

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 23

Juin 2020

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - SCIENCES ET TECHNIQUES – La pose du premier câble sous-marin transatlantique, en 1858 1
 - TRENTE ANS AVANT GUILLAUME LE CONQUERANT – Robert 1^{er} tente une expédition en Angleterre12
 - DECOUVERTE DE LA COTE AFRICAINE – Les mystères du cap Noun et du cap Bojador15
 - FORTUNES DE MER – Un cyclone meurtrier dans le golfe d'Aden18
 - À LIRE – Dans le *Chasse-Marée* n°314 de juillet 202023
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Sigillographie – Livres lus – Environnement – Associations – Actualité – Insolite ! – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....25
-
-

BONJOUR

Après deux longs mois de confinement, les mesures sanitaires se sont un peu assouplies. Le virus semble vouloir nous autoriser un répit pour l'été. Restons prudents, toutefois, car la menace n'a pas disparu !

Chères lectrices, chers lecteurs, profitez de cette accalmie de la maladie, pour passer un agréable été ! Je vous retrouverai au mois de septembre prochain.

Bonnes vacances et bonne lecture !

Sciences et techniques

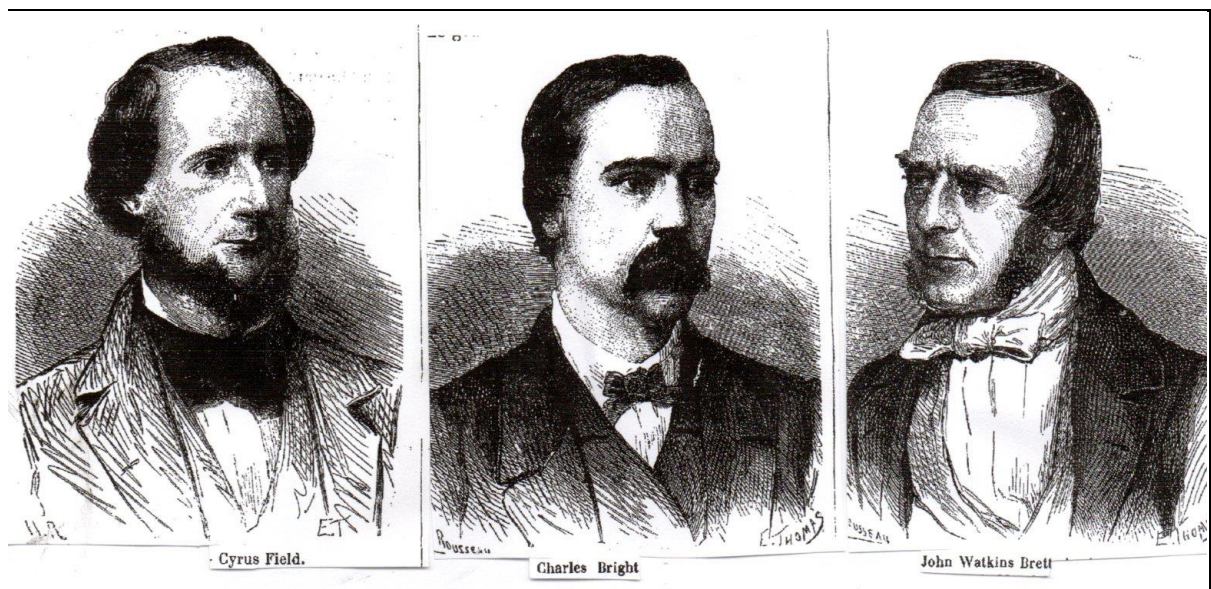
LA POSE DU PREMIER CÂBLE SOUS-MARIN TRANSATLANTIQUE, EN 1858

La télégraphie électrique, née durant la décennie 1830, a fait grandement évoluer les communications terrestres ; elle présente une contrainte : la nécessité d'un « fil électrique » entre l'émetteur et le destinataire du message. Par ce conducteur passe un courant électrique, que l'on peut découper selon un codage préétabli, par exemple le code Morse, récemment inventé. Tout cela est relativement simple sur la terre ; c'est un peu plus compliqué entre deux pays séparés par la mer. Depuis le début des années 50, savants et ingénieurs se penchent sur le problème et font des progrès considérables. Dès 1850, un câble est tiré entre Calais et Douvres ; il fonctionne à peine un quart d'heure et tombe en panne. On recommence l'année

suivante et, cette fois, la liaison télégraphique entre la France et l'Angleterre fonctionne de manière durable. Les réalisations se multiplient alors année après année : l'Angleterre se connecte à l'Irlande puis, à travers la mer du Nord, à la Belgique et aux Pays-Bas ; la France passe un câble vers la Corse, un autre vers l'Algérie ; la guerre de Crimée entraîne des réalisations comparables en mer Noire. Il reste aux ingénieurs à relever un défi gigantesque : la traversée de l'Atlantique Nord.

L'Atlantic Telegraph Company

Trois hommes sont à la tête de ce vaste projet : l'homme d'affaires et financier américain Cyrus Field et les deux ingénieurs britanniques John Watkins Brett et Charles Tilson Bright. Tous trois ont fondé *l'Atlantic Telegraph Company* en 1856.



La première mission de cette société est de lever les fonds nécessaires à la réalisation du projet. Elle rassemble des capitaux privés et des subventions d'État des deux côtés de l'Atlantique ; elle effectue des opérations financières comme le rachat des privilèges que le Canada accordait à la Compagnie de Terre-Neuve.

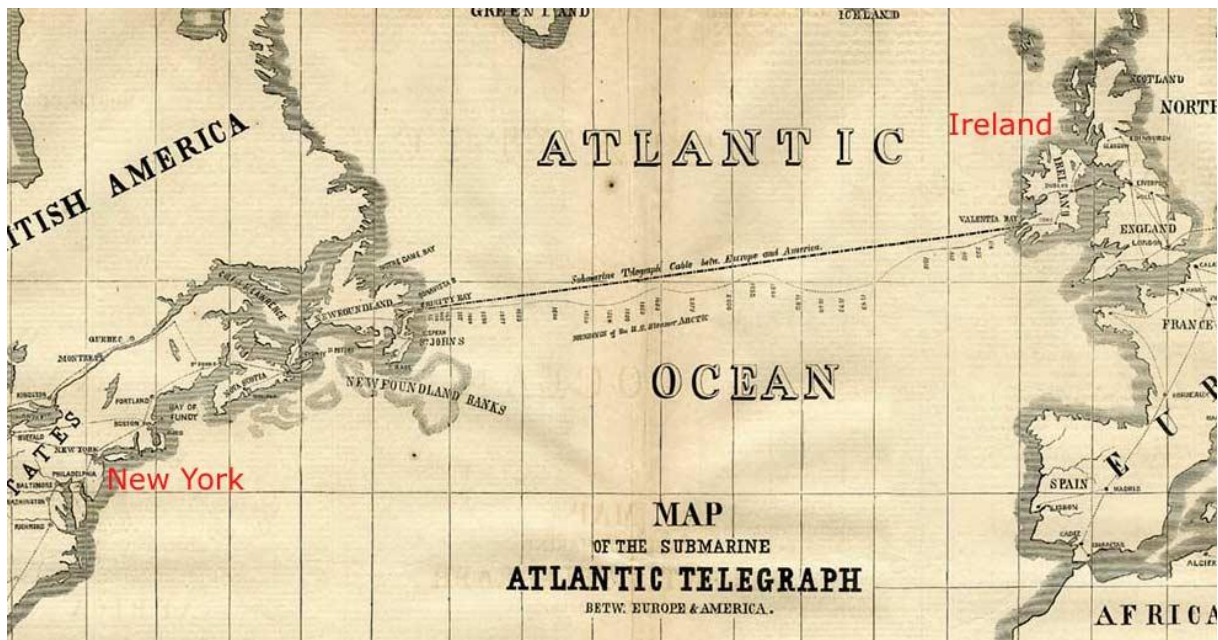
La phase suivante concerne les études techniques et les travaux préliminaires : recherche du meilleur itinéraire, fabrication du câble lui-même, technique de pose, etc.

Études et travaux préliminaires

Le trajet – L'idée première de la Compagnie est de passer le câble entre l'Irlande et Terre-Neuve, sachant que l'Irlande est déjà reliée à l'Angleterre, et Terre-Neuve au Canada. Avant d'entériner cette décision, Cyrus Field s'entoure de conseils. Il sollicite, en particulier, l'avis spécialiste américain Matthew Fontaine Maury, surintendant de l'observatoire naval des USA. Celui-ci l'encourage dans ce choix d'itinéraire : l'océan est suffisamment profond pour que le

câble y soit à l'abri des ances, des glaces et d'autres perturbations venant de la surface ; pas assez, toutefois, pour présenter des difficultés majeures.

Avant de prendre sa décision définitive, Cyrus Field tient à vérifier les affirmations de Maury sur la connaissance des fonds. Il obtient l'aide de l'US Navy. Celle-ci effectue des sondages et confirme que la profondeur moyenne de l'océan est de 1 800 mètres à proximité de l'Irlande et de Terre-Neuve, et que sa valeur extrême est de 3 700 mètres au milieu de l'océan. Ces résultats semblent favorables à l'industriel : l'itinéraire est adopté. Sa longueur est d'environ 3 100 kilomètres.



Le trajet du câble transatlantique

Reste à fixer avec plus de précision le point de départ de la ligne sur chacun des deux rivages choisis. On retient Valentia sur la côte ouest de l'Irlande, et Saint-Jean à Terre-Neuve.

Le câble – Le câble lui-même sera constitué d'une âme conductrice formée de sept fils de cuivre torsadés, l'ensemble étant isolés par de la gutta-percha et enrobés dans du chanvre goudronné, le tout entouré d'une gaine métallique. Cela pèse lourd, 634 kg au km :

Fil de cuivre :	26 kg
Gutta-percha :	64
Cordes de chanvre :	63
Armature de fer :	475
Goudron et poix :	6

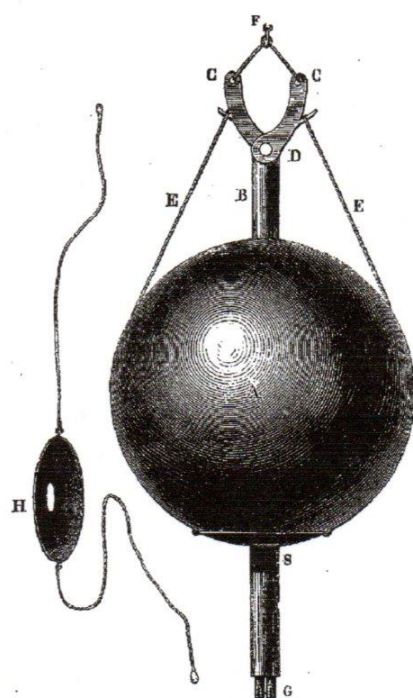
634

Pour couvrir les 3 100 km, avec une bonne marge de manœuvre, les responsables de l'opération décident d'en approvisionner 4 000 km, soit un poids de 2 500 tonnes. Aucune usine n'étant capable de produire cette quantité de câble dans les délais souhaités, la construction est partagée entre deux industriels : MM. Glass et Elliott, à Greenwich, fabriqueront l'âme conductrice ; M. Newall, à Birkenhead, fabriquera et posera l'armature.

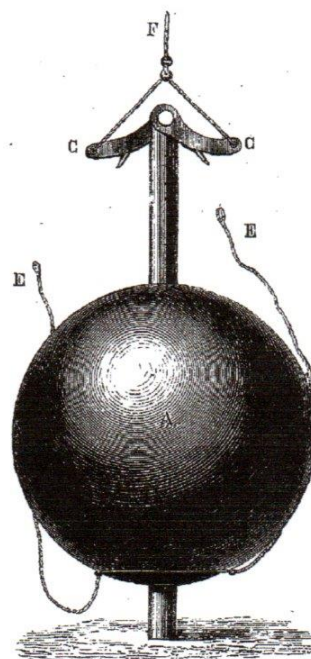
Comment sondait-on en eau profonde vers 1850 ? Petite histoire de la sonde et du sondage

Si les marins savent sonder depuis des millénaires, c'est uniquement par petit fond. On lit, dans les *Actes des Apôtres* (27²⁷) : « C'était la quatorzième nuit et nous étions ballottés sur l'Adriatique, quand, vers minuit, les matelots pressentirent l'approche d'une terre. Ils lancèrent la sonde et trouvèrent 20 brasses ; un peu plus loin ils la lancèrent encore et trouvèrent 15 brasses... ». La sonde traditionnelle (un plomb de sonde au bout d'une ligne) est absolument inappropriée à la mesure des grandes profondeurs. Certes, on peut tours rallonger la ligne mais, au-delà d'une certaine longueur, elle finit par peser plus lourd que le plomb de sonde lui-même, et l'on est alors incapable de sentir quand ce dernier touche le fond. Magellan, un jour de 1521, dans le Pacifique, mit bout à bout tout ce qu'il possédait de lignes à son bord, soit environ 700 mètres, sans trouver le fond. Il en conclut – un peu hâtivement – qu'il se trouvait au-dessus du point le plus profond de la mer. Certains marins expliquaient l'impossibilité de trouver le fond, même avec des lignes très longues, par l'hypothèse que la mer devenait très dense dans ses profondeurs, et que le plomb de sonde y flottait entre deux eaux. De toute façon, plus la ligne était longue, plus le plomb devait être lourd, donc difficile à remonter.

Ce n'est qu'au milieu du XIX^e siècle, qu'une sonde ingénieuse fut imaginée par un officier de l'US Navy, nommé Brooke. Son originalité résidait dans le fait que le « plomb » restait au fond quand il l'avait trouvé, et que seul un accessoire léger devait être remonté. Cette « sonde de Brooke » était constituée d'un boulet de canon, reposant sur une calotte H, boulet traversé par un tube creux B. Quand ce tube touchait le fond, il déclenchait un mécanisme qui larguait la calotte soutenant le boulet, et ce dernier restait au fond. On pouvait alors remonter le tube creux, dont l'intérieur, préalablement enduit de suif, ramenait à la surface des échantillons du fond : sable, vase, fragments de coquillages, etc.



Sonde de Brooke.



Sonde de Brooke après qu'elle a touché fond.

Sonde de Brooke



Le câble de 1857-1858

La pose – Toutes les techniques de pose mises en œuvre jusqu'alors concernaient des distances beaucoup plus courtes, donc des longueurs et des poids de câble beaucoup plus faibles. Peu de navires sont alors capables de porter et de dérouler une bobine de 2 500 tonnes sur laquelle sont enroulés 4 000 km de câble ! Pour faire face à cette difficulté, Cyrus Field décide d'utiliser deux navires, portant chacun 2 000 km de câble. Chacun d'eux sera chargé de la moitié du trajet ; le premier partira d'Irlande et se dirigera vers l'ouest ; arrivé au milieu du parcours, il sera rejoint par le second navire, qui raccordera son câble au précédent et finira le trajet jusqu'à Terre-Neuve.

Les tentatives de 1857 et 1858

1857 – Les 4 000 km de câble ayant été achevés et testés à temps, on décide de profiter de l'été 1857 pour procéder à la gigantesque opération. Deux navires de guerre ont été mis à la disposition de l'industriel : un américain, l'USS *Niagara* et un britannique, le HMS *Agamemnon*. Le *Niagara* doit partir d'Irlande, faire route vers l'ouest en dévidant son câble, puis en souder l'extrémité au câble de l'*Agamemnon* qui finira le travail.

L'opération commence début août, au départ de l'Irlande. Le lord lieutenant du pays, Lord Carlisle, adresse aux acteurs de ce grand événement maritime des paroles d'encouragement, les préparant même à un échec éventuel : « Échouer une première fois, c'est la loi et la condition du succès final ! » Le 5 août, on raccorde l'extrémité du câble à la station terrestre et, le lendemain, le *Niagara* commence sa lente progression vers l'ouest. Quelques jours plus tard, le câble s'emmêle dans son dévidoir et casse ; on réussit à réparer et à continuer la pose. Le mardi 12 août, alors que le navire se trouve à plus de 500 km de la côte, le câble casse à nouveau. Le fond dépasse 3 000 m ; la mer est grosse ; un fort courant sous-marin perturbe les profondeurs de l'océan. On renonce à draguer le fond pour rechercher le câble cassé et le remonter. Le *Niagara* rentre en Grande-Bretagne.

1858 – Ni Cyrus Field, ni ses collaborateurs ne sont découragés par ce premier échec. Ils font confectionner 1 400 km de câble pour remplacer tout ce qui a été perdu lors de la première tentative, et redemandent aux gouvernements des deux pays le nouveau concours de l'*Agamemnon* et du *Niagara* pour 1858. Il est décidé que l'opération ne partirait pas d'Irlande, mais du milieu de l'Atlantique. Les deux navires doivent s'y retrouver, souder l'une à l'autre les extrémités de leurs câbles respectifs, et partir, l'un vers l'ouest, l'autre vers l'est, jusqu'à atteindre les deux points extrêmes du trajet.

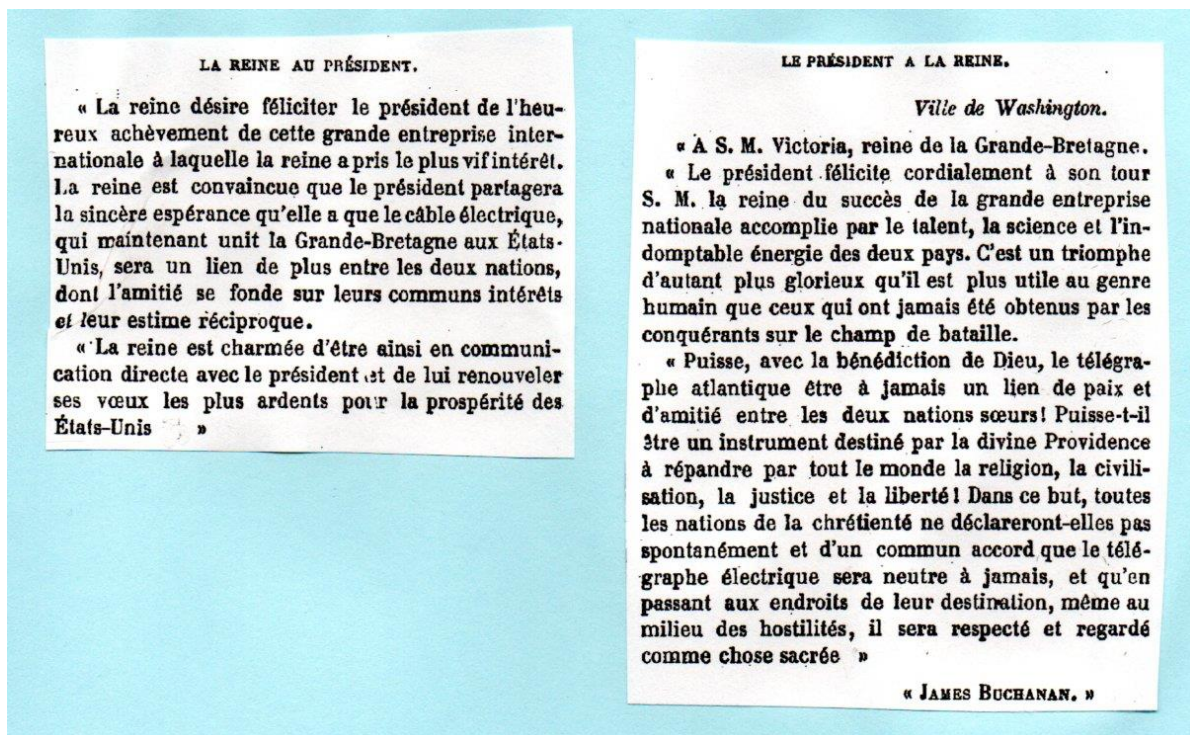


La frégate USS *Niagara* (1855)



Le navire de ligne HMS *Agamemnon* (1852)

Le 26 juin 1858, les deux navires effectuent l'épissure centrale au milieu de l'océan et repartent chacun de son côté. Le câble casse à nouveau, et l'expédition rentre en Irlande. Nouvel essai, un mois plus tard. Cette fois, tout se passe bien, l'*Agamemnon* et le *Niagara* atteignent leurs destinations respectives début août. Le 16 août, un message traverse l'Atlantique : « L'Europe et l'Amérique sont unies par le télégraphe ». Puis la reine Victoria et le président James Buchanan échangent quelques politesses. Cette prouesse technique est saluée par une explosion de joie sur les deux continents. Une joie éphémère car le système cesse de fonctionner au bout de quelques semaines.

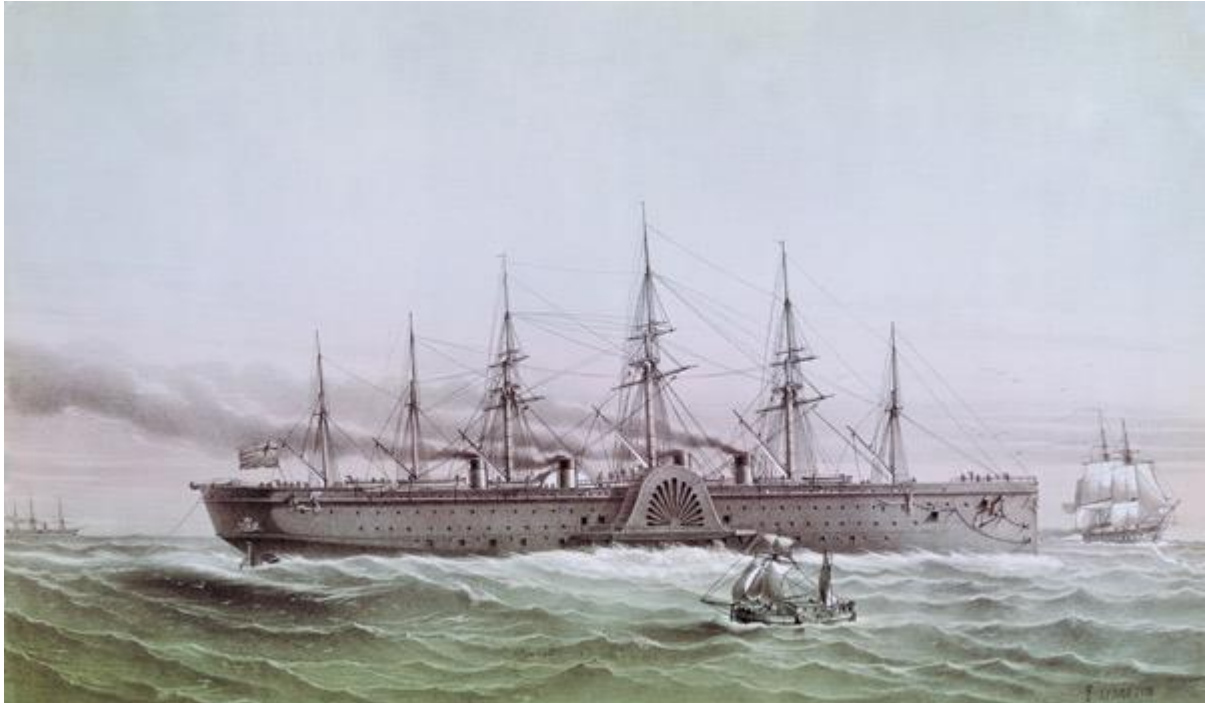


Les messages officiels

L'utilisation du *Great Eastern* Tentative de 1865 – Succès de 1866

En ce qui concerne la pose du câble, la tentative de 1858 a été réussie. Malheureusement la liaison n'a fonctionné que trois semaines. Les raisons de cette défaillance sont connues (application d'une tension électrique excessive ayant entraîné la détérioration de l'isolant) ; elles ne remettent pas en cause les principes et les méthodes alors adoptés. Reste à poser un nouveau câble, en tenant compte des enseignements de la première expérience.

Parmi ces enseignements, il semble judicieux d'utiliser un seul navire câblé au lieu de deux, comme ce fut le cas en 1858. Le problème est de trouver un navire suffisamment grand pour transporter et dérouler la totalité du câble. L'industriel Cyrus Field, qui pilote l'opération à la tête de l'*Atlantic Telegraph Company*, pense au *Great Eastern*, que ses propriétaires ont mis en vente. Ce gigantesque navire serait parfaitement capable d'exécuter ce travail. Il le rachète, le transforme et tente une nouvelle pose en 1865, mais le câble casse entre l'Irlande et Terre-Neuve. L'homme est persévérant ; il fixe un double objectif au *Great Eastern* pour 1866 : (1) Poser un nouveau câble. (2) Retrouver le câble cassé de 1865 et terminer la liaison.



Le *Great Eastern*

La pose d'un nouveau câble commence le 12 juillet 1866, au départ de l'Irlande. Ce jour-là, le *Great Eastern* raccorde son câble transatlantique au câble côtier de la station irlandaise. Dès le lendemain, il se dirige vers la haute mer, à la vitesse de 6 nœuds. Pendant toute la durée de la traversée, il échange des messages avec l'Irlande, par le câble qu'il est en train de poser. Le 27 juillet, enfin, il atteint Terre-Neuve. La mission n°1 est accomplie avec succès.

Reste la mission N°2, qui n'est pas la plus facile : localiser le câble, remonter son extrémité cassée, la raccorder au câble neuf se trouvant à bord et achever la liaison avec Terre-Neuve. Aller chercher un câble immergé au milieu de l'océan, à une profondeur de près de 4 000 mètres, n'est pas une opération technique simple. Le *Great Eastern* a été équipé pour cela d'un attirail complexe de grappins destiné au dragage du fond et à la préhension du câble. Une fois encore, la chance est avec les techniciens : le câble est trouvé, remonté, reperdu, retrouvé à nouveau et, finalement, la liaison avec Terre-Neuve établie. Deux lignes télégraphiques relient désormais l'Europe à l'Amérique. Guy LE MOING



Journal de bord de Cyrus Field à bord du *Niagara*, en juillet 1858

Dimanche 18 juillet 1858 – Le *Niagara* double le cap Clean dans la matinée. Atmosphère lourde et nuageuse, rafales.

Lundi 19 juillet 1858 – Atmosphère brumeuse, nuages et pluie.

Mardi 20 juillet 1858 – Atmosphère nuageuse, rafales.

Vendredi 23 juillet 1858 – Le *Niagara* arrivé à 8 heures du soir au rendez-vous, latitude 52° 5' N, longitude 32° 4' O.

Samedi 24 juillet 1858 – Vent O.-N.-O. ; atmosphère brumeuse et nuageuse, rafales.

Dimanche 25 juillet 1858 – Le *Valorous* arrive au rendez-vous à 4 heures du matin ; atmosphère brumeuse et nuageuse. Le capitaine Oldhman, du *Valorous*, vient à bord du *Niagara*.

Mardi 27 juillet 1858 – Temps calme ; atmosphère brumeuse. Le *Gorgon* arrive au rendez-vous à 5 heures du soir.

Mercredi 28 juillet 1858 – Léger vent N.-N.-O. ; ciel bleu et atmosphère brumeuse. L'*Agamemnon* arrive au rendez-vous à 5 heures du soir.

Jeudi 29 juillet 1858 – Latitude 52° 59' N, longitude 32° 27' O. Tous les bâtiments de la flottille sont en vue les uns des autres. Mer calme ; léger vent du S.-E. au S.-S.-E. ; temps nuageux. La soudure du câble se fait à une heure de l'après-midi. Les signaux sur toute la longueur de câble à bord des deux navires se font parfaitement. Profondeur de l'eau 2 835 mètres. Distance jusqu'à l'entrée du havre de Valentia 1 505 kilomètres ; de ce point à la station télégraphique, le fil est déjà posé. Distance jusqu'à l'entrée de Trinity Bay, Terre-Neuve, 1 522 kilomètres, et de ce point à la station télégraphique, pointe de la baie de Bull's-Arm, 111 kilomètres, faisant ensemble 1 633 kilomètres. Le *Niagara* a 128 kilomètres de plus à parcourir que l'*Agamemnon*. Le *Niagara* et l'*Agamemnon* ont chacun 2 037 kilomètres de câble à bord, à peu près la même quantité que l'année dernière. À 7 heures $\frac{3}{4}$ du soir, heure du navire, ou 10 heures 5 minutes du soir, temps de Greenwich, les signaux de l'*Agamemnon* cessent, les expériences des opérateurs démontrent qu'il y a manque de continuité, mais que l'isolement est parfait. Dévidage très lent du câble à bord du *Niagara*, en ayant continuellement recours aux expériences électriques, jusqu'à 8 heures du soir, heure du navire, moment où nous recommençons à recevoir les signaux de l'*Agamemnon*.

Vendredi 30 juillet 1858 – Latitude 51° 59' N, longitude 34° 49' O. Distance parcourue pendant les dernières 23 heures : 165 km. Dévidé 243 km de câble, soit 78 km de plus que la distance parcourue, égalant 48%. Profondeur de l'eau variant de 1 550 à 1 975 brasses. Vent du SE – SO. Temps gros et pluvieux. Le Gorgon est en vue. À 3 h 50 minutes du matin, finit le dévidage du pont principal, et commence celui du câble posé sur le second pont ; 1 365 km nous séparent de la station télégraphique de la baie de Bull's Arm, Trinity Bay. À 2 h 21 minutes, de l'après-midi, reçu de l'Agamemnon un signal nous apprenant qu'il a dévidé 278 km de câble. À 2 h 34 minutes, le Niagara a immergé de son côté 278 km de fil.

Samedi 31 juillet 1858 – Latitude 51° 5' N, longitude 38° 14' O. Distance parcourue pendant les dernières 24 heures : 253 km. Dévidé 294 km de câble, soit un surplus de 41 km sur la distance parcourue, égalant 13%. Profondeur de l'eau : 1 657 à 2 250 brasses. Vent modéré de S.O. Temps nuageux ; petite pluie et un peu de mer. Le Gorgon est en vue. Total du câble immergé : 539 km. Distance parcourue : 419 km. Dévidé en sus de la distance parcourue : 120 km soit 29%. Nous sommes à 1 048 km de la station télégraphique. À 11 h 4 minutes du matin, immergé du Niagara 555 km du câble. À 2 h 45 minutes de l'après-midi, reçu de l'Agamemnon un signal nous apprenant qu'il a immergé, lui aussi, 555 km de câble. À 5h 37 minutes de l'après-midi, fini le dévidage sur le second pont, et commencé l'opération sur le pont inférieur.

Dimanche 1^{er} août 1858 – Latitude 50° 32' N, longitude 41° 55' O ; distance parcourue pendant les dernières 24 heures : 268 km. Dévidé 303 km de câble, soit 35 km de plus que la distance parcourue, égalant 14%. Profondeur de l'eau : 1 924 brasses. Vent modéré et frais du N.N.E. au N.E. Temps brumeux et nuageux. Mer grosse. Le Gorgon en vue. À 3 h 5 minutes de l'après-midi, terminé le dévidage sur le pont inférieur et commencé l'opération sur la partie du câble déposée dans la cale. Total du câble immergé : 844 km. Total de la distance parcourue : 687 km. Total du dévidage fait en sus de la distance parcourue : 157 km, soit 23 %. Nous sommes à 946 km de la station télégraphique.

Lundi 2 août 1858 – Latitude 49° 52' N, longitude 45° 48' O. Distance parcourue pendant les dernières 24 heures : 285 km. Dévidé 327 km de câble, ou 42 km en sus de la distance parcourue, égalant 15%. Profondeur de l'eau : de 1 600 à 2 385 brasses. Vent NO, temps nuageux. Le Niagara s'allège et roule fortement ; mais on ne juge pas prudent de larguer les voiles pour affermir le navire, parce que, en cas d'accident, il importe de l'arrêter le plus vite possible. À 7 h du matin, nous voyons passer un des steamers de la ligne Cunard, allant de Boston à Liverpool. Total du câble immergé : 1 172 km. Total de la distance parcourue : 972 km. Total du câble immergé en sus de la distance parcourue : 200 km, soit moins de 21%. Le Niagara est à 476 km de la station télégraphique. À minuit et 38 minutes, heure du navire, soit 3 h 38 minutes du matin, temps de Greenwich, un isolement imparfait du câble est découvert en transmettant et en recevant des signaux de l'Agamemnon. Cette situation continue jusqu'à 5 h 40 minutes du matin, temps de Greenwich, moment où tout se retrouve de nouveau en ordre.

Mardi 3 août 1858 – Latitude 45° 17' N, Longitude 49° 23' O.. Distance parcourue durant les dernières 24 h : 272 km. Dévidé 298 km de câble, soit un surplus de 26 km, égalant 10%. Profondeur de l'eau : 742 à 827 brasses. Vent NNO, beau temps. [...]



Trente ans avant Guillaume le Conquérant

LE DUC ROBERT I^{er} DE NORMANDIE

TENTE UNE EXPEDITION EN ANGLETERRE

Robert I^{er} devint duc de Normandie à la mort de son frère Richard III, en 1027, alors qu'il n'avait pas vingt ans. Dès son avènement, il administra le duché avec fermeté, tout en donnant l'image d'une grande générosité naturelle qui lui valut plus tard le surnom de « Magnifique ».

Parmi les responsabilités nouvelles du jeune duc, figurait l'éducation de ses neveux Alfred et Edouard, fils du feu roi d'Angleterre Ethelred II, condamnés à l'exil par la venue au pouvoir d'une dynastie danoise. Robert assumait cette charge avec le même empressement que ses prédécesseurs. Sans doute y ajouta-t-il la fougue chevaleresque de la jeunesse car, vers 1030, il conçut l'idée un peu folle de franchir la Manche et d'aller reconquérir, pour les deux princes déshérités, le royaume perdu d'Angleterre. Une tempête malencontreuse mit un terme à ce beau projet.



Robert I^{er}, duc de Normandie (1027-1035)

Le contexte

Pour mieux comprendre le contexte de cette aventure, remontons quelques années en arrière.

Le roi anglo-saxon Ethelred était monté sur le trône d'Angleterre en 978, à la suite de l'assassinat de son frère. Le début de son règne fut relativement pacifique mais, à partir de 991, Ethelred eut à faire face à un renouveau des invasions vikings. A défaut de pouvoir en venir à bout par les armes, le roi d'Angleterre dut consentir à verser de lourds tributs aux envahisseurs. Son exaspération le conduisit à un grave excès, le 13 novembre 1002 (jour de la Saint-Brice) : le massacre de nombreux danois, dont la propre sœur du roi Sven.

Cette même année 1002, Ethelred épousa en troisièmes noces la fille du duc Richard I^{er} de Normandie, Emma. Il avait plusieurs enfants de ses précédents mariages (dont Edmond Côte-de-Fer, qui lui succéda) ; il en eut trois autres avec Emma : Edouard, Alfred et Edith.

Revenons aux Vikings. Le roi de Danemark Sven à la Barbe Fourchue, désireux de se venger du massacre de la Saint-Brice, entreprit une série de campagnes contre l'Angleterre. Il parvint même à s'emparer de la couronne de ce pays à la fin de l'année 1013, contraignant à l'exil Ethelred et sa famille. Les souverains déchus furent accueillis en Normandie par le duc Richard II, frère d'Emma. Sven ne régna pas longtemps sur l'Angleterre : il mourut cinq semaines après son accession au trône. Rappelé par les grands du royaume, Ethelred revint aussitôt dans son pays, dont il reprit la couronne en février 1014. Ses enfants, par contre, restèrent en Normandie. Ce deuxième règne du souverain anglo-saxon fut bref : Ethelred mourut en avril 1016 et fut remplacé par Edmond Côte-de-Fer, son fils d'un précédent mariage.

Les attaques danoises avaient repris en 1015, conduites par Cnut¹, le fils de Sven à la Barbe-Fourchue. Elles avaient d'abord été repoussées par Ethelred, mais le jeune roi Edmond ne parvint pas à les enrayer : vaincu à la bataille d'Assandun en octobre 1016, il dut accepter le partage de son royaume avec Cnut. Puis il mourut le mois suivant, laissant au Danois la totalité du pays. A la fin de l'année 1016, Cnut devint donc officiellement roi d'Angleterre. Quelques mois plus tard, en juillet 1017, il épousa Emma la Normande, veuve de l'ancien roi Ethelred. Emma lui donna bientôt un fils, connu sous le nom d'Hardicnut² (Cnut le Hardi), ce qui assurait la future succession au trône mais ruinait pratiquement tout espoir de régner pour Alfred et Edouard.

En route pour l'Angleterre !

Lorsque Robert devint duc de Normandie, Cnut régnait sur l'Angleterre depuis douze ans. Alfred et Edouard vivaient en Normandie depuis quinze ; ils avaient reçu une excellente éducation et étaient devenus des hommes. Quoi de plus normal pour eux que de vouloir retrouver leur terre natale ? Quoi de plus normal pour le jeune duc que de les encourager dans cette voie ? Les espions rapportaient que les deux princes conservaient de nombreux amis dans le sud de l'Angleterre, prêts à prendre les armes pour les reconduire sur le trône. Robert les crut avec un peu trop de naïveté. Il échafauda donc le projet de traverser la Manche à la tête d'une armée, de se regrouper avec les partisans supposés, et de marcher sur Londres.

¹ Egalement orthographié Knut, Knud ou Canut, selon les ouvrages.

² Egalement orthographié Hardacanut ou Harthacnut, selon des ouvrages.

Il ne voulut pas, toutefois, se lancer à tête baissée dans l'aventure. Il écrivit d'abord à Cnut pour lui demander de reconnaître Alfred et Edouard comme ses héritiers, et envoya des ambassadeurs porter cette demande à Londres. Il est probable que la requête ressemblait un peu trop à un ultimatum car, nous dit le trouvère Benoit¹ :

« Cnut, le roi, entend la demande
Et la requête qu'on lui mande,
Il a colère, douleur et peine,
Et fait réponse orgueilleuse et hautaine. »

Face à cette réaction, les ambassadeurs comprirent tout de suite qu'il serait dangereux pour eux d'insister ; ils rentrèrent.

La négociation ayant échoué, Robert décida de recourir à la force. Il convoqua ses barons pour les informer de la situation et leur demander leur aide. Après quoi, il commença à réunir une flotte et une armée considérables dans le port de Fécamp, avec l'intention d'attaquer la côte du Sussex. Selon Wace² : « le duc fit rassembler très rapidement tous les vaisseaux de Normandie, les bons chevaliers, les timoniers et les bons marins, les bons écuyers et les bons archers ». Il confia le commandement de ses navires à un marin expérimenté, du nom de Restaud (ou Restout), fit embarquer les deux prétendants au trône d'Angleterre, et donna l'ordre du départ.

L'opération avait, sans doute, été mal préparée. L'appareillage semble s'être fait à la hâte, peut-être à la mauvaise saison, en tout cas sans se préoccuper suffisamment du ciel. Dès que l'escadre fut en mer, un vent violent se leva et entraîna les navires vers l'ouest, au lieu de les pousser vers le nord. Ce fut une effroyable dérive ; les nefes désemparées doublèrent le Cotentin avant de pouvoir à nouveau maîtriser leur route. Elles parvinrent *in extremis* à se réfugier à Jersey.

Bloqués dans cette île, les hommes de Robert I^{er} attendirent le bon vouloir des vents. Les semaines passèrent sans amélioration du temps ; le débarquement en Angleterre semblait définitivement compromis. Le moine Guillaume Caillou, qui a rapporté cette histoire, conclut avec fatalisme : « Je pense que cela advint par la volonté de Dieu, qui entendait qu'Edouard retrouvât le trône de son père sans effusion de sang. »

Changement de programme : cap sur la Bretagne !

Devant l'obstination des vents contraires, le duc Robert décida d'abandonner son projet initial. Il divisa sa flotte en deux parties : un groupe de navires devait rentrer en Normandie pour y être désarmés. Le reste devait cingler vers la Bretagne afin d'y conduire une opération militaire. Robert I^{er}, en effet, était en guerre avec le duc de Bretagne Alain III, qui avait franchi le Couesnon quelques temps auparavant, et pillé l'Avranchin. Les barons locaux avaient réussi à le repousser, mais Robert avait une revanche à prendre.

Il confia donc une partie de sa flotte à un marin valeureux du nom de Rabel :

« Donc a le duc, qui moult fut bel
Fait appeler à lui Rabel,
Brave, et preux, et sage, et grand,
Et de maintes choses savant ;
Noble et avisé chevalier,
Et aussi bon marinier,

¹ *Chronique des ducs de Normandie*, par Benoît t, trouvère anglo-normand du XII^e siècle.

² *Le roman de Rou*.

A celui-ci le duc donna
Une bonne moitié de ses gens
Pour aller détruire Bretagne. »

La flotte de Rabel mit le cap sur la côte bretonne et y débarqua ses soldats, tandis que d'autres forces attaquaient par la terre. Alain III, inquiet, sollicita la médiation de l'évêque de Rouen, qui était son oncle et celui de Robert. Les deux adversaires se réconcilièrent au Mont-Saint-Michel.

Réalité ou légende ?

L'expédition manquée de Robert I^{er} en Angleterre a-t-elle vraiment eu lieu ? Le seul contemporain qui l'ait relatée est Guillaume Caillou, moine de Jumièges, dans ses *Gesta normannorum ducum* (ouvrage achevé vers 1070 ou 1071). Cet auteur n'a pas précisé l'année de l'expédition (aux alentours de 1030, vraisemblablement). L'aventure mentionnée par Caillou a été reprise, au siècle suivant, par plusieurs écrivains dont Wace dans son *Roman de Rou*, et le trouvère Benoît dans sa *Chronique des ducs de Normandie*.

L'unicité de la source contemporaine a fait douter, chez plusieurs spécialistes, de la réalité de cette expédition. On pense aujourd'hui que le moine-historien a été suffisamment précis dans sa description pour mériter la confiance des générations futures. Guy LE MOING



Découverte de la côte africaine

LES MYSTÈRES DU CAP NOUN ET DU CAP BOJADOR

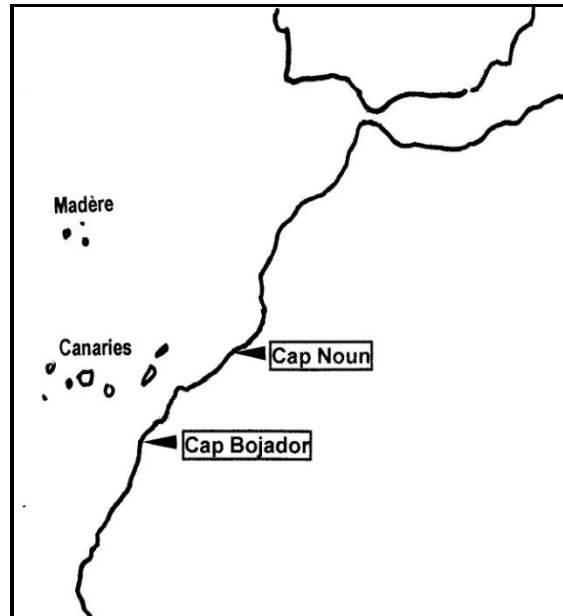
À l'époque où la géographie était encore imprécise, les caps constituaient pour les marins des points de repère essentiels, auxquels ils associaient souvent des dangers réels ou imaginaires. Deux d'entre eux, sur la côte d'Afrique occidentale, avaient une réputation particulièrement mauvaise : le cap Noun (auj. cap Chaunar, dans le sud marocain) et le cap Bojador (auj. cap Boujdoul, sur la côte du Sahara occidental).

Les explorateurs portugais du xv^e siècle avaient surnommé le premier *Cabo de Não* (« cap du Non ») et disaient proverbialement : « Qui passe le cap Non reviendra ou non ». Cet adage soulignait le caractère hypothétique du retour lorsqu'on osait le franchir.

La réputation du cap Bojador était encore pire. De vieilles croyances, qui remontaient à l'Antiquité, étaient gravées dans l'esprit superstitieux des marins ; elles affirmaient que le cap Bojador était la limite méridionale du monde habitable, et qu'au-delà commençait la « mer des Ténèbres » où toute vie et toute navigation étaient impossibles ; l'air y était irrespirable, l'océan se transformait en une sorte de marécage où vivaient des monstres marins et où les navires s'engluaient. Les capitaines, bien sûr, ne croyaient pas à ces sornettes, mais ils ne pouvaient pas faire grand-chose si leurs équipages, paralysés par la terreur, refusaient d'aller plus loin. En outre – et là ce n'était pas de la légende – l'aspect du lieu était assez effrayant en

raison de ses écueils et de ses courants. Pour toutes ces raisons, imaginaires ou réelles, le cap Bojador était surnommé « cap de la Peur ».

Selon la tradition, ce sont les marins portugais du début du xv^e siècle qui ont vaincu ces peurs ancestrales et qui ont franchi les premiers le cap Bojador. Tous ceux qui s’y étaient risqué avant eux n’en étaient jamais revenus, ni les frères génois Vivaldi en 1291, ni le Majorquin Jaume Ferrer en 1346.



Le cap Noun et le cap Bojador
sur la côte occidentale d'Afrique

Dès 1412, les Portugais auraient envoyé un navire explorer la côte africaine et reconnaître le cap Não. On ne connaît pas les résultats de cette première mission, mais chaque année, par la suite, l'infant Henri le Navigateur renouvela l'expérience avec plus ou moins de bonheur. En 1418, par exemple, deux hommes nommés João Gonçalves Zarco et Tristão Vaz prirent la mer à destination du cap Não, mais ils furent assaillis par une violente tempête avant d'avoir atteint la côte d'Afrique. Le vent les fit dériver beaucoup, jusqu'à une île inconnue, qu'ils baptisèrent *Porto Santo* pour remercier Dieu de les avoir sauvés. L'île était inhabitée mais semblait fertile. Ils venaient de découvrir l'archipel de Madère.

En 1433, Henri le Navigateur chargea un de ses écuyers, du nom de Gil Eannès¹, d'aller franchir le cap Bojador. Le marin s'approcha du cap maudit mais, contrarié par les vents, se laissa pousser vers les îles Canaries, puis rentra au Portugal. L'infant fut mécontent, et Eannès prit la résolution de faire mieux l'année suivante, et de ne pas reparaitre devant le prince tant qu'il n'aurait pas franchi le « cap de la Peur ». Une seconde expédition fut organisée en 1434 ; Gil Eannès et son équipage dépassèrent cette fois le cap Bojador ; ils poursuivirent leur navigation un peu au sud de ce promontoire, sans éprouver les effets terribles qu'annonçaient les légendes. Le prince Henri avait demandé à son écuyer de descendre à terre pour y planter une croix et ramener quelques objets. Eannès débarqua donc sur une côte assez aride et inhospitalière ; il ramena des *roses de Sainte-Marie*, c'est-à-dire peut-être des « roses de

¹ On trouve ce nom orthographié *Eanès*, avec un seul N, et aussi *Gilianes*.

Jéricho », fleurs sèches du désert qui s'ouvrent et retrouvent leur verdure au contact de l'eau, et s'épanouissent telles des roses vertes.

Henri le Navigateur ne fut sans doute guère surpris du résultat de la mission d'Eannès, mais il dut être soulagé de voir s'écrouler une légende qui entravait son action. Désormais le blocage superstitieux n'avait plus lieu d'être ; l'exploration de la côte africaine allait pouvoir continuer. Dès l'année suivante, il envoya deux navires sur place pour approfondir les découvertes. Il en confia un, une nouvelle fois, à Gil Eannès ; l'autre à Gonçalves Baldaya. Les deux explorateurs dépassèrent à nouveau le cap Bojador ; ils eurent beau scruter le rivage, ils ne détectèrent aucune présence humaine.

Cette absence de vie, qui semblait confirmer les antiques légendes, agaça l'infant Henri. Il organisa un quatrième voyage en 1436, avec Eannès et Baldaya. Cette fois, il fit embarquer des chevaux, afin que les explorateurs puissent s'éloigner des côtes et parcourir plus profondément l'arrière-pays. Il leur demanda de capturer et de ramener des hommes, s'ils en rencontraient. Les voyageurs atteignirent la latitude de 25°N, visitèrent le pays, et aperçurent des indigènes qui s'enfuirent à leur approche. Ils ne purent en capturer aucun, mais ramenèrent quelques preuves de présence humaine. Elles permirent à Henri le Navigateur d'affirmer que la vie existait au-dessous du cap Bojador. Guy LE MOING

HENRI LE NAVIGATEUR (1394-1460)

Fils du roi Jean I^{er} du Portugal et de Philippa de Lancastre, l'infant Henrique est resté célèbre en organisant l'enseignement des sciences de la mer dans une école spécialisée qu'il ouvrit à Sagres

Né à Porto, en 1394, l'infant Henrique était un enfant intelligent et sérieux, dont la curiosité scientifique et la foi chrétienne s'éveillèrent très tôt. En 1417, il convainquit son père d'armer une flotte contre les Maures de Ceuta*, de l'autre côté de Gibraltar, et participa à cette expédition victorieuse avec son frère Pedro. Après cette aventure maritime (la seule de sa vie), Henrique s'installa dans un village proche de Sagres et se consacra à l'étude et à la méditation.

Il chargea trois aventuriers qui s'étaient mis à sa disposition (Tristao Vez Teixeira, João Gonçalvez Zarco et Bartolomeu Perestrollo) d'aller explorer les côtes d'Afrique. Les trois hommes découvrirent et s'emparèrent de l'île de Madère. À cette époque, toutefois, l'exploration de la côte africaine ne dépassait pas le cap Bojador, considéré par les marins comme la limite des eaux navigables. Ce n'est qu'en 1434 que le navigateur Gil Eannes osa s'aventurer au-delà. Conforté par ce succès, Henrique ordonna des explorations de plus en plus lointaines, rendues possibles par l'apparition de navires remarquables, les caravelles. En 1442, le navigateur Nuño Tristao atteignit Arquin et l'embouchure du fleuve Sénégal ; l'année suivante, Dinis Dias découvrit le cap Vert. Peu à peu, les Portugais découvrirent un continent inconnu et riche, capable de leur procurer de l'or et des esclaves.

Partageant son temps entre son rocher de Sagres et la ville de Lagos, l'infant Henrique ne se contenta pas d'exploiter les richesses en provenance de l'Afrique ; il rassembla aussi des astronomes, des géographes, des pilotes pour jeter les bases d'une véritable science de la mer, et pour en confirmer les résultats par des explorations de plus en plus osées. Il réalisa aussi un véritable arsenal, qu'on appela la *Villa do Infante*. L'infant Henrique, dit Henri le Navigateur, était un être complexe, à la fois homme d'affaires, homme de science et homme de foi quasi mystique. Grâce à ces aspects complémentaires de sa personnalité, il donna une impulsion considérable à la découverte de l'Afrique et, d'une manière plus générale, aux techniques de la navigation. GL



Henri le Navigateur



Fortunes de mer

UN CYCLONE MEURTRIER DANS LE GOLFE D'ADEN (2 et 3 juin 1885)

Un phénomène météorologique tout à fait exceptionnel a frappé le golfe d'Aden au printemps 1885. Un cyclone d'une rare violence – certains parlent d'un ouragan ou d'un typhon – y a provoqué de nombreux naufrages. Pour comprendre ce phénomène, les météorologistes ont reconstitué la carte météo de cette partie du monde, en analysant les journaux de bord de plus de 200 navires civils et militaires croisant dans l'océan Indien, la mer d'Oman et le golfe d'Aden. Au début, tout est calme. Un vent modéré règne sur le nord de l'océan Indien et, plus bas, la mousson de SO souffle normalement depuis l'Afrique vers l'Inde. Vers le 20 mai, le temps commence à se détériorer sur les côtes indiennes. Les navires

observent des rafales de NO et des éclairs d'orage. Ce temps instable continue jusqu'au 24 mai, puis la tempête s'intensifie pour atteindre son maximum les 2 et 3 juin. La pression atmosphérique tombe alors à 707 mm de mercure¹. Dans le port d'Obock, par exemple, durant la soirée du 3, toutes les maisons sont détruites sauf une, et tous les arbres arrachés.

En mer, bien sûr, la situation est catastrophique, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, établi par un capitaine de navire, le *Mergui*², durant la nuit du 30 au 31 mai :

DATE ET HEURE.	VENT.	ÉTAT DE LA MER.	BAROMÈTRE.	TEMPS ET ROUTES.
30 mai, 4 h. soir..	Nord.	Creuse.	757,4	»
— 5 — ..	Augmente à rafales	»	756	»
— 7.30 — ..	Augmente.	Houle plus forte.	Descend rapidem ^t .	Éclairs fréquents.
— 8 — ..	Nord variable au	»	751,83	Gouverné au Sud.
— 10 — ..	N. q. N.-O.	»	746,75	»
— minuit	»	»	741,67	Ouragan violent.
31 mai, 2 h.	N.-N.-O.	»	739,13	On ne gouverne plus.
— 2.30 — ..	O.-N.-O.	Terrible.	735,35	Cap à l'E.-S.-E. sans gouverner.
— 3 — ..	Accalmie puis Ouest.	Id.	741,67	Id.
— 6 — ..	Furieux.	La mer est de l'écume	»	»
— 6 — ..	Id.	Id.	748,02	»
— 7 — ..	Entre 6 et 7 h. courte accalmie.	»	»	Gouverné du S. au S.-O. contre la mer
— 7 — ..	Moins fort, S.-O.	Très grosse.	»	Terrible tempête.
— midi	Sud.	Affreusement grosse.	»	

Au moins trois grands navires sont naufragés, sans compter les petites unités le long des côtes et dans les ports. La France perd un aviso, le *Renard*, avec ses 113 hommes d'équipage. L'Allemagne est frappée par un drame analogue : la corvette SMS *Augusta* disparaît dans l'ouragan du 3 juin, avec 230 hommes. Le cargo mixte britannique *Speke Hall* de la *Sun Shipping Co – Hall Line*, en route de Cardiff pour Bombay avec une cargaison de charbon, coule le 3 juin dans le golfe d'Aden ; les 58 personnes se trouvant à bord périssent, à l'exception d'une seule : le second capitaine Henry Keysar, recueilli par le SS *Peiho*.

Le naufrage du *Renard*

Il est toujours difficile d'évoquer la fin d'un navire « perdu corps et biens » car, comme le disait si bien Conrad : « *Personne ne revient jamais d'un navire disparu pour nous dire combien fut dure la mort du bâtiment, combien soudaine et accablante fut l'ultime angoisse de ces hommes. Personne ne peut dire avec quelles pensées, quels regrets, avec quels mots sur les lèvres ils sont morts.* »

Le récit ci-après est extrait du livre de Constant AMERO : *Les aventuriers de la mer – Tempêtes, naufrages, révoltes, hivernages*. Paris, 1899 [Site BnF Gallica] :

¹ Cette valeur extrême est l'équivalent de 943 hPa ; elle correspond à un ouragan (la valeur normale est de 1 013 hPa).

² Tableau extrait de la *Revue Maritime et coloniale*, N°93, avril 1887.

La fin du *Renard*

Après plus de cent ans qu'aucun cyclone n'avait fait son apparition dans le golfe d'Aden, un ouragan de cette nature vint causer la perte de l'avisos le *Renard*, le 3 juin 1885. C'était un navire à hélice et en bois construit en 1866, sur un plan quelque peu bizarre, et plusieurs marins expérimentés refusaient au *Renard* les qualités nautiques nécessaires pour affronter une navigation difficile.

Le Renard était parti d'Obock à destination d'Aden, avec des vents variables du sud-ouest à l'ouest, permettant d'établir toute la voilure ; à environ cinquante milles (le mille est de 1,852 mètres) de son point de départ, il aura eu une renverse de vent de l'est-nord-est probablement après un intervalle de calme. La brise était modérée à Obock, au moment de l'appareillage du *Renard*. Le centre du météore devait en être bien rapproché (quelque rapide que fût son mouvement de translation), puisque l'infortuné navire l'aurait rencontré après avoir parcouru seulement une distance de moins de vingt lieues marines.

Les cyclones montent bien rarement dans ces parages. *Le Renard* eut cette mauvaise fortune d'en rencontrer un. Il a dû se trouver dans une de ces situations qui dominent les forces humaines et mettent à une suprême épreuve ces vertus essentielles de la noble profession maritime : « Abnégation, dévouement, sacrifice de la vie, Honneur et Patrie ». Telle est, en effet, la devise que le marin a constamment sous les yeux, depuis le jour où il quitte le port jusqu'à celui où le vaisseau désarme. Elle est gravée en lettres d'or sur le fronton des dunettes, et mieux encore, au fond du cœur de chaque homme de l'équipage.

L'idée de la proximité d'une tempête tournante n'a dû entrer qu'en dernier lieu dans l'esprit du capitaine du *Renard*, pour deux raisons : d'abord l'absence de tout indice de perturbation avant son départ d'Obock, ensuite l'excessive rareté des cyclones dans la mer Rouge.

Le Renard appartenait au port de Toulon ; mais la plus grande partie de l'équipage était composée de marins bretons ; le commandant, M. le capitaine de frégate Peyrouton Laffon de Ladebat, et le second, M. le lieutenant de vaisseau de Rotrou, étaient nés à Paris. L'enseigne de vaisseau Marcadé était du Havre, l'enseigne de vaisseau Lambinet et l'aspirant de première classe Iléliès, étaient bretons. L'aide-commissaire, M. Baratte, était né en Belgique, à Bruges, et le médecin M. Saint-Pierre, à Lanches (Cantal). D'après le rôle d'équipage, le personnel se décomposait ainsi qu'il suit : commandant et état-major 7 personnes ; personnel de la machine, 9 ; officiers marins, 10 ; matelots, 58 ; agents civils, 3 ; chauffeurs arabes, 21 ; total, 117 hommes.



Le Renard

Le naufrage du SMS *Augusta*

L'Allemagne est frappée par un drame analogue. La corvette SMS *Augusta*, achetée par la Marine prussienne en 1864 et intégrée depuis dans la Marine impériale allemande, fait route début juin vers l'Australie, sous les ordres du capitaine de corvette Glöden. Elle disparaît elle aussi dans l'ouragan du 3 juin, avec 230 hommes.

Le naufrage du SS *Speke Hall*

Autre drame, celui du cargo mixte britannique *Speke Hall* de la *Sun Shipping Co – Hall Line*, en route de Cardiff pour Bombay avec une cargaison de charbon. Il coule le 3 juin dans le golfe d'Aden. Les 58 personnes se trouvant à bord périssent, à l'exception d'une seule : le second capitaine Henry Keysar, recueilli par le SS *Peiho*. Son témoignage est reproduit sur les pages qui suivent.

Déclaration de Henry Keysar, second capitaine du *Speke Hall*, unique rescapé du naufrage

« Quand j'ai senti le navire s'enfoncer, j'ai saisi une bouée de sauvetage, et l'un des quartiers-mâîtres, un nommé Thomas Usher, l'a saisie en même temps. Nous avons été balayés ensemble hors de la passerelle, tenant tous deux la bouée. Quand nous sommes revenus à la surface, Usher et moi la tenions toujours. C'est alors que j'ai vu la cheminée du Speke Hall disparaître dans les flots. J'ai pu attraper un espar, et j'ai laissé la bouée de sauvetage à Usher. Peu après, je l'ai entendu qui disait : J'ai réussi à attraper une barrique. Il faisait nuit alors, et je ne le voyais pas. Je n'ai rien entendu d'autre, ni de lui, ni de personne. L'espar que j'avais saisi était une pièce de bois utilisée pour la fixation des embarcations sur leurs bossoirs. Au lever du jour, j'ai réussi à trouver un second morceau de bois identique au premier ; je les ai attachés en croix l'un à l'autre avec ma ceinture, de manière à pouvoir m'asseoir au centre. Quand le jour fut complètement levé et le vent tombé, il se mit à pleuvoir. C'était une très forte averse mais, heureusement, je portais un suroit ; j'ai pu ainsi boire un peu d'eau douce, et je crois que ça m'a sauvé la vie, car j'avais avalé beaucoup d'eau salée, et ma bouche était desséchée. Le matin du deuxième jour, j'ai vu la fumée d'un vapeur au loin. Je pouvais juste apercevoir ses mâts et la fumée de sa cheminée mais, bien sûr, j'étais invisible pour lui. Il est passé sans me voir, évidemment, et j'en ai aperçu un ou deux autres le même jour, eux aussi trop loin.

Au milieu du deuxième jour – tout au moins à ce que je pense, car il m'était impossible de savoir l'heure – un requin est passé près de moi à grande vitesse. Il a frôlé une des pièces de bois, et j'ai eu peur qu'il prenne l'autre entre ses dents, car il s'est arrêté subitement. Je possédais un bâton d'environ un mètre que j'avais récupéré dans le but d'élever ma casquette en l'air pour en faire un signal. Je l'ai poussé avec le bâton, et il est parti aussitôt ; je ne l'ai jamais revu. Je n'avais aucune sorte d'arme sur moi. J'étais parti précipitamment et j'avais enfilé de vieux vêtements qui n'avaient rien dans les poches. Cette nuit-là, j'ai vu un vapeur passer assez près de moi. Je voyais toutes ses lumières mais, bien sûr, comme il faisait noir, il ne m'a pas vu. J'ai crié, mais il était trop loin pour m'entendre. C'était le deuxième jour, et je ne vis rien d'autre jusqu'au matin du troisième jour. Je m'étais assoupi une fois ou deux, mais à chaque fois que je m'endormais, je tombais à l'eau. Je n'ai pas trop souffert du soleil, car mon chapeau m'a sauvé. Quand ma tête commençait à chauffer, je trempais mon chapeau dans l'eau et je le remettais, et cela gardait ma tête agréablement fraîche. Le matin du troisième jour, j'ai aperçu un vapeur. Je l'ai pris pour un navire de guerre ou un bateau de surveillance, car il n'avancait pas en ligne droite. Je retirais ma veste et la plaçais au bout du bâton en essayant d'attirer l'attention. Il modifia sa route et vint dans ma direction, trop lentement à mon goût. Puis il changea à nouveau de route et s'éloigna. Je perdis alors tout espoir.

Plus tard, le même jour, un autre requin, plus gros que le premier, vint me rendre visite, mais il resta à l'écart du radeau. Il nagea autour de moi une dizaine de minutes et finit par s'en aller sans m'avoir attaqué. C'était un terrible voisin de plus de six mètres de long, et je me considérais comme perdu en le voyant. La seule chose que je pouvais faire était de me mettre debout, afin de garder mes jambes hors de l'eau ; c'est ce que je fis tout le temps qu'il resta dans les parages. Mais je n'aurais pas pu rester longtemps dans cette position. Rien d'autre n'arriva jusqu'au soir.

Le soleil commençait à descendre et je ne voyais rien à l'horizon, tout autour de moi. Je me résignais à passer une nouvelle nuit. J'ai dû m'endormir un peu plus longtemps que d'habitude car, en m'éveillant, j'ai vu le vapeur français Peiho tout près de moi, comme s'il avait surgi des eaux. J'avais perdu mon bâton durant la journée, et je n'avais plus rien pour me signaler, à part mon chapeau. Je l'élevais autant que je pus, et l'un des soldats que le navire transportait m'aperçut, avant l'officier de quart sur la passerelle. Quand ils m'ont vu, ils ont stoppé la machine et ils l'ont mise en arrière, puis ils ont descendu un canot à la mer. Un officier et cinq hommes sont venus vers moi. Ils m'ont emmené à bord du vapeur français et m'ont traité avec beaucoup de gentillesse. Ils m'ont fait boire du bouillon de bœuf glacé, mais le médecin n'a d'abord pas voulu que j'en prenne plus de deux cuillerées à la fois. Puis finalement, il m'a autorisé à boire autant que je le voulais. Je n'avais jamais perdu espoir et je n'avais pas souffert de la soif. Je pense que c'est parce que j'étais trempé en permanence. J'étais si bas sur l'eau que la moindre vague me lavait jusqu'aux épaules, si bien que j'étais constamment mouillé. Je n'ai pas non plus éprouvé de faim, jusqu'au deuxième jour à bord du Peiho. Tant que je suis resté dans l'eau, je me suis senti assez fort ; c'est à bord du navire que j'ai éprouvé une grande faiblesse. »

Témoignage recueilli par le journal *Colonist*
Volume 28, Numéro 4206, du 31 juillet 1885
Traduit de l'anglais par Guy LE MOING



À lire

DANS LE CHASSE-MARÉE n°314 de JUILLET 2020

Une école pour la marine à voiles

Bel Espoir, la renaissance

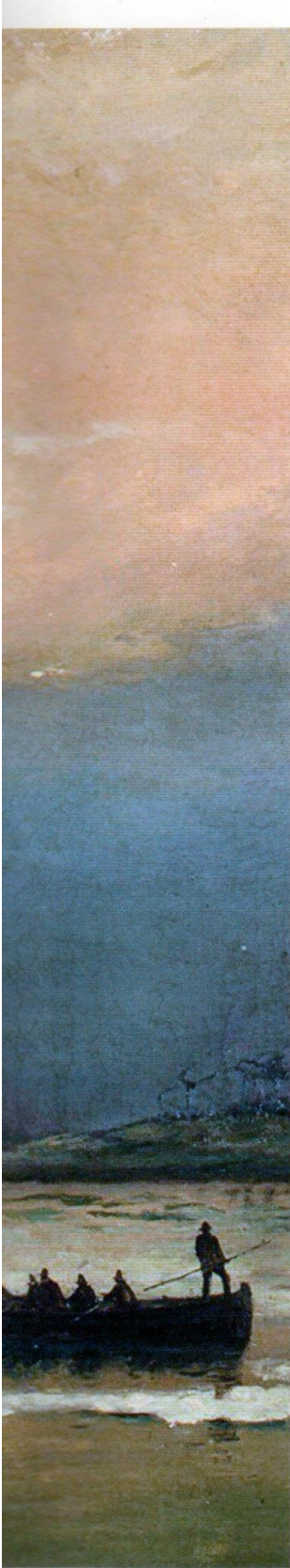
La goélette *Morwenna*, bijou de Linton Hope

Passeurs de l'île aux Moines

La famille Galup

Et

La traversée du *Mayflower*, par Guy Le Moing.....



Le 25 juillet 1620, le *Mayflower* quittait Londres, emportant une centaine de réfugiés vers l'Amérique.

Le journal de bord du navire a disparu, mais les témoignages, les lettres et les récits des émigrants permettent, quatre cents ans plus tard, de retracer jour par jour cette traversée historique.

La traversée du *Mayflower*

par Guy Le Moing

Le 12 octobre 1492, Christophe Colomb aperçoit par hasard une petite île de la mer des Caraïbes. Il pense d'abord avoir atteint l'Asie, but de son voyage, mais il vient en fait de découvrir un continent inconnu, qu'on appellera bientôt l'Amérique. Attirés par les richesses potentielles de ce « Nouveau Monde », les Européens ne vont pas tarder à

l'explorer et à s'y installer de façon durable. Trois royaumes, en particulier, vont se partager l'Amérique du Nord : l'Espagne, la France et l'Angleterre.

Christophe Colomb ouvre la voie à une ruée de *conquistadores* espagnols qui vont écraser sans scrupule les civilisations existantes, afin de mieux en piller les richesses. En 1521, c'est-à-dire moins de trente ans après la découverte initiale, ils sont maîtres du Mexique, où ils ont renversé l'Empire aztèque. La Nouvelle-Espagne naissante est prête à s'étendre sur tout le continent.

C'est en 1534 que le Français Jacques Cartier découvre Terre-Neuve et l'embouchure du Saint-Laurent. Il y retournera deux fois, mais aucune colonisation durable n'aura lieu de son vivant, ni durant le reste du siècle. Il faut attendre les années 1600 pour que des Français songent à s'établir à l'endroit de l'actuel Canada. Samuel de Champlain s'y rend pour la première fois en 1604, ce qui entraîne bientôt la

Les passagers du *Mayflower* débarquent à l'Ouest du cap Cod, au terme de leur traversée commencée à l'été 1620. Huile du peintre de marine américain William Formby Halsall (1841-1919).



RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !

Il y a 80 ans

Le *Jean Bart* s'évade de Saint-Nazaire

Mis en chantier à Saint-Nazaire en 1936, le bâtiment de ligne *Jean Bart* n'était pas terminé en 1940, lors de l'invasion allemande. Il était essentiel, pourtant, qu'il ne tombe pas entre les mains de l'occupant. Il parvint de justesse à s'échapper et à atteindre Dakar en juin 1940, alors que l'ennemi entraînait dans la ville. Ce fut certainement le principal exploit de sa carrière.

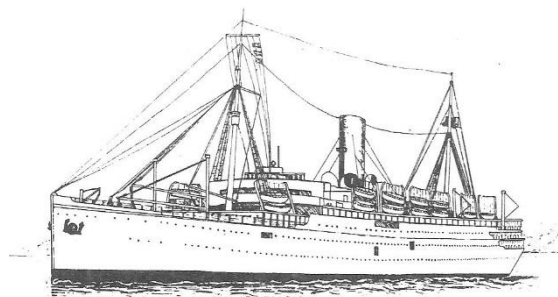
Dès la mi-mai 1940, le capitaine de vaisseau Ronarc'h, qui avait pris le commandement du cuirassé, fit accélérer les travaux. En moins d'un mois, trois chaudières, l'appareil moteur et deux hélices furent installés, ainsi que quelques équipements auxiliaires et un minimum d'artillerie. Pendant ce temps, le canal de sortie du bassin était dragué et élargi. Ronarc'h comptait sur les grandes marées du 18 au 22 juin pour prendre le large.

Le 18 juin, les Allemands entraient à Rennes ; tout laissait prévoir qu'ils seraient à Nantes le lendemain, peut-être même à Saint-Nazaire. Ronarc'h décida donc d'appareiller durant la nuit du 18 au 19, avec l'aide de cinq remorqueurs, et de faire route vers Casablanca. La manœuvre commença vers 3 h 30 du matin. Le *Jean Bart* s'échoua dans le canal mal balisé du bassin ; il fallut trois quarts d'heure pour le dégager. Aux premières heures de l'aube, enfin, il était dans le chenal de la Loire et se dirigeait vers la haute mer. Rien n'était gagné, cependant : à 4 h 40, trois bombardiers allemands l'attaquèrent et lui infligèrent quelques dégâts avant d'être dispersés par des chasseurs français. Le *Jean Bart* fut rejoint dans la matinée par deux torpilleurs d'escorte ; il put alors faire route vers Casablanca, qu'il atteignit le 22 juin à 19 h 30.

Il y a 80 ans

Bombardement du *Lancastria* dans l'estuaire de la Loire

Le naufrage du *Lancastria* est peu connu du grand public ; il fait pourtant partie des plus meurtriers de l'Histoire. Personne ne connaît le nombre exact des victimes ; trois mille, disent les autorités britanniques ; sept mille, affirment certains chroniqueurs ; la vérité se trouve sans doute entre ces deux chiffres, sans qu'il soit possible d'être plus précis. Le navire est bombardé au large de Saint-Nazaire, le 17 juin 1940, alors qu'il procède à l'évacuation de ressortissants britanniques menacés par l'avance allemande.



Le *Lancastria*

Le *Lancastria* est un paquebot de la Cunard. Réquisitionné en 1939, il est doté d'un armement léger et utilisé comme transport de troupes. Il est désigné pour faire partie de l'opération « Aerial » (évacuation de troupes britanniques repliées dans l'ouest de la France et de réfugiés). C'est ainsi qu'il vient mouiller dans l'estuaire de la Loire, le 17 juin 1940 au petit matin.

L'embarquement des passagers commence aussitôt et se poursuit durant toute la matinée. Des centaines d'hommes et de femmes arrivent par bateaux et s'entassent sur le paquebot. Combien sont-ils ? Au début, l'équipage comptait ceux qui montent à bord, afin de mettre en place un semblant d'organisation. Lorsque le chiffre de 6 000 est

atteint, vers 13 h, le comptage est abandonné et l'embarquement se poursuit de manière totalement anarchique. Tous les survivants sont unanimes pour dire qu'en début d'après-midi, le *Lancastria* est bourré de monde (« overcrowded »). Sans doute sont-ils environ 9 000 à bord lors de l'attaque aérienne.

Celle-ci se déclenche à 15 h 45. Une formation de Stukas pique sur le navire et largue ses bombes. Quatre d'entre elles atteignent leur cible.

Le commandant Sharp fait mettre à la mer les embarcations non détruites par le bombardement. L'équipage y parvient à grand peine. Certaines basculent avant d'atteindre l'eau ; d'autres chavirent ; rares sont celles qui parviennent à s'écarter du bord. Pour augmenter l'horreur de la situation, les avions allemands reviennent et mitraillent l'épave, tuant de nombreux survivants de la première attaque. Beaucoup plongent dans l'eau recouverte de mazout, s'y engluent, s'y aveuglent, s'y asphyxient. Bien entendu, tous les nageurs n'ont pas de gilet de sauvetage, et beaucoup meurent noyés avant d'avoir pu s'écarter du navire qui s'enfonce. A 16 h 02, la cheminée du paquebot disparaît dans les flots. A 16 h 12, soit exactement vingt-quatre minutes après le bombardement, le *Lancastria* coule.

Les navires français et anglais qui se trouvent dans l'estuaire se précipitent sur les lieux du drame pour repêcher les survivants. Au total, 2 447 personnes sont sauvées. Pendant plus d'un mois, des cadavres viennent s'échouer sur les côtes de la région, où l'on doit aménager à la hâte des cimetières nouveaux.

L'épave du *Lancastria* repose dans les profondeurs de l'océan, au large de la pointe Saint-Gildas. Les Anglais l'ont classée tombe de guerre (« war grave »).

Il y a 80 ans Naufrage du paquebot *Champlain* à La Pallice

Construit en 1931 pour la Compagnie Générale Transatlantique, le paquebot *Champlain* était affecté à la ligne de l'Atlantique Nord. Il quitte New York pour son dernier voyage le 4 juin 1940 et débarque ses passagers à Saint-Nazaire. Après quoi, il part se

réfugier dans la rade de La Pallice. Arrivé là, il heurte une mine et se couche. Quelques jours plus tard, il est torpillé par un sous-marin allemand et coule. On déplore douze morts et de nombreux blessés. Son épave est restée visible pendant plus de 20 ans.



**L'épave du *Champlain*
longtemps visible à La Pallice**

PHILATÉLIE MARINE

Des timbres-poste consacrés à la mer, aux marins et aux bateaux...

Les 100 ans du câble transatlantique

Deux articles de ce numéro sont consacrés à la pose du câble sous-marin transatlantique de 1858. Ce sera également le sujet de la rubrique philatélique. En 1958, en effet, les États-Unis ont émis un timbre pour commémorer le centenaire de cet événement.



FICHE TECHNIQUE

Pays ém. : USA	Valeur fac. : 4 c
Date d'émission : 15/08/1958	Perfo : 11 x 10 ½
Impr. : Rotary Press	Conception : George Giusti
Couleur : violacée	

Conçu par George Giusti, il représente un globe terrestre avec une épaisse ligne équatoriale qui symbolise les liaisons entre les deux « hémisphères » (au sens où les Américains entendent ce mot, c'est-à-dire l'Est et l'Ouest). À gauche du globe, figure une tête de Neptune avec son trident ; à droite, une tête de sirène. En haut du timbre est placée l'inscription : « Centenaire du câble atlantique – 1858-1958 ». Il a été tiré en 120 millions d'exemplaires.

SIGILLOGRAPHIE MARINE

Petite histoire des navires du Moyen Age, à travers les sceaux des villes portuaires...

Sceau des « marchands de l'eau » de Paris

La hanse des marchands de l'eau – La hanse des marchands de l'eau de Paris était une communauté de marchands qui détenait le privilège du droit de navigation sur la Seine, du pont de Mantes aux ponts de Paris. Elle percevait des droits élevés sur les bateaux transportant des marchandises dans la zone géographique de son privilège (7 ou 8 lieues en aval et en amont de la capitale). Les marchands de l'eau prirent, au XII^e et au XIII^e siècles, une influence et un pouvoir majeur, au point de dominer bientôt la vie économique puis politique de la cité.



Sceau des marchands de l'eau de Paris

Le sceau – Le sceau des marchands de l'eau de Paris date du XIII^e siècle. Il représente un bateau simplifié, sans voile, les mâts soutenus par six haubans, sans personnages visibles. Le gouvernail latéral n'est pas apparent. La légende est :

+SIGIL[LVM ME] RCATORV. AQVE PARISVS (Sceau des marchands de l'eau de Paris)

LIVRES LUS

Les livres (récents ou anciens) que j'ai lus ce mois-ci concernant l'histoire maritime... et que j'ai aimés... ou pas.

« Les chantiers navals de Saint-Nazaire, Le goût des défis »

Par **Éric Escaudron et Florence Le Roux**
Éditions La Geste, 2019

« Depuis plus de 150 ans, les Chantiers ont acquis une position de sur le marché international de la construction navale, mais leur histoire est émaillée de nombreuses difficultés que les directions successives ont eu à cœur de résoudre. »



C'est cette histoire qu'Éric Lescaudron et Florence Le Roux ont entrepris de raconter dans un petit livre que j'ai lu avec plaisir.

Une première partie de l'ouvrage est consacrée aux « Chantiers d'hier ». Les auteurs y racontent les origines de l'entreprise, alors rattachée à la Compagnie Générale Transatlantique, puis son indépendance et son développement : le temps des grands paquebots de l'entre-deux-guerres (dont le *Normandie*), la période trouble de la seconde guerre mondiale avec, entre autres, l'évasion du *Jean Bart* et la destruction volontaire de la forme Joubert par un destroyer allié. Puis le retour de la prospérité avec la construction du *France* et l'évolution des méthodes de fabrication et des outillages. Les aspects humains et sociaux de cette histoire ne sont pas oubliés : l'école d'apprentis intégrée aux Chantiers, les grèves de 1955 et de 1967, etc. Après cette époque, la demande évolue : construction des grands pétroliers et de méthaniers.

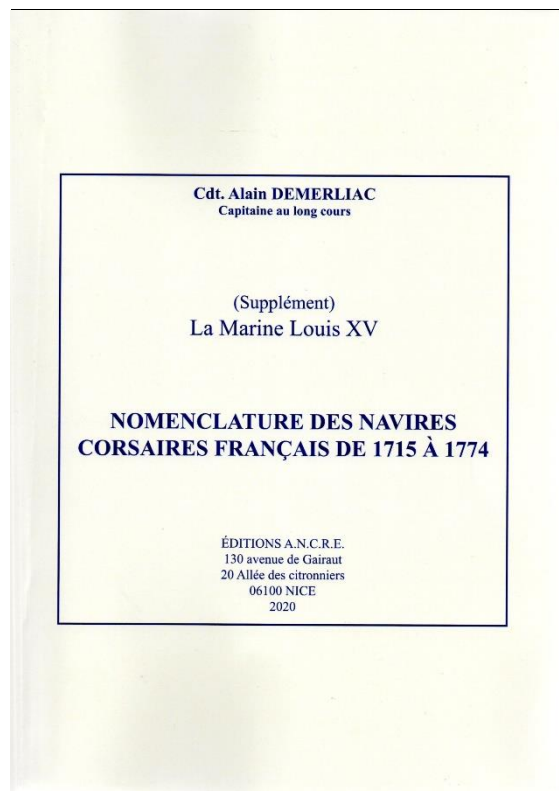
La seconde partie du livre s'intitule « Les Chantiers d'aujourd'hui ». À partir de 1985, avec la construction du *Sovereign of the Seas*, les Chantiers de l'Atlantique vont prendre le leadership dans la construction des grands paquebots de croisière. Les commandes s'enchaînent en effet, dont certains navires prestigieux comme le *Queen Mary 2* (livré en décembre 2003). Pour faire face aux incertitudes du marché, les Chantiers se diversifient et se tournent vers les énergies renouvelables, en particulier l'éolien. Autant cette seconde partie du livre est riche sur la description des méthodes de construction d'un navire moderne, autant elle reste un peu évasive sur les nombreux changements d'actionnaires qui ont fait craindre récemment de voir les Chantiers passer sous le contrôle de groupes étrangers.

Ce petit livre (150 p), agréablement illustré, est une excellente approche pour découvrir l'histoire des chantiers de Saint-Nazaire.

**« Nomenclature des navires corsaires
français de 1715 à 1774 »
Par Alain Demerliac
Éditions A.N.C.R.E., 2020**

Nous avons déjà eu l'occasion de présenter dans SILLAGES les « Nomenclatures » de navires patiemment établies par le commandant

Demerliac. Il vient d'ajouter une pierre à cet édifice déjà colossal : la liste des navires corsaires du règne de Louis XV. Je le remercie chaleureusement de m'en avoir adressé un exemplaire. Ce livre identifie, port par port, les bâtiments corsaires de l'époque. C'est un outil précieux pour l'historien. Bravo, Commandant ! Et merci !



ASSOCIATIONS

**Présentation et activités des associations
consacrées à la mer**

Amis lecteurs,

Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

DANS L'ACTUALITÉ

**Les événements survenant aujourd'hui sur les
mers seront l'histoire maritime de demain**

***Belem* :**
Un été 2020 à quai

« Immobilisé en raison de la crise sanitaire à Saint-Nazaire, le trois-mâts *Belem* ne naviguera pas cette année. La configuration du navire rend impossible le respect des mesures sanitaires. Les responsables expliquent : *L'organisation des séjours et la configuration du Belem, à savoir des bannettes très rapprochées, des sanitaires exigus, le partage d'une vie communautaire sur plusieurs jours, une salla à manger commune organisée autour d'une grande table unique et centrale, ne permettent pas de respecter les mesures de distanciation sociale imposées par le gouvernement...* » (*Presse-Océan*, 12 juin 2020).

Incendie à bord du SNA *Perle*

« Quels dégâts à bord de la *Perle* ? Ce bâtiment, l'un des six sous-marins nucléaires d'attaque français, a été ravagé vendredi [12 juin] par un incendie alors qu'il était en rénovation à Toulon (Var). Le feu a mis plus de 14 heures avant d'être éteint alors que le navire se trouvait en cale sèche pour rénovation. Selon la marine nationale, aucun combustible nucléaire, arme, missile ou torpille, ne se trouvait à bord quand le sinistre (toujours d'origine inconnue) s'est déclaré. » (*Aujourd'hui en France*, 14 juin 2020).

ENVIRONNEMENT

Protection des océans, des zones côtières, de la faune et de la flore marines

Les bienfaits inattendus du confinement

Au large des côtes de Loire-Atlantique, quelque-part entre l'estuaire de la Vilaine et celui de la Loire, il existe une île inhabitée où se rassemblent les oiseaux sauvages, l'île Dumet. Sur son sol ne subsistent que de rares vestiges de présence humaine, en particulier deux fortins des siècles passés. Cet îlot, revenu à la vie naturelle, est protégé par le Conservatoire du Littoral, par la mairie de Piriac dont il dépend et par une association à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir : *Dumet Environnement et Patrimoine*.

Au mois de mai dernier, Monsieur le Maire de Piriac a pris un arrêté interdisant l'accès à l'île

Dumet. Cette interdiction provisoire est une conséquence indirecte du confinement. Jean-Pierre BARBIER, président de *Dumet Environnement et Patrimoine* nous explique pourquoi :

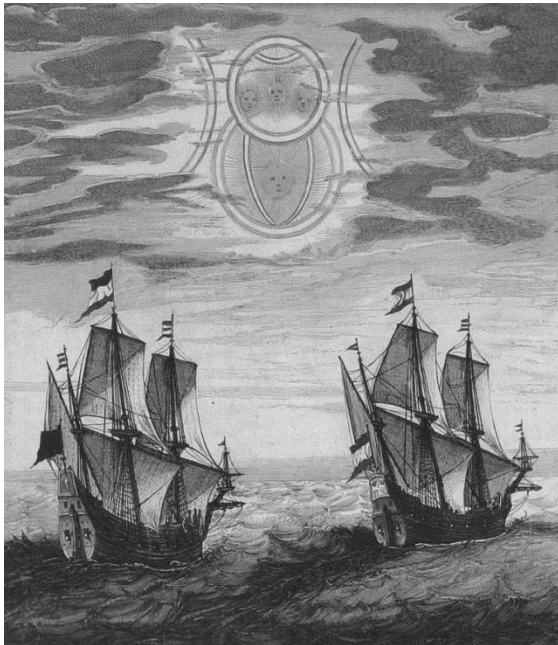
« *D'une manière exceptionnelle, le confinement et l'interdiction de la navigation ont offert aux oiseaux nicheurs sur l'île une quiétude qu'ils n'avaient pas connue depuis des décennies. Les goélands, les huîtriers-pies, les tadornes de Belon et les eiders à duvet, pour ne citer que les plus importants, ont pu nicher où bon leur semblait (même sur un sentier !) sans crainte d'être dérangés par les visiteurs. On rappelle que Dumet est l'un des rares sites où l'eider à duvet se reproduit sur la façade atlantique avec moins de six couples nicheurs pour l'ensemble de l'Hexagone et qu'elle est l'une des deux seules îles de Loire-Atlantique où niche l'huîtrier-pie et le goéland marin. La réouverture des plages de la commune de Piriac et la navigation à nouveau autorisée risquaient d'entraîner une perturbation regrettable d'une situation, expérience grandeur nature inopinée, dont il est d'un grand intérêt de profiter jusqu'à son terme, de façon à en tirer tous les enseignements utiles pour la gestion future du site.* »

INSOLITE !

L'histoire maritime – comme la mer – ne manque parfois pas de sel !

Soleil double et rayon vert : de curieux phénomènes célestes

Si un marin vous dit qu'il a vu le soleil en double, quelque part dans l'océan arctique, ne mettez en doute ni sa sobriété, ni sa sincérité : le phénomène est réel ; il porte même un nom savant, le *parhélie*. Les scientifiques l'expliquent par la réflexion de la lumière solaire sur des aiguilles de glace prismatiques en suspension dans l'air froid de la région polaire. Ce curieux phénomène optique donne parfois l'impression qu'un deuxième soleil se trouve à côté du premier.



« Parhelion », par Joan Blaeu (1665)
(Bibliothèque nationale de Finlande)

Si un autre marin vous affirme qu'il a vu le « rayon vert », soyez plus méfiant : le phénomène existe, bien sûr, mais il est extrêmement rare ! Il s'agit d'une sorte d'éclair vert qui, dans des conditions exceptionnelles, s'élève dans le ciel quelques instants après le coucher du soleil. GL

COURRIER DES LECTEURS

La parole est aux lecteurs de *Sillages* : soyez nombreux à nous écrire !

À propos du n°22

Plusieurs lecteurs m'ont adressé des appréciations encourageantes :

- « Bravo pour ce numéro anniversaire ; l'enquête sur la mutinerie du Foederis Arca est fabuleuse, y compris la documentation image. » Franck B. (94).
- « Superbe dossier sur l'histoire du Foederis Arca. Les infos sur Marziou sont intéressantes. Nous avons retrouvé le chantier du Saint-Paul (690 t de Narcisse Pelletier) dans le Maine pour le compte de Marziou. Je pensais qu'il s'était allié à Rotschild et non aux frères Péreire. » Serge A. (85).

- « Merci pour ce nouvel opus que j'ai, comme à chaque fois, dévoré dès réception. J'ai tout particulièrement apprécié (entre autres ... et pas uniquement) l'article sur les vagues scélérates : un sujet sur lequel on trouve dans la littérature beaucoup de bêtises et peu de synthèses claires ! » Nicolas L.

- « Bravo pour le n° 22 de *Sillages*. Je me régale à chaque numéro car il est source de savoir. Merci de mettre tes recherches, tes connaissances et ta plume à notre portée. » Robert B. (29).

- « Merci Guy pour cette nouvelle lecture » Daniel M. (LU).

- « C'est un plaisir, encore plus en ce moment de Covid, d'avoir des informations intéressantes. » Cécilia H. (44).

- « Bonjour et merci de ce nouveau numéro. J'ai été particulièrement intéressé par l'article sur les vagues scélérates. » Jean-Claude L. (92).

- « J'ai bien reçu le *Sillages* n° 22. Les articles m'ont tous intéressé. Merci beaucoup. Amicalement. » Alain D. (76).

- « Bien reçu – Merci » Dimitri M. (GR).

- « Encore merci pour ce numéro » Jean-Louis Q. (45)

- « Je profite de ce message pour vous remercier de me transmettre régulièrement votre bulletin *Sillages* que je lis toujours avec beaucoup d'intérêt. Le travail que vous faites est remarquable et original. Vous avez l'art de dénicher de véritables pépites de l'histoire de la marine qui fait mon admiration. » Jean-Pierre B. (44)

Bâbord et tribord

Notre ami Loïc Antoine m'écrit :

« Je suis surpris de trouver dans de nombreux écrits du XIX^e siècle les expressions : Barre à tribord ! ou Bâbord toute ! car je crois que, dans la Royale comme dans la marine marchande, on dit : La barre à droite ! ou La barre à gauche toute ! pour qu'il n'y ait pas de confusion possible entre les deux mots de sonorité voisine. Je trouve également, dans le journal de mon arrière-grand-père (qui naviguait à bord de la Sibylle durant les années

1860) *l'expression* : La barre à tribord. *Ce qui voudrait dire qu'à cette époque on le disait encore. Sais-tu quand les mots tribord et bâbord ont cessé d'être employés pour donner des ordres à l'homme de barre ?* »

Cher Loïc,

Dans la Marine nationale, l'arrêté ministériel du 24 juillet 1884 est clair à ce sujet ; je le cite intégralement ci-dessous. Je ne sais pas à quelle date la marine marchande s'est alignée sur la Royale.

Commandements à employer sur les navires de guerre pour faire gouverner

(24 juillet 1884)

1 - Les mots « tribord » et « bâbord » sont rigoureusement exclus des commandements à faire, concernant le gouvernement d'un navire marchant à la vapeur, à la voile ou voile et vapeur.

2 – Pour ces commandements, les locutions à employer sont :

A droite, signifiant : « Mettez le gouvernail sut tribord »

A gauche, signifiant : « Mettez le gouvernail sut bâbord »

Zéro, signifiant : « Mettez le gouvernail au milieu »

Comme ça, signifiant : « Maintenez le cap tel qu'il est ». A ce dernier commandement, le gouvernail est manœuvré de façon à maintenir le bâtiment à son cap actuel.

3 – Lorsqu'il y a lieu de préciser, les commandements : « à droite, à gauche » sont suivis du nombre de degrés indiquant l'angle que le gouvernail doit faire avec le plan longitudinal. Exemple : « *A droite quinze degrés* » signifie : « Mettez el gouvernail sur tribord, de façon qu'il fasse un angle de 15° avec le plan longitudinal. »

4 – Pour faire manœuvrer rapidement le gouvernail, le commandement doit être répété plusieurs fois.

5 - Pour faire manœuvrer lentement le gouvernail, le commandement doit être suivi des mots « en douceur ».

6 – Les commandements « à droite » et « à gauche » suivis du mot « toute » indiquent qu'il faut mettre le gouvernail à la position extrême sur tribord ou sur bâbord.

7 – Les commandements sont répétés textuellement par la personne qui gouverne, d'abord au moment où l'ordre est donné, ensuite quand il est exécuté.

8 – Les commandements sont, autant que possible, confirmés par un geste consistant à porter le bras : sur tribord pour le commandement « à droite » ; sur bâbord pour le commandement « à gauche » et verticalement pour le commandement « zéro ».

9 – Dans la navigation à voiles, les commandements : « loffez », « arrivez », laissez porter » « la barre au vent », « la barre dessous », etc. continuent à être employés, ainsi que tous ceux qui sont basés sur la direction du vent, et dans lesquels les mots « tribord » et « bâbord » ne figurent pas.

10 – Les mots « tribord » et « bâbord » continuent à être usités dans tous les commandements qui ne concernent pas le gouvernement du bâtiment.

11 – Les règles précédentes doivent être appliquées dans les embarcations.

Paris, le 24 juillet 1884

Le Vice-amiral

Ministre de la Marine et des Colonies

Signé : A. PEYRON

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

● **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

● **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.

● **Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.** Marines Editions, Rennes, 2006.

● **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.

● **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011

● **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

● **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

● **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

● **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.

● **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

● *Les opérations navales de la guerre de Cent Ans*. Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

● *L'Histoire de la Marine pour les Nuls*. Paris, éditions First, 2016.

● *Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire*. Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime : *Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc.* Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

● Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :

www.academie-arts-sciences-mer.com

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

www.meritemaritime-fnmm.com >

ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :

www.maisonecrivainsdelamer.fr >

RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr ou guy.lemoing.91@gmail.com