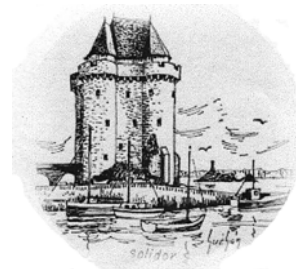


COMMUNICATION

N° 57 - Octobre 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Le virus circule. Ce n'est pas une tempête, mais une succession d'écueils qui se présentent à nous. Nous devons être vigilants !

Détail intéressant, nos amis que l'épopée des Cap-Horniers intéresse semblent mettre à profit ces temps incertains pour se pencher sur l'histoire de ces marins du courage et de la solidarité.

La croissance de www.caphorniersfrancais.fr notre site s'en trouve accélérée... mais aussi les adhésions à notre association. Nous ne nous en plaindrons pas, bien au contraire.

Et puis, avec d'innombrables précautions nous réalisons quelques rencontres : une conférence à La Rochelle le 20 novembre, notre Assemblée Générale à Saint-Malo le 5 décembre... à condition que le virus ne nous en empêche pas.

Et même si nous ne voyons pas encore bien clair pour prévoir la tenue de notre congrès à Saint-Tropez l'an prochain, congrès que nous attendons tous avec impatience, l'avenir se dessine déjà : une conférence est prévue, à Coutances le 18 mars 2021 et d'autres suivront.

Nous sommes un peu comme ce trois-mâts Vendée auquel la tempête au cap Horn impose un naufrage, mais qui ne s'avoue pas vaincu et repart pour de nombreux voyages cap-horniers après s'être refait une santé. Vous en trouverez déjà quelques éléments en allant visiter notre site.

Yvonnick LE COAT

Témoignage : Naufrage... et sauvetage du trois-mâts Vendée au cap Horn.

Rentrant en France en passant par le cap Horn, comme le font presque tous les voiliers de charge français, le trois-mâts Vendée arrive au cap Horn par temps bouché. Guy Amalric, pilotin à bord, le raconte ainsi⁽¹⁾ : « ...Perdus dans une tempête de neige qui persistait depuis plus d'une semaine, naviguant à l'estime, c'est de nuit que nous nous engageâmes dans le sud de l'archipel Horn ». C'est la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1908.

« Une éclaircie providentielle de lune nous fit apercevoir sur tribord les cimes des hauteurs d'une terre dont nous ne vîmes jamais la côte. Pendant près de vingt minutes, grâce encore à l'éclaircie de la lune, nous pûmes éviter de justesse des écueils, tantôt à tribord, tantôt à bâbord. Ce fut le moment le plus dramatique de notre aventure, car "en fuite sous les huniers" par très gros temps nous filions avec ce vent d'Ouest dans les dix nœuds.

« Pendant encore cinq heures, toujours grâce aux éclaircies de la lune (pleine lune), nous naviguâmes, à tâtons si je puis m'exprimer ainsi, au milieu d'îles dont nous ne vîmes jamais les côtes mais seulement les hauteurs enneigées, tantôt à tribord, tantôt à bâbord. Notre seul espoir était de tenir jusqu'au jour pour trouver une sortie vers le NE, vers l'Atlantique.

« À quatre heures du matin, comme nous pûmes le constater par la suite, la Vendée s'engagea dans une baie profonde sans issue. Elle talonnait à deux reprises sur des roches mais continuait sur son erre, sombrant lentement, nous permettant ainsi de mettre les deux baleinières à la mer et d'atteindre la côte que nous devinions proche. Tous sauvés, nous étions vingt-cinq état-major compris, nous allions vivre pendant vingt jours sur ces terres désertes et glacées. »

De nombreuses années plus tard, le neveu du pilotin, Gaston Jacquin, a repris les notes de son oncle et en a fait un livre⁽²⁾. On peut plus précisément suivre l'équipage cherchant du secours, naviguant par un temps glacial parmi les nombreuses îles qui émergent de l'océan souvent en tempête au cap Horn.

Croyant avoir passé le cap, le capitaine Alphonse Rigot fait route au NE, en direction des Falkland pensant-il. Sa route le conduit en fait dans une baie où le voilier s'enferme et s'échoue ... sans trop de dommages, même

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

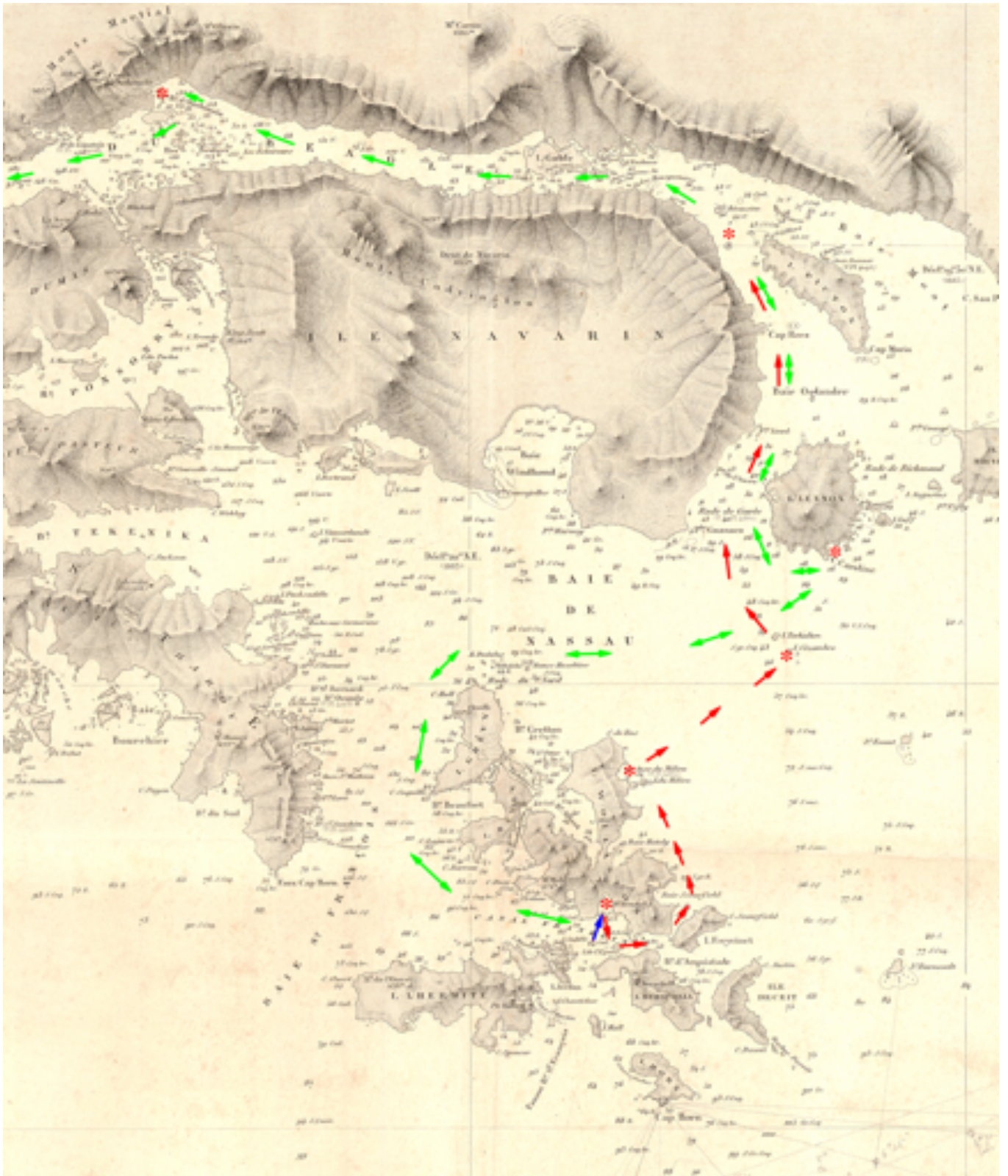
CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette

tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>



Dessins sur la **carte 4115 : Archipel du cap Horn et canal Beagle** (coll. Bordes). Le 3-mâts *Vendée* est échoué au SO de l'île Wollaston dans le Havre Kendall (flèche bleue) le 2 septembre 1908. Les naufragés le quittent avec toutes les embarcations du bord (flèches rouges) le 10 septembre. Ils rencontrent le vapeur *Oreste* le 17 septembre. Après avoir largué les embarcations à l'île Lenox (flèches vertes) et permis au capitaine Alphonse Rigot de constater que son navire peut être renfloué, l'*Oreste* conduit les naufragés à Punta Arenas où ils débarquent le 23 septembre 1908... après vingt jours éprouvants.

si le gouvernail et la roue de barre sont démolis et si le talonnage sur des roches a ouvert une voie d'eau dans la coque. Embarquant sur les deux baleinières l'équipage évacue le navire... mais il y revient le jour même et s'y

installe provisoirement pour organiser sa survie. Il met de l'ordre dans la mâture - les voiles sont en lambeaux - et dans la cambuse où les vivres doivent rester hors d'eau. Le lendemain, le second, Clément Rio, parti avec

la chaloupe explorer l'entrée de la baie, réussit à faire le point à midi : le trois-mâts *Vendée* est échoué dans le "Havre Kendall", au Sud-Ouest de l'île Wollaston.

Le capitaine Rigot décide - avec l'approbation de tout l'équipage - de quitter le navire avec toutes les embarcations dont il est équipé. Ils se dirigeront vers l'ouverture du canal Beagle et le détroit de Lemaire, pour se rapprocher des routes fréquentées et des terres que l'on sait habitées. Les baleinières et la chaloupe sont préparées avec soin, calfatées et grées de neuf. Quant au youyou, il sera remorqué par la chaloupe, on le chargera d'une grande quantité de vivres car il va falloir tenir longtemps. Le départ s'opère le 10 septembre.

« Naviguant de jour lorsque la tempête le permettait à notre petite escadrille (les deux baleinières, la chaloupe et le youyou, réserve de vivres), campant la nuit sur les plages sous le vent des îles, c'est une véritable vie de Robinson que nous menâmes jusqu'au premier contact avec les hommes. »

La "petite escadrille" contourne l'île Wollaston par le Sud et remonte sa côte orientale en passant chaque nuit à terre. Il en va ainsi jusqu'à l'Anse du Milieu. Là, le 15 septembre, le capitaine décide de s'écarter de l'île Wollaston et de se diriger sur les îles Lenox ou Navarin. Les embarcations doivent donc traverser la baie de Nassau, ce qui n'est pas sans risques à cause des williwaws, ces rafales de vent violentes et soudaines fréquentes dans ces eaux. Le soir même la flottille atteint l'île de Cézambre où elle passe la nuit.

Bonne surprise le 16 septembre au matin, un petit navire est à l'ancre dans la baie. Deux hommes en débarquent. Ce sont des ingénieurs britanniques qui travaillent pour une entreprise chilienne qui cherche de l'or sur Lenox et Navarin. Ils ont suivi à la jumelle l'arrivée des naufragés. Ils leur expliquent « qu'un petit navire à vapeur chilien (*Oreste*) partant tous les deux mois de Punta Arenas (Chili) venait sur les canaux ravitailler les quelques rares points de la Terre de Feu habités par des civilisés, en particulier Ushuaïa (Argentine), le port qui était (et est encore) le plus sud du monde ».

Le capitaine Rigot décide d'aller à la rencontre de ce vapeur. La flottille se dirige donc cap au Nord, vers l'entrée du canal Beagle, entre les îles Picton et Navarin. Un williwaw survient en fin de journée qui empêche les embarcations de s'approcher de la côte. C'est donc en mer que les marins passent la nuit... à écoper.

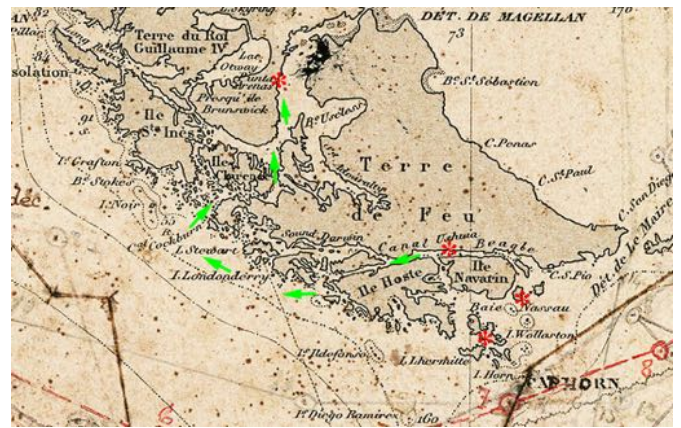
Au matin du 17 septembre, le capitaine décide de disperser sa flottille afin d'augmenter sa chance de rencontrer le vapeur. C'est la baleinière du pilotin qui, en fin de journée, aperçoit dans la pénombre le bateau. Avec la corne de brume de la *Vendée* qu'ils ont emportée, les naufragés signalent leur présence et sont repérés. La sirène de l'*Oreste* permet de récupérer la seconde baleinière le soir même. Quant à la chaloupe, elle est rapidement retrouvée le lendemain matin.

Le vapeur poursuit sa route jusqu'à Lenox où il laisse les embarcations qu'il a prises en remorque. Son capitaine propose courtoisement au capitaine Rigot

d'aller inspecter la *Vendée*. Tous vont jusqu'au voilier, contournant les îles Grévy et Bayly par le Nord. Cette visite permet au capitaine français de constater que son navire pourra être renfloué et reprendre la mer.

De retour à Lenox nos marins retrouvent les deux ingénieurs britanniques. Ceux-ci proposent au cuisinier, Jean Beaupérin, de l'embaucher pour deux ans, ce qu'il accepte aussitôt comme en atteste le rôle d'équipage de la *Vendée* sur lequel est écrit : « est resté de son plein gré à l'île Lennox le 20 septembre 1908 ».

L'*Oreste* termine sa tournée en remontant le canal Beagle. « Logés dans sa cale, naviguant aussi de jour, nous parvînmes finalement à Punta Arenas, ayant d'ailleurs pris à bord le reliquat de l'équipage d'un trois-mâts italien, naufragé à la même époque que nous sur la côte Pacifique de l'île de la Désolation dans le NO de la Terre de Feu. » Après une escale à Ushuaïa, passant par les canaux Cockburn et Magdalena l'*Oreste* arrive le 23 septembre à Punta Arenas où nos marins sont accueillis par l'agent consulaire de France.



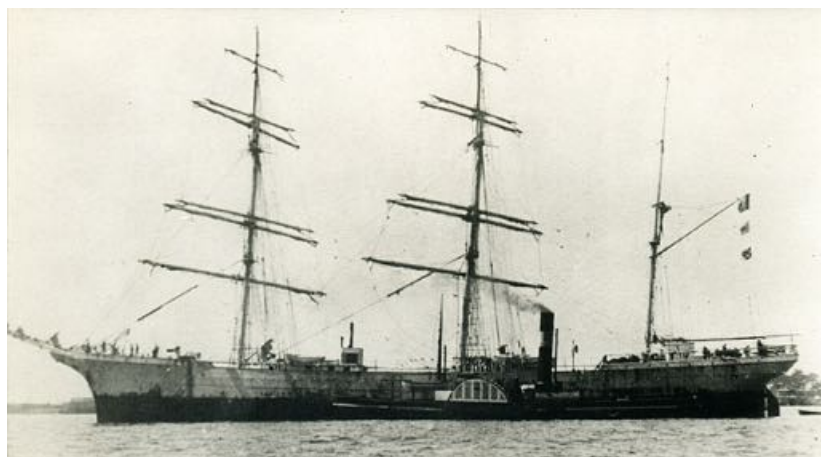
Après une escale à Ushuaïa, l'*Oreste* rentre à Punta Arenas (flèches vertes) où il dépose tous les naufragés qu'il a secourus. Dessins sur un routier d'Émile Raux.

Dès son arrivée à Punta Arenas le capitaine Rigot prend contact (par télégramme) avec son armateur, la Société Nouvelle d'Armement (SNA) à Nantes. L'équipage est rapatrié par le paquebot *Amiral Magon* de la Compagnie Maritime Chargeurs Réunis et débarque à La Pallice. Le capitaine n'est pas du voyage, il est resté sur place pour s'occuper de son navire.

Avec l'autorisation des armateurs, le capitaine fait renflouer et réparer la *Vendée* par une Compagnie de Sauvetage de Montevideo (Argentine). Le 9 novembre le voilier est à Punta Arenas. Le Capitaine d'Armement de la SNA, L. Jouteau, y vient lui aussi, accompagnant un nouvel équipage, 20 hommes. L'armement se fait en date du 6 avril 1909. Le 2 mai 1909 la *Vendée* quitte Punta Arenas commandée par le capitaine Alphonse Rigot, le 9 juillet 1909 elle rentre à Saint-Nazaire, son chargement de blé quasi-intact. Elle naviguera encore en 1920 !

(1) "Le Courrier du Cap", bulletin de l'AICH (Amicale Internationale des capitaines au long cours Cap-Horniers.)

(2) "Le Malamock", publié aux éditions du Pen Duick en 1979



Trois-mâts *Vendée* construit à Nantes en 1900 pour Raoul Guillon.
Fonds Adam. SHD Brest.



Photo d'équipage du voilier pour le voyage 1907-1908.
Guy Amalric, le pilote, est au dernier rang, le second à partir de la droite. Collection Jacquin.

Voyage 1907-1908 du trois-mâts *Vendée* :

Expédié 21 octobre 1907 allant à Newcastle (G-B)
Ayant 11 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 15 novembre 1907 allant à Cherbourg
Ayant 15 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 21 novembre 1907 allant à San Francisco (Californie)
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 4 juin 1908 allant à Portland (Oregon)
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 23 juin 1908 allant à Falmouth (G-B) à ordres
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Newcastle 30 octobre 1907 venant de Ipswich (G-B)
Ayant 11 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Cherbourg 19 novembre 1907 venant de Newcastle
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à San Francisco le 29 avril 1908 venant de Cherbourg
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Portland le 11 juin 1908 venant de San Francisco
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Naufragé le 2 septembre 1908 aux îles Wollaston (Terre de Feu). Équipage sauf.

Rôle d'équipage du voilier au moment du naufrage :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Rigot	Alphonse	702-CLC	Marseille (13)	1879-09-22	Lyon (69)	Capitaine
Rio	Clément	157-OMM	Vannes (56)	1872-10-30	Billiers (56)	Second
Boché	Marcel	3300	Saint-Nazaire (44)	1888-11-16	Saint-Nazaire (44)	Lieutenant
Puissieux	Louis	24	Belle-Île (56)	1867-03-05	Locmaria (56)	2e maître d'équipage
Pied	Joseph	791	Saint-Nazaire (44)	1872-03-11	La Chapelle-des-Marais (44)	2e maître d'équipage
Beaupérin	Jean	Non Inscrit		1874-10-03	Plessé (44)	Cuisinier
Lebigot	Eugène	5107	Saint-Malo (35)	1877-12-20	Pleurtuit (35)	Charpentier
Teuerkauff	Gratien	9467	Saint-Nazaire (44)	1862-08-25	Bordeaux (33)	Mécanicien
Lassourd	Jean	219	Noirmoutier (85)	1873-05-10	Barbâtre (85)	Matelot
Jeannu	Louis	13669	Paimpol (22)	1879-08-11	Paimpol (22)	Matelot
James	Émile	27	Vannes (56)	1881-06-10	Billiers (56)	Matelot
Thomas	Théophile	3601	Le Croisic (44)	1882-02-16	Néant-sur-Yvel (56)	Matelot
Baron	Hippolyte	555	Rouen (76)	1860-08-08	Saint-Saëns (76)	Matelot
Le Meur	René	4096	Concarneau (29)	1884-09-22	Concarneau (29)	Matelot
Le Chapelain	François	14366	Paimpol (22)	1883-06-30	Plourivo (22)	Matelot
Flaud	Julien	1017-IP	Dinan (22)	1889-09-11	Pleudihen (22)	Matelot
Lissillour	Jean	6122	Lannion (22)	1884-05-27	Trégastel (22)	Matelot léger
Privat	Francisque	8025	Lannion (22)	1886-04-12	Trégastel (22)	Matelot léger
Toublanc	Jules	384-IP	Nantes (44)	1890-08-25	Vertou (44)	Matelot léger
Toulouse	François	1369	Gravelines (59)	1891-09-10	Gravelines (59)	Novice
Poumet	Alexandre	1128-IP	Belle-Île (56)	1890-09-22	Locmaria (56)	Novice
Launai	Gabriel	1426	Nantes (44)	1893-08-08	Nantes (44)	Mousse
Gaunez	Marcel	1384	Nantes (44)	1891-12-24	Nantes (44)	Mousse
Puissieux	Henri	1107-IP	Belle-Île (56)	1892-08-10	Locmaria (56)	Mousse
Amalric	Guy	? -IP	Lorient (56)	1890-08-19	Blois (41)	Pilote