histoires, ou faire de la musique quand l'un d'eux joue d'un instrument. Les cadets les ont rejoints pour regarder danser Alexandre Marga. C'est aussi sur le pont que les marins mangent, quand il fait trop chaud dans le poste d'équipage, assis à même les bordés, sous le regard ahuri de la tortue que d'acharnés pêcheurs ont remontée et qu'ils ont installée sur un cabestan.



André DEGOUL :

Mardi 16 Décembre 1924

Radio reçue par le Commandant Chéron et communiquée par lettre de M^{me} Populaire le 19 : « *Richelieu* signalé au large du Cap Vert, devant San Antonio. Tout va bien à bord. »

Henri GAUTIER :

Mercredi 17 Décembre 1924

Journée maussade. Bon vent, toujours au plus près. Ai largué les cacatois, affalé et génopé les fonds avec l'Australien, sans l'aide d'aucun matelot. Ai fait une droite de hauteur et une circummérienne. Dans l'après-midi, nous avons eu un devoir de cosmographie. Vitesse 9 nœuds. **Point à midi : L = 14°01' N ; G = 26°30' W.**

Jeudi 18 Décembre 1924

Belle journée ensoleillée. En ai profité pour faire un point par une hauteur matin, et circummérienne. À 10 heures, ai changé mes gris, qui avaient enlevé tout le goudron des mâts, par des bleus. À midi, nous avons aperçu un cargo mixte qui se dirigeait sur Dakar. Peu de temps après, nous avons attrapé une dorade à nos lignes. Dans la soirée, nous avons aperçu les feux d'un paquebot.

Durant cette journée, la brise a été bonne. Cap au S 27 E vrai. La vitesse, 8 nœuds. Nous avons vu une multitude de poissons volants, mais nous n'en avons pas attrapé un seul.

Après dîner, nous avons été jouer au furet avec l'équipage. Quand le jeu a été terminé, nous avons la figure pleine de suie. Quelle farce nous avons attrapée ! Enfin, on a bien rigolé, c'est le principal. C'est le commencement de la Ligne.

Point à midi : L = 10°57' N ; G = 25°16' W.

Vendredi 19 Décembre 1924

Nous sommes entrés dans le pot au noir cet après-midi. La journée a été belle, mais on commence à sentir la chaleur. Aujourd'hui, nous avons fait un devoir de navigation et on nous a appris que le bateau vapeur était le *Lutetia*. Nous avons appris par lui que Herriot était malade et que le franc se maintenait, etc.

Samedi 20 Décembre 1924

Aujourd'hui, nous sommes en plein pot au noir. Dans la matinée, il y a eu un petit orage qui n'a pas duré. Vers midi, même vers 1 heure, le temps s'est éclairci et nous avons eu toute la journée du soleil. Plusieurs élèves ont attrapé des coups de soleil. Pourtant, le matin, on ne présageait pas ce temps, ayant reçu plusieurs grains. Le vent s'est calmé vers 5 heures du matin. Dans la nuit, nous avons fait 71 milles, ce qui n'est pas mal. L'après-midi, nous avons plusieurs fois brassé, le vent changeant. Dans la journée, nous n'avons presque pas marché. Il n'y a qu'à 7 heures que la brise a fraîchi et que nous avons pu marcher 5 nœuds.

La température a été assez élevée. Au soleil, il y avait au matin 40°. On pouvait enfoncer son doigt dans le coaltar. Nous avons vu quelques souffleurs, mais pas encore de requin. Nous avons pu nous payer une douche aujourd'hui, ce qui n'a pas fait de mal.

Point à midi : L = 5°37' N ; G = 22°47' W. Nombre de milles : 167.

Dimanche 21 Décembre 1924

Aujourd'hui, nous avons été bien reçus à notre lever, un fort grain, et quelque chose de tapé. Dans la matinée, nous avons eu quelques petites brises de rien du tout. Entre temps, M. Bernard, le 1^{er} lieutenant, a aperçu un requin, a armé l'émerillon, mais quand il est revenu, il n'a plus eu de trace de son requin.

À midi, nous avons commencé notre plat, qui va durer toute la semaine. Dans la soirée, nous avons eu du vent stable. C'est peut-être les alizés de SE qui commencent à venir.

Point à midi : L = 3°56' N.



Henri 21 Gautier

Lundi 22 Décembre 1924

Ça y est, nous avons attrapé les alizés de SE. Au début, 2 ou 3 nœuds, au SWW compas, puis le vent a refusé et nous avons eu cap au S 45 W. La journée a été belle et le ciel était dégagé. Nous avons pu prendre la méridienne.

Dans l'après-midi, l'Australien et moi, nous avons aidé M. Morin qui fait actuellement le cambusier. Travail qui consistait à huiler et à suspendre les fromages. Étant occupé, je n'ai pu faire le rapport qu'on nous avait donné.

En moyenne, la température a été douce, 30° à l'ombre, cela commence à bien faire. La pression est de 760 mm. Nous avons été bâbord amure, cap au S 45 W compas. Nous avons parcouru, entre les deux points, 100 milles.

Point à midi : L = 2°33' N ; G = 23°05' W.

Mardi 23 Décembre 1924

Nous crochons toujours les alizés. La vitesse n'est pas très forte, 4 nœuds. Dans la matinée, nous avons fait des calculs, et dans l'après-midi j'ai terminé mon rapport.

L'après-midi, il a fait un peu chaud. Le pont brûlait les pieds nus, bientôt il faudra mettre ses sandales. Hier soir, j'ai été pêcher sur le beaupré. On voyait des thons rouges et des bonites se balader sous l'étrave. En parlant de beaupré, on a commencé aujourd'hui à diminuer le filet (la moitié était pourrie). D'autre part, on a commencé à peindre au minium les diverses manœuvres dormantes. Le nombre de milles parcourus a été de 100 milles.

Point à midi : L = 1°33' N ; G = 25°00' W.

Mercredi 24 Décembre 1924

Journée fort chargée. Tout d'abord, préparatifs pour le passage de la Ligne.

Mise des tentes et de la toile pour la douche. À 1 heure, tous les préparatifs pour le passage étant faits, on commence le baptême.

Le père la Ligne monte dans la hune et, ayant pris plusieurs hauteurs avec son sextant (sextant qui avait pour lunette une bouteille avec du vin), avertit le Commandant qu'il est arrivé en son royaume et qu'en conséquence il prenait le commandement du bateau. Ayant descendu, il commande à ses hommes de brasser convenablement les vergues (c'est pour rire) et va souhaiter le bonjour au Capitaine en compagnie de M. La Ligne.

Puis vient la série des baptêmes. Le Commissaire lance ses gendarmes à nos trousses. Arrive mon tour. Je suis condamné à être brossé, ciré, rasé et passé à la piscine. On me fait asseoir sur la plus moelleuse planche du bord où le coiffeur commence sa joyeuse besogne. Pendant qu'il me coupe les cheveux, le cireur me nettoie convenablement les pieds avec du minium délayé dans de l'eau. Et arrive le tour de la barbe. Tranquillement, on me savonne avec le même liquide ; cependant il y a quelque chose de différent avec les coiffeurs de terre, ici on reçoit autant de savon dans la bouche que sur la figure. Inutile de dire que le blaireau était un magistral pinceau très souple. Prenant son tout petit rasoir (il avait 50 ans au moins), il me rase, tout en mettant le savon dans mon oreille et dans ma bouche (il n'avait pas de plat à barbe). Pour atténuer le feu du rasoir, il me jette une bonne poignée de farine en pleine figure, et m'expédie dans la baille d'eau où les diabolins me plongent et replongent dans l'eau.

Le baptême étant terminé, nous avons commencé les jeux (aller chercher une pièce de deux francs dans une baille d'eau). L'as de ces petits jeux a été Maignien, qui a accumulé les paquets de tabac. Le soir, en l'honneur de Noël, nous avons eu du vin blanc. À minuit, nous avons fait un petit réveillon et, après avoir été se promener sur la dunette, nous avons été nous coucher tranquillement.

Point à midi : L = 0°17' S ; G = 26°35' W. À Noël : L = 2°05' S ; G = 28°01' W.

Jeudi 25 Décembre 1924

La Noël, sans être triste, n'a pas été très gaie. Nous étions tous bien fatigués de la veille, surtout moi qui n'avais dormi que deux heures.



Beaucoup de cadets franchissent la Ligne pour la première fois, c'est l'occasion d'une grande fête à bord, ils sont baptisés par Neptune (ci-dessus) incarné par le matelot le plus ancien, Julien Le Déoré qui a cinquante ans passés : « Pendant que le coiffeur me coupe les cheveux, explique Henri Gautier, le cirer me nettoie convenablement les pieds avec du minium délayé dans de l'eau ... on me rase, tout en mettant le savon dans mon oreille et dans ma bouche ... et m'expédie dans la baille d'eau où les diabolins me plongent et replongent dans l'eau. »



Vendredi 26 Décembre 1924

Nous avons eu une bonne surprise en nous levant ce matin, nous marchions au moins à 10 nœuds. Le matin, nous avons été occupés à faire un devoir de navigation et à notre point.

La journée a été belle, nous avons eu toujours du vent qui était assez frais. Entre les deux points, nous avons fait 185 milles, ce qui n'est pas mal. Nuit toujours chaude, il faut faire des efforts pour s'endormir. **Point à midi : L = 5°10' S ; G = 28°37' W.**

André DEGOUL :

Vendredi 26 Décembre 1924

Reçu "lettre océan" du 18 décembre, transmise par *Lutetia* : « Sommes parallèle Dakar. Navigation excellente. Vent debout et grosse mer dans Golfe de Gascogne. Ici petites brises. Aperçu aucune terre depuis le départ. Vie et service agréables. »

Henri GAUTIER :

Samedi 27 Décembre 1924

Nous continuons de bien marcher. C'est une grande joie pour moi de nous voir marcher si bien. Dans la matinée, nous avons préparé notre devoir de cosmographie, que nous avons fait l'après-midi. Après cela nous avons eu une conférence du docteur.

Le soleil a brillé du matin jusqu'au soir. Ce matin, j'ai été remettre en ordre le cacatois et ses manœuvres. La distance parcourue a été de 200 milles.

Point à midi : L = 8°33' S ; G = 29°36' W.

Dimanche 28 Décembre 1924

Jour de lavage des gris. Mal de chien pour enlever le rouge du pantalon (rouge du minium). Après le lavage, je me suis transformé en bouif pour mettre du cuir sous mes sabots. De ce fait la matinée a été bien remplie.

Après déjeuner, heure de barre de 12 heures à 13 heures. À 2 heures, j'ai passé sous le ciseau du coiffeur qui m'a pas mal coupé les cheveux. L'après-midi a été assez tranquille. Seule la soirée a été troublée par l'arrivée de (Francisque) qui venait de prendre une hauteur de lune avec son sextant en bois.

Les vents continuent à souffler, ils commencent à donner. Dans la journée, nous avons fait du S 1/4 SW, ce qui fait du Sud vrai. La vitesse a été moyenne, nous avons parcouru 210 milles dans la journée. **Point à midi : L = 11°50' S ; G = 30°20' W.**

Lundi 29 Décembre 1924

Plusieurs changements dans la semaine. Le novice a repris sa place et fait fonction de maître d'hôtel auprès de nous. Dans la matinée, nous avons fait des calculs nautiques et, dans l'après-midi, un rapport de mer. Grand mouvement parmi les élèves. Cancalon s'est mis en quarantaine lui-même, un coup de folie lui a sans doute traversé la tête. Personne ne lui parle plus et quiconque enfreint cette mesure est passible d'un quart de vin.

La journée a été aussi chaude que les précédentes, le soleil augmente toujours en hauteur. **Point à midi : L = 15°05' S ; G = 30°26' W.** Distance 198 milles.

Mardi 30 Décembre 1924

Rien de très intéressant, petit train-train habituel. Dans la soirée nous avons un petit match de lutte entre Cancalon et Kapry, un autre lapin du Havre. La journée est toujours aussi chaude. Dans la matinée, nous avons eu pendant une demi-heure un coup de vent. Nous marchions 12 nœuds à ce moment-là.

Mercredi 31 Décembre 1924

Dans la matinée, problème de cartes et, dans l'après-midi, devoir de cosmographie.



Si le coiffeur peut opérer n'importe quand, c'est le dimanche qu'on fait sa toilette et qu'on lave son linge. Les seaux, qui sont ration individuelle d'eau, viennent de servir. Les effets sont mis à sécher sur des cartahus tendus pour cet usage. On sort aussi son paquetage dans les beaux temps, pour éviter que la moisissure ne s'y mette, on l'étale pendant quelques heures sur les panneaux de cale.



Après souper, nous étions cinq ou six sur le beaupré. Nous avons vu une bande de marsouins. Ça faisait un drôle d'effet, on en voyait deux qui sautaient en même temps et qu'on aurait pu prendre pour un si ce n'était la longueur un peu grande. Il y en avait au moins une centaine. On aurait dit que le bateau les poursuivait. On se rapprochait d'eux, on s'éloignait, enfin, ils ont disparu peu de temps après.

Toute la journée nous avons eu une forte houle. Nous avons eu de sales coups de tangage. Dans la soirée, la brise a fraîchi. De 6 à 7 heures et de 7 à 8 heures, nous marchions 10 nœuds. Vers 7 heures, nous avons serré la flèche et ramassé les cacatois. Comme je l'ai dit plus haut, la brise a été assez forte, mais la houle arrêta le bateau. La journée a été toujours chaude, 30° à l'ombre. La hauteur du soleil a été 85°. La distance parcourue, 202 milles.

Point à midi : L = 20°54' S ; G = 30°52' W.

.....

Vendredi 9 Janvier 1925.

Aujourd'hui, nous sommes de quart. Pour commencer, nous avons cargué la grand-voile arrière, et j'ai commencé la manœuvre pour établir le foc d'artimon. Nous avons essayé de prendre un albatros, mais nous n'avons pas réussi.

L'après-midi, nous avons raidi les balancines des basses vergues.

Le temps, durant la journée, a été assez maussade, le ciel toujours nuageux. Brise de N, grand large bâbord amure. La vitesse a été de 10 nœuds. Distance parcourue 180 milles.

Point à midi : L = 35°01' S ; G = 18°34' W.

Samedi 10 Janvier 1925.

Brume à notre lever. À 15 mètres du bord, une baleine a été aperçue. Hier soir, une bande de baleines a passé à 1 mille du bord. On voyait sur la mer un tas de petits jets d'eau, ça faisait un effet très rigolo.

Dans l'après-midi, la brise a été assez fraîche, la vitesse était 10 nœuds. Si nous marchons aussi bien, nous passerons en vue de Tristan da Cunha cette nuit.

Point à midi : L = 36°16' S ; G = 14°40' W.

Dimanche 11 Janvier 1925.

À 6 heures, nous essayons de voir Tristan da Cunha, peine inutile, le point de midi nous a fait passer à environ 50 milles de l'île.

Grand lavage, préparation pour le mauvais temps, reprises dans les chemises de laine. Dans la soirée trois albatros sont venus rôder autour du bord. Le bosco en a assommé un maigre, il est revenu et nous avons essayé de le pêcher, sans résultat.

Point à midi : L = 37°05' S ; G = 11°21' W.

Lundi 12 Janvier 1925.

Temps assez maussade, avec quelques rayons de soleil. Dans la matinée, calcul nautique.

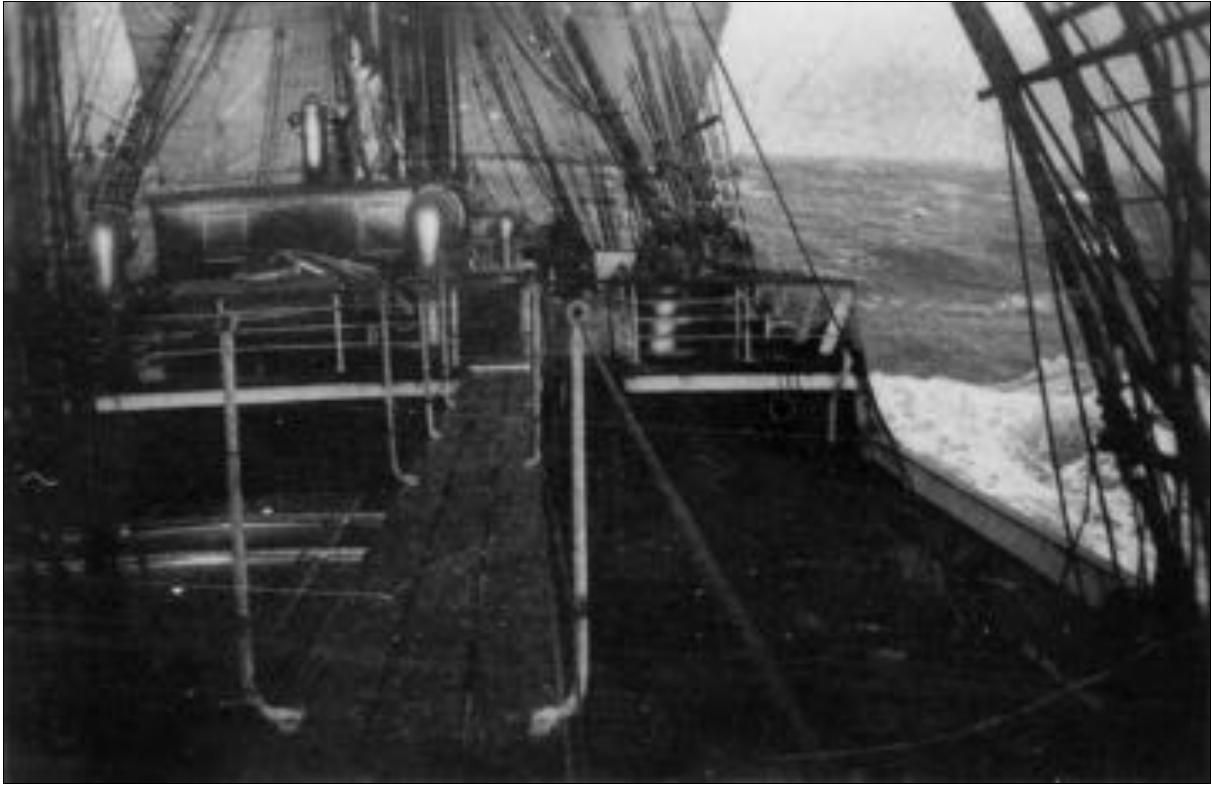
Trois albatros, avec leur petit, rôdent autour de nous. Le bosco en a attrapé un, mais je n'ai pas pu avoir les pattes, ça sera pour une autre fois. D'autre part, le TSF en avait tiré un d'un coup de fusil. Malheureusement il est tombé à deux mètres du bord.

Point à midi : L = 35°44,5' S ; G = 7°04' W. Distance parcourue, 208 milles.

Mardi 13 Janvier 1925.

Très belle journée, chaude comparativement à celles d'avant-hier et d'hier. Dans la matinée, rapport de mer. À midi, le bosco a attrapé un albatros et M. Morin remettait ça peu de temps après. Ce dernier fut vidé par le docteur qui vous l'empaille.

Point à midi : L = 35°21' S ; G = 5°47' W.



Henri 27 Gautier

Mercredi 14 Janvier 1925.

Journée assez peu intéressante. Nous avons serré les cacatois, et je crois que c'est tout ce que nous avons fait après avoir serré la grand-voile arrière.

Point à midi : L = 36°30' S ; G = 4°59' W.

Jeudi 15 Janvier 1925.

À 7 heures, on largue les cacatois, la brise est assez fraîche, puis la grand-voile arrière ainsi que la grand-voile avant. Le vent vient de tribord, il déhale sur l'avant. Nous brassons grand large, large, puis 3/4 de large. Nous commençons à filer.

Ensuite, nous établissons les deux brigantines et le flèche. Vitesse 11 nœuds. Dans la soirée, entre 4 et 8 heures, nous avons fait 47 milles, le record du quart est battu. Dans la journée, nous avons eu un devoir de cosmo, puis une conférence du docteur (visite du coffret). Mais nous avons été surtout occupés par les manœuvres.

Point à midi : L = 37°46' S ; G = 2°34' W.

Dimanche 18 Janvier 1925.

Belle journée. La matinée a été occupée à la pêche aux albatros. Nous en avons attrapé 10. J'ai pu avoir un bec, mais les pattes sont abîmées, je n'ai pu faire de blague à tabac.

Dans l'après-midi, nous avons fait un virement de bord. Dans le changement de la grande voile d'étai arrière, l'écoute, sous la pression du vent, s'est balancée si bien qu'elle s'est trouvée à rencontrer Cancalon, et l'a occis sur le coup. Pendant ce temps-là, Hervis se tenait le ventre de voir Cancalon si piteux, car le coup n'avait pas été grave heureusement.

Lundi 19 Janvier 1925.

Matinée ; calculs nautiques. Mauvaise journée, temps brumeux, froid, avec de la pluie. Mauvais cap Sud vrai, alors que nous voudrions faire de l'Est.

Mardi 20 Janvier 1925.

Quoique nous soyons encore dans la bouscaille, le temps est meilleur. Alors qu'hier nous étions à la cape, nous sommes bon plein à 7 heures du matin. Le vent tourne lentement. À midi, nous avons le cap au S 80 E vrai. Dans la soirée, nous étions brassé carré.

Tout l'après-midi, les matelots non de quart ont été employés à faire du pâté d'albatros. Assez chaud, c'est très bon. Nous en avons mangé au souper.

Après souper, alors que nous étions sur l'arrière, Maignien m'appela sur l'avant. Trois marsouins se promenaient et jouaient juste sous l'étrave. Quels beaux animaux ! Ils faisaient des acrobaties, ils passaient l'un sous l'autre avec une facilité et une vitesse surprenantes. Alexandre, prévenu, vint alors avec le harpon. J'étais alors dans le filet à regarder les poissons. Il descendit sur la martingale et attrapa le harpon que lui tendait le bosco. Sans regarder le harpon, je continuais à suivre les marsouins alors qu'il y en avait un juste sous le beau-pré. Il reçut le harpon en plein dans les côtes. Avec un certain mal, on réussit à l'amener à bord où il fut photographié et, pour terminer, dépecé.

Le dépeçage est très rigolo. On coupe le poisson en bandes et on les tire au fur et à mesure, ce qui met sa viande à nu. Après avoir mangé du pâté d'albatros, nous mangerons du beefsteak de marsouin.

Peu après, deux albatros furent pris au triangle. Le triangle se compose d'un morceau de fer triangulaire sur lequel on met du lard ? Cette pièce est reliée à un morceau de liège, ce qui le fait rester à la surface. Quand un albatros mange le lard, son bec glisse et se prend dans



Piège à albatros dessiné par Henri Gautier

La pêche des albatros est une passion sur tous les voiliers cap-horniers. Les marins feront bon usage de ses os, de son bec ou de ses pattes palmées pour confectionner toutes sortes d'objets ; sa chair mélangée avec du porc sera servie en pâté. Les cadets sont impressionnés par l'envergure – près de trois mètres ! - de cet oiseau que nombre de légendes effrayantes accompagnent.



le sommet du triangle (le bec est pointu) et on peut le haler à bord. Ayant eu une patte, M. Morin a pu me faire une blague, et d'autre part m'en a donné une autre.

Mercredi 21 Janvier 1925.

Passage du cap de Bonne-Espérance.

Marcel LEGROS :

« Au sud du cap de Bonne-Espérance, le 21 janvier 1925, nous passons vent arrière tout près de deux icebergs, dangers de ces mers australes. »

Henri GAUTIER :

Jeudi 22 Janvier 1925.

Avons goûté au beefsteak et au pâté de marsouin. Très bon !

Vendredi 23 Janvier 1925.

La brise souffle plus fort qu'hier. Le baromètre descend. Le ciel est gris. Nous filons 10-11 nœuds. À 8 heures, on largue la grand-voile avant.

À midi, alors que les élèves étaient sur le pont et que M. Morin prenait la méridienne, le sympathique TSF a aperçu par bâbord une masse blanche. La montrant à M. Morin, il était évident que c'était un iceberg se promenant par là.

Un peu plus tard, un autre glaçon a été aperçu par bâbord. En ce moment, la brise fraîchissait, le baromètre descendait toujours, la mer devenait grosse.

Nous carguons la grand-voile avant et les cacatois, puis nous changeons d'amure, cap à ENE du compas. Durant l'après-midi, la vitesse a toujours été bonne, 13 nœuds. Entre 4 heures et 6 heures, nous avons fait 27 milles. 13,5 milles dans une heure, c'est pas mal. Dans la soirée, le petit perroquet volant a été cargué. Vitesse 11-12 nœuds.

Dimanche 25 Janvier 1925.

Grand largue, vitesse 10 nœuds. Notre chef, Torchet, a des crampes aux genoux. De ce fait je serai obligé de faire deux heures de barre. Mais comme le docteur veut nous photographier, je n'en ferai qu'une. L'après-midi, le docteur nous photographie auprès du château à tribord et bâbord, mais toujours à côté de Kid Chapman. Dans la soirée, le vent a fraîchi, le bateau a commencé à donner. Dans le quart de 4 à 8 heures, nous avons fait 50 milles.

Lundi 26 Janvier 1925.

Petit train-train habituel, c'est-à-dire rapport de mer et calculs nautiques. Rien de très intéressant dans cette journée. Larguer, pour ensuite serrer les brigantines, et c'est tout. Sauf que nous avons eu du soleil dans la journée et de la brume dans la soirée.

Mardi 27 Janvier 1925.

Dans la matinée, très beau temps, horizon un peu couvert. Malgré cela, nous avons pu prendre la méridienne.

À 2 heures, un grain arrive, qui dure assez longtemps. Nous carguons les perroquets volants (les cacatois étaient déjà serrés). Le grain continuant, la brise fraîchissant, nous serrons la grand-voile avant. Puis c'est le tour des perroquets fixes. Vers 4 heures, une forte brise s'est abattue sur nous. La grande voile d'étai avant n'étale pas, la ralingue de chute s'est défaite au point d'écoute. On la hale aussitôt. Vient le tour de la grand-voile arrière.

Le vent passe du NNW à l'WSW. La brise mollit, la pluie cesse. À 6 heures, nous commençons à remettre de la toile. À 8 heures, tout était dessus, sauf les cacatois, la grand-voile arrière et les brigantines.

Mercredi 28 Janvier 1925.

Le beau temps est revenu. Toutes les voiles sont dessus.

Ma bordée n'étant pas de quart, problème de cartes.

Faire la sieste ou rêver en regardant l'étrave du voilier fendre la mer, les moments passés dans le filet de protection du mât de beaupré sont des plaisirs pour le marin. Mais on peut joindre l'utile à l'agréable et, muni d'un harpon ou d'une foëne, tenter d'attraper les marsouins et autres dauphins qui régatent avec le voilier.

« Alexandre, prévenu, vint avec le harpon. J'étais alors dans le filet à regarder les poissons. Il descendit sur la martingale et attrapa le harpon que lui tendait le bosco. Sans regarder le harpon, je continuais à suivre les marsouins alors qu'il y en avait un juste sous le beaupré. Il reçut le harpon en plein dans les côtes. Avec un certain mal on réussit à l'amener à bord où il fut photographié et, pour terminer, dépecé. »

Et Henri Gautier d'ajouter : « nous avons goûté au beefsteak et au pâté de marsouin. Très bon ! » Car en effet, c'est l'ordinaire de tout l'équipage qui s'en trouve amélioré.



Jeudi 29 Janvier 1925.

Toujours beau temps, temps plutôt calme. Pression 771 mm. Dans la matinée, j'ai attrapé un bel albatros avec l'aide du TSF. J'ai essayé d'empailler son cou. Je le ramènerai. L'après-midi, le docteur nous a photographiés. Les deux autres sont très bien.

Vendredi 30 Janvier 1925.

Temps assez beau à notre réveil. Vers midi, le baromètre commence à descendre. Le grand cacatois, qu'on avait établi ce matin, est cargué. Puis c'est le tour des deux basses voiles. La brise fraîchissant, nous carguons les trois perroquets volants. Pendant ce temps, la pression, qui était de 770 mm, est venue à 760 mm, pour venir vers 757 mm.

Maignien en a profité pour nous photographier sur la basse vergue du grand mât avant, en train de serrer la grand-voile avant. Autre événement, alors que je m'apprêtais à monter pour aller serrer le perroquet volant arrière, un vieil embrun des familles tombe sur moi. Inutile de dire l'effet. Sur la vergue, la voile se tassant, je la tenais contre la vergue avec ma tête et, avec mes deux mains, je la retenais et la serrais, quand je sentis mon bonnet s'en aller. Il était temps, impossible de le mettre de nouveau.

Le record du quart a été battu aujourd'hui, de 12 à 4 heures nous avons fait 52 milles ; enfin, de 12 à 8 heures, nous avons 102 milles. Si nous continuons comme cela, nous ferons nos 300 milles demain.

Samedi 31 Janvier 1925.

Quoique les 200 milles étaient faits à 4 heures, nous avons parcouru 25 milles seulement. Vers 3 heures, la brise a molli et, venant de l'arrière, cela a été la principale cause de notre petite vitesse. Vers 3 heures, voyant des albatros voltiger autour de nous, j'eus l'idée d'aller pêcher. À peine avais-je jeté la ligne qu'il y en avait un qui sautait dessus. Après un mal terrible, nous avons pu le rentrer à bord (moi et Maignien).

À peine rentré, les matelots commencèrent à le faire voltiger. Bohu lui fit descendre l'échelle de la dunette. Peu après, appelés par la manœuvre, ils se retirèrent. Puis il nous vient l'idée de le rejeter à l'eau, ses pattes étant toutes abîmées. Après réflexion, nous l'avons jeté. Malheureusement, le pauvre ne pouvait plus voler, ayant bu un sérieux coup d'eau au moment de son remontage. Puis nous l'avons perdu de vue.

L'heure après, j'étais encore à la ligne. Un autre albatros vient mordre. Avec l'aide du TSF, j'essaye de le hisser à bord. À cinq mètres du bord, il s'envole. Stupéfaction ! Il était pourtant resté pendant 20 mètres. Nous rentrons la ligne et nous trouvons le bec du moineau ; le triangle l'avait coupé. L'après-midi s'est passé comme les autres. Maignien a profité que j'étais de quart pour me couper les cheveux en véritable artiste qu'il est.

Dimanche 1^{er} Février 1925.

Profitant que je n'étais pas de quart, j'ai lavé plusieurs morceaux, de sorte que j'aurai mes dimanches libres jusqu'en Australie. L'après-midi, rien de bien sensationnel, quelques reprises à mes chandails. Largué les brigantines pour, à 6 heures, les serrer. C'est tout pour le dimanche 1^{er} février 1925.

Lundi 2 Février 1925.

Ai carabiné le soleil ce matin : cinq hauteurs traitées, c'est assez imposant.

Le matin, nous avons pêché un albatros. L'après-midi, nous avons brassé et regardé M. Blouin faire une épissure longue. Dans la soirée, la brise fraîchissant, nous avons amuré les basses voiles, ce qui nous a permis de filer nos 12 nœuds.

Mardi 3 Février 1925.

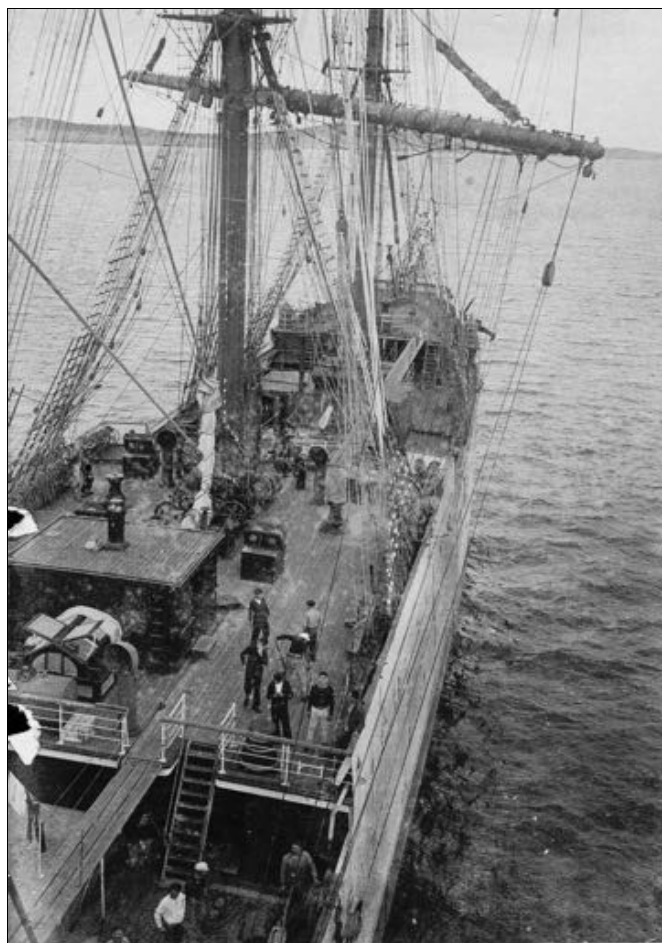
Dans la soirée, une bande de marsouins est venue jouer sur l'avant. Alexandre a essayé sans résultat d'en piquer un. Pourtant ils étaient très jolis, noirs dessus et blancs dessous, ils étaient épatants.

Équipage du *Richelieu*

Maîtrise : maître d'équipage, François Chevallier ; 2^e maîtres, Joseph Lanoé et Trucot Paschet ; cuisinier, Léon Stoll ; boulanger, Guillaume Accus ; charpentier, Adrien Jupier ; mécanicien, Raphaël Lamaison ; 7 hommes.

Matelots : Birgaud Denis, Bohu Jean, Burollaud Ernest, Douce Alfred, Dorso Albert, Éven Yvon, Grégoire Léon, Hervis Joseph, Kerrotret Edmond, Le Bris Henri, Le Déoré Julien, Lefeuvre Lucien, Lévêque Pierre, Machefaux Joseph, Mahé Francis, Marga Alexandre, Noguès Guillaume, Péron Jean, Rebours Robert, Robin Victor, Simonneau Ernest ; 21 hommes.

Novices : Hervé Henri, Lanoé Joseph, Somon Robert ; 3 hommes.



Mercredi 4 Février 1925.

Journée de quart, journée de travail. Maignien a développé une de ses bandes de pellicule, d'autre part il en a pris pour le docteur. Les photos sont très bien. Deux photos sur la vergue en train de serrer la grand-voile avant, une sur les bas-haubans et une sur la dunette.

Jeudi 5 Février 1925.

Largué les brigantines à 7 heures. Dans la matinée, problème de cartes et devoir de cosmo. Maignien a continué de développer ses photos : passage de la Ligne, vue sur les pêches des albatros. Dans la soirée, amuré les basses voiles et cargué les brigantines.

Vendredi 6 Février 1925.

Temps sec durant la matinée, vent du Nord. Des marsouins, au nombre de quatre, sont venus sur l'avant. On a essayé d'en piquer, mais vainement, la vitesse étant de 11 nœuds. Malgré cela, le Commandant a manqué d'en prendre un, le harpon a glissé dessus.

Depuis deux jours, nous communiquons avec un vapeur anglais allant de Durban à Newcastle. Chapman le connaît, l'ayant vu alors qu'il était à Iquique. Il se trouve un peu plus au Nord que nous. Hier il nous a gratté, mais je crois qu'aujourd'hui c'est nous qui allons gagner. Nous avons fait en effet 273 milles.

Vers 2 heures, la pluie a fait son apparition. À 4 heures 1/2 le vent a sauté. Il a passé du NNW au Sud. Tous les phares ont masqué. Les deux brigantines ont manqué de s'en aller. Un mal de chien pour les carguer. Nous avons ensuite cargué la grand-voile arrière et brassé. Enfin, bâbord amures, vent de travers, nous sommes passés vent de travers tribord amures.

Samedi 7 Février 1925.

Bonne brise. Basses voiles amurées, nous donnons 13,5 nœuds. Dans le quart de 4 à 8 heures, nous avons fait 283 milles. De ce coup, nous avons pris une sérieuse avance sur le cargo anglais. Mais comme le bon vent ne peut pas durer, nous avons du calme. Après avoir passé par l'W, nous revenons cap au NE.

Dimanche 8 Février 1925.

Depuis hier soir nous sommes comme cela, en train de serrer le vent le plus près possible. À 3 heures, nous avons cap au N 70 E vrai, presque en route. Le vent vient toujours de la région entre SE et SSE. Enfin, demain matin, nous nous lèverons avec l'espérance de marcher 10 nœuds et d'être en bonne route. La journée n'a pas été belle. Distance 166 milles. Maintenant que nous sommes dans ces régions-ci, nous voudrions toujours avoir du vent. Autrefois nous étions bien contents de faire 106 milles.

Plus qu'une semaine et nous aurons des lettres.

Point à midi : L = 42°37' S ; G = 111°12' E.

Lundi 9 Février 1925.

Rapport de mer et calculs nautiques, comme d'habitude.

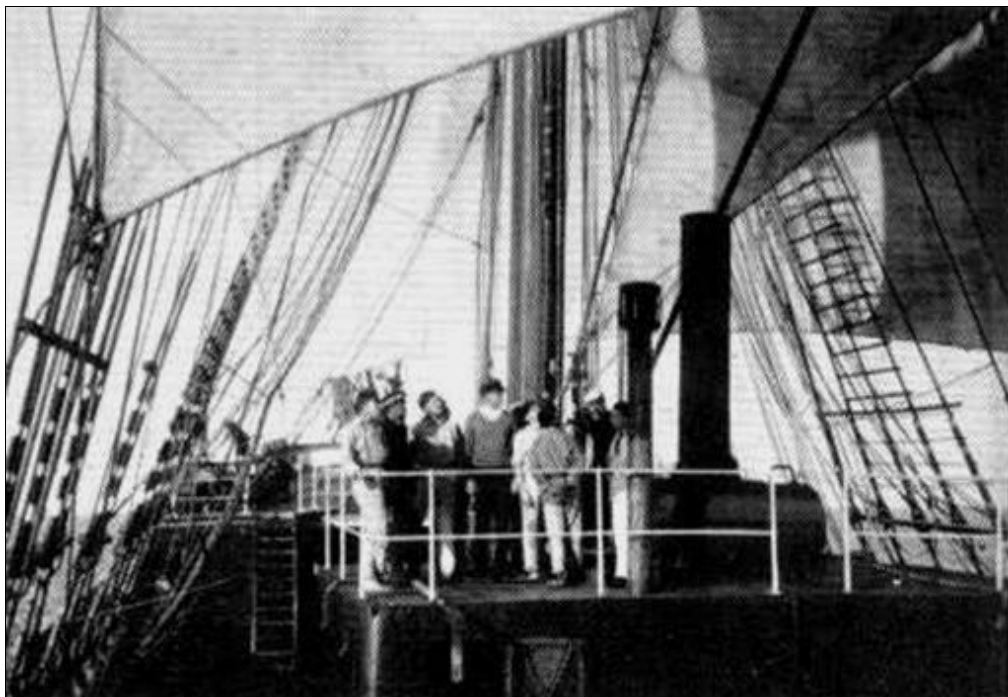
Dans la matinée, j'ai pêché les deux premiers malamoks. Les malamoks sont très différents des albatros, ils ont les ailes noires et sont plus petits ; d'autre part, le bec est plus joli. Le premier, je le donnerai à Maignien, et le second au TSF qui m'avait aidé à les ramener. Ce jour, la patte de la chienne du Commandant fut cassée. De ce fait il était d'assez mauvaise humeur et il retira les lignes, ce qui fait qu'on ne peut plus pêcher. Comme principal événement, on changea de place les portemanteaux pour la passerelle.

Mardi 10 Février 1925.

Temps assez bouscilleux. Nous nous rapprochons de l'Australie. À midi, nous sommes dans le SE du cap Leeuwin. Plusieurs fois brassé, pour ne pas perdre l'habitude. Ouvrir et fermer, ça fait les bras.



On approche de l'Australie, comme l'explique Henri Gautier : « Beau temps pour monter la grue et mettre les ancres à poste. ...Tout sent l'arrivée, briquage de l'embarcation, passage à l'huile de la chambre de veille, pose du sondeur, etc. ...Demain commencement de la correspondance. »



Mercredi 11 Février 1925.

Presque calme. Beau temps pour monter la grue et mettre les ancres à poste. C'est ce que nous avons fait durant la matinée. Tout sent l'arrivée, briquage de l'embarcation, passage à l'huile de la chambre de veille, pose du sondeur, etc. Les brigantines ont été arrangées. La brigantine inférieure, lors de la saute de vent, avait failli s'en aller. Demain commencement de la correspondance. La journée a été petite, 133 milles, c'est peu, mais ça ne fait rien, on se rapproche de l'Australie.

Jeudi 12 Février 1925.

Mauvais temps pour le réveil. Nous sommes sous la misaine, les fixes et les volants. Avant 11 heures, les volants seront cargués. Le baromètre baisse toujours, il va jusqu'à marquer 747 mm. À 6 heures, nous commençons à mettre les volants, puis les perroquets, la grand-voile avant. Enfin, nous nous réveillons avec tout dessus, sauf les brigantines que nous irons larguer à 9 heures. La mer était assez grosse. Nous avons embarqué quelques embruns.

Dans la soirée nous avons appris que nous allions à Port Lincoln. C'est dégoûtant, faire le tour du monde pour aller dans un petit trou de trois mille habitants ! Ils en ont du culot ! Pas la peine de payer 250 francs !

Commencement de la correspondance.



Approche de la côte Sud de l'Australie. Après avoir doublé le cap Leeuwin, les voiliers qui viennent chercher du blé prennent leurs ordres au cap Borda, à la pointe de l'île Kangaroo. Ils sont alors dirigés sur l'un des ports qui bordent les golfes Spencer et Saint Vincent.

Vendredi 13 Février 1925.

Nous filons 12 nœuds. Dans la journée, 250 milles en bonne route. Comme surprise, M. Morin nous a apporté des problèmes de cartes. De 4 à 8 heures, la brise a moli. Nous avons fait 44 milles. De 12 à 20 heures, nous avons fait 92 milles. À midi, il nous restait à faire 360 milles. Dimanche matin, si cela continue, on sera au large du cap Borda.

Samedi 14 Février 1925.

Nous taillons toujours vitesse 11-12 nœuds, bâbord amures, basses voiles amurées. À midi, notre position nous mettait à 80 milles du cap Borda. Malheureusement, ça ne peut pas durer, nous sommes encalminés dans l'après-midi et durant toute la nuit.

Dimanche 15 Février 1925.

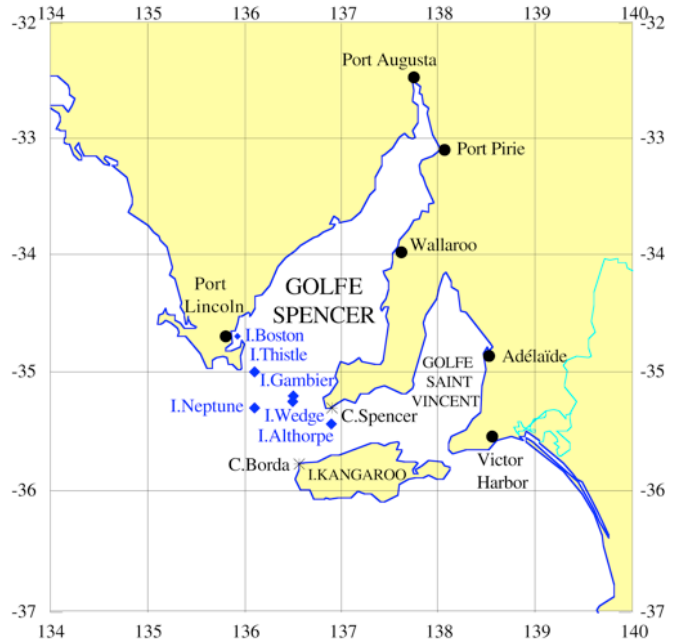
Toujours au calme. Vitesse 0 nœud. Temps superbe, orage prévu. Dans l'après-midi, nous brassons et contrebrassons. Enfin, vers 4 heures, un peu de brise de SE arrive, qui tourne au NE. À ce moment nous apercevons les îles Neptune, et le cap nous met droit dessus. Nous

virons de bord, cap à l'W. Du coup le vent revient à SSE. Nous remettons le cap à l'E. Le vent refuse de nouveau. À 5 heures, nous sommes par le travers des îles Neptune du Sud. Le Commandant, qui croyait pouvoir passer entre Neptune Sud et les Gambier (îles se trouvant au milieu du golfe Spencer), se voit dans l'obligation de tirer un bord. Le vent l'obligeant à passer trop près de la côte (et sur cette côte il existe des brisants fantastiques), de ce coup, nous voilà cap WSW, puis au SSW. Attendons à demain pour voir les événements.

Lundi 16 Février 1925.

Temps à grains. Peu de vent ou presque pas. Nous nous éloignons toujours des îles, cap à l'W. Vers 2 heures, la brise a commencé à se lever, plusieurs grains passeront. Obligés de carguer les perroquets fixes ainsi que le petit hunier volant. Peu après la brise mollit, nous remettons les perroquets ainsi que le petit volant. À 6 heures, nous virons de bord, cap à l'E 1/4 SE. Vitesse 7-8 nœuds.

Dans la matinée, un vapeur passe au large. D'après Chapman, il venait de Newcastle et allait à Adélaïde. Quelques nouvelles intéressantes, la livre est à 88,40, elle a baissé.



L'arrivée à Port Lincoln se fait à travers un dédale d'îles, Neptune, Gambier, Thistle et, pour finir, Boston dans la baie même de Port Lincoln. C'est pourtant sans l'aide d'aucun remorqueur que le capitaine Charles Populaire prend un mouillage, en arrivant sous voiles avec le *Richelieu* en face de Port Lincoln, en conclusion d'une manœuvre qui fait l'admiration des observateurs avisés.

Pierre LE CHEVANTON

15 février 1925

« J'ai dû, contrairement à mon intention, passer dans le Nord des îles Kerguelen, ayant trouvé des icebergs par 48° de latitude Sud. *Richelieu*, quatre-mâts école des élèves officiers, parti avant moi de Nantes, à destination d'Adélaïde, n'est pas encore arrivé. J'en suis tout heureux. » Pierre Le Chevanton est le capitaine du quatre-mâts *Atlantique* de la C^e Bordes.

André DEGOUL :

lundi 16 février 25

Richelieu arrive à Port Lincoln après 84 jours de mer.

Henri GAUTIER :

Mardi 17 Février 1925.

Hier soir, vers 9 h 1/2, nous voyons le feu de Neptune. Le matin, nous nous réveillons ayant par le travers les îles Thistle et, par tribord sur l'arrière, les Gambier. Peu après, nous voyons le feu d'un rocher isolé, puis l'île Boston (en face la rade de Port Lincoln). Après avoir lofé, presque masqué, nous mouillons par 16 mètres de fond à environ 3,5 milles de Port Lincoln. Arrivée très intéressante.

Cargué les basses voiles, perroquets fixes, huniers fixes, puis huniers volants. Entre temps, halé bas les voiles latines. En 5 minutes, toutes les voiles étaient carguées. Chaque gabier a son mât. Après avoir raidi les bras, nous sommes montés pour serrer et, de là-haut, nous avons pu contempler un requin-marteau (les marteaux sont les plus voraces) d'environ 1 m à 1,50 m de longueur.



Henri 38 Gautier

Mercredi 18 Février 1925.

Branle-bas à 5 heures, nous partons à quai. Opération qui se fait vers 5 heures, mais qui ne se termine pas avant 1 heure. À 5 heures, nous descendons à terre, voir ce que c'est. Déçu, des gens avec de sales trombines, c'est pas intéressant.

Jeudi 19 Février 1925.

Ai appris à nager. Rien de très intéressant. Plusieurs virées en canot.

Vendredi 20 Février 1925.

À 5 heures, avec M. Bernard, le bosco, et le TSF, nous avons relevé le filet. Trois poissons presque identiques aux loches de chez nous, un mulot et un autre petit poisson.

Samedi 21 Février 1925.

Lavage du pont et fourbissage. L'après-midi libre.

Dimanche 22 Février 1925.

Dans l'après-midi, plusieurs jeunes filles australiennes, au nombre d'une douzaine environ, vinrent visiter le bateau. Le piano fut mis en marche et ils dansèrent. Dans la soirée, le Commandant, le second et le docteur allèrent à la chasse et rapportèrent onze lapins.

PORT LINCOLN, LE PLUS PURÉE DES PORTS

Marcel LEGROS :

Nous avons appareillé à Nantes le 24 novembre pour arriver 86 jours plus tard à Port-Lincoln, Australie du Sud, Golfe Spencer, passant non loin de Tristan da Cunha et au Sud du Cap de Bonne-Espérance.

L'Océan Indien Sud s'est montré assez mauvais, comme toujours dans ces parages.

Parti à ordres pour Cap Borda, nous séjournons à Port Lincoln près de 45 jours pour y décharger le lest - 2 000 tonnes de sable - et embarquer 4 400 tonnes de blé en sacs.

À l'arrivée dans ce dernier port, l'accostage se fait sous voiles, par nos propres moyens, manœuvre digne d'un capitaine de voilier expert en son art qu'était Charles Populaire, notre Commandant.

Alan CHAPMAN :

« Le voyage pour l'Australie fut agréable. On apprend beaucoup de la vie en mer, l'astuce et l'habileté, tout ce qui sert à former un marin. Ce voyage dura 85 jours, avec principalement du beau temps, mais aussi quelques jours de grosse mer. Nous avons vu pas mal de glace après le cap, mais uniquement des petits icebergs et des glaces dérivantes.

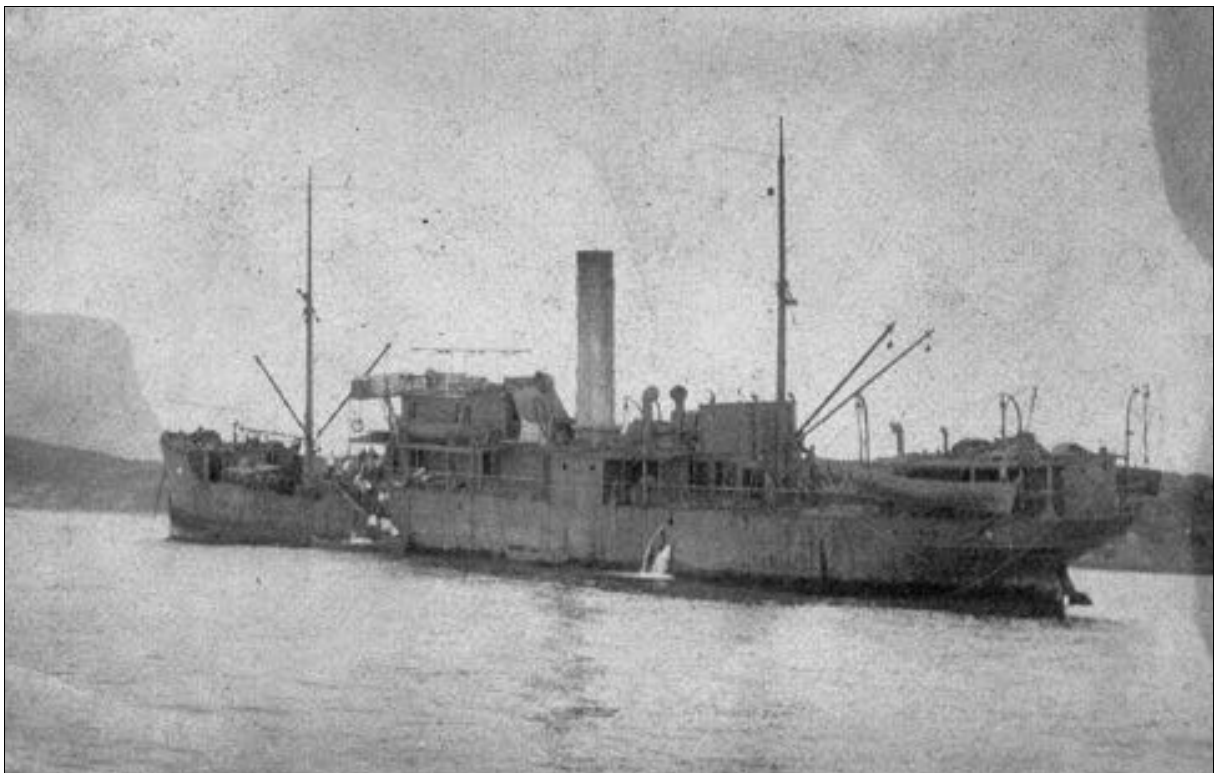
« Les conditions générales contrastaient beaucoup. Des repas de bien meilleure qualité, et de meilleurs logements aussi. En plus de tout ça, un piano dans le logement des élèves, un raffinement inouï ! À certaines occasions, l'hymne national britannique était joué à la suite de l'hymne français. Vraiment, un élégant geste de courtoisie.

« En fin de compte, le navire arriva à destination et des dispositions furent prises pour décharger le lest et charger le blé.

« Les marins français sont mieux traités pour la plupart, et ils ont la chance d'avoir une caisse de retraite du Gouvernement. Il n'est en général pas permis qu'un étranger fasse partie de l'équipage d'un navire français si un Français peut le faire.

« Ainsi, Kid dut quitter le *Richelieu* à Port Lincoln. Mais ça ne se fit pas dès l'arrivée et l'on put passer quelques bons jours à canoter dans la baie jusqu'à la petite jetée, revenant chargé de ballots de toile avec laquelle on enveloppait l'acier nu dans les cales pour protéger les sacs de blé.

« En fin de compte, Kid dut partir et, à son grand regret, rangea son coffre de marin à nouveau le 28 février 1925. Il embarqua pour Adélaïde sur le S/S *Paringa*, pour rentrer à la maison à Newcastle, passager du vapeur *Time* de la compagnie Howard Smith qui allait là.

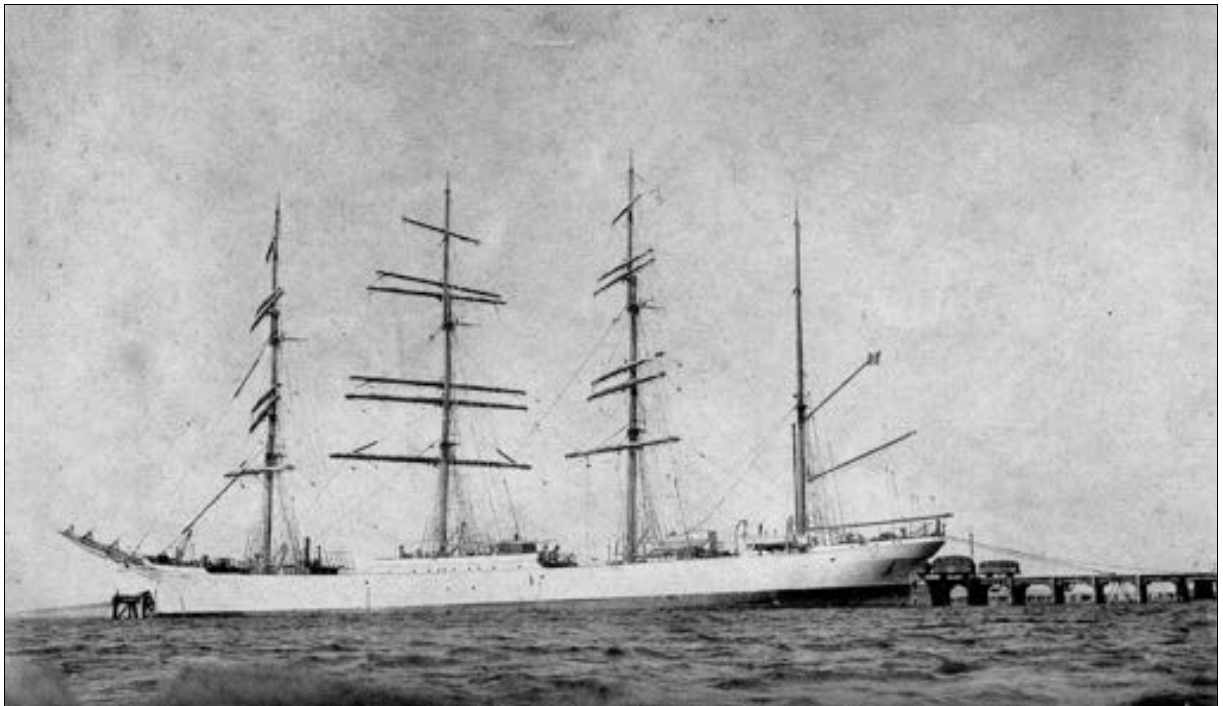
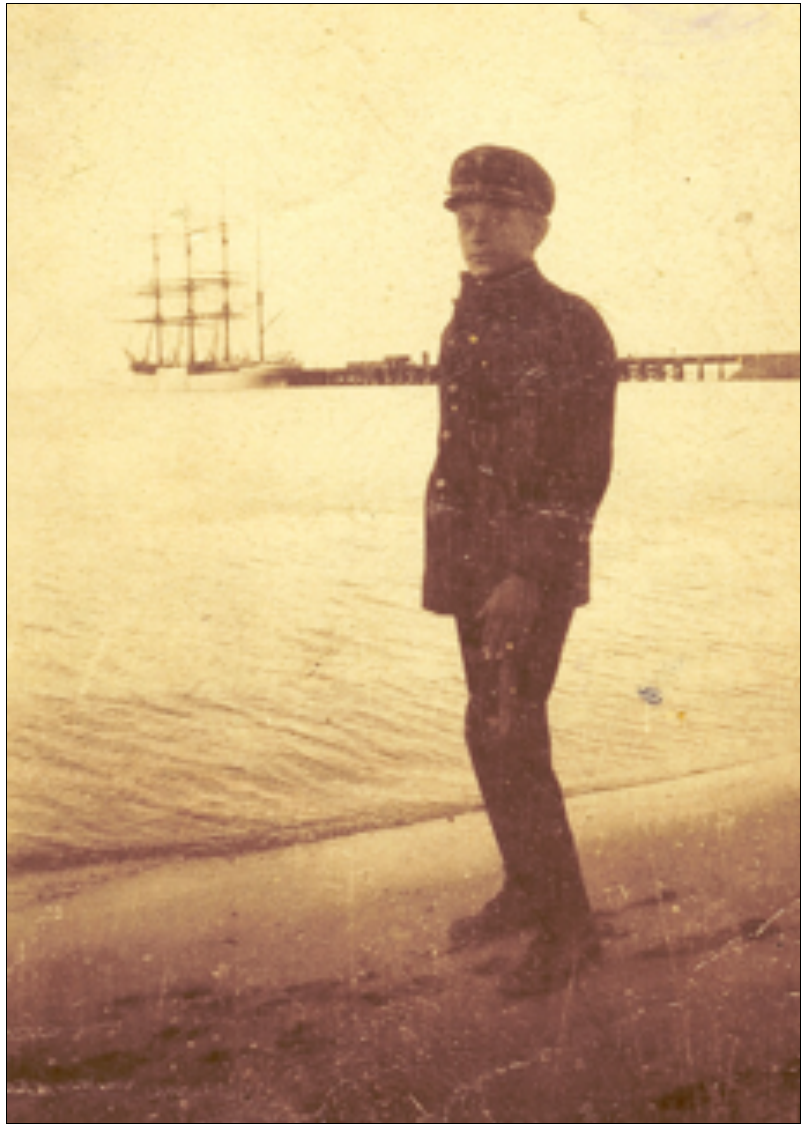


« De nombreuses amitiés durables furent nouées, certaines durant encore aujourd'hui, d'autres ayant été interrompues par le destin. A.G. Chapman doit dire qu'il n'a jamais été malade, jamais importuné pendant ce voyage. Son meilleur copain était Henri Gautier, un gars formidable, sans doute parce que nous étions tous deux les plus petits et les plus jeunes. »

Alexandre KAPRY :

Très joyeux camarade, plein de vie et de bonne humeur. Un de ses amis dira de lui : chanteur émérite. Aime tout ce qui fait du bruit. Joue remarquablement bien la Marseillaise et une valse de sa composition. Cet ami avait de l'humour.

Ce même camarade avait obtenu à Nantes, l'embarquement d'un piano dans le poste des élèves. Il était certes le premier pianiste.



Henri 41 Gautier

Pierre LE CHEVANTON :

16 février

« ... écouter mes lieutenants jouer du banjo et chanter en chœur nos vieilles chansons populaires. ... J'espère, si j'obtiens mes papiers, pouvoir partir demain vers midi pour Port-Pirie (Golfe Spencer). C'est une drôle de navigation que nous faisons, toujours exposés et à la merci du moindre événement. Je vais donc partir du fond du golfe de Saint-Vincent, doubler le détroit de l'Investigation, remonter au Nord et entrer dans le Golfe de Spencer où je dois m'accoster à quai à l'endroit désigné pour y prendre un complet chargement de blé à destination de Queenstown ou Falmouth, à la volonté du capitaine. Je choisirai évidemment Falmouth, du moins si les vents sont portants. »

Conditionnement du blé

Falsebay, le 25 février 1925

« Depuis ce matin, je suis mouillé à Falsebay au fond du Golfe Spencer. Parti de Port Adélaïde le mercredi, nous ne sommes arrivés à destination que près d'une semaine après, et avons eu une traversée particulièrement pénible. Pendant quatre jours, j'ai dû louvoyer constamment sans gagner le moindre peu. Le passage était si étroit que je devais virer de bord toutes les deux heures. Je m'en souviendrai de mon voyage d'Australie ! Cette nuit, pour la première fois depuis une semaine, je me suis couché dans mon lit.

« Actuellement tout le monde travaille au déchargement du lest. Dès que la cale avant sera vide, je me rendrai à Port Pirie, à vingt milles environ de l'endroit où je suis, et commencerai à charger du blé dès que la cale sera prête. Car tout est un travail : il faut confectionner une double coque en planches à l'intérieur, garnir toute cette coque de toile à sacs ainsi que les barrots de fer, les épontilles, etc. Cela doit coûter quelque chose aux armateurs ! Comme pour le lest, il faut au moins 1200 tonnes pour que le navire tienne debout, et cette quantité sera obligatoirement débarquée au port par les ouvriers du pays, cela à raison de 71 francs la tonne, soit 34 livres environ, ce qui monte à la somme fantastique de 35 à 40 000 francs français. Ce n'est pas possible que les Patrons aient envisagé tous ces frais avant d'expédier leur navire. Il ne leur restera pas lourd à encaisser à la fin du voyage. »

“Calabousse”

Port Pirie, le 7 mars 1925

« Ici cela va toujours à peu près ; plutôt mal que bien, mais j'arrive à en prendre mon parti. Contrairement à ce que je pensais, il n'y aura guère de déserteurs dans ce port. Il y a quelques matelots étrangers qui ont déserté et tous crèvent la faim et viennent me harceler tous les jours de demandes d'embarquement. Sous ce rapport, je suis donc tranquille. »

Dimanche 15 mars 1925

« Je dois aller ce soir à une soirée musicale chez notre marchand de légumes. La femme joue du piano, le mari de la mandoline, et mon 2^e lieutenant du banjo. »

“Bolchevisme”

Port Pirie, le 1^{er} avril 1925

« Depuis quelques jours, j'ai de nombreux ennuis de la part de l'équipage. Jusqu'à présent ils avaient été à peu près convenables, mais la semaine passée une véritable vague de bolchevisme a submergé mes hommes. Le malheur est qu'ils marchent tous la tête dans le même bonnet, et comme d'autre part il n'existe ici aucune autorité consulaire, pas plus d'ailleurs qu'à Adélaïde, je suis presque désarmé devant les faits qui se produisent. Si le prochain voyage, je suis obligé de voyager avec de tels garnements, je préfère chercher ailleurs et gagner un peu moins peut-être, mais enfin, ceci n'est plus une vie. Si Suzanne, qui était si violent et si nerveux, eût été à bord, il y a déjà longtemps qu'il n'y aurait plus un seul homme à bord. Tout cela n'est pas pour me faire voir la vie en rose.

« Je pense pouvoir mettre à la voile mardi prochain 7 courant, et aussitôt nous ferons route pour Falmouth, notre port d'ordres. Comme je demanderai des ordres à Paris par sans-fil, il est possible que je reçoive en mer des ordres directs pour mon port de destination. Il faut



Henri 43 Gautier

compter sur une centaine de jours de mer au moins, plutôt même 110-115, car la route est plus longue pour le retour. Il faut que je descende dans le Sud de la Tasmanie et de la Nouvelle-Zélande, et de là nous ferons route pour le cap Horn, toujours par des latitudes élevées et par conséquent toujours dans les mauvais temps, au moins pendant quarante jours. »

Port Pirie, le jeudi 9 avril 1925

« Aujourd'hui beau temps, petite brise de bon vent, j'espère que nous allons pouvoir appareiller sans difficulté. *Richelieu*, quatre-mâts école, arrivé à Port Lincoln quelques jours après notre arrivée à Adélaïde, est parti, il y a quelques jours, mais a dû revenir au port en relâche après plusieurs journées de mauvais temps. »



État-major du quatre-mâts école *Richelieu* : capitaine, Charles Populaire ; second, Louis Blouin ; 1^{er} lieutenant, Joseph Bernard ; 2^e lieutenant, instructeur, Yves Morin ; le médecin du bord (casquette blanche) est Armel Degoul et le TSF Robert Roche.



Henri 44 Gautier

RETOUR EN EUROPE

Henri GAUTIER : Lundi 30 Mars 1925.

Je recommence mon journal, vous ayant écrit tout ce qui a pu m'intéresser à Port Lincoln. À 4 heures, branle-bas général. Après avoir rentré toutes les amarres, sauf celle de l'arrière, nous virons la chaîne. Après avoir évité le *wharf*, il reste encore trois maillons à virer. Le remorqueur *Pentelbee* vient alors nous prendre pour nous conduire à environ 1/2 mille au large.

À 10 heures, nous allons porter le Commandant à terre, avec l'ordre de revenir le chercher à 5 heures. À 3 heures, la brise prend au Sud. Bon vent pour aller mouiller plus loin. Malheureusement, le Commandant ne reviendra que demain matin.

Dans la soirée soufflaient des vents de Nord, c'est-à-dire des vents contraires.

Mardi 31 Mars 1925.

Toujours mouillés. Allons à terre chercher la viande. Rien de nouveau. Dans la journée, pêche. Plusieurs poissons sabre attrapés. C'est tout.

Mercredi 1^{er} Avril 1925.

Toujours rien pour notre départ. Rien d'intéressant, sauf la pêche de maquereaux, plus petits que ceux de France.

Jeudi 2 Avril 1925.

Mauvais temps. Vent de SE à E, pluie. Le Commandant n'est pas à bord, arrangeant les affaires à terre. Sale temps pour l'embarquement. Rien de nouveau touchant le départ.

Vendredi 3 Avril 1925.

Le Commandant est rentré ce matin. Le départ est pour 1 heure. Vent W à SW.

À 1 heure, viré les deux maillons, contre brassé le phare de misaine, largué les grand-voiles et les huniers (fixes et volants), largué le petit fixe. Le *Richelieu* abat. Largué les grands fixes. Nous sommes parés. Grand largue, nous nous en allons vers le large, c'est-à-dire vers le golfe Spencer. Après avoir doublé la passe, la guigne nous prend. Le vent refuse, petit à petit passe du SW au S, puis au SSE. La pluie commence à tomber. La visibilité n'est plus très bonne. Enfin, à 8 heures, après avoir été pendant un certain temps à l'WNW, nous mouillons devant l'île Boston. Après avoir cargué bien consciencieusement, nous montons serrer. Mal de chien, la voile raidie par la pluie, on se fait les ongles sans le vouloir, principalement aux huniers. Qu'est-ce que ce sera quand la toile sera glacée !

Samedi 4 Avril 1925.

Départ à 7 heures 1/2. Même manœuvre. Régulier vent de Nord. Assez jolie brise qui diminue au fur et à mesure que nous nous en allons. À midi, calme.

Dans l'après-midi, nous culons à cause du courant. Vers 4 heures, une légère brise arrive de l'E. Nous ne pouvons pas doubler le rocher dangereux. Nous essayons de venir du lof. Impossible. Nous carguons tout petit à petit et mouillons vers 7 heures. Le serrage fut beaucoup plus facile, les voiles étant assez sèches.

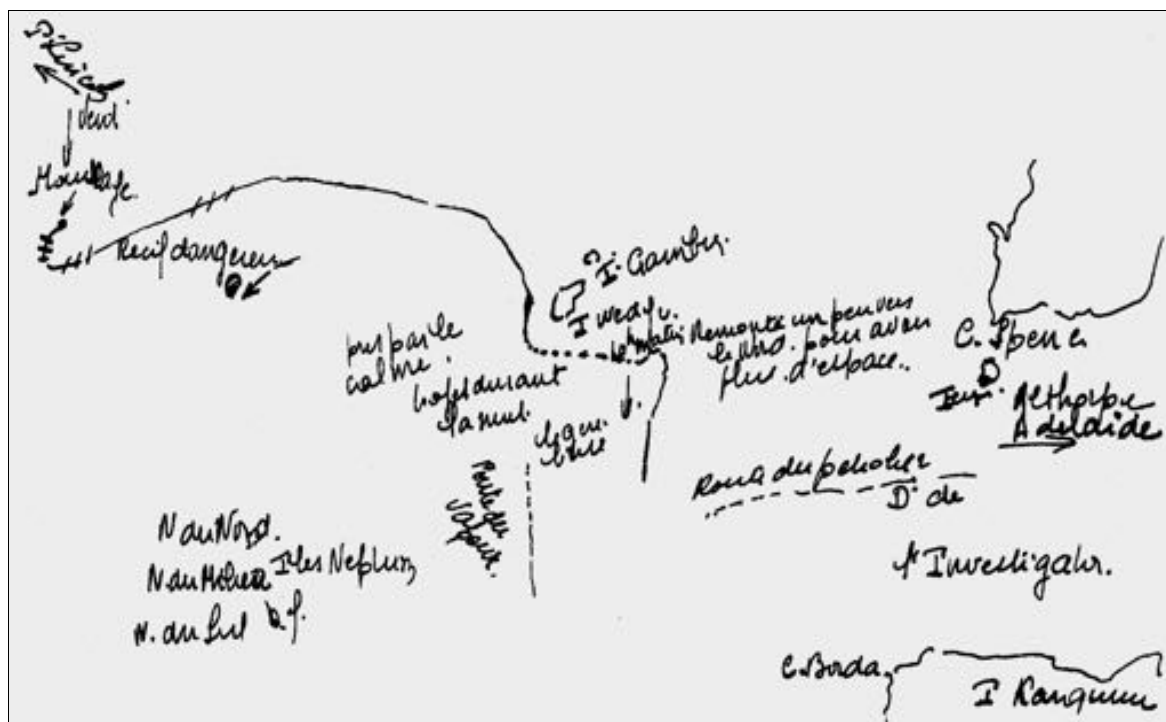
André DEGOUL : Samedi 4 Avril 1925

Richelieu appareille de Port Lincoln pour Falmouth, par le Cap Horn, avec du blé.

Henri GAUTIER : Dimanche 5 Avril 1925.

Le vent souffle du NNE. Il nous est donc impossible de partir, étant trop près pour pouvoir passer le récif dangereux. Mais bientôt il hale le N, tente d'aller au NNW. Nous virons la chaîne et contrebrassons le phare de misaine, de façon à ce qu'il abatte sur tribord. Comme toujours la guigne nous poursuit, il abat sur bâbord. Nous brassons alors le phare de

misaine et les deux autres phares. Hissé les focs, la grand-voile d'étai avant, le navire vient doucement sur bâbord. Bientôt nous sommes vent arrière et, peu après orienté. Manœuvre qui nous rapproche du récif dangereux. Le vent adonne légèrement, jolie brise, vitesse 6 nœuds environ. Vers 5 heures, l'île Wedge est par le travers. Encore la guigne, alors que nous sommes entre Wedge et les îles Neptune, la brise mollit. Bientôt le calme. Nous n'avancions pas du tout. Nous avons cap à l'E. Dans la nuit, nous n'avons pas fait un mille, et cherchons toujours la moindre brise.



Le Richelieu quitte Port Lincoln. Croquis de Henri Gautier.

Lundi 6 Avril 1925.

Au matin, nous sommes encerclés par la terre. À gauche est l'île Wedge, à droite nous apercevons Althorpe et le cap Spencer, et sur l'arrière l'île Kangaroo et le cap Borda.

Cap Nord. Bientôt une toute petite brise se lève, venant d'Est, puis du Nord. Nous brassons et mettons le cap au SW. La vitesse est de 1 nœud, à midi de 2-3 environ. Vers le milieu de la journée, un cargo à moteur est passé au large et, vers 8 heures du matin, un vapeur a passé à environ 500 mètres.

Hier nous avons attrapé un beau marsouin qui servira encore comme beefsteak. Vers 11 heures, un joli requin nous suivait et a flairé la ligne, mais n'a pas mordu. Heureusement, car il l'aurait sûrement enlevée.

Vers 5 heures, la brise fraîchit, nous filons 6-7 nœuds, marchant au plus près et brassés à bloc. Nous dépassons en vitesse Kangaroo, à la nuit elle est presque hors de vue.

Mardi 7 Avril 1925.

La brise continue à souffler, mais a un peu mollit.

La journée a été bien remplie pour les matelots et pour les élèves. En effet, on a constaté que les sabords de charge n'étaient pas aussi étanches qu'on les croyait, ainsi que les hublots de la voilerie et de la cambuse. Aussi les matelots ont été obligés de remuer des sacs pour pouvoir atteindre les sabords afin de les cimenter. Nous avons embarqué quelques embruns. Vers 3 heures, alors que je regardais, la flotte m'est tombée sur le dos et m'a mouillé presque entièrement.



Route du *Richelieu* dans les mers du Sud, autour du continent antarctique, estimée à l'aide des indications de Henri Gautier et des quelques relevés qu'il a notés (cercles rouges) dans son carnet de bord. La présence de glaces dérivantes a obligé le Capitaine à ne pas prendre une route trop au Sud, que ce soit du cap de Bonne-Espérance à l'Australie, que ce soit en quittant l'Australie, avant de passer le cap Horn.

Le détroit de Bass étant trop étroit pour ces voiliers à phares carrés, qui ont besoin d'espace pour manœuvrer, c'est en contournant la Tasmanie par le Sud que le *Richelieu* commence son voyage de retour. Il double de même par le Sud la Nouvelle-Zélande et l'île Antipode, naviguant à hauteur du 47^e parallèle. Ce n'est qu'après le 100^e méridien, « ce qui fait que nous aurons encore les pieds chauds pendant quelque temps » dit Henri Gautier, que le Capitaine descendra plus au Sud afin de doubler le cap Horn. Le voilier atteindra là le point le plus Sud de son périple autour de la Terre, le « cap Dur » par 56° 42' S, le 13 mai 1925.

Hier, nous avons commencé à revivre avec les albatros et les malamoks.

La soirée a été assez gaie, surtout au dessert. Nous cherchions des surnoms pour tous les copains. En voici quelques-uns : M. Mastic de la Ralingue ; Chevalier Zéph. du Castor ; Baron Couillard de Hunier ; Pierre I^{er} le Saleur ; Comte Bouc de la Bouée Culotté ; Julien de la Mortadelle, et des jeux de mots. Enfin, on a bien rigolé.

Comme nouvelle, nous avons recommencé à peindre la barre.

Mercredi 8 Avril 1925.

La brise mollit de plus en plus. Craignant de ne pouvoir doubler la Tasmanie, nous virons de bord, cap à l'W.

Un nouveau régime est arrivé. Il y a une bordée de quart durant la nuit, et une qui ne fait rien. Celle qui a fait le quart se repose alors que l'autre fait des devoirs.

Jeudi 9 Avril 1925 (Jeudi Saint).

Peu de vent, ou presque pas. À 8 heures, nous virons de bord, cap à l'W. Puis, dans la soirée, la brise prend, mais pas beaucoup. Les voiles tapent continuellement. Cap au S 1/2 E. On roule.

Vendredi 10 Avril 1925.

Pour le Vendredi Saint, jeune et abstinence. Mon ventre en a ressenti un choc.

La brise n'est pas très forte, mais il y a une forte houle debout. Quelquefois nous n'apercevons plus l'horizon. À midi un vapeur est passé à 1 mille de nous, il devait se rendre à Melbourne sans doute. Dans la soirée, la brise fraîchit et déhale l'arrière. Peut-être aurons-nous des vents de NW demain.

Samedi 11 Avril 1925.

Ai terminé ma semaine de plat, nettoyage du poste. La brise vient toujours de l'arrière, le phare avant et la misaine battent. Dans l'après-midi, le temps est le même. Serrons les deux grand-voiles. Le baromètre indique une descente assez rapide. Nous carguons les cacatois. Il y a de la brise là-haut. Je vais les serrer avec un matelot. Le pont bat fortement et la toile se démène. À un moment, la toile frappe ma tête et enlève mon bonnet basque. Je ne puis que me contenter de le voir descendre. Comme il faisait nuit, je n'ai pu le suivre longtemps. Peut-être est-il tombé à bord.

Dimanche 12 Avril 1925.

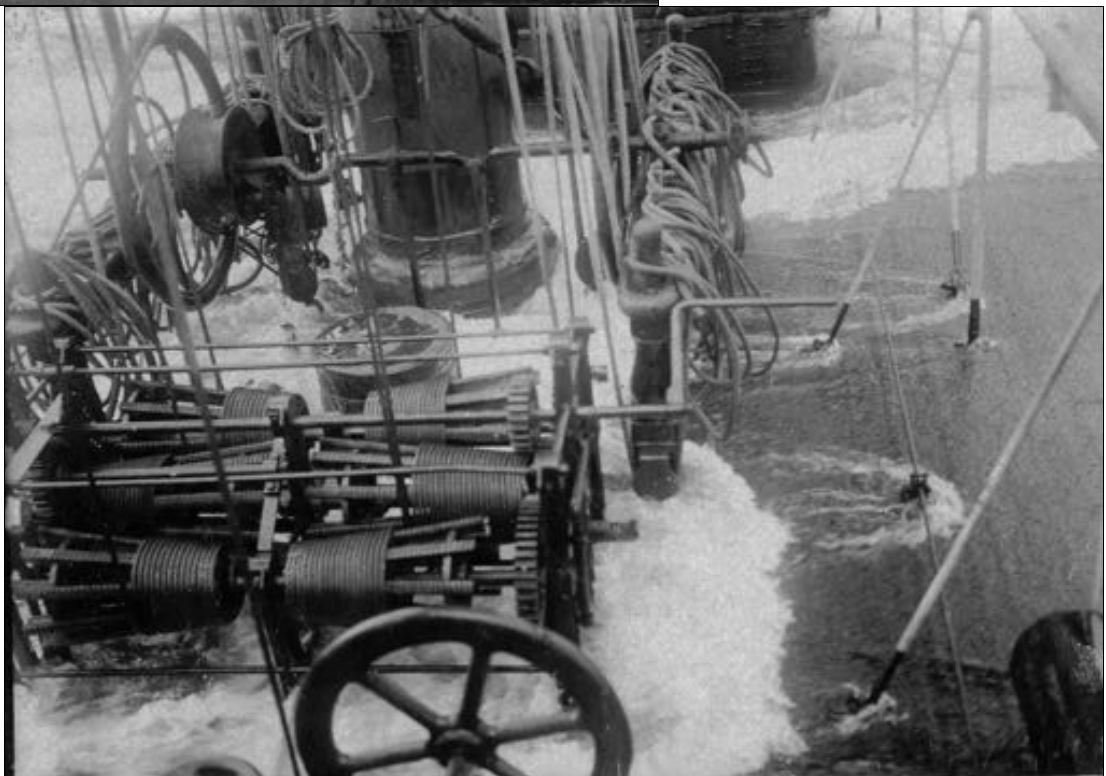
Grand événement, un trois-mâts barque est signalé devant. De ce coup, nous établissons les cacatois et nous laissons porter, pouvant doubler la Tasmanie. Nous le rattrapons petit à petit. À midi il était par le travers et, à 6 heures, on ne le voyait presque plus.

Dans l'après-midi, nous avons fait une moyenne de 10 nœuds. M. Blouin, second du bord, et les officiers ont reconnu le voilier comme étant l'ancien français *René*, devenu allemand. M. Blouin a été justement sur le *René*. À ce qu'il paraît, il est très bon pour les mauvais temps, et il peut nous gratter.

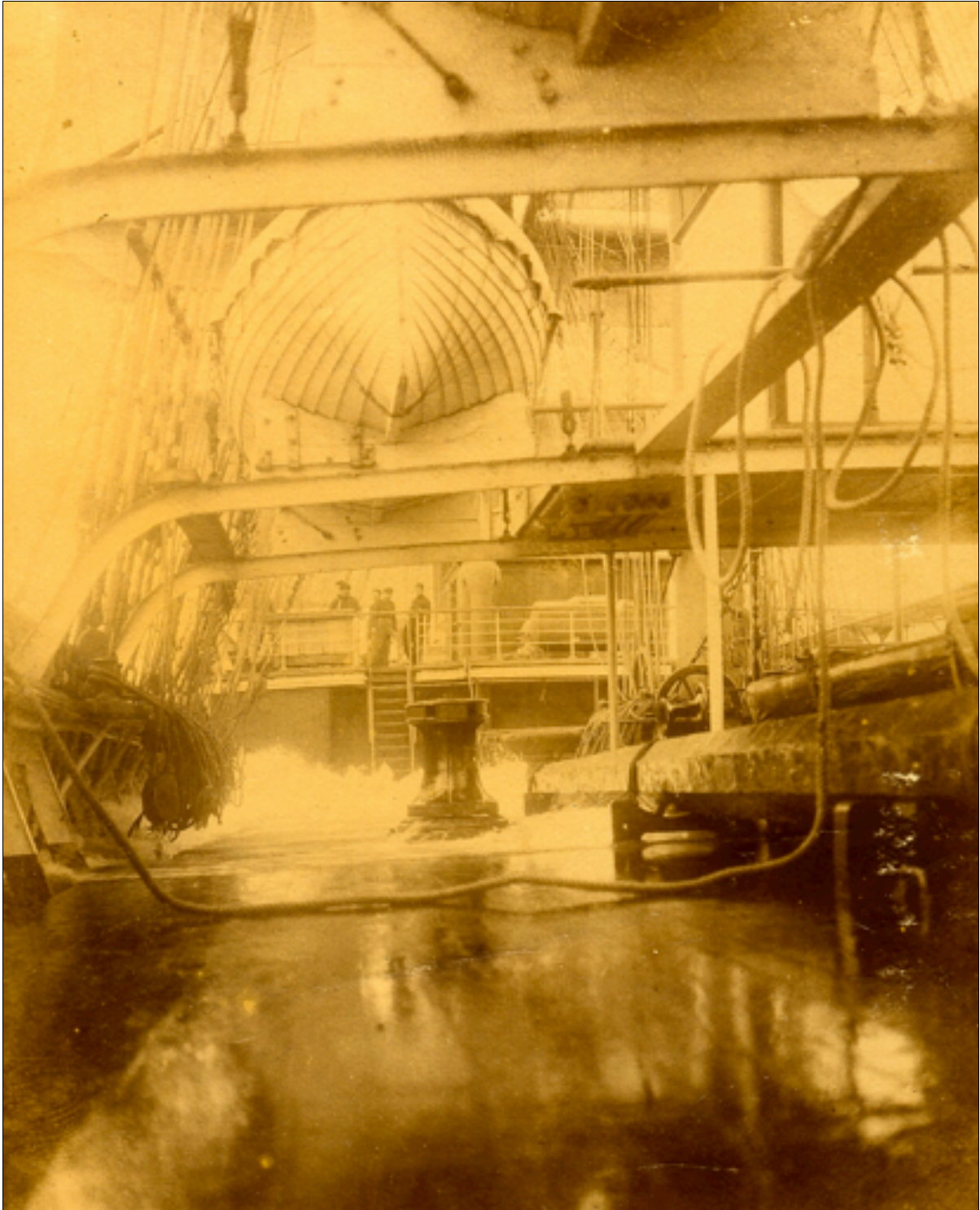
Marcel LEGROS : « Retour par le Pacifique, après avoir doublé la Tasmanie. C'est l'automne austral qui commence avec ses gros vents d'Ouest qui font rouler le *Richelieu*, sans cesse poursuivi, rattrapé et submergé par d'énormes lames parfois impressionnantes. Nous avons la chance de ne pas perdre de toile. »

Henri GAUTIER : Lundi 13 Avril 1925.

De minuit à 4 heures, s'est déroulée une véritable course dans notre poste. Le bateau roulait d'une manière un peu trop vive. On voit d'ici le remue-ménage qu'il y avait. Les bidons qui faisaient un huit à tout casser. Les gamelles, dans la cuisine, qui se battaient entre



Henri 49 Gautier



Dans les quarantièmes hurlants, la mer est très agitée. « C'est l'automne austral qui commence avec ses gros vents d'Ouest qui font rouler le *Richelieu*, sans cesse poursuivi, rattrapé et submergé par d'énormes lames parfois impressionnantes », explique Marcel Legros. « On embarque pas mal de paquets de mer. La nuit dernière, il y en a un qui a passé par-dessus le château », renchérit Henri Gautier.

elles. Enfin, pas moyen de dormir, et il fallait que nous nous levions à 4 heures après s'être couchés à minuit. Le bateau embarquait et, en plus du foin que les gamelles et les bancs faisaient, nous avions de l'eau dans le poste ! Quel désordre à notre lever. Un jeu de cartes traînait par terre. Une valise se baladait de long en large. Plusieurs élèves qui avaient fait une petite étagère pour leurs bouquins, située à côté de leur plumard, recevaient tout sur le citron. C'était rigolo comme tout.

Dans la journée, nous embarquions moins, quoiqu'il y eût de la mer. Nous marchons 10 nœuds. Dans la soirée et dans un grain nous avons cargué les cacatois et les basses voiles. Nous marchons à ce moment 11 nœuds. Une bonne partie de ma journée a été consacrée à la révision du pantalon auquel j'ai mis un fond.

Mardi 14 Avril 1925.

Mal dormi la nuit dernière, le bateau roulant fortement. On embarque pas mal de paquets de mer. La nuit dernière, il y en a un qui a passé par-dessus le château.

Dans la journée, la brise mollit, mais la mer reste la même chose. À 5 heures, le vent déhale l'avant et, dans un grain, nous avons bien marché 13 nœuds. À 10 heures, alors que nous établissons la grand-voile avant, un nouveau s'abat. Quelle gêne nous avons. À cette vitesse-là, nous ne mettrons pas longtemps pour arriver au Cap.

En affalant un fonds, le second-maître Lanoé se prit deux doigts dans la poulie de retour. On doit couper le fonds et prévenir le docteur. À partir de 11 heures, la brise fraîchit de plus en plus, nous filons 12 nœuds. Jamais le *Richelieu* n'a été aussi souqué.

Mercredi 15 Avril 1925.

À 4 heures, nous trouvons la grand-voile avant et les perroquets serrés. Les grains se suivent toujours, mais bien moins forts. Nous établissons le grand perroquet volant vers 2 heures. La brise continue à venir du SW, tout au moins des environs. Il arrive alors qu'on ouvre pour refermer par la suite. Quoique la mer soit aussi grosse, nous n'embarquons et ne roulons presque plus, le navire étant bien appuyé. Malgré cela, dans la soirée, le vent déhale l'arrière et nous recommençons le petit jeu. Quelle nuit va-t-on passer ?

Jeudi 16 Avril 1925.

Durant toute la nuit le vent est resté du travers. La brise a molli beaucoup, nous larguons la grand-voile arrière à 8 heures, et les cacatois à midi. La mer est houleuse et par moments il y a de grands coups de roulis. Rien d'intéressant sur le pont pendant cette journée.

Vendredi 17 Avril 1925.

Petite vie habituelle. Dans la journée est apparu un nouveau règlement. Nous faisons une heure de quart chacun. Quant à la barre, il ne faut pas y compter. Quand il y a de la brise, il faut deux hommes. Le vent, pas bien fort, nous a donné un parcours de 140 milles. C'est vraiment peu. Pensons que le *Richelieu* se réhabilite.

Samedi 18 Avril 1925.

Peu de brise. Rien d'intéressant.

Dimanche 19 Avril 1925.

Peu de brise dans la journée, mais beaucoup dans la soirée. Cacatois, perroquet et même petit hunier volant et grand arrière ont été cargués.

Lundi 20 Avril 1925.

Depuis hier, la brise a encore fraîchi. Vers 10 heures, le baromètre remonte, le beau temps revient. Et à midi nous recommençons à mettre de la toile. Vers 3 heures, deux baleines énormes ont passé à environ 200 mètres de nous. À 5 heures ce matin, l'écoute de la grand-voile d'étai avant a cassé. Avant qu'on ait largué la drisse elle avait eu le temps de se déchirer



Henri 52 Gautier

un petit peu contre les haubans. Après remplacement d'une laize, elle fut enverguée et rétablie vers 3 heures. D'autre part, une petite déchirure a été remarquée et réparée aussitôt.

Une conférence du Commandant sur la manœuvre eut lieu à 1 heure, seulement pour notre bordée, l'autre bordée ayant été à 9 heures.

Mardi 21 Avril 1925.

La brise mollit de plus en plus. Dans la soirée, nous établissons les grand-voiles et les perroquets volants. Le baromètre monte continuellement. À 11 heures, dans la soirée, il était à 777,5. Dans la journée, une bande de marsouins contourna plusieurs fois le *Richelieu*. Le charpentier put en harponner un à la tête, mais celui-ci, arrivé à hauteur de la lisse, retomba dans la baille.

Mardi 21 Avril 1925.

À 4 heures du matin, nous avons passé le 180° E, et nous retranchons un jour à la date, ce qui nous met le 21 pour la seconde fois. Vers 2 heures, nous avons passé au large de **l'île Antipode**, mais comme il faisait nuit, nous n'avons pas pu la voir.

Le point à midi était **50°S et G = 180°W**. Aussi nous n'avons pas passé loin des antipodes du Havre qui est par 49° W et environ 0° de longitude.

Mercredi 22 Avril 1925.

Les vents viennent du NW. Le baromètre descend petit à petit. Les vents se rapprochent du Nord. Nous brassons en deux fois. La brise déhale l'arrière, nous rebrassons, puis l'avant, nous rerebrassons. Pour terminer, à 5 heures elle revient de l'arrière et nous rererebrassons. C'est tout dans cette journée.

J'oubliais un grand événement, j'ai maintenant une épissoire en bois.

Jeudi 23 Avril 1925.

Toujours même brise. Pas de changement dans la voilure. Aussi, rien d'intéressant.

Vendredi 24 Avril 1925.

À 10 heures, hier au soir, nous étions vent arrière. Puis le vent a halé le SW et nous sommes grand largue presque toute la journée. Nous sommes par **47°S**, aussi le commandant se trouvant assez Nord, décide de faire de l'Est. Et à **100°W** nous piquerons vers le Sud, ce qui fait que nous aurons encore les pieds chauds pendant quelque temps.

Samedi 25 Avril 1925.

Temps merveilleux, mais presque calme, 1 ou 2 nœuds. Rien de particulier. Un cochon a été tué ce matin, et nous aurons ainsi de la viande fraîche demain.

Dimanche 26 Avril 1925.

La brise est un peu revenue, seulement plein vent arrière, vitesse 6 à 7 nœuds. Temps merveilleux. Quelques marsouins sont venus rôder autour du *Richelieu*. Mais, trouvant sans doute qu'on n'allait pas assez vite, ils s'en allèrent.

Lundi 27 Avril 1925.

Calculs nautiques. Rapport de mer et devoir pour la semaine. Fait les calculs nautiques dans la journée et, le soir, ai recommencé à copier mon cours d'hygiène navale. Dans la journée, le vent s'est promené entre l'W et le NW. Tantôt vent arrière, tantôt largue. Si seulement ils pouvaient rester NW. Dans la soirée, le vent venant toujours de l'arrière, nous avons cargué la grand-voile arrière. L'après-midi, nous avons eu une leçon de droit sur le navire. Francisation, immatriculation.



Avant le Cap Horn, hommes et navire prennent des forces : pour les premiers on tue un « prince » (photo Julien Gallocher), nourriture fraîche qui change du lard quotidien ; pour le second on envergue les « voiles du Cap », les plus résistantes que l'on aie en réserve. On met aussi en place le « passavant », passerelle permettant d'aller à pied sec d'un bout à l'autre du voilier, de la dunette jusqu'au gaillard à deux mètres au-dessus du pont.



Mardi 28 Avril 1925.

Bonne brise fraîchissant de plus en plus. Nous carguons cacatois et grand-voile arrière. Bientôt les perroquets volants y passent, ainsi que la grand-voile arrière et, à 5 heures, nous sommes sous les perroquets fixes. Le record de marche a été battu, 241 milles.

Aujourd'hui, discussion sur les boîtes de lait :

- Y' a trois semaines qu'on en a eu une.

- Non ! il n'y a que vingt jours !

Il y a de quoi se tordre de rire quand les élèves discutent boîtes de lait avec M. Morin.

Mercredi 29 Avril 1925.

Aujourd'hui, interrogation de manœuvres, rapport de mer, devoir de cosmo.

Le vent vient de l'arrière et restera ainsi toute la journée.

Jeudi 30 Avril 1925.

Le baromètre descend rapidement. Dès 7 h, nous carguons les cacatois. À 5 h, nous étions sous les huniers volants. La brise est très forte, surtout dans les grains. Vers 7 h, il y a du calme pendant 5 minutes. Puis le vent reprend, moins fort, et commence à déhaler l'arrière.

Vendredi 1^{er} Mai 1925.

Le baromètre remonte un petit peu. Nous marchons grand largue, tribord amure. Nous établissons perroquets fixes et volants, cacatois et grand-voile avant vers 3 heures. Le vent déhale l'avant, vient pendant un moment du Sud, pour revenir, dans la soirée, au SW. À 6 heures nous établissons la grand-voile arrière.

Samedi 2 Mai 1925.

Nous restons sous cette voilure pendant toute la nuit. Dans la journée, nous carguons les grand-voiles arrière et avant quand le vent arrive

Dimanche 3 Mai 1925.

La brise hale le NW. Grand largue. Temps assez bouché. Dans la soirée, grains portant de la brise. Nous sommes grand largue, bâbord amure. Vent de WNW.

La brise fraîchissant, nous carguons les cacatois et la grand-voile arrière.

Lundi 4 Mai 1925.

Durant la nuit, la brise vient toujours de l'WNW, assez fraîche. Nous marchons 11 nœuds et avons fait 45 milles de minuit à 4 heures. La brise a tendance à venir de l'arrière. Bientôt, dans un grain, elle passe à l'WSW. Le vent déhale ensuite l'arrière, nous rebrassons carré, et passe à WNW, puis au NW.

À 10 heures, un gros grain de grêle est tombé sur nous durant dix minutes au moins. Le pont était recouvert d'une couche blanche qu'on aurait pris pour de la neige si en en prenant dans la main on n'avait pas eu de gros grains.

Mardi 5 Mai 1925.

Grosse mer. La brise vient de l'WNW. Depuis hier soir elle a molli un peu. À midi, l'écoute (toute neuve) de cacatois pète. La cause de cela étant que les réas de la poulie de bascul n'avait pas une engoujure assez grosse. Les réas sont descendus en bas et on casse un côté de l'engoujure. On en fait autant à ceux du perroquet volant avant. Dans l'après-midi, on a mis des bosses au perroquet volant arrière.

Mercredi 6 Mai 1925.

Vent arrière. Grosse mer. Violents coups de roulis pendant la nuit, rendant le sommeil difficile. La mer embarque presque continuellement. Comme il y a un peu

d'humidité dans notre poste, dans les forts coups de roulis nous glissons et prenons de véritables gadins accompagnés quelquefois dans la chute par un banc. On peut se payer des parties de toboggan avec les bancs qui glissent tous seuls.

L'humidité provient de l'eau qui s'écoule d'un dalot. Ce dalot est situé près d'un gousset. Or, en faisant un trou dans le gousset, ils en ont fait un aussi dans le tuyau du dalot. Une limande va peut-être diminuer l'eau qui vient dans le poste (l'eau d'ailleurs ne vient pas en grande quantité, mais c'est principalement pour l'embêtement que ça produit).

Dans la soirée, la brise hale le SW. Plusieurs grains tombent sur nous, certains avec de la grêle, d'autres avec de la pluie et du vent.

Jeudi 7 Mai 1925.

La brise vient du SW, puis passe à l'W et s'y tient durant toute la journée. Le baromètre, après avoir quelque peu remonté, redescend vers 8 heures en vitesse. Aussi, avant la nuit, nous carguons les perroquets et restons sous les volants.

Une grande dispute s'est produite dans la soirée, entre le chef qui était un peu pris de vin, et les marins, et on entendit « vieux fatras de marin, empoisonneur, ... ». Il fallait voir ça, c'était rigolo comme tout. En somme, le chef n'est pas si bête que ça. Il nous fait assister au cinéma et il fait surtout changer les films.

Vendredi 8 Mai 1925.

Grosse brise d'W. Dans la nuit, le petit volant a été cargué. Vers 10 heures, ce sera le tour du grand avant. Nous sommes en fuite. La mer est très grosse. Violents coups de roulis. De nombreux paquets embarquent dans les deux coffres. Le baromètre descend à toute allure, il ira jusqu'à 735 mm. La brise fraîchit de plus en plus. Dans les grains, la mer tourbillonne. On dirait un nuage de poussière qui passe sur la mer. Sur le journal de bord, il est marqué « ouragan force 12 ». La vitesse est de 10 nœuds. De plus en plus nous nous rapprochons du cap. En comptant 200 milles par jour, nous comptons le doubler mercredi prochain.

Samedi 9 Mai 1925.

Dans la nuit, la brise mollit. Le baromètre remonte vivement. Nous établissons les perroquets fixes et volants. Le vent passe entre le SW et l'W. À 6 heures, nous avons tout dessus. J'ai oublié de dire que le froid commence à se faire sentir, surtout aux mains.

Dimanche 10 Mai 1925.

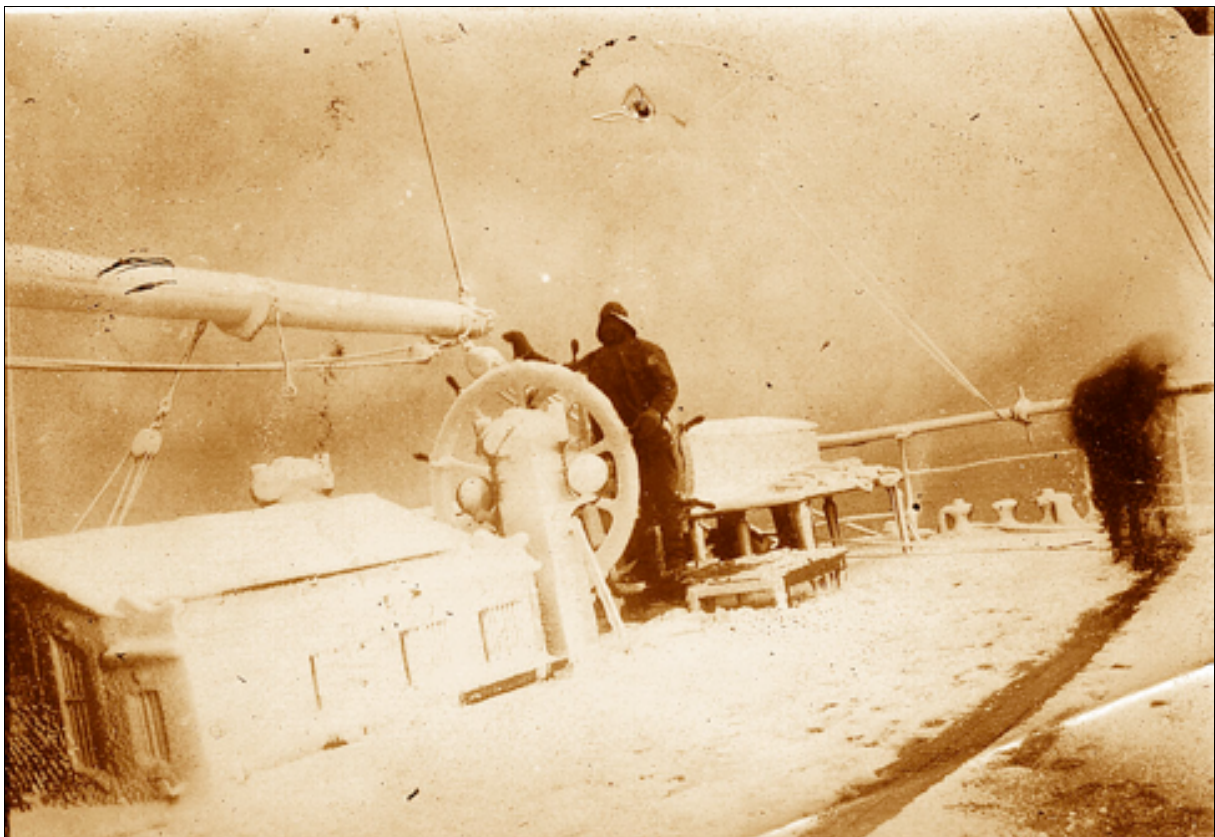
Belle journée. Toujours sous la même voile. Le roulis a été très fatigant, surtout pendant la nuit. Grande catastrophe à midi. Alors que nous sommes tranquillement en train d'attendre l'omelette au jambon, le bateau se met à rouler d'une manière un peu trop brusque. Nous nous tenons avec force à la table, lorsque patatras ! La table s'amène avec nous. Pour une omelette, c'en était une ! Je me trouve sous la table, la culotte mouillée, ayant reçu un quart de vin. L'ami Cancalon est en train de faire du patinage dessous lorsque, fort à propos, Maignien le libère. Le camarade Saliou se sauve aussi avec son verre (l'un des trois rescapés de la traversée). La ménagère fait la course avec la poivrière et les assiettes. Trois de ces dernières furent sauvées. Quel fou rire ! Quoique un peu cogné, je ne peux m'empêcher de rire, tant c'est rigolo. Les débris d'assiettes, en roulant, faisaient un bruit. Les bidons se promenaient accompagnés de leur musique. Des vraies parties de glissade dans le poste. Une grande partie montés sur les couchettes, l'autre se tenant aux épontilles.

Heureusement qu'il n'y eut personne d'estropié. Enfin ; on s'en tire à bon compte. Seule la vaisselle a laissé une partie de ses membres. C'est ainsi que l'huilier a plaqué son collègue le vinaigrier qui a tenu le coup malgré un trou fait à l'aller et le goulot cassé. Quant à la poivrière, un petit peu de moins ce n'est rien. Il y en avait un bon quart déjà cassé. On se console en disant qu'on aura bientôt des assiettes incassables en fer blanc pur.



Chargé de blé au retour de l'Australie, le voilier est bas sur l'eau. Les imposantes vagues du cap Horn passent aisément par-dessus la lisse, « de nombreux paquets embarquent dans les deux coffres » tandis que le navire roule d'un bord sur l'autre ; l'évacuation par les dalots, elle, ne se fait que lentement.

« Le lendemain, le navire est recouvert de neige, mais nous commençons à remonter l'Atlantique », note le cadet Marcel Legros. Ce n'est pas le *Richelieu* que l'on voit ci-dessous, mais le quatre-mâts, *Antonin* de la compagnie Bordes (photo Francis Évenou), qui passe le Cap Horn dans les mêmes conditions quelques années plus tôt. Pendant que le timonier tient la barre, l'officier de quart va relever le loch : la mesure de la vitesse du navire permettra d'estimer sa position quand les conditions météo, soleil invisible, ne permettent pas une mesure au sextant.



Lundi 11 Mai 1925.

Peu de route durant la nuit. La brise prend seulement vers 4 heures et fraîchit progressivement. Le baromètre baisse rapidement, – 1 mm par heure. De 9 à 10 heures nous marchons au moins 10 nœuds. Peu après 10 heures nous carguons les cacatois. Serré le grand cacatois avant. Les Allemands ont oublié d'installer le chauffage central là-haut, car il y faisait rudement froid. De 11 heures à midi, c'est le tour de la grand-voile avant, et des perroquets volants. À midi, celui des perroquets fixes et du petit hunier volant.

Le vent, qui vers 10 heures soufflait du NW, tend à culer peu à peu et, vers 5 heures, nous serrons vent arrière. Alors que nous sommes, matelots et élèves de quart, à brasser dans le coffre arrière, un gros paquet arrive. Préférant me cramponner plutôt que me sauver, j'ai ainsi tout le pantalon mouillé. C'était le deuxième que je mettais, l'autre ayant été trempé par la pluie en serrant le perroquet volant. Avec moi, deux autres élèves moins heureux furent complètement mouillés. Saliou nagea dans le bouillon, et le paquet passa sur le dos d'Hernot (le type de Rouen).

Vers 7 heures, le baromètre commence à remonter. La brise mollit et tend à venir de tribord, c'est-à-dire de l'WSW. Un petit incident eut lieu vers la fin de la journée. Une des embarcations bâbord, dont les saisines s'étaient cassées dans un coup de roulis, se retire de son chantier et casse une des rambardes voisines du poste TSF. À 8 heures, nous commençons à faire de la toile et établissons le perroquet fixe avant et le petit volant.

Mardi 12 Mai 1925.

Le beau temps ne vient pas. Le baromètre baisse toujours. À 6 heures, nous carguons le perroquet fixe avant. Coup de vent d'W. Dans les grains nous marchons au moins 11 à 12 nœuds. De 4 à 8 heures, 42 milles. Jusqu'à 10 heures, le baromètre baisse toujours. Vent arrière. Cargué le grand volant avant qui se démolit en se battant.

Le cap est bientôt proche. Les degrés diminuent de plus en plus.

À midi, nous étions par **56°40' S et 74°10' W**.

Mercredi 13 Mai 1925.

Le baromètre baisse toujours. Le temps est toujours aussi mauvais et le vent souffle toujours de l'W. Plusieurs grains de grêle et de neige tombent sur le *Richelieu*. À 10 heures, le point estimé nous met un peu à l'Est de l'île Diego Ramirez.

À midi, le point nous met au **Sud du Cap Horn**, par **56°42' S**.

Nous changeons de route pour remonter vers le Nord, ce qui nous permettra de passer à 40 milles environ des îles Malouines. La journée a été plus grande que toutes les précédentes, 242 milles. Petit saut de 7°25' en longitude.

Marcel LEGROS : « Le 13 mai 1925, à quelques 30 milles de Diego Ramirez, dans le Sud, soit à 60 milles du cap Horn, nous fuyons par un vent de force douze, mer énorme, fumant littéralement, une poussière d'eau et d'embruns s'élevant à plusieurs mètres au-dessus de sa surface. Le lendemain, le navire est recouvert de neige, mais nous commençons à remonter l'Atlantique. »

Henri GAUTIER : Jeudi 14 Mai 1925.

Après avoir descendu jusqu'à 736 mm, le baromètre tend à remonter légèrement. Malgré cela la brise, qui avait molli hier soir, reprend à peu près la force qu'elle avait avant. Cacatois, perroquets volants, grand-voile avant sont cargués. À 8 heures, le point estime nous met à l'Est de l'île des États. Bientôt la mer change de couleur. Nous sommes sur le banc des Malouines (fonds de 40 mètres environ, minimum).

À midi, nous sommes par **L = 54°44' S, G = 60°50' W**. Nous avons parcouru 255 milles (record). Dans l'après-midi, la brise se maintient mais la mer est très grosse. Les grains



Le cadet Henri Gautier ne note que quatre positions méridiennes du *Richelieu* (losanges rouges) dans cette partie de la route de retour d'Australie. Trois points au voisinage du Cap Horn, et un autre en bordure de la mer des Sargasses, à la latitude des Canaries. Ces points se confondent parfaitement avec certains des points quotidiens notés par Georges Pachot, le T.S.F. du *Wulfran Puget*, pendant son retour du Chili en 1924-1925. Le routier de ce quatre-mâts de la compagnie Bordes donne donc une bonne indication de la route suivie par le *Richelieu* dans l'Atlantique.

La route des voiliers est en effet imposée par les vents dont les caractéristiques, dans leurs grandes lignes, varient peu sur un temps court. Les vents dominants obligent les voiliers à phares carrés, qui se rendent du Cap Horn en Europe, à faire de grandes boucles dans l'Atlantique, de part et d'autre de l'Équateur. Bien que les voiliers soient maintenant équipés de la T.S.F., leur destination est toujours Falmouth, près du cap Lizard en Grande-Bretagne, qui centralise les ordres donnés par nombre de compagnies et les répercute par radio aux navires qui se sont fait reconnaître. Ces ordres étaient, avant l'utilisation de la radio, transmis là par sémaphore.

de neige tombent sur nous. Parties de boules-de-neige. Nous avons vu beaucoup d'algues qui passaient rapidement. Quart de 45 milles.

Vendredi 15 Mai 1925.

Toujours même temps, belle brise. Sous les perroquets fixes. Vitesse 11 nœuds. La mer a repris sa couleur bleue. La position nous met à l'Est des îles Malouines. Le record a été battu : 256 milles. Le Commandant a envoyé un télégramme aujourd'hui : Tous bien à bord.

Samedi 16 Mai 1925.

Toujours vent de SSW, de même force que la veille. Quart de 40 milles environ. Distance parcourue 254 milles. Le vent, dans l'après-midi, déhale l'arrière et, dans la soirée, hale le NW et tend à fraîchir. La température a sensiblement augmenté. Le petit changement est assez important pour qu'on le sente.

Dimanche 17 Mai 1925.

Les vents sont revenus de l'arrière. Le temps est sec. Brise de 5. Ciel couvert. Dans l'après-midi, par le travers bâbord a été aperçu un trois-mâts barque, mais très éloigné, environ 15 milles. Dans la soirée il était déjà sur l'arrière du travers.

Lundi 18 Mai 1925.

Peu de vent. Calme vers midi. Reprise de barre. Le temps est merveilleux. Le soleil chauffe un peu, ça fait du bien. Dans la soirée la brise reprend, du NNW. Au plus près, peu de vitesse. Vers 8 heures, une bande de marsouins et de souffleurs est venue nous voir. Une bonne-sœur a été attrapée.

Mardi 19 Mai 1925.

La brise tend à culer, c'est d'ailleurs ce qu'elle fait dans l'après-midi. Après avoir fraîchi légèrement, elle mollit à nouveau. Foie de marsouin. Plat offert par Maignien. Meilleur que le foie de lapin.

Mercredi 20 Mai 1925.

À 4 heures, brise de 1,01 nœuds de vitesse. Il en est ainsi durant toute la matinée. À midi, brise de N à NNW. Collé à bloc. La brise qui tend à fraîchir et refuse en même temps.

André DEGOUL : Jeudi 21 Mai 1925

Signalé à l'ouest des Malouines.

Henri GAUTIER : Jeudi 21 Mai 1925.

Durant la nuit, le vent déhale le Nord et bientôt nous naviguons au plus près (près et plein). Et même il fraîchit à 10 heures, nous sommes obligés de carguer la grand-voile avant et le grand perroquet fixe avant, puis le petit volant. À 4 heures, le temps se remet au beau et nous commençons à faire de la toile. À 8 heures, tout est dessus.

Vendredi 22 Mai 1925.

Peu de vent durant la journée. Dans l'après-midi, la brise fraîchit. À 8 heures, elle atteint la force de 11 ! Les matelots ont passé une heure à serrer le petit volant.

Samedi 23 Mai 1925.

La brise a molli durant la nuit pour rafraîchir dans l'après-midi sans atteindre une grande force. Le Commandant, craignant un coup de temps comme hier, fait serrer les cacatois, les perroquets volants et la grand-voile arrière. À 8 heures, les perroquets volants et les cacatois sont remis dessus.



« Les grains de neige tombent sur nous. Parties de boules-de-neige », note dans son cahier Henri Gautier. Cependant, si les cadets profitent de la neige pour s'amuser, ce que montre en effet la photo ci-dessous, les matelots par contre, photo ci-dessus, s'activent à déblayer le pont de façon à ne pas se blesser quand ils doivent se déplacer pour les activités du bord.



Dimanche 24 Mai 1925.

Journée peu intéressante. Peu de brise venant de l'arrière. Lavage du linge. Dans la soirée la fraîcheur hale l'arrière, puis le SE tente de haler l'Est.

Lundi 25 Mai 1925.

Pluie continue. Toujours cap au NE, plus près tribord arrière. Toute la nuit nous avons été au plus près, ce n'est qu'à 5 heures que le vent est revenu à l'ESE. Vers 9 heures, grains très violents avec beaucoup de vent. Après un de ces grains, le vent saute et vient du NE, en plein vent debout. Le navire, ayant un peu de vitesse, arrive aisément et l'on reprend le plus près sans avoir brassé. Mais le vent ne se tient pas là et hale le Nord.

Pare à virer. Brassé carré derrière. Changé devant. Les matelots sont à peine arrivés au treuil du mât de misaine que le vent revient de l'avant. Masqué partout. Pendant deux minutes, calme, puis bientôt brise à tout casser. L'amure de la misaine bat, ainsi que l'écoute. Tout le monde regarde si elle va s'en aller. Cargué la misaine. Même pas le temps de casser les génopes de deux fonds : calme. Cargué le petit volant. Amuré la misaine. Le vent revient de tribord. Nous abattons tout doucement. Brassé les deux autres phares et nous revenons en route. Une heure après nous refaisons la toile, et à 2 heures nous sommes bâbord amure. À 6 heures, calme. À 8 heures, masqué. Plus près bâbord amure. Tel est le bilan de la journée.

Mardi 26 Mai 1925.

La brise, venue du NNW, passe au N. Plus près bâbord amure.

Le vent atteint bientôt une valeur de 8, petit coup de vent avec de brusques rafales. Toute la journée la même chose, au plus près, bâbord amure.

Mercredi 27 Mai 1925.

Toujours même brise, même allure. Rien de particulier.

Jeudi 28 Mai 1925.

Pluie dans la matinée. Peu de vent ou presque pas, venant de l'arrière.

Un élève a fait fonction d'officier pendant que les autres manœuvraient.

Vendredi 29 Mai 1925.

Peu de vent. Brise de SE. Manœuvre effectuée par les élèves de quart, et commandée par un élève.

Samedi 30 Mai 1925.

Toujours vent de SE, ce sont peut-être les alizés. À 7 heures, le Commandant (qui était déjà de mauvaise humeur) descend dans le poste. La moitié des canards étaient encore couchés. Engueulade et, naturellement, changement d'emploi du temps. Plus de quart la nuit, mais lever à 5 heures 3/4. Pour quoi faire ? Pour se balader sur le pont sans rien faire de 6 heures du matin à 6 heures du soir. Après cela, inventaire des couvertures, changement d'étuis. Le poste étant mal lavé, etc. Enfin, un tas de petites choses pour nous embêter.

Dimanche 31 Mai 1925.

Les vents d'E continuent à souffler. Mais pluie et grains venant de l'avant obligeant à mettre de la barre dessous. À ce qu'il paraît, l'entrée dans les alizés se fait toujours comme ça. Dans la nuit, nous avons bien marché, deux quarts de 44 milles et 210 milles dans la journée. Sur la carte est tracée une route d'un voilier en un jour (aujourd'hui). Nous avons fait autant de route que lui ces quatre jours. Nous escomptons être à la Ligne entre 10 et 15 Juin.

Pour moi, je compte être arrivé vers le 20 à 30 Juillet.

Lundi 1^{er} Juin 1925.

Rien d'intéressant dans cette journée, graissage des bras.



Henri 63 Gautier



« Dimanche 14 juin 1925 : dans la matinée, deux requins ont été attrapés. » Quand ils ne sont pas à la manœuvre, ce qui est un travail harassant dans le pot a noir où il faut sans cesse traquer la risée, les marins s'adonnent à la pêche puisque le voilier n'avance guère rapidement. Thons, dorades et bonites sont recherchées, mais on ne rechigne pas à remonter un requin ... si la ligne a tenu le coup.



Mardi 2 Juin 1925.

Graissage des cargues-points de cacatois. Ai été démonter ceux de mon mât. En ai profité pour réparer deux enfléchures cassées.

Mercredi 3 Juin 1925.

Toujours brise d'E, mais variant beaucoup. Commencé le passage des manœuvres au goudron.

Jeudi 4 Juin 1925.

Le vent joue constamment. De ce fait, j'ai brassé 3 fois.
Dans la soirée, échange de coups de tampon avec Daucé.

Vendredi 5 Juin 1925.

Peinture de la mâture. Temps à grains. Pluie assez grosse interrompant le travail.

Samedi 6 Juin 1925.

Beau temps. Belle brise. Largue. Le 4, effectué quelques petits travaux, dont la peinture d'une partie du mât d'artimon et du gui.

Dimanche 7 Juin 1925.

Journée habituelle des alizés. Rien d'intéressant.

Lundi 8 Juin 1925.

Idem.

Jeudi 11 Juin 1925.

Passé la Ligne. Brise de SE, vitesse 4 nœuds.

Vendredi 12 Juin 1925.

Nous entrons dans le Pot. La brise, après être venue plusieurs fois de bâbord, revient de tribord.

André DEGOUL : Vendredi 12 Juin 1925

Le Commandant Chéron estime que le *Richelieu* est actuellement sur le point d'arriver à l'Équateur, d'où il mettra 35 à 40 jours pour arriver en Manche, soit vers le 20 Juillet.

Henri GAUTIER : Dimanche 14 Juin 1925.

Pluie toute la nuit, obscurité.

Dans la matinée, deux requins ont été attrapés. Plusieurs dorades suivaient le second lors du remorquage, mais aucune ne mordit. Hier, c'était le tour des thons à venir près du *Richelieu*. (Avant-hier, vers 5 heures, un thon a mordu. On a attendu qu'il s'en aille pour ramener la ligne.) Aujourd'hui, c'est celui des bonites. Rien ne fut attrapé.

Nous sommes toujours dans le Pot. Dans la soirée, le vent est venu au Nord. Viré de bord vers 6 heures, cap à l'WNW. La latitude à midi, 4°41' N.

Lundi 15 Juin 1925.

Toute la nuit, bonne route. Vents d'W, dans la matinée ils refusent. Rencontré un navire croisant notre route. Cap au NNE. Deux bonites ont été pêchées. C'est fameux, surtout lorsqu'on n'a pas mangé de poisson frais depuis 70 jours.

À midi nous sommes par 6°45' N et toujours dans le Pot au noir.

Mardi 16 Juin 1925.

Le plus gros événement de la journée est le passage d'un paquebot italien, le *Cesare Battisti*, d'une société génoise. Il est passé à peine à 200 mètres de nous.

Du monde à bord. Des sifflets, des mouchoirs agités. Ça me rappelle le départ d'un transatlantique au Havre. Par pavillons, il nous a demandé si on avait besoin de quelque chose. Il a repris sa route sur Las Palmas, après avoir reçu une réponse négative.

Deuxième événement, pêche d'une grande oreille, sorte de petit thon. Nous n'avons pu apprécier le goût de ce poisson, n'ayant pu que le regarder frire.

Mercredi 17 Juin 1925.

Peu de vent venant d'W. Presque calme Aperçu deux vapeurs faisant route au NNE. Dans la matinée, envergué les brigantines et le flèche et établi aussitôt envergués. Dans la soirée, le vent tendant à venir de l'arrière, ils ont été cargués et serrés.

Jeudi 18 Juin 1925.

La brise venant de bâbord a passé au Sud, puis au SE et à l'Est et tend à refuser et à fraîchir. À midi, la brise dure toujours. Les nues chassent en grand au NE. Légère houle de NE. Nul doute, ce sont les alizés.

Vendredi 19 Juin 1925.

La brise est assez fraîche et fraîchira jusque vers cinq heures 25. Puis elle mollira par la suite, pour reprendre de plus belle avec la nuit. Un vapeur a été aperçu par tribord, faisant route au SW.

Samedi 20 Juin 1925.

Journée habituelle des alizés, peinture dans la matinée.

Dimanche 21 Juin 1925.

Journée de repos et de lavage. Les vents ont adonné un peu. Cap au N 30 W vrai. 135 milles.

Lundi 22 Juin 1925.

Vents toujours de NE. **Latitude 14°29' N.**

Mardi 23 Juin 1925.

Les vents ont adonné un peu. Cap au N 40 W. Distance parcourue, 175 milles. **Latitude 16°39' N.** Obligé d'abandonner le poste pour la peinture.

Deux jours à coucher à la belle étoile, sur le roof de la machine. Nous sommes entrés dans la mer des Sargasses hier 27.

Dimanche 28 Juin 1925.

Vent d'Est ; peu de brise, c'est sans doute la fin des alizés. Des raisins du tropique sont aperçus de chaque bord. **Latitude 28°08' N et G 40°19' W.**

Le Père qui disait : « t'en mangeras, de la vache enragée ». On en mange, seulement on a un petit supplément lorsqu'on mange du jambon le midi en soulevant de la graisse, Maignien a découvert une nichée de vers qui se sont empressés de cavalier.

Vous pensez qu'en arrivant je serai changé. Pas étonnant avec ce régime-là. D'après le docteur, les matières fraîches sont nécessaires pour lutter contre le scorbut.

Lundi 29 Juin 1925.

Légère brise d'E qui va nous mener jusque par 30° N.

Mardi 30 Juin 1925.

Calme.

Vendredi 3 Juillet 1925.

Calme toute la nuit du 1 au 2. Cependant quelques grains s'élèvent dans l'ESE. Vers 6 heures 30 le vent saute du NE à l'ESE et fraîchit en même temps qu'il adonne. Toujours brassés au plus près tribord amure. Dans la matinée du 3 Juillet, le vent déhale le Sud et depuis au moins quinze jours nous peinons. Vent de travers, cap au N 30 E vrai.

Le *Pellerin de Latouche*, le *Flandre*, le *Montana* ainsi que le *Kentucky* ont été entendus par le TSF. Un vapeur est passé à environ 5 milles au vent de nous.

Ces jours derniers, changement de cap. Nous avons passé la latitude des Açores. Vent de SW, vent arrière, vitesse cinq nœuds. Au lieu de faire du large d'un bord et de l'autre, nous restons vent arrière. Survient un jour de calme. La brise se lève et hale l'Est. Je rigolerais si c'était des vents de NE. Quelques navires ont été entendus, dont le *La Fayette*.

Jeudi 9 Juillet 1925.

Petite brise d'Est. À filer 4,5 nœuds.

Grand engueulo entre le lieutenant instructeur et les élèves. Motif : réclamation des élèves contre des devoirs donnés. Fabrication d'une terre ronde.

André DEGOUL : Jeudi 9 Juillet 1925

"Lettre océan" du 1^{er} Juillet : *Richelieu* à 33° Nord.

Henri GAUTIER : Vendredi 10 Juillet 1925.

Vent de travers puis grand large. À 7 heures, une belle brise de SSE qui va en fraîchissant. Tout dessus, 8 nœuds. Dans la soirée elle tend à déhaler l'arrière.

Samedi 11 Juillet 1925.

La brise continue et est toujours aussi fraîche. Un bon coup pour se déhaler. À midi, 250 milles sont faits au N 58 E. Dans la soirée la brise continue, mais elle a molli un peu : 7 nœuds. Le baromètre reste stationnaire. Peut-être des vents de NW, ce qui serait préférable pour l'atterrissage. Maintenant la houle vient de l'W, mais depuis plusieurs jours elle vient de cette région et on a toujours des vents du Sud. Actuellement le TSF entend le *Roussillon*.

Toujours vent de SW, journée de 150 milles, puis de 200 milles. Bouscaille qui rendra peut-être l'atterrissage difficile.

14 Juillet 1925.

Pour le 14 Juillet, nous avons entendu un top de la Tour Eiffel. 42 secondes d'erreur sur les chronos. Rien de trans. pour le 14 Juillet.

15 Juillet 1925.

Vive la Saint Henri. Toujours vent de SW. Temps assez bouché, quelques éclaircies. Le vent tend à haler l'Ouest, le baromètre monte, c'est sans doute le beau temps. À 10 heures, le vent saute WSW au NNW. Empanné. Manœuvré. Collé à bloc. À la même heure, un vapeur a passé à 10 milles de nous.

Vers 11 heures, on aperçoit un voilier, un quatre-mâts barque. Bien qu'il y ait peu de brise, il nous a gagné un peu et, le soir, on distinguait mieux sa coque. Le Commandant croit que c'est le *Beatrix*, voilier suédois parti d'Adélaïde en même temps que nous. Dans l'après-midi, plusieurs vapeurs ont été aperçus et, paraît-il, un autre voilier par bâbord.

16 Juillet 1925.

Le voilier à 6 heures est toujours sur l'arrière. Nous sommes vent arrière. Le *Beatrix*, au lieu de rester dans cette position, change d'amure pour être toujours grand large. Cependant on l'étaie. Mais voilà qu'il lofe de nouveau basses voiles amurées et il nous gratte.



Rencontre du voilier suédois *Beatrix* au cap Lizard.

Henri Gautier : « 15 juillet 1925 : vers 11 heures, on aperçoit un voilier, un quatre-mâts barque. Bien qu'il y ait peu de brise, il nous a gagné un peu et, le soir, on distinguait mieux sa coque. Le Commandant croit que c'est le *Beatrix*, voilier suédois parti d'Adélaïde en même temps que nous.

16 juillet : le voilier, à 6 heures, est toujours sur l'arrière. Nous sommes vent arrière. Le *Beatrix*, au lieu de rester dans cette position, change d'amure pour être toujours grand largue. Cependant on l'étale. Mais voilà qu'il lofe de nouveau, basses voiles amurées, et il nous gratte. Mais, encore un mais, il ne doit pas passer au vent de nous. Cependant il nous gratte quand même et passe par tribord à 300 mètres de nous. La brise mollit, presque calme. Auparavant on avait transmis par le code, ce qui nous avait permis de savoir que c'était le *Beatrix*. »

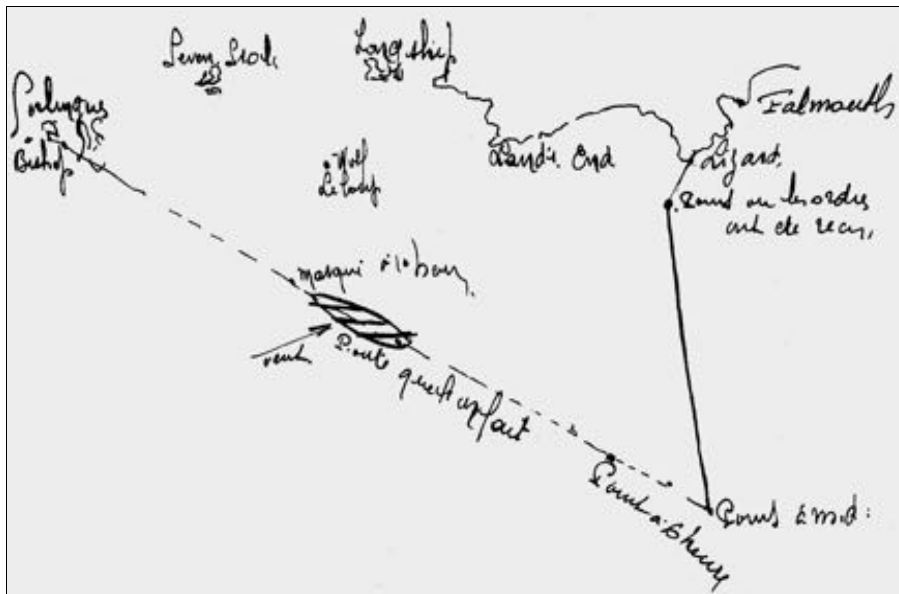
Et **Marcel Legros** : « Tous les deux sont chargés de blé. Leur route avait été la même par le Pacifique Sud, pour aller doubler le Cap Horn et remonter les Atlantiques. ... *Beatrix* doit poursuivre sa route pour remonter le Channel jusqu'à Rotterdam, son port de destination. Le *Richelieu* changera d'amures pour passer Bishop, gagner le Canal Saint Georges en faisant route et tirant des bords pour atteindre Liverpool. Il a reçu par radio l'ordre de gagner ce grand port pour y décharger ses 4 400 tonnes de blé en sacs.

« À son arrivée le *Richelieu* apprend qu'il a toutefois gagné la course du blé en ce mois de juillet 1925, revenu le premier d'Australie parmi une dizaine de voiliers, sa traversée étant la meilleure et comptant 102 jours de mer à 120 milles au large de Land's End. »



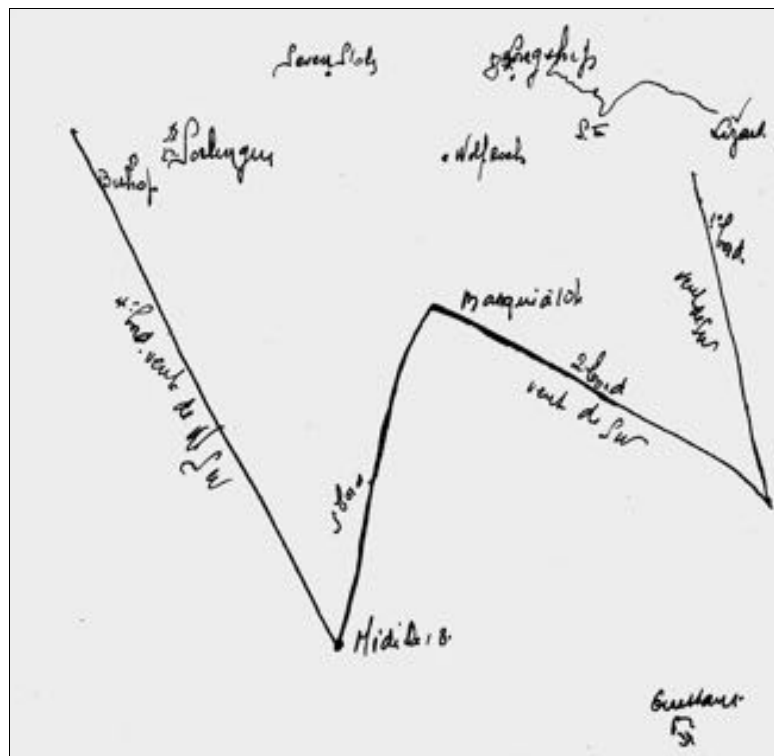
Mais, encore un mais, il ne doit pas passer au vent de nous. Cependant il nous gratte quand même et passe par tribord à 300 mètres de nous.

La brise mollit presque calme. Auparavant on avait transmis par le code, ce qui nous avait permis de savoir que c'était le *Beatrix*.



Les ordres sont transmis au *Richelieu* par la radio de Falmouth, derrière le cap Lizard. Le voilier doit alors doubler les Sorlingues par le Sud pour remonter sur la mer d'Irlande et Liverpool. Croquis de Henri Gautier.

Cinq minutes plus tard (à 9 milles dans le S 10 E de **Lizard**), on reçoit les ordres pour Liverpool. De vent arrière, nous passons à orientés à bloc. Cap au SSE sur Saint-Brieuc. Quart à courir pour les élèves.



Pour se rendre par ses propres moyens de Lizard à Liverpool, le *Richelieu* doit doubler les Sorlingues par le Sud. Ceci ne se fait pas sans mal semble-t-il. Croquis de Henri Gautier.

Donné la remorque. Cargué partout. Nous nous sommes couchés à 2 heures du matin. Deux virements de bord vent devant ont été faits.

22 Juillet 1925.

À midi, mouillé en face le château de Birkenhead.

Nous devons entrer à 11 heures. Un tube de la chaudière éclaté. Il va falloir virer au treuil. Petit amusement, et il commence à flotter. Deux heures et demie sous la pluie en train de tourner, c'est amusant. Enfin, après avoir traversé deux sas nous arrivons à quai.

Couchés à 2 heures et demie. Visite de la douane le lendemain. Sortis dans les rues de Bootle. Reçu plusieurs lettres de la maison, une de M. Belomé.

André DEGOUL : 22 Juillet 1925

Richelieu arrive à Liverpool après 119 jours de mer.

Henri GAUTIER : 26 Juillet 1925.

Un camelot m'a dit que le *Vermont* arrivait demain.

27 Juillet 1925.

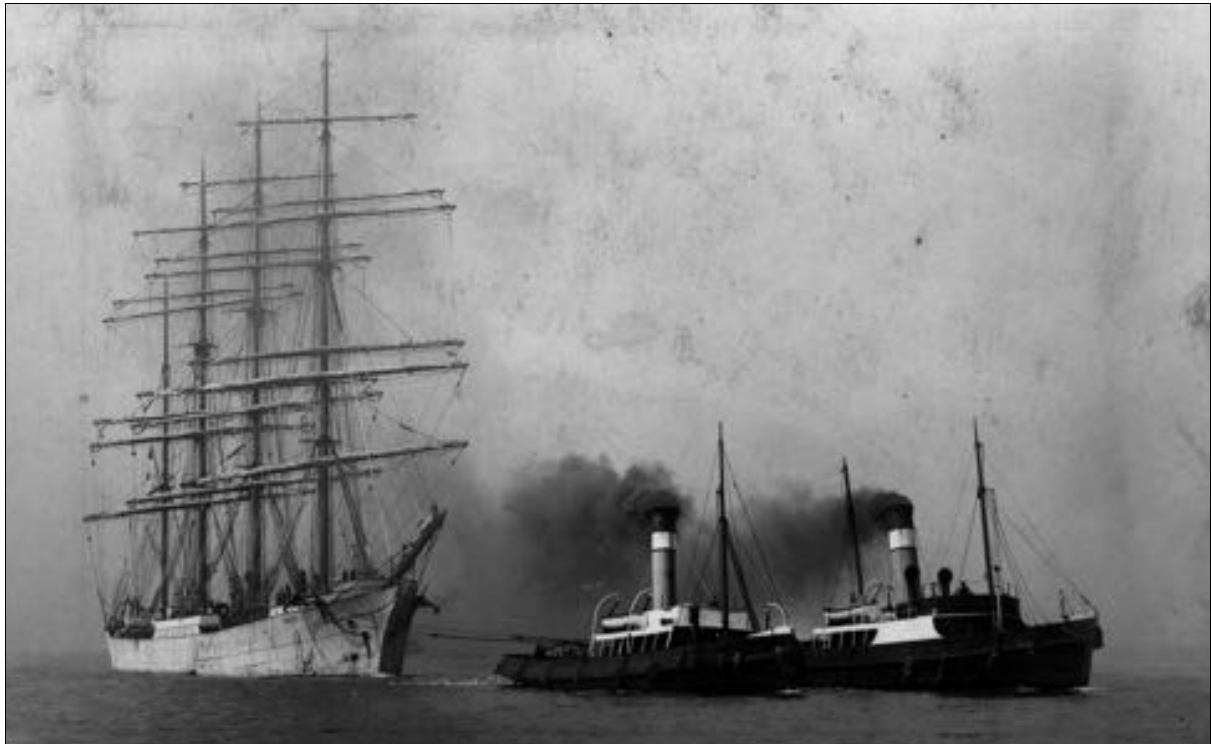
Ai cherché après le *Vermont*, mais il arrive demain à 4 heures.

Marcel LEGROS :

À la mi-juillet, Falmouth nous expédie sur Liverpool. Trois semaines après, c'est le retour à Brest par coup de vent de noroît, à la remorque de l'*Iroise* pour rentrer sur rade. Et mon beau voyage du *Richelieu* s'achevait après 9 mois et 17 jours passés à bord de ce superbe navire. Après quinze jours passés au déchargement de notre blé à Liverpool, nous revenons en France sous voiles pour arriver le 17 août sur rade de Brest, remorqué les derniers instants par l'*Iroise*, capitaine Malbert.



Au large de Liverpool le *Richelieu* est tracté par le *Brocklebank* et le *Wapping* deux remorqueurs de l'Alexandra Towing Company). Cliché John Clarkson (in Tim Nicholson, Take the strain, Alexandra Towing 1990).



Henri 72 Gautier



Marcel LEGROS :

Au départ, l'appareillage se fait avec l'aide d'un petit vapeur côtier, servant de remorqueur, les vents s'obstinant à être contraires, au grand regret de notre grand mât. 110 jours plus tard, nous nous accostons à Alexandra dock du port de Liverpool. 102 jours sans voir la terre. Cette longue traversée de retour, d'environ trois mois et demi se fait dans de bonnes conditions. Pas d'homme tombé à la mer, pas un bout de toile perdu malgré les mauvais temps rencontrés inévitablement...

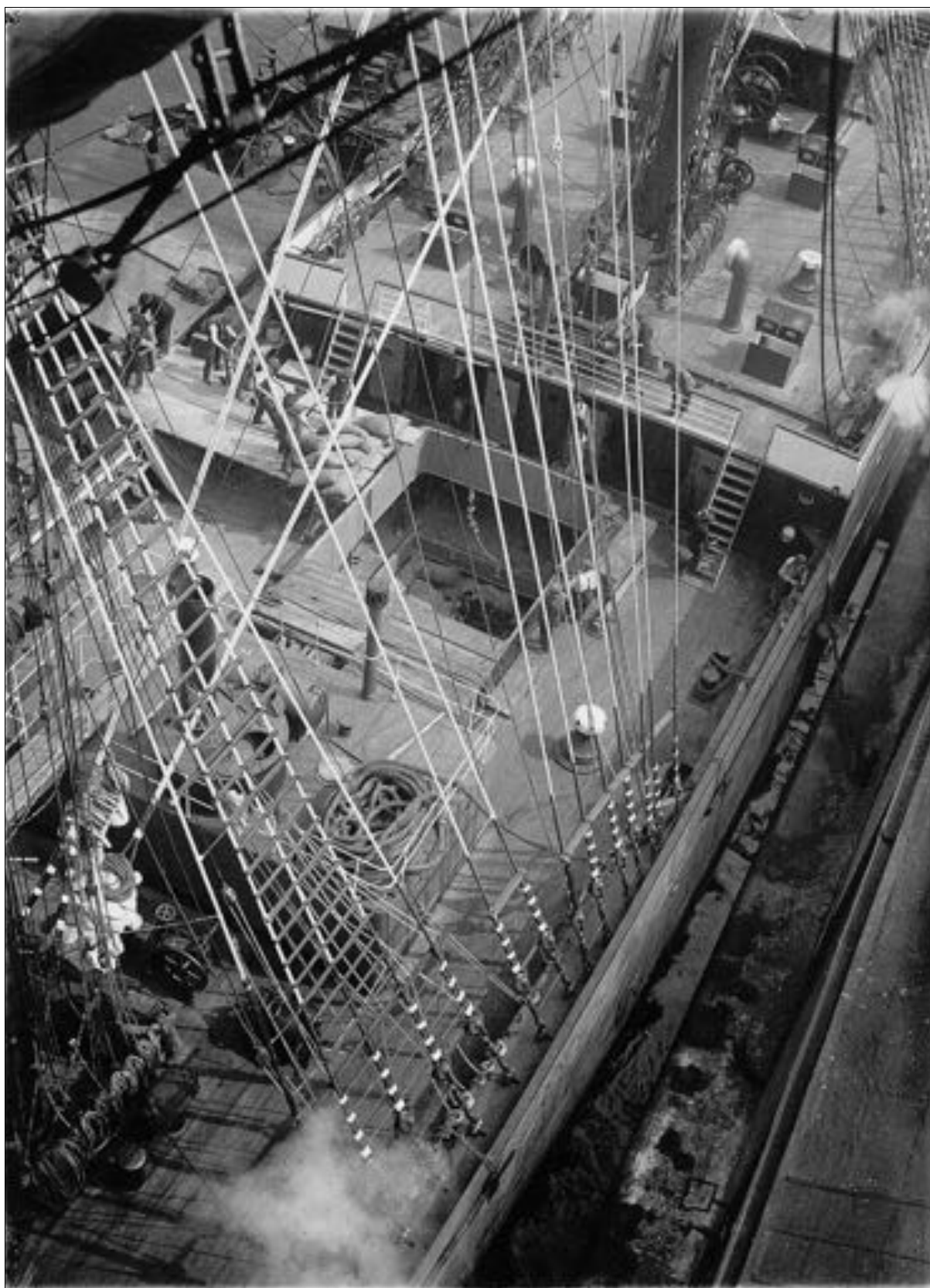
... Pendant 40 jours, d'Australie au Cap Horn, par le Sud de la Tasmanie, nous avons subi presque constamment du gros mauvais temps, très souvent sous nos huniers fixes seulement et la misaine. Grains de neige et de grêle au Cap Horn, où un certain jour la mer se met en furie, mais grand large nous permettant de bonnes journées avec toutefois une poussière d'eau de plusieurs mètres au-dessus de la mer, bouchant littéralement la vue. Mais sous les alizés, quelle vie et existence de paix et de jouissance marine !



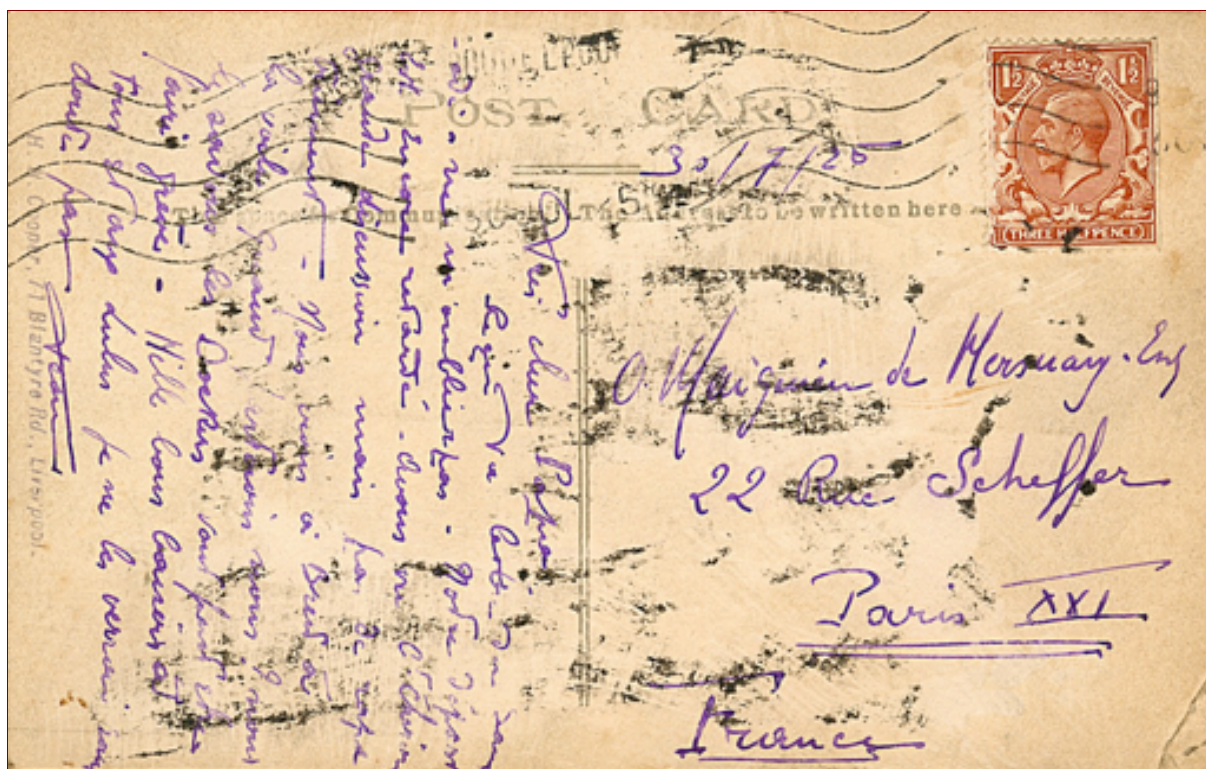


Richelieu est arrivé à Liverpool après 119 jours de mer : « après avoir traversé deux sas nous arrivons à quai ». Une partie de la cargaison de blé sera transférée dans une barge que l'on voit à couple du voilier.





Déchargement dans les Docks de Liverpool. Le *Richelieu* est à quai, les panneaux grands ouverts. Les sacs de blé sont transférés dans une barge amarrée à couple, contre le flanc tribord du voilier.



Carte postale de Jean (O. Maignien de Mersuay, 22 rue Scheffer, à Paris XVI^e) à son père, le 30 juillet 1925 :

Très cher Papa,

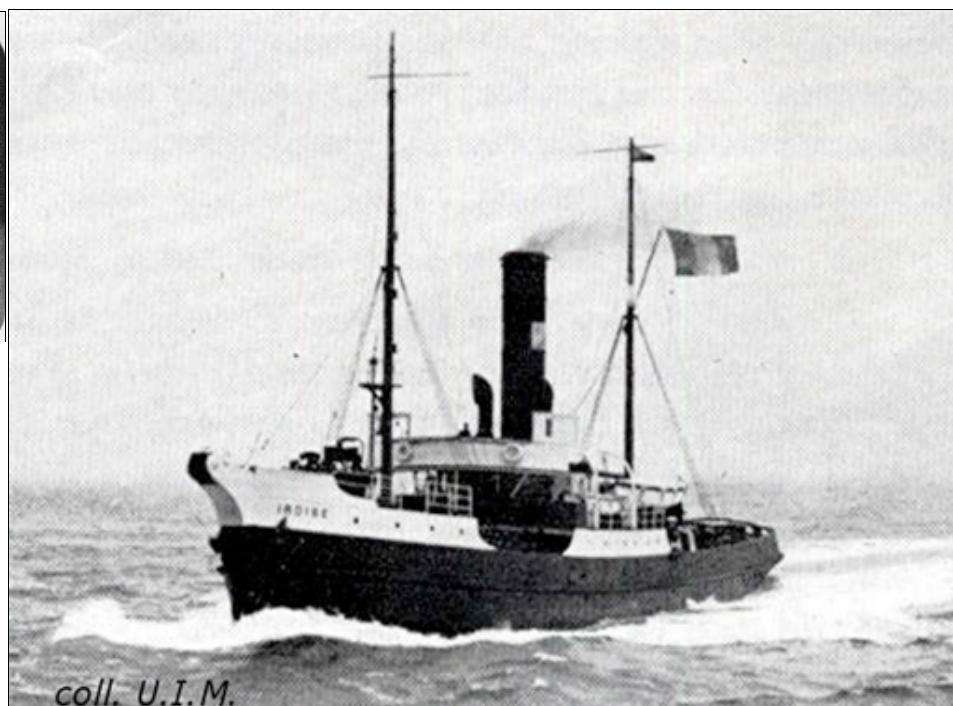
Reçu ta lettre du samedi. Ne m'oubliez pas. Notre départ est encore retardé. Avons vu le Commandant Chéron. Grande discussion, mais pas de rapatriement. Nous irons à Brest à la voile. Quand partirons-nous ? Nous le savons, les Dockers vont peut-être faire grève.

Mille baisers à tous et aux Lulus, je ne les verrai sans doute pas.

Jean



L'Iroise, remorqueur de haute mer. C'est commandé par le capitaine au long cours Louis Malbert (ci-dessus) que l'Iroise conduit à quai, à Brest, le Richelieu arrivant de Liverpool.



André DEGOUL : 18 Août 1925

Arrivée d'Armel à Kerizel (Lorient) avec une chatte australienne dénommée "Trinquette".

24-26 Août 1925

Paris : chez les armateurs.

28 Octobre 1925

Désignation pour l'hôpital maritime de Rochefort-sur-mer.



Dernières photos de Jean Maignien de Mersuay et Henri Gautier avant de quitter le *Richelieu*, qui désarme Brest avant d'être conduit à Landévennec. Ci-contre, Jean est à la barre du *Richelieu*. Ci-dessous, il tient un iguane naturalisé, tandis que Henri est assis sur son sac. Georges, l'un des frères de Henri, est venu l'accueillir à Brest le 17 août 1925.



SOCIÉTÉ ANONYME

PARIS, LE _____

" LES NAVIRES ÉCOLES FRANÇAIS "

CAPITAL DE 100.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL : 36, RUE DE NAPLES
(8^e ARR.)

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : ARMAFRAN

TELEPHONE : WABRAM } 94-30
 } 94-31
 } 69-31

QUATRE-MATS "RICHELIEU"

---:---:---:---

Nous certifions que l'élève ^{Officier} de la Marine Marchande
Gautier (Henri) a été embarqué sur le navire-école "RICHELIEU"
du 1^{er} Novembre 1924 au *17 Août* 1925 et que, pendant
son séjour à bord de ce navire, il a mérité les notes suivantes :

- Travail : *Très bon*
 - Conduite : *Excellent*
 - Santé : *Excellent*
 - Bonne volonté : *Excellent*
 - Grément, manoeuvre : *17*
 - Problèmes de cartes et observations : *19*
 - Aptitude aux travaux pratiques et à la manoeuvre : *18*
 - Droit maritime pratique : *12*
 - Travaux corrigés par le professeur d'Hydrographie de NANTES { Rapports de mer : *8*
 - Autres travaux : *14*
- Excellent élève sous tous les rapports, très courageux au travail, fier, le plus jeune, a toujours servi l'ascendant des autres.*

PARIS, le *1^{er} Septembre* 1925

Société Anonyme
L'Administrateur-Délégué :
"LES NAVIRES ÉCOLES FRANÇAIS"
SIÈGE SOCIAL : 36, Rue de Naples
PARIS (8^e)

H. Cangardel

(Les notes vont de zéro à dix)

Certificat de navigation de Henri Gautier établi par Henri Cangardel, "Administrateur-Délégué", à l'issue du premier voyage du *Richelieu*, son unique voyage cap-hornier.

Le *RICHELIEU*

navire-école de la marine marchande, va reprendre la mer

Depuis quatorze mois privé d'ailes, alourdi de chaînes qui le fixaient en un site, admirable sans doute, mais l'y maintenaient prisonnier, le magnifique quatre-mâts barque *Richelieu* était immobilisé dans l'estuaire de l'Aulne, à l'abri des impressionnantes collines de Landévennec.

Long de 96 mètres à la flottaison, large de 14 m 32, portant en lourd environ 4 700 tonnes, il avait été cédé aux Armateurs français, puis une société d'exploitation, dite des navires-écoles, comprenant, entre autres compagnies de navigation la Transatlantique, les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis, la Sud-Atlantique était chargée d'en tirer parti pour l'usage des élèves-officiers de la marine marchande.

Il est nécessaire, pensait-on, non sans raison, d'organiser l'enseignement maritime, non seulement à terre mais surtout en mer. On sait comment l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, préparent la formation professionnelle de leurs officiers.

En France, avant la guerre, on avait tenté d'imiter cet exemple avec l'*Himalaya* ; mais ce n'avait été qu'un vague essai. Il y a quelques années, la compagnie générale transatlantique aménageait un grand cargo, le *Jacques Cartier*, en navire-école. Des professeurs y étaient embarqués ; des salles d'étude et des locaux destinés aux élèves y étaient installés. L'école était ouverte à ceux qui avaient satisfait à un concours.

Le *Jacques Cartier* se comportait comme un cargo ordinaire, effectuant des transports afin de parfaire l'initiation des aspirants aux opérations commerciales. Cela, d'autre part, réduisait de façon notable les dépenses d'entretien. Le succès de cette école fut considérable.

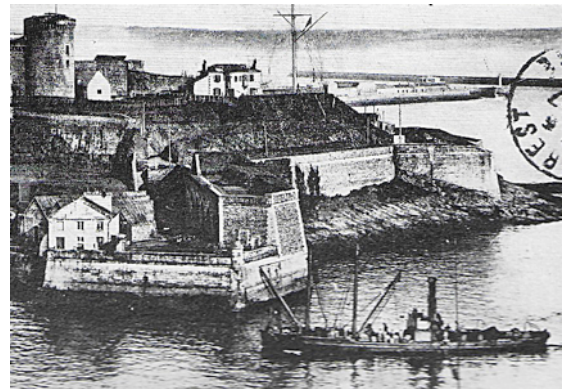
L'État voulut non seulement encourager mais développer cette entreprise et il résolut d'y affecter le *Richelieu* dans les conditions que nous avons indiquées.

Ce magnifique voilier devait permettre de donner aux élèves-officiers un entraînement maritime qu'ils ne pouvaient acquérir dans une école à terre ou même sur un vapeur. Certains avantages leur étaient offerts. Ainsi la durée d'embarquement nécessaire pour obtenir le brevet de lieutenant de la marine marchande était diminuée pour les élèves de façon appréciable, c'est-à-dire que jusqu'à six mois de campagne, le temps comptait double ; au-delà de six mois le temps comptait pour douze mois, augmenté de la durée effective de l'embarquement. Enfin, la préférence devait être donnée aux anciens élèves pour l'embarquement comme officiers sur les navires des compagnies constituant la Société des navires-écoles.

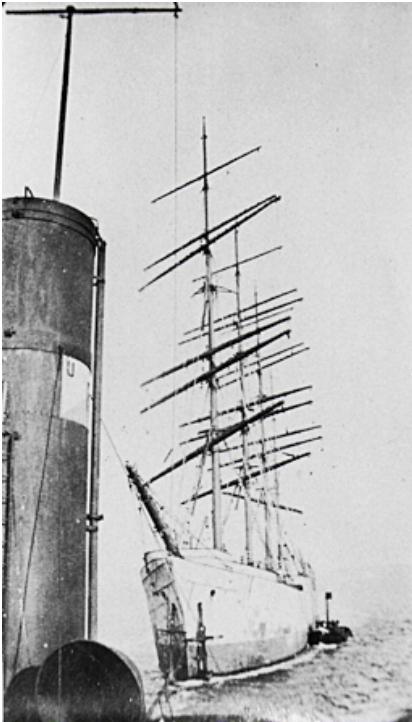
Armé de 30 hommes, ayant embarqué 18 élèves, le *Richelieu* quittait Nantes, son port d'attache, dans les premiers jours de 1924. Toutes voiles dehors, beau comme l'étaient jadis les grands navires, il vogua vers Port-Lincoln (Australie), revint vers Liverpool, puis gagna son port. Le voyage avait duré dix mois.

Peu après, le quatre-mâts gagnait Brest, où nous le voyions disparaître dans les sinuosités de l'arrière rade. Bien des fois nous eûmes à déplorer l'inutilité d'une pareille unité.

Brusquement, avant-hier matin, une extraordinaire animation réveillait les échos entre les rives abruptes de l'Aulne où, depuis de si longs mois, le *Richelieu* mirait mélancoliquement la magnificence de sa mâture. Le remorqueur *Auroch*, capitaine Trifol, de l'Union française maritime, et le *Chameau* (gabare ci-contre, à l'entrée du port de guerre de Brest), de la direction des mouvements du port, venaient libérer le voilier de ses chaînes.



Quelques heures plus tard, le remorqueur, aidé du *Blaton*, capitaine Le Guen, de la Chambre de commerce, tirait vers Brest la lourde coque.



Déjà pour avoir quitté ce cimetière où tant de navires dans leurs entraves n'avaient connu, pendant des années, d'autres mouvements que ceux des marées, le *Richelieu* reprenait vie. De la quille à la pomme des mâts il semblait frémissant tandis que la brise, encore bien légère, courait dans ses agrès.

Superbe navire, en effet que celui-là et dont l'entretien fut assuré admirablement, malgré l'indigence des moyens, durant sa trop longue immobilisation. Quel vapeur serait capable de causer des impressions aussi vives, aussi profondes que celles qui s'imposent au visiteur sur ce pont aux planches étroites, au pied de ces mâts portant des vergues jusqu'au ciel !

Bientôt, élèves et équipage animeront ce grand corps sans âme qu'aujourd'hui le capitaine Malbert, commandant de l'*Iroise*, et le pilote Josse conduisent, avec leur ordinaire habileté, jusqu'au quai de notre cinquième bassin. Demain, mis à sec dans le bassin de radoub, il livrera sa carène aux soins des spécialistes de l'entreprise Gourio.

Puis le *Richelieu*, sous le commandement du capitaine Cornec, qui, en qualité de second, prit part aux belles entreprises du *Pourquoi-Pas ?*, armera à Brest et y recevra les élèves-officiers. L'officier en second, M. Morin, fut professeur durant le premier voyage.

Aussi bientôt, superbe sous ses 4 800 mètres carrés de toile, le *Richelieu*, cales pleines, s'inclinant avec grâce sous les efforts du vent, dirigera sa proue vers d'autres continents.

Ch. LÉGER



Le quatre-mâts *Richelieu* est immobilisé dans l'anse de Penforn, dans l'estuaire de l'Aulne. Il y a été conduit depuis Brest par le pilote Henri Conan, le 29 août 1925. Fonds Adam, SHD Brest. Il quittera Landévennec pour Brest remorqué par l'*Auroch*, en flèche, et le *Blaton* (Photo du haut de la page).



**État-major pour le second voyage
du *Richelieu* :**

Capitaine : Jules Cornec (CLC), ancien second du *Jacques Cartier*, cargo-école

Second : Yves Morin

1^{er} lieutenant : Paul Maguerez (CLC)

2^e lieutenant : Henri Paoli (CLC), élève sur le *Pourquoi Pas ?*

3^e lieutenant : René Guilnard (lieutenant au long cours).

Un des CLC faisait fonction d'instructeur, Henri Paoli, en particulier, surnommé M. le Directeur de l'école navigante.

François Chevallier était maître d'équipage et Henri Le Bris second-maître.



Second voyage du *Richelieu*

par André Degoul

31 octobre 1926

Désignation d'Armel Degoul, sur sa demande, pour le nouveau voyage du *Richelieu* qui est actuellement à Brest.

4 novembre 1926

12 h, *Richelieu* est sorti sur rade par l'*Iroise* et règle ses compas.

5 novembre 1926

Le *Richelieu* sort de la rade, embouque le goulet en remorque de l'*Iroise* qui le largue à 100 milles dans l'ouest.

13 novembre 1926

"Lettre océan" transmise par le paquebot *Roussillon* à 100 milles ouest du cap Finistère : « Grand vent debout. Grosse mer. Coups de roulis sensationnels. Vie agréable. »

16 novembre 1926

La *Dépêche de Brest* signale que le *Richelieu* a passé hier le cap Finistère et que tout va bien à bord.

19 novembre 1926

Richelieu aperçu à Madère.

22 novembre 1926

"Lettre océan" reçue le 2 décembre : « *Richelieu* franchi Tropic du Cancer. Ciel bleu. Mer belle. Cordialité, mais cas de psychiatrie. » (Lettre transmise à La Pallice par le navire *Aurigny*).

16 décembre 1926

Richelieu arrive à Baltimore.

5 janvier 1927

Ouest-Éclair annonce « explosion et incendie du *Richelieu* en chargeant du brai dans le port de Baltimore. » Cinq minutes après la lecture du journal, télégramme d'Armel Degoul à ses parents à Lorient.

27 janvier 1927

Armel Degoul quitte l'Amérique sur le paquebot *Rochambeau*, après avoir représenté l'armement durant trois semaines auprès des autorités américaines.

9 février 1927

Nouvelle désignation d'Armel Degoul : le *Tigre*.

Le quatre-mâts *Richelieu* dans l'Atlantique Nord, quelque part entre Brest et Baltimore, par gros temps (photo ci-contre) et amarré au quai à charbon, à Curtis Bay, en Baltimore, "avant la catastrophe", (photo du quotidien *The Baltimore News* ci-dessous, avec un portrait d'Armel Degoul en médaillon).

Le second voyage du *Richelieu* s'arrête à Baltimore. Commandé par le capitaine Jules Cornec, il quitte Brest le 7 novembre 1926 avec 11 élèves. Il va chercher du brai pour Lorient et Nantes. Il prend feu le 4 janvier 1927, pendant le chargement. Les dégâts sont considérables, il ne pourra pas être réparé et sera vendu à la démolition en 1933.



Le saoungui Dogoul Abel, docteur en médecine, médecin
de l'école de la marine, à bord du norri s/c "Richard",
certifié avoir donné les premiers soins d'urgence à Monsieur
Moriz Gros second capitaine du navire, blessé accidentellement
en service - le 24 décembre 1926 à 14 heures

Les lésions que j'ai pu constater après l'accident
étaient les suivantes :

Plaque contuse par écrasement de la face dorsale de la main
droite, passant transversalement du bord cubital au bord radial
par le milieu de la hauteur du métacarpe; à la face palmaire
j'ai pénétré dans les muscles de l'innervation thénar.

Fracture de 4 premiers métacarpiens - fracture comminutive,
ouverte du métacarpe de l'index et section du tendon extenseur
de ce doigt.

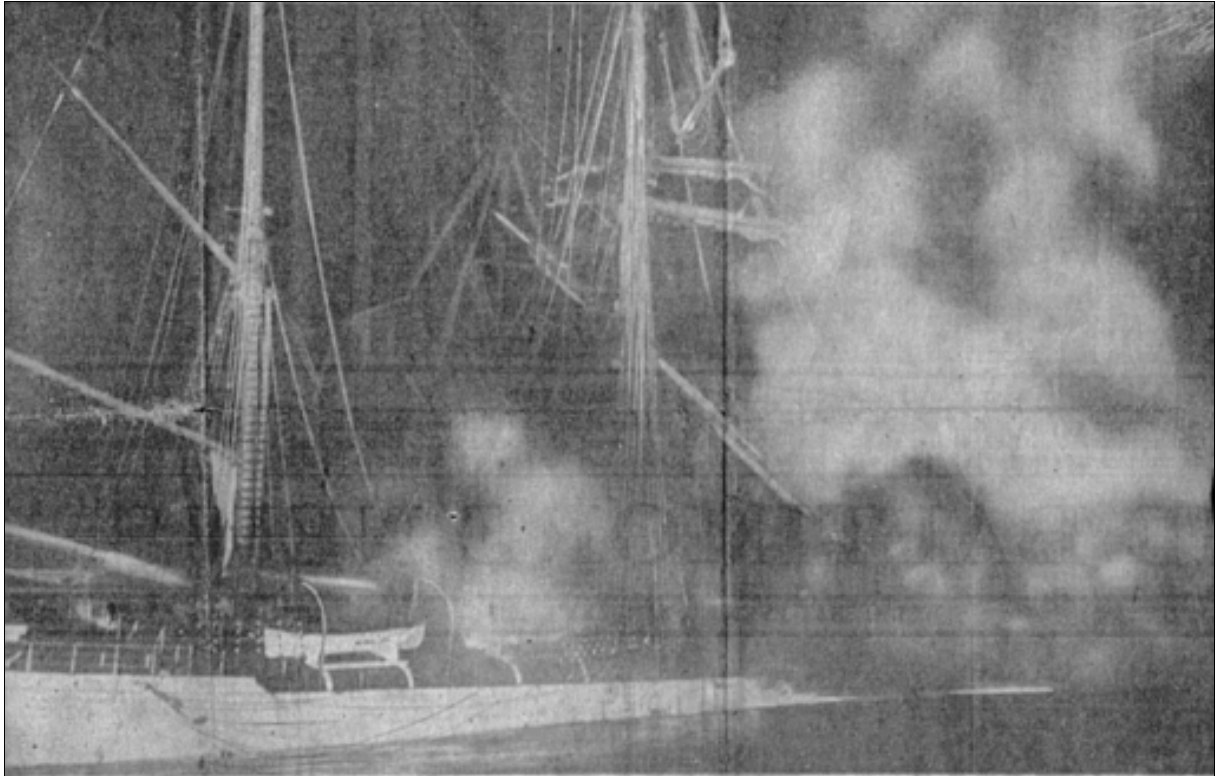
Les soins consistèrent dans la désinfection de la
plaie et du foyer de fracture et l'application d'un pansement
composé en vue du transport d'urgence à l'hôpital.

Il m'est venu une injection de sérum antitétanique.

En foi de quoi le présent certificat a été établi à
Deltimé à bord du R. chelin le 24 décembre 1926
Le médecin de l'école Dogoul



Le Dogoul



Baltimore News Staff Photographer

Le voilier école français *Richelieu* en feu, quelques minutes après l'explosion.

THE BALTIMORE NEWS

1 DYING, 4 MISSING, 32 HURT IN CURTIS BAY

BURNING FRENCH TRAINING SHIP A FEW MINUTES AFTER BLAST.

Training ship *Richelieu* burning at Curtis Bay : The four-masted French training ship *Richelieu* today lies in ruins at the Curtis Bay coal pier of the Baltimore and Ohio Railroad. From some undetermined origin a blast occurred in the hold of the vessel last evening, killing two men, seriously injuring two and burning thirty-two others. Four laborers employed loading the ship are reported missing in the blast.

VICTIMS IN FRENCH TRAINING SHIP EXPLOSION AT CURTIS BAY COAL PIER.

L'article mentionne : « a cargo of pitch ... Many of the injured men were trapped in hold of the ship by the blast. A number of French cadets were aboard the ship under the command of Henri Paoli. They escaped injury, Joseph Salaun being the only member of the ship's crew who was injured. ...

WEDNESDAY EVENING, JANUARY 5, 1927

4 MISSING, 32 HURT IN CURTIS BAY TRAGEDY

Two dead, one dying, four missing and 32 injured was today's toll of the explosion and fire late yesterday aboard the French training ship *Albatross* at the Baltimore and Ohio coal pier at Curtis Bay.

Two possible causes were advanced today for the blast.

BLAMES DUST PARTICLES

William M. Haver, superintendent of the pier along which the vessel was lying, believes spontaneous combustion of dust particles ignited gas and oil in pitch which was being stored in the hold.

Three colored workmen who were in hatch No. 5, where the blast occurred, said they thought a friction spark from one of the automatic trimmers ignited the substance.

The dead are Thomas Daniel (retired), 134 East Church street, who expired in Mercy Hospital, and Percy Lewis (retired) twenty-five, 449 West Mulberry street.

The dying is Harold J. Costler, North Lightfoot, Md.

INAHALED FLAMES

Daniel was burned all over the body and had inhaled flames and smoke. Costler is suffering from extreme burns.

Lewis died in South Baltimore General Hospital. Costler, who was in one of the 20-foot loading towers from which machinery hoisting the pitch was being operated, is in Mercy Hospital.

FIVE MISSING

The missing are all colored employed by the Baltimore and Ohio. They were listed by Superintendent Haver as:

John Moffett, 918 Mulberry street.
Luther Ears, 250 North Pine street.

Daniel News, address unknown.
Charles Ivy, 330 Madison street.

Three of them are believed to have perished. Firemen said they saw three forms trapped in the blazing hold. The other is believed to have jumped overboard and may have been saved.

As preparations for raising the craft proceeded investigators gave up hope of finding any corpses until the remains of the pitch, now solidified, can be dug out.

FIREMEN OVERCOME

Three firemen were overcome by smoke and two injured in the all-night fight to smother the flames which had single fuel in the supply of pitch.

Today the *Nicholson* was haling at a 45-degree angle from the pier, with half her deck under water, one mast gone and the superstructure charred and blackened.

Officials of the French line claim the boat was worth \$200,000. They would make no estimate of the damage.

WHARF DAMAGE \$25,000

Superintendent Haver estimated damage to the wharf at between \$25,000 and \$30,000.

The firemen injured were Capt. Charles J. Kelly, No. 19 Truck St. by a flying spar, and William E. Callahan, No. 17 England, cut above

Continued from Page 1.

the eye by a splinter from the falling mast.

Firemen Costantini, Sturges and Hubbel were the ones overcome.

STEVEDORES INJURED

All but three of the injured men who are in Mercy Hospital and South Baltimore General Hospital—sixty from the *Albatross*—are colored stevedores and workmen about the pier.

The three white men are Joseph Salas, Street, France, a member of the vessel's complement; Joseph Jankovsk, Black street, Brooklyn, and Wesley L. Price, 411 Westinghouse boulevard.

Price was with Costler in the tower.

SLIDE FOR LIFE

Reeling out the fire in their climbing, the pair saved their lives by sliding down a conveyor belt. Flames pouring upward from the smoking bunkers lifted at their feet as they shot down.

Capt. Jules Caron, master of the *Nicholson*, commanded a crew of 47 men and 10 cadets of the French line. The latter, youths who are in training for commission, escaped without a scratch.

Officers of the sailing ship are quartermaster at the Anchorhead Road, Hattley and Fayette streets; the cabin are at the Anchor Road and under way at the Anchorhead.

SHIP SQUARE RIDGES

Francis Child Burkhart of the Baltimore Fire Department declared the *Nicholson* free of flames at 3 A. M. The boat is an old-fashioned square-rigger of 1200 tons register.

Captain Caron was talking to a cable with A. L. Hagaman, New York representative of the S. J. Lewis Manufacturing Company, owner of the pitch, when the explosion occurred.

Both men were hurled from their chairs, but escaped serious harm.

Thousands of gallons of water were poured down upon the blazing hatches by five apparatus from the pier and by the fireboats *Terront*, *Delago* and *Chatham*.

Second Blast in Harbor Within Six Weeks

The "blast-aboard" of the *Nicholson* was the second to occur in Baltimore harbor within the past six weeks.

The other was aboard the Norwegian tanker *Marilla*, which blew up November 19 at Sparrows Point.

At least eight were killed and the dock total in some quarters was estimated as high as 15.

RECALLS ALIVE ENGINE

Both disasters were said to compare with the greatest of Baltimore's experience—the dynamite blast aboard the *Alton* China at Sparrows Point in March, 1914, when 35 were killed or hit.

In this explosion some men were killed on stairs a half mile distant from the *Alton* China, which was taking on dynamite when the disaster occurred.

Capt. Jules Caron, master of the *Nicholson*, and eye-witnesses told of the scene aboard the vessel after yesterday's tragedy.

CAPTAIN HEARS NOISE

"I was in the cabin conversing with J. L. Hagaman of New York, a representative of the firm hoisting the vessel, when there came a roar that made our hearts sick."

"I rushed to the cabin door and saw a terrible pillar of flame and smoke pouring from the hatch of No. 5 hold."

"All about were men with cloth-

2 DEAD, 1 DYING IN SHIP BLAST

4 MISSING, 32 HURT IN CURTIS BAY TRAGEDY CADETS ON VESSEL ESCAPE

ing clothes and as I watched many of them leaped to the pier.

RUSHED TO PIER

"We also made our way to the pier as quickly as possible and did what we could to help free the blazing clothing from the sub-decks."

"Many of the crew members were injured, and I do not believe any of them was in the hold."

"The only crew member injured to my knowledge was Joseph Krucynski, a seaman."

HURLED FOREMAN

Wesley W. Price, 411 Westinghouse boulevard, who was directing the men from the tower with the faller, said the blast hurled him from his position, while flames lit his clothing.

He said:

"I saw Harold J. Costler, my assistant, who lives at Littleton Heights, lying on the pier near the loading rig after the explosion. His clothes were blazing and smoke seemed to wrap his body. He was taken to Mercy Hospital with severe burns."

"I also saw Joseph Jankovsk, a fireman, who had burns on his body and face and his clothes smoking."

William Elm, colored stevedore, was said:

"I heard a low rumble like thunder, and that instant I knew what happened the ship started to move like a corker. The walls between the holds collapsed and I or it men were thrown down into the blazing hold."

"Men all around me screamed. Some, with their own clothes on fire, tried to help others who had fallen down. The flames poured and burned me so that I jumped from the ship to the pier."

MEN TRAPPED

Samuel Parker (retired), 411 North Bond street, injured, said:

"I can't describe it. It was too awful for words. I was knocked in by fire on all sides, but I was so scared I ran right on through the solid wall of flames, and I didn't get hurt much."

"I was hurled on the hold and saw, but they find me up at Mercy Hospital so I could go home."

"Not a whole lot of fellows were trapped in the fire and had to stay in the hold till the firemen got them out."

TWO OPENINGS

"There were two openings in the hatch where we were working. All at once the fire broke out and blocked one halfway, and we all made a rush for the other opening."

"Indeed we got there, though the fire had made a wall across

that, and we were trapped. I broke through, but a whole lot of the fellows stayed there. I think the firemen got them all out."

Deux morts, un mourant, quatre disparus et trente deux blessés, tel est à l'heure actuelle le bilan de l'explosion et de l'incendie survenu en fin de journée hier à bord du voilier école français au quai à charbon de la Baltimore et Ohio à Curtis Bay.

Deux causes éventuelles de l'explosion ont été suggérées aujourd'hui.

RESPONSABLES, DES PARTICULES DE POUSSIÈRE

William M. Haver, superintendant du quai le long duquel était amarré le bateau, croît à la combustion spontanée de particules de poussière enflammées de gaz et d'huile de brai que l'on chargeait dans la cale.

Trois ouvriers de couleur qui étaient au panneau n°3, où a eu lieu l'explosion, ont dit qu'ils pensaient qu'une étincelle de frottement dans l'un des équilibreurs automatiques avait déclenché l'explosion.

Les morts sont Thomas Daniel (de couleur), 116 rue East Church, qui est décédé à l'hôpital Mercy, et Percy Lewis (de couleur), vingt-cinq ans, 640 rue West Mulberry. Le mourant est Harold J. Cantler, North Linthicum, Md.

FLAMMES RESPIRÉES

Daniel était brûlé sur tout le corps et avait respiré dans les flammes et la fumée. Cantler souffre de brûlures extrêmes.

Lewis est mort à l'hôpital South Baltimore General. Cantler, qui était dans l'une des tours de chargement de 50 pieds à partir de laquelle l'appareil à charger le brai était commandé, est à l'hôpital Mercy.

CINQ DISPARUS

Les disparus sont tous gens de couleur employé par la Baltimore et Ohio. Le Superintendant en a donné la liste :

- John Moffett, 916 rue Mulberry,
- Luther Eure, 250 rue North Pine,
- Dennis Howe, adresse inconnue,
- Charles Irby, 830 rue Madison.

On pense que trois d'entre eux sont morts. Les pompiers ont dit qu'ils ont vu trois silhouettes piégées dans la cale en feu. On pense que l'autre a sauté par dessus bord et a pu être sauvé.

Comme on procédait aux préparatifs du renflouement du navire, les enquêteurs nous ont laissé l'espoir de retrouver des cadavres jusqu'à ce que le reste du brai, maintenant solidifié, ait pu être extrait.

DES POMPIERS ASPHYXIÉS

Trois pompiers ont été asphyxiés par la fumée et deux blessés dans le combat qui a duré toute la nuit pour étouffer les flammes qui trouvaient un abondant combustible dans la provision de brai.

Aujourd'hui, le *Richelieu* gîtait à 45° vers le bassin, la moitié de son pont sous l'eau, un mât perdu et sa superstructure carbonisée et noircie. Les administrateurs de la compagnie française affirment que le bateau valait 800 000 \$. Ils feront l'estimation du sinistre.

DÉGÂTS DU QUAÏ, 25 000 \$

Le Superintendant Haver a fait une estimation des dommages du quai entre 25 000 et 50 000 \$.

Les pompiers blessés sont le Capitaine Charles J. Kelly, voiture n°19, frappé par un espar qui volait, et William E. Callender, voiture n°17, à l'arcade sourcilière ouverte par un éclat du mât qui s'effondrait. Les pompiers Ostendorf, Shriner et Kolahof sont ceux qui ont été asphyxiés.

DES DOCKERS BLESSÉS

Tous sauf trois des hommes blessés qui sont dans les hôpitaux Mercy, University et South Baltimore General - à part le mourant Cantler - sont des dockers noirs et des travailleurs du quai.

Les trois blancs sont Joseph Salaun, Brest, France, un membre de l'équipage du navire, Joseph Zarobsky, 9^e rue, Brooklyn, et Wesley L. Price, 621 boulevard Washington. Price était avec Cantler dans la tour.

GLISSER POUR SE SAUVER

Se frayant un chemin à travers le feu enfouis dans leurs vêtements, ces deux là sauvèrent leur peau en glissant sur un tapis roulant. Les flammes jaillissant du navire en détresse atteignaient leurs sièges quand ils descendirent.

Le Capitaine Jules Cornec, patron du *Richelieu*, commandait un équipage de 37 hommes et 10 cadets de la compagnie française. Ces derniers, des élèves officiers, s'en sont tirés sans dommage.

Les officiers du voilier logent à l'hôtel Armistead, dans les rues Holliday et Fayette ; les cadets sont à l'hôtel Anchor et les marins à l'Anchorage.

UN NAVIRE GRÉÉ CARRÉ

Le Directeur du Département des Pompiers de Baltimore, Burckhart, a déclaré le feu éteint à bord du *Richelieu* à 9 heures ce matin. Le bateau est un vieux gréement à phares carrés de 3 600 tonnes

Le Capitaine Cornec discutait dans une cabine avec J. L. Hagaman, représentant à Nex York de la S. J. Lewis Manufacturing Company, propriétaire du brai, quand l'explosion retentit. Les deux hommes furent éjectés de leurs chaises, mais s'en sont tirés sans dommage sérieux.

Des milliers de gallons d'eau ont été déversés sur les panneaux en feu par des lances à incendie depuis le quai et par les bateaux-pompes *Torrent*, *Deluge* et *Cataract*.

LA SECONDE EXPLOSION DANS LE PORT EN SIX SEMAINES

L'explosion à bord du navire français *Richelieu* est la seconde en six semaines dans le port de Baltimore. L'autre était à bord du navire citerne norvégien *Mantilia*, qui explosa le 19 novembre à Sparrows Point. Au moins huit personnes ont été tuées et le nombre total de morts dans certains quartiers est estimé à plus de 17.

RAPPELS SUR L'ALUM CHINE

Ces deux catastrophes sont modestes en regard des plus graves explosions à Baltimore - l'explosion de dynamite à bord de l'*Alum Chine* à Sparrows Point en mars 1914, quand 30 personnes furent déchiquetées. Lors de cette explosion, des hommes ont été tués sur des navires distants d'un demi mile de l'*Alum Chine*, qui chargeait de la dynamite quand la détonation se produisit.

Le Capitaine Cornec, le patron du *Richelieu*, et des témoins oculaires parlaient de la scène à bord du navire après la tragédie d'hier.

LE CAPITAINE ENTEND UN GRONDEMENT

« J'étais dans une cabine, discutant avec J. L. Hagaman de New York, un représentant de la compagnie qui chargeait le navire, quand nous arriva un grondement qui nous a glacé les sangs. Je me précipitai à la porte et vis une terrible colonne de flammes et de fumée sortant du panneau de cale n°2.

Tout autour des hommes avaient leurs vêtements en feu, et, tandis que je regardais, plusieurs sautaient sur le quai.

PRÉCIPITÉS SUR LE QUAI

« Nous nous sommes aussi dirigé vers le quai le plus vite possible et nous avons fait ce que nous avons pu pour aider à déchirer les vêtements en feu des victimes. Plusieurs membres de l'équipage étaient à terre et je crois qu'aucun d'entre eux n'était dans la cale. Le seul membre de l'équipage blessé à ma connaissance est Joseph Salaun, un marin. »

LE CONTREMAÎTRE ÉJECTÉ

Wesley W. Price, 621 boulevard Washington, qui dirigeait 15 hommes depuis une tour sur le *Richelieu*, dit que l'explosion l'a éjecté de sa place, tandis que les flammes léchaient ses vêtements. Il racontait :

« J'ai vu Harold J. Cantler, mon assistant, qui habite à Linthicum Heights, étendu sur le quai près du *Richelieu*, juste après l'explosion. Ses vêtements brûlaient et la fumée semblait envelopper son corps. Il a été emmené à l'hôpital Mercy avec des brûlures graves.

« J'ai aussi vu Joseph Zarobsky, un arrimeur, avec de mauvaises brûlures sur le corps et la figure, ses vêtements fumant. »

William Rice, le chef des dockers de couleur, dit :

« J'ai entendu un grondement sourd comme le tonnerre, et, avant que j'aie compris ce qui se passait, le bateau a basculé et j'ai vu la cale sous moi flambant comme un fourneau. La cloison entre deux cales tordue et 8 ou 10 hommes étaient projetés dans la cale en feu.

« Les hommes autour de moi hurlaient. Certains, leurs propres vêtements en feu, essayaient d'aider ceux qui étaient tombés. Les flammes me rôtissaient et me brûlaient, si bien que j'ai sauté du navire sur le quai. »

DES HOMMES PIÉGÉS

Samuel Parker (de couleur), 623 rue North Bond, blessé, racontait :

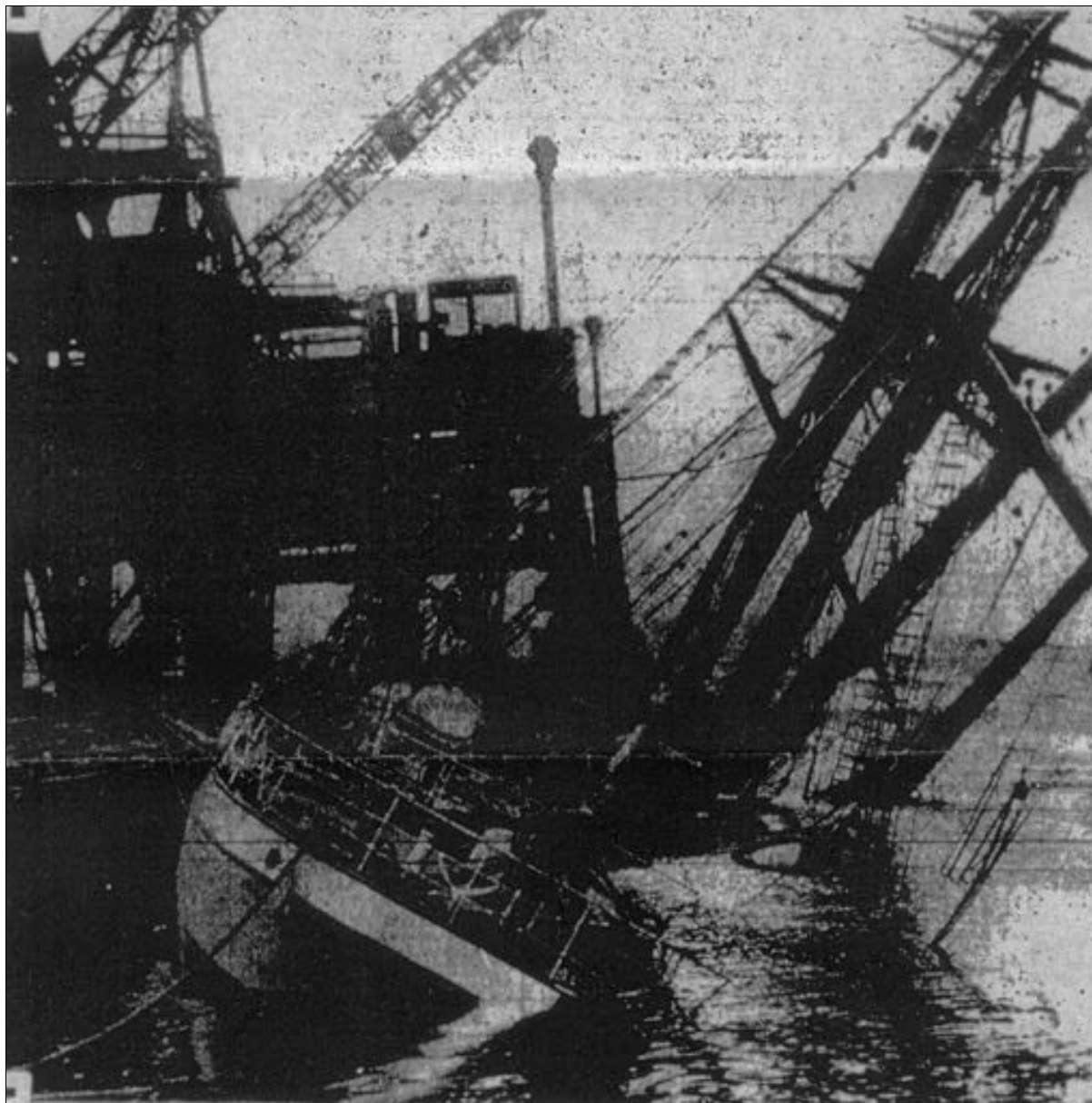
« Je ne peux pas le décrire. C'était trop horrible pour n'importe qui. J'étais cerné par le feu de tous les côtés, mais j'étais si effrayé que j'ai couru droit devant à travers le mur plein de flammes et j'ai été à peine blessé.

« J'ai été brûlé à la tête et aux bras, mais ils m'ont retapé à l'hôpital Mercy et j'ai pu rentrer chez moi. Mais beaucoup de camarades étaient piégés dans le feu et ont dû rester dans la cale jusqu'à ce que les pompiers les en sortent.

DEUX ISSUES

« Il y avait deux issues dans le panneau où nous travaillions. Tous, quand le feu a éclaté et bloqué une écoutille, tous nous sommes précipités vers l'autre issue. Mais avant que nous l'ayons atteinte, le feu constituait un mur en travers et nous étions piégés. Je l'ai franchi, mais beaucoup de camarades sont restés là. Je pense que les pompiers les ont tous sauvés. »

LE NAVIRE FRANÇAIS DÉTRUIT APRÈS L'EXPLOSION AU QUAI À CHARBON.



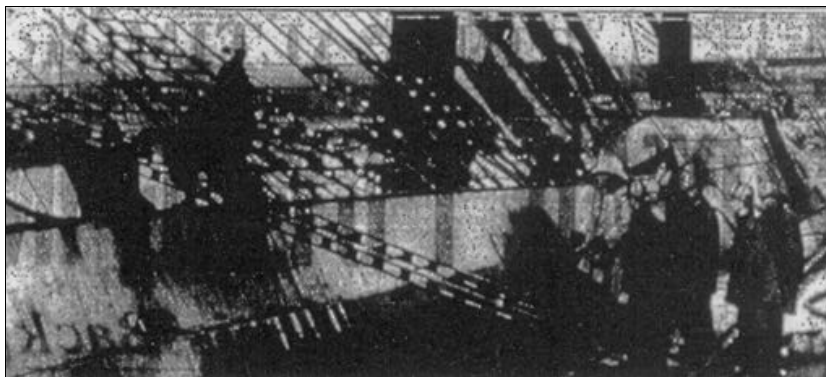
Baltimore News Staff Photographer

RICHELIEU CHAVIRÉ AU QUAI À CHARBON.

Le navire école français tel qu'il est apparu aujourd'hui, chaviré au quai à charbon de la Baltimore & Ohio Railroad à Curtis Bay. Le bateau a été détruit la nuit dernière tandis qu'il embarquait un chargement de brai. Deux hommes sont morts, quatre ont disparu et trente-deux ont été blessés.

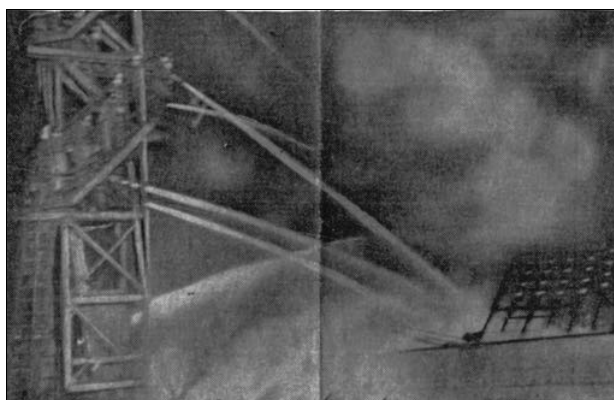


WESLEY L. PRICE



DES POMPIERS CHERCHANT LES
VICTIMES DE L'EXPLOSION

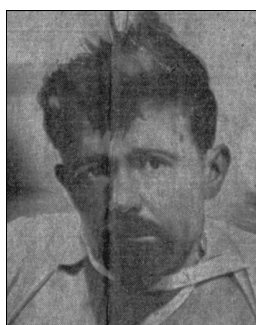
Les pompiers cherchant la cale du navire école français *Richelieu* après l'explosion la nuit dernière au quai à charbon de la Baltimore & Ohio Railroad à Curtis Bay. Les combattants du feu ont travaillé toute la nuit sur le brasier. Deux hommes sont morts. Après être descendu cinq fois dans la cale en feu pour sauver des travailleurs prisonniers, Wesley W. Price, 621 boulevard Washington, s'est effondré et a été transporté à l'hôpital University où il souffre de brûlures graves.



LES POMPIERS COMBATTANT L'INCENDIE DU NAVIRE



LE C^{NE} JULES CORNEC



JOSEPH SALAUN



HENRI PAOLI

Deux hommes sont morts, un mourant, quatre disparus et trente deux blessés, c'est le résultat d'une explosion à bord du quatre-mâts français, navire école *Richelieu* chargeant une cargaison de brai au quai à charbon de la Baltimore & Ohio Railroad à Curtis Bay la nuit dernière. Plusieurs des blessés ont été piégés dans la cale du navire par l'explosion. Plusieurs cadets étaient à bord du bateau, sous les ordres de Henri Paoli. Ils n'ont pas été blessés, Joseph Salaun étant le seul membre de l'équipage qui a été blessé. Le Capitaine Jules Corneac, ainsi que des responsables de la compagnie et du comté, enquêtent sur l'explosion.

Ten shipwrecked sailors, including one Corsican instructor, one French doctor, eight embryo French admirals and the champion Charleston dancer of France, were lounging about the Armistead Hotel.

Their late residence was lying some few feet below sea level at the Curtis Bay docks. Most of their late possessions were in the same place.

But these were philosophic Frenchmen.

LEFT AS STUDENTS

They had left France as students and cadets on the brave barkentine Richelieu, the last square-rigger in France.

They had made the last voyage with the Richelieu. And now they were to steam home on the France as gentlemen—and veterans.

And so the cadets were about as cut up over the wreck of their ship as so many scholars are over the burning of the schoolhouse.

In a weak solution of English, dipped in French, they told their troubles:

"Ze Richelieu was a nice sheep, but she ees no more. Wees halre 'cees gode, many nice cravats and many good rasaires.

NO MORE WORK

"But we are feeling fine, and very glad to go back to France and seek it weell be very pleasant sailing home on ze France, where lots of oaxer peeples ween do all ze work, and we weell just drink champagne and watch zem."

Very nice sentiment. And when I heard more about the tribulations of a French "middy," I understood it even better.

For, military or naval service being compulsory in France, the future naval officer begins his work early.

At sixteen he goes to the Naval Academy, or "Ecole d'Hydrographie," as it is so charmingly called, and wrestles with his "figgers" for a year.

He takes no examinations to get in, but he has to take a lot to get out, and jolly well pass them if he doesn't want to spend his life in the "Ecole d'Hydrographie."

GOES TO SEA

On release he goes to sea for two years on either the Jacques Cartier, the Richelieu or a merchantman. And at the end of two years he goes back to school for six more months, or as much time as it takes to pass some more examinations to receive the picturesque title of "lieutenant de long-cours"—lieutenant of the high seas.

Then he goes to sea again in the navy or a navigation company, depending on whether his

heart is set for naval or merchant marine service, and after four years he comes back to school for six months or more.

More examinations, and at the age of twenty-four, after eight years of training, he is at last commissioned as "capitaine de long-cours" and allowed to navigate without outside advice.

In the meanwhile, however, he learns to dance the Charleston, make love in seven or eight languages, swear in twelve and to take his shipwrecks like a gentleman.

"And so," ends Paoli, the Corsican, "ze boys make very polished sailors when sey get feenish. I seekn zat eef a sailor know well how to dance, make love and swear he does not peed so much ze mateeecs."

Anne Kinsolving Finds Out About French "Admirals"

by Anne Kinsolving

French Cadets From Wrecked Training Ship Richelieu Take Advantage of Fine Holiday in Baltimore

THE BALTIMORE NEWS

FRIDAY EVENING, JANUARY 7, 1927

Anne Kinsolving raconte les "Amiraux" français

par Anne Kinsolving

Dix marins rescapés, dont un instructeur corse, un médecin français, huit élèves officiers et le champion de France de danse de *Charleston*, logeaient à l'hôtel Armistead. Leur dernière demeure gisait à quelques pieds sous la mer au dock de Curtis Bay. Mais c'étaient des Français philosophes.

PARTIS POUR ÉTUDIER

Ils avaient quitté la France pour étudier comme cadets sur le beau quatre-mâts barque *Richelieu*, le dernier voilier gréé en phares carrés en France.

Ils avaient fait le dernier voyage sur le *Richelieu*. Et maintenant ils rentraient en vapeur sur le *France*, devenus des hommes, des vétérans.

Ainsi les cadets en savaient autant sur le naufrage de leur navire que beaucoup d'élèves sur l'incendie de leur école.

Avec un pauvre mélange d'Anglais et de Français ils racontaient leurs ennuis :

« Le *Richelieu* était un beau navire, mais il n'existe plus. Avec lui nous avons perdu plein de belles cravates et de bons ... »

PLUS DE TRAVAIL

« Mais nous allons bien et nous sommes très heureux de rentrer en France et pensons qu'il sera très agréable de rentrer avec le *France* où des tas d'autres personnes feront tout le travail, et nous, nous n'aurons qu'à boire du champagne en les regardant. »

Beaux sentiments. Et quand j'en ai appris plus sur les tribulations d'un *midship* français, j'ai mieux compris. Car le service militaire ou maritime étant obligatoire en France, le futur officier commence à travailler jeune.

À seize ans il va à l'École Navale, ou École d'Hydrographie comme on l'appelle joliment, où il se démène pendant un an. Il n'a pas d'examen à passer pour y entrer, mais il en subit pas mal avant d'en sortir, et les passer avec succès s'il ne veut pas passer sa vie à l'École d'Hydrographie.

EMBARQUER

Ensuite il embarque pour deux ans sur le *Jacques Cartier*, le *Richelieu* ou un navire du Commerce. Après ces deux ans, il retourne à l'école pour six mois encore, ou suffisamment longtemps pour passer quelques examens de plus pour obtenir le titre pittoresque de lieutenant au long cours, lieutenant de haute mer.

Ensuite, il embarque à nouveau dans la Navale ou dans une compagnie de navigation, selon qu'il souhaite aller faire son service dans la Navale ou la Marine marchande. Après quatre ans il revient à l'école pour six mois ou plus.

Quelques examens, et à vingt-quatre ans, après huit ans d'études, il est enfin reconnu capitaine au long cours et peut naviguer sans aide d'un supérieur.

Pendant ce temps, malgré tout, il apprend à danser le *Charleston*, à parler d'amour en sept ou huit langues, à jurer en douze et à commander ses navires en gentilhomme.

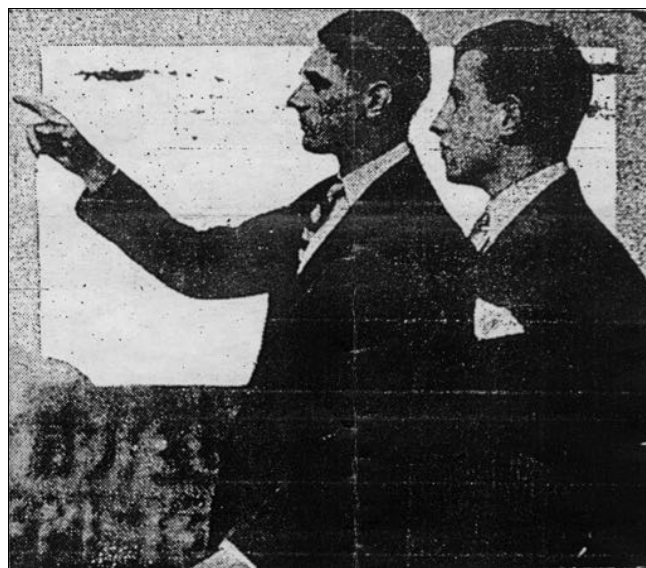
« Ainsi », termine Paoli, le Corse, « les gars font des marins accomplis quand ils en ont fini. Je pense que si un marin sait bien danser, parler d'amour et jurer, il n'a plus besoin de tant de mathématiques. »

LES CADETS FRANÇAIS DU NAVIRE ÉCOLE *RICHELIEU* NAUFRAGÉ PRENNENT
DE BONNES VACANCES À BALTIMORE

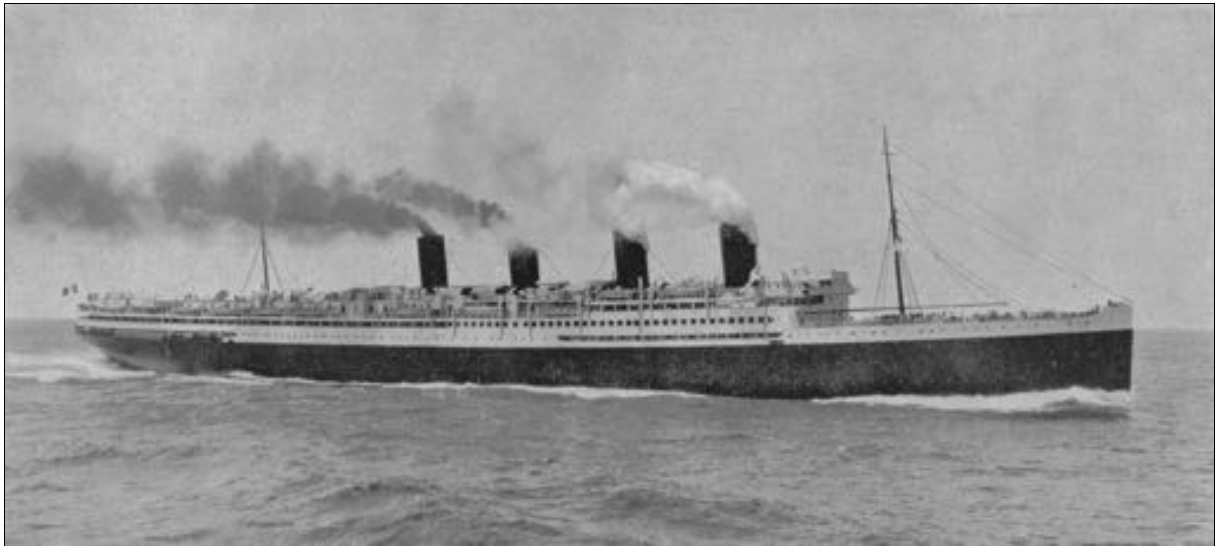
Tandis que des plongeurs sondent la quille noyée du navire école *Richelieu* naufragé à Curtis Bay, les cadets français, leur projet anéanti, se préparent à rentrer. Des souvenirs du navire, naufragé par explosion, ont été rassemblés. De nouveaux vêtements ont été achetés pour refaire les garde-robes perdues avec le navire. Ceux qui rentrent sont le cadet Mure, le capitaine Maguerez, les cadets de Kervarsan, Ledri, Yvart, Godineau, Lazardeux et Bourguine et l'instructeur Paoli.



LE SECOND MAGUEREZ LE CADET DE KERVARSAN LE CADET BOURGINE
DES CADETS RAMASSENT DES SOUVENIRS DU NAVIRE NAUFRAGÉ



LE CADET MURE LE CADET YVART
RENTRENT MALGRÉ CELA



Le paquebot *France*, de 23 000 tx (27 500 tonnes de déplacement), inauguré le 20 avril 1912, fut le premier transatlantique français à turbines. Sa vitesse aux essais atteignit 24,5 nœuds. C'est à bord de ce paquebot que vont être rapatriés les cadets du *Richelieu* naufragé à Baltimore.

Parmi les prédécesseurs du nouveau vaisseau nous ne saurions oublier le quatre-mâts *Richelieu* (ex-*Pola*, de la marine autrichienne) magnifique navire de 3.000 tonnes, tout en acier, d'une longueur de 120 mètres, et dont les mâts se dressaient à 54 mètres de hauteur.

Affecté en 1924 à l'école des officiers de la marine marchande, et armé par les principales compagnies françaises de navigation, il reçut l'appui officiel, et la Marine militaire y détacha, pour le service de santé du bord et l'instruction des élèves, un de ses jeunes médecins qui n'était autre que notre compatriote le docteur Armel Degoul.

Pour sa première campagne, le quatre-mâts *Richelieu*, sous les ordres du capitaine au long-cours Populaire, partit de Saint-Nazaire le 24 novembre 1924, ayant à son bord une vingtaine d'élèves-officiers. L'*Iroise* le remorqua au large, et il fit route vers Adélaïde (Australie), essayant, dès le début de son voyage, un cyclone dont on n'a pas encore perdu sur nos côtes le souvenir.

Après 84 jours de mer sans escale, le *Richelieu*, ayant passé par le cap de Bonne-Espérance, arriva le 16 février 1925 à Port-Lincoln (Australie) où il prit un important chargement de blé.

Il quittait l'Australie le 4 avril 1925, rapportant ce blé en Europe, avec destination Liverpool. Mais, pour ce retour, il prit la route du Pacifique et alla doubler le Cap Horn, et ce n'est qu'après 109 jours de navigation sans escale qu'il parvint dans les eaux britanniques.

Tout, sauf quelques coups durs, s'était bien passé !

Le second voyage fut moins heureux. Cette deuxième campagne ne se fit d'ailleurs que deux ans plus tard. C'est le 28 octobre 1926 que le *Richelieu*, parti cette fois de Brest, fit voile... non pas vers l'Ouest, car une tempête aussi violente qu'à son premier départ lui causa d'importantes avaries et le déporta d'abord tellement dans le Nord qu'on conçut pour lui de grandes craintes, mais il reprit ensuite sa route et arriva en décembre à Baltimore, où son séjour, hélas ! devait être de courte durée.

Il achevait de charger dans ce port une importante cargaison de brai qu'il devait venir apporter au quai de Kergroise, lorsque, le 5 janvier 1927, soudainement, le brai déjà embarqué s'enflamma dans les cales, et en quelques secondes, le navire entier fut en feu jusqu'au sommet des mâts. L'accident s'était produit juste au moment de la cessation du travail, ce qui permit heureusement à tout l'équipage et aux dockers de sauter rapidement à quai. Il y eut, néanmoins, quelques morts à déplorer parmi les ouvriers, non encore remontés des cales, et quelques blessés auxquels eut à donner les premiers soins notre compatriote le Dr Degoul, qui se trouvait à nouveau à bord pour cette dernière campagne.

Ainsi finit le navire-école *Richelieu*, quatre-mâts de la vieille tradition, et qui fut sans doute l'un des derniers navires qui aient fait le tour du monde, exclusivement à la voile, et par les deux caps.

Extrait du *Nouvelliste du Morbihan*. Le "nouveau vaisseau" dont il est question est le cuirassé *Richelieu* (photo ci-contre), mis en chantier en octobre 1935 à l'arsenal de Brest, et lancé en janvier 1939.



Parmi les prédécesseurs du nouveau vaisseau nous ne saurions oublier le quatre-mâts *Richelieu* (ex-*Pola* de la marine autrichienne) magnifique navire de 3 000 tonnes, tout en acier, d'une longueur de 120 mètres, et dont les mâts se dressaient à 54 mètres de hauteur.

Affecté en 1924 à l'école des officiers de la marine marchande, et armé par les principales compagnies françaises de navigation, il reçut l'appui officiel et la Marine militaire y détacha, pour le service de santé du bord et l'instruction des élèves, un de ses jeunes médecins qui n'était autre que notre compatriote le docteur Armel Degoul.

Pour sa première campagne, le quatre-mâts *Richelieu*, sous les ordres du capitaine au long cours Populaire, partit de Saint-Nazaire le 24 novembre 1924, ayant à son bord une vingtaine d'élèves-officiers. L'*Iroise* le remorqua au large, et il fit route vers Adélaïde (Australie), essuyant, dès le début de son voyage, un cyclone dont on n'a pas encore perdu sur nos côtes le souvenir.

Après 84 jours de mer sans escale, le *Richelieu*, ayant passé par le cap de Bonne-Espérance, arriva le 16 février 1925 à Port Lincoln (Australie) où il prit un important chargement de blé.

Il quittait l'Australie le 4 avril 1925, rapportant ce blé en Europe, avec destination Liverpool. Mais, pour ce retour, il prit la route du Pacifique et alla doubler le Cap Horn, et ce n'est qu'après 109 jours de navigation sans escale qu'il parvint dans les eaux britanniques.

Tout, sauf quelques coups durs, s'était bien passé !

Le second voyage fut moins heureux. Cette deuxième campagne ne se fit d'ailleurs que deux ans plus tard. C'est le 28 octobre 1926 que le *Richelieu*, parti cette fois de Brest, fit voile ... non pas vers l'Ouest, car une tempête aussi violente qu'à son premier départ lui causa d'importantes avaries et le déporta d'abord tellement dans le Nord qu'on conçut pour lui de grandes craintes, mais il reprit ensuite sa route et arriva en décembre à Baltimore, où son séjour, hélas ! devait être de courte durée.

Il achevait de charger dans ce port une importante cargaison de brai qu'il devait venir apporter au quai de Kergroise, lorsque, le 5 janvier 1927, soudainement, le brai déjà embarqué s'enflamma dans les cales, et en quelques secondes, le navire entier fut en feu jusqu'au sommet des mâts. L'accident s'était produit juste au moment de la cessation du travail, ce qui permit heureusement à tout l'équipage et aux dockers de sauter rapidement à quai. Il y eut, néanmoins, quelques morts à déplorer parmi les ouvriers non encore remontés des cales, et quelques blessés auxquels eut à donner les premiers soins notre compatriote le Dr Degoul, qui se trouvait à nouveau à bord pour cette dernière campagne.

Ainsi finit le navire-école *Richelieu*, quatre-mâts de la vieille tradition, et qui fut sans doute l'un des derniers navires qui aient fait le tour du monde, exclusivement à la voile, et par les deux caps.

Transcription de l'article du *Nouvelliste du Morbihan*.

SOMMAIRE

| | Page |
|---|------|
| Premier voyage du <i>Richelieu</i> | |
| Nantes, départ | |
| Équipage | 4 |
| Alan CHAPMAN | 6 |
| Marcel LEGROS | 9 |
| André DEGOUL | 10 |
| Henri GAUTIER | 11 |
| Port Lincoln, Australie, le blé | |
| Henri GAUTIER | 37 |
| Alan CHAPMAN, Marcel LEGROS, Alexandre KAPRY | 39 |
| Pierre LE CHEVANTON | 42 |
| Retour en Europe | |
| Henri GAUTIER | 45 |
| Île Antipode | 53 |
| Cap Horn | 58 |
| Lizard | 69 |
| Liverpool, arrivée | 71 |
| Second voyage du <i>Richelieu</i> | |
| Annonce | 79 |
| André DEGOUL | 82 |
| Catastrophe à Baltimore (<i>The Baltimore News</i>) | 85 |
| Retour en France | 95 |



Brigitte et Yvonnick LE COAT
Édition Spéciale - 2022