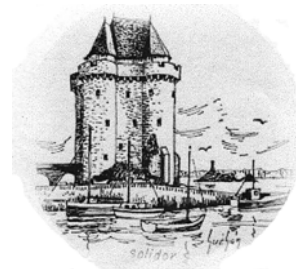


COMMUNICATION

N° 58 - Décembre 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Ce virus qui circule encore nous complique la vie ! Au moins nous a-t-il permis de consacrer un peu plus de temps à l'histoire de ces marins qui n'a pas fini de nous intéresser. Au fil de nos recherches nous avons découvert un conte de Noël, les lettres océanes que Pierre Le Chevanton a écrites en 1917 à son épouse depuis l'*Antoinette* qu'il commande. Merci à Georges, fils de Pierre, et à Thérèse son épouse d'avoir partagé ces lettres avec nous tous.

La guerre à outrance décrétée par l'Allemagne au début de cette année 17 s'est traduite en mer par une vaste offensive de sous-marins. Ils sont partout, jusque dans l'Atlantique. Des mesures sont prises par le Gouvernement français pour la protection des navires marchands. On place deux canons à bord et on embarque des militaires, aux ordres du capitaine, pour les servir. On équipe aussi les voiliers de la radiotélégraphie pour communiquer en Morse, car la phonie n'existe pas encore. Enfin on organise les départs des navires en convois qui seront protégés - jusqu'à une certaine distance de la côte - par des bâtiments de la Marine Nationale.

Pierre le Chevanton a compris qu'après la rupture du convoi chaque navire devient une proie facile pour les sous-marins. Il décide de poursuivre sa route de conserve avec un autre voilier qui va comme lui au Chili. Charles Fourchon, qui commande le 4-mâts *Nord*, accepte sa proposition...

Yvonnick LE COAT

Témoignage : Noël de guerre pour des Cap-Horniers en 1917.

Fin septembre 1917, au Verdon, le quatre-mâts *Antoinette* est prêt à partir... mais les vents ne sont pas favorables. Il faut attendre, d'autant qu'on doit d'abord franchir une barrière de filets, protection contre une éventuelle incursion ennemie, la manœuvre est délicate. Pierre Le Chevanton l'écrit à son épouse : « L'entrée de la Gironde, de la pointe de Graves à Royan est barrée par un filet. L'ouverture milieu est large de cent à cent cinquante mètres et cette passe n'étant pas éclairée n'est faisable que de jour et à la condition d'avoir vent sous vergue. »

Différentes tentatives échouent. Le 18 septembre pourtant, il réussit à aller jusqu'à la Coubre. Alors, dit-il, « j'ai demandé au Commandant de la rade, par l'intermédiaire d'un pavillon, de bien vouloir m'autoriser à rester mouillé en dehors du barrage de façon à pouvoir profiter de la première risée de brise pour partir. On m'a répondu que si j'y tenais, je pouvais rester en dehors, mais que, dans ce cas, je serais personnellement responsable s'il arrivait une avarie quelconque. Voyant cela, j'ai fait comme tous les autres navires, je suis revenu sur rade du Verdon, remorqué par le *Pingouin* qui a remorqué tous les navires les uns après les autres. »

Dix voiliers vont partir, qui doivent être sortis du Verdon l'un après l'autre par le *Pingouin*. Il y a *Champigny*, *Buffon*, *Marguerite Molinos* et, en plus d'*Antoinette*, cinq voiliers de la Maison Bordes, *Victorine*², *Nord*, *Loire*, *A D Bordes* et *Valparaiso*³. Il y a aussi un voilier norvégien, le *Mafalda*. Pierre Le Chevanton annonce le départ à son épouse :

« Lundi 1^{er} octobre : Nous voilà enfin partis définitivement, je le crois cette fois. Je suis sorti du Verdon l'un des derniers. Le remorqueur *Pingouin* m'ayant averti, à mon arrivée à bord à 3 h 30 du matin, qu'il allait sortir le *Nord* en dehors du barrage, j'ai cru qu'il allait venir me prendre. Comme la brise était assez fraîche, j'ai donc attendu

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>

le retour du *Pingouin* avant de larguer mes voiles. Bref, il était 7 h lorsque je suis parti. Le *Nord* m'attendait dehors et tout de suite nous avons pris tous les deux la tête du convoi, mais, pour ne pas dépasser *Nord*, j'ai été obligé de diminuer la voilure. Une heure après *Molinos* mettait à la voile. Je les ai tous vu appareiller, et tous les navires ont été obligés de louvoyer pour franchir la passe, moins toutefois le gros Cloâtre, qui a passé entre la Pointe de Grave et le filet. Aujourd'hui, il fait un temps brumeux, très bon pour nous, petite brise de Nord-Est. Je marche de ligne de front du *Nord*, à 300 mètres environ. Nous ne voyons aucun des autres navires.

« Mardi 2 octobre. Aujourd'hui, nous avons fait moins de route, la brise a diminué de force. La brume s'est dissipée. On voit, derrière, *Buffon*, *Victorine* et deux ou trois autres voiliers. À 10 h les vents prennent à l'Ouest. Voilà donc les vents contraires justement dans l'endroit dangereux ! Le convoi prend diverses routes. *Nord*, moi et le Norvégien *Mafalda*, prenons la route du Nord, les autres la route du Sud.

« Nous changeons d'amure de temps en temps pour conserver à peu près la même ligne vers l'Ouest. Navigation pénible. Veille continuelle. On me prévient que le *Nord* hisse un signal. Je vais voir ce qu'il veut. Le télégraphiste enregistre des "allo" un peu partout. Il y a des sous-marins dans toutes les directions. Un, entre autres, se trouve à l'entrée de la Gironde. Ils ont sans doute appris le départ du convoi. Aussi c'est le moment d'ouvrir l'œil. À demain.

« Mercredi 3 octobre. Je viens m'entretenir un instant avec toi, il est 1 h de l'après-midi. On vient de me prévenir qu'un bateau suspect se trouve au vent à nous ! Je vais voir ce que c'est.

« Jeudi 4 octobre. Ça y est, nous avons eu affaire à des sous-marins. Je disais hier qu'un bateau suspect se trouvait au vent, il faisait route sur nous. Aussitôt, muni de ma longue vue, j'observai ce navire qui tout d'abord avait l'air d'un paisible pêcheur faisant la pêche au thon avec une perche et des lignes de chaque côté. Toutefois, en regardant mieux, je me suis aperçu que ce bateau, au ras de l'eau, avait, par instants, une longueur anormale. Et, tout d'un coup, comme pour confirmer mes soupçons, j'aperçois très bien le kiosque. Plus de doute, il s'agit bien d'un sous-marin. Juste à ce moment, on me prévient de l'avant qu'on distingue devant, à trois milles environ, une masse noire immobile au ras de l'eau.

« Je grimpe vivement dans la mâture et je distingue parfaitement un deuxième sous-marin qui

nous attendait au passage. Aussitôt, j'appelle tout le monde sur le pont et donne l'ordre à chacun de se munir de sa bouée de sauvetage. Ensuite, une bordée au poste de combat et l'autre à la manœuvre. Pendant ce temps j'avertis le *Nord* et lui dis de virer de bord immédiatement. Nous avons exécuté cette manœuvre, et avons attendu les événements, nous attendant à chaque instant à recevoir des obus. Nous ne voulions pas prendre l'offensive, ne sachant, de façon formelle, à qui nous avions affaire. Sur ces entrefaites la nuit est venue ainsi que le mauvais temps, les sous-marins s'étant mis en plongée et continuant à nous suivre ainsi que cela a été démontré le lendemain.

« Au matin du jeudi, gros vent de SO, temps bouché, presque pas de vue. *Nord* marche toujours près de moi, je suis obligé, à chaque instant, de manœuvrer et de serrer les voiles pour ne pas le dépasser. À 11 h du matin, les vents sautent brusquement au NO, dans un grain violent. Les deux navires virent de bord, mais le *Nord* ayant été masqué par le grain je suis obligé de naviguer un moment vent arrière et me trouve ainsi assez écarté de mon compagnon à un moment donné. Je fais larguer les voiles, et à 1 h nous étions toujours près l'un de l'autre.

« Et voici maintenant le passage de mon rapport concernant l'attaque : Temps clair, forte brise et mer houleuse. À 2 h 30 nous sommes attaqués par un sous-marin qui se trouvait par tribord. On ne le voit pas. Deux obus tombent à 800 mètres environ, par le travers de la dunette. Un troisième passe au-dessus du gui. Me basant sur la direction des obus, j'ai fait tirer un coup de canon, hausse 6 500 mètres, par le travers tribord. Le *Nord* se trouve à 300 mètres de moi par tribord. Il brûle des "Berger". Nous sommes ainsi protégés par la fumée, d'autre part les deux navires laissent porter vent arrière et présentent ainsi l'arrière à l'ennemi. Au bout d'une demie heure environ, nous semblons faire route pour regagner un port de France et, la nuit venue, mettons le cap au large et forçons la toile pour traverser la zone dangereuse. Grosse brise NNO à N, temps à grains, très peu de vue.

« Et voilà ! Nous avons eu la bonne idée de retourner ! Fourchon voulait absolument revenir à Belle-Île ou La Pallice. Cela me contrariait évidemment. Enfin, jusqu'à la nuit je n'ai rien dit. À la brume de nuit, je lui ai signalé que j'avais l'intention de mettre le cap au large, dès qu'il ferait sombre. Il m'a répondu : "imitation". Aussi dès qu'il a fait nuit j'ai viré de bord. *Nord* a fait comme moi et le matin nous étions à peu près hors de la zone

dangereuse. Si rien n'arrive nous serons à peu près hors d'affaire jusqu'à Madère, où les dangers vont recommencer.

« Je crois qu'en cas de grand danger je ne pourrai pas trop compter sur le courage de mon équipage. Ils se sauvaient tous comme des moutons, et personne n'accostait l'arrière au moment de l'attaque. Il a fallu que je me mette en colère.

« *Nord* est assez loin devant moi et j'ai mis toute la voile pour le rattraper. Je ne comprends pas qu'il se soit éloigné, alors que toute la nuit j'ai diminué la voile pour ne pas le dépasser. À 2 h du matin, dans un grain noir, je l'ai perdu de vue par le travers sous le vent et, à 6 h du matin, il était presque à perte de vue devant. Comme on aperçoit de la mâture un autre navire devant, il aura peut-être pris ce navire pour nous.

« Vendredi 5 octobre. Comme je le disais hier matin, le *Nord* était devant moi à perte de vue lorsque le jour s'est fait. Aussitôt j'ai fait établir toute la voilure et je ne l'ai rattrapé que le soir. D'ailleurs, il avait mis en panne pour m'attendre. Je ne me trompais pas. Il avait pris le navire qui se trouvait devant lui pour *Antoinette*. Justement, ce navire se trouve être également un quatre-mâts de la maison Bordes. Mais comme la nuit venait, nous n'avons pas pu le reconnaître.

« Le TSF reçoit des "allo" à chaque instant, il y a des sous-marins allemands partout, Gibraltar, Madère, côtes d'Espagne et du Portugal. Heureusement que nous sommes en ce moment un peu au large. Mais, c'est égal si nous avons du calme à Madère, nous ne passerons pas sans rencontrer des ennemis. Je suis absolument éreinté, ne dormant pour ainsi dire pas depuis le départ. Je m'allonge tout habillé sur mon canapé de la chambre de veille et, à chaque bruit insolite, je me précipite sur la dunette. Quel voyage fatigant ! Les vents sont bons et nous faisons bonne route. Pourvu au moins que nous sortions vainqueurs de la lutte et que le navire ne coule pas sous mes pieds. Cela doit être terrible pour un capitaine d'être obligé de quitter son bateau et de voir ce dernier s'abîmer dans les flots !

« Dimanche 7 octobre. Le télégraphiste continue à nous annoncer des sous-marins un peu partout, c'est ce que je pensais. Le mois d'octobre sera fertile en attaques de sous-marins. Enfin, jusqu'ici, nous avons le bonheur de bien naviguer. C'est dommage tout de même que le *Nord* ne marche pas mieux. Je suis obligé de ramasser de la voile pour ne pas le dépasser et j'ai certainement déjà perdu une journée de route à l'attendre. Petite bise aujourd'hui, mais temps diablement clair. On doit nous voir de loin.

Chacun son poste, un homme vigie au mât de misaine, un homme de veille sur le gaillard, les canonnières et servants à leurs pièces, l'officier de quart et moi qui veillons également. On me prévient que le dîner est servi.

« Mardi 9 octobre. Nous sommes tous sur le qui-vive. Je viens de recevoir une communication par TSF qu'un sous-marin allemand armé de quatre canons faisait route vers les côtes d'Espagne avec un convoi de quatre navires norvégiens qu'il a capturés. Il se trouve près de nous. S'il est accompagné d'autres sous-marins, nous ferons certainement leur connaissance avant ce soir. Probablement que les torpilleurs alliés vont tâcher de capturer à leur tour le convoi, mais je n'y compte pas trop. Depuis que nous avons quitté le convoi dans le Golfe de Gascogne, nous n'avons rien vu en fait de navire de guerre. Enfin ! le principal est que nous puissions continuer comme jusqu'à présent.

« Demain, nous serons par le travers de Madère. Passage dangereux entre tous. C'est là que sont restés les derniers voiliers partis pour le Chili. Heureusement, le temps a l'air de vouloir nous favoriser. Brise fraîchissant du Nord-Est, temps bouché et à grains. On ne peut rêver mieux, pourvu que cela dure un jour ou deux. Nord est toujours derrière nous, péniblement, comme d'habitude. J'ai dû diminuer de voile pour ne pas le laisser à perte de vue derrière, il pompe pourtant ses water-ballasts. Peut-être cela le fera-t-il aller un peu plus vite.

« Dimanche 14 octobre. Voilà la zone dangereuse à peu près passée. Nous avons eu de la chance de passer la zone périlleuse par bonne brise de vent arrière et horizon bouché. Maintenant, nous sommes à peu près sauvés. Les îles Canaries sont également doublées et nous n'avons plus à craindre que les approches des îles du Cap-Vert. Fourchon m'a signalé, les jours derniers, qu'il voulait passer entre les îles du Cap-Vert et la terre, et moi, cela ne me disait rien, surtout en cette période. Tous les vapeurs qui reviennent du cap de Bonne-Espérance et d'Amérique du Sud passent en effet par là et, logiquement, s'il y a des sous-marins, ils se retrouveraient à cet endroit. Je lui ai dit de faire comme il désirait, mais que moi, dans tous les cas, je passerais dans l'Ouest, ainsi d'ailleurs que l'ordonnent les instructions reçues.

« Il a dû se fâcher car il a ramassé ses pavillons brusquement. Mais, néanmoins, il m'a suivi. Quand il signalera demain, je lui répondrai ; mais, pour signaler le premier, il n'y a rien à faire, il peut raidir ! comme il disait en parlant de Quénet. Avec tout cela je perds de la route, avec cette baille de

Nord qui ne marche pas du tout. Enfin ! pourvu que l'on arrive bien, c'est le principal. Actuellement j'ai au moins deux jours de retard, sur quatorze jours de mer c'est appréciable. Malgré tout, je n'ose pas dire que j'aurai la patience de l'attendre jusqu'au cap Horn, il y a des limites, même à la bonne volonté. Je n'ai rien su depuis le départ des bateaux qui partaient en même temps que nous. J'espère que, comme nous, ils auront pu passer.

« Lundi 20 octobre. Le voyage marche très bien. Depuis dimanche nous avons navigué constamment favorisés par une bonne brise de l'arrière. Nous sommes maintenant en plein dans le "pot au noir". Depuis hier matin il pleut sans discontinuer, et cela, avec des orages épouvantables qui à tous moments s'abattent sur nous. Cette nuit, on était absolument aveuglés par les éclairs et assourdis par le bruit du tonnerre. Mes chiens ne savaient plus où se fourrer, et, malgré la pluie qui tombait en déluge, ils étaient constamment dans mes jambes.

« Je compte encore deux jours comme cela et ce sera le beau temps des vents alizés du SE, ciel toujours clair, mer invariablement belle, navigation rêvée. Notre compagnon *Nord* est toujours en vue, maintenant le navire marche mieux. Je ne perds que trois quarts d'heure ou une heure par jour pour l'attendre. À bord, tout marche normalement comme d'habitude et je n'ai aucun ennui avec mon équipage et mes officiers. Un grain noir à l'horizon ! Les vents changent toutes les minutes et nous sommes obligés de manœuvrer constamment.

« Dimanche 21 octobre. Au moment où je t'écris, il pleut à torrent. Avec cela il fait presque calme. Des petites brises très variables nous obligent à manœuvrer constamment et, pour couronner tout cela, la chaleur est intolérable. Le thermomètre marque 33° dans la chambre de veille où je suis en ce moment. Aussi, quoique n'ayant pour tout costume qu'une chemise et un pantalon, je sens la sueur me couler dans le dos. *Nord* est toujours en vue. Comme nous, il se déhale péniblement par ce temps de chien.

« Jeudi 26 octobre, 25^e jour de mer : 2° 20' N, 22° 50' O. Il est 2 h 30 de l'après-midi, 4 h à Pleubian. Il fait une chaleur intolérable. On sue rien qu'en ne remuant pas. Depuis quelques jours je suis assez contrarié. Les vents alizés ne prennent pas vite et la route que nous faisons maintenant ne vaut pas cher. *Nord* est toujours près de moi. Depuis qu'il a pompé les ballasts, son navire marche aussi bien qu'*Antoinette*.

« Lundi matin, comme il faisait presque calme, j'ai envoyé mon canot à bord du *Nord* avec M.

Saintilan (1^{er} lieutenant) et quatre hommes. J'ai par la même occasion écrit une lettre à Fourchon, rappelant les dangers courus en commun et la route à suivre dans l'hémisphère Sud. Je lui ai également envoyé la copie de mon rapport. Il m'a rendu la pareille. Il m'a envoyé une très gentille lettre et la copie de son rapport.

« Il en résulte que c'est le sous-marin que je voyais depuis la veille, maquillé en pêcheur, qui se trouvait en ce moment sous vent à lui. Tout à coup il voit du *Nord* la voile en question tomber et en même temps un obus tombe à dix mètres du bord, un autre sur l'avant et un autre derrière. La mer était assez grosse et le sous-marin n'avait émergé que son kiosque et la partie supérieure du pont, ce qui fait que je ne le voyais pas. Nous avons manœuvré pour présenter l'arrière des deux navires au sous-marin, ce qui rendait son tir difficile.

« Fourchon croit avoir touché le sous-marin, car à son troisième obus, corrigé des erreurs précédentes, le coup a eu l'air d'avoir fait but : en même temps que la colonne d'eau dégagée, il s'est élevé au-dessus de l'eau une fumée noire et puis tout a été terminé. Nous n'avons plus rien vu. Ce sous-marin nous a suivi pendant vingt heures, en attendant le moment propice pour nous envoyer par le fond. Heureusement qu'il en a été pour ses frais. Toute la nuit, un autre sous-marin nous a également suivis. Nous pouvons dire que nous avons eu de la veine de nous en sortir indemnes.

« Comme nous arrivons dans les parages des navires qui reviennent, je serais heureux si je pouvais leur donner les lettres écrites depuis le départ. »



Pierre Le Chevanton et Marie son épouse

À suivre