

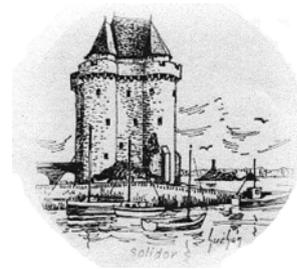
COMMUNICATION



N° 64 - Juin 2021

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

C'est à notre ami Georges Pachot que nous donnons la parole cette fois-ci. Né à Paris en 1906, soutenu dans ses études par son père ouvrier boulanger et sa mère corsetière-giletière, il entre à l'École des Postes et Télégraphes. « À cette époque, une loi fut promulguée imposant l'installation de radio à bord des long-courriers, tenue par un opérateur diplômé... Passionné par l'étude des sciences, et tout particulièrement la radio et l'électronique, mais ne rêvant pas moins de voyages et d'aventure, l'exploitation d'une station de radio à bord d'un navire me séduisit. Je travaillai ferme pour obtenir le certificat me permettant d'embarquer... C'est ainsi que l'on me proposa l'embarquement sur le quatre-mâts *Wulfran Puget*. »

En 1924 - il n'a que 18 ans -, Georges doit installer la radio dont il sera l'opérateur (Morse). Quand il arrive à Dunkerque, le voilier est immobilisé dans le port depuis plusieurs années à cause de la crise du fret qui, dès 1921, a pénalisé les voiliers plus que les vapeurs. L'état délabré du navire ne manque pas d'impressionner le jeune homme... qui va trouver du réconfort auprès de ses compagnons de route. Au retour à Dunkerque, en 1925, Georges constate que ce voyage l'a mûri. Cette expérience est partagée par les autres Cap-Horniers que nous avons rencontrés.

C'est avec plaisir, par ailleurs, que nous annonçons la publication d'un polar cap-hornier, « *Fluant dans la tempête* »... par notre ami Bertrand Chéret,

maître-voilier à La Rochelle, « une figure éminente de la voile française ». Si son approche de notre thématique commune est toute différente de la nôtre, nous partageons avec lui le respect de l'éthique des Cap-Horniers. Ce livre enrichit de façon agréable notre connaissance du patrimoine de ces marins.

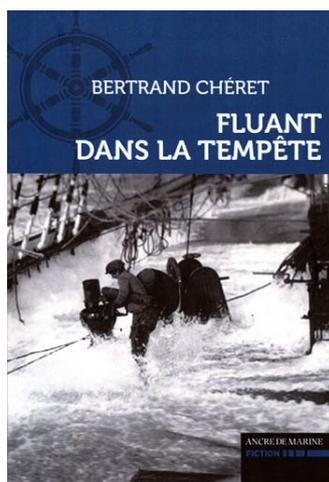
C'est aussi avec intérêt que nous apprenons la publication d'un « roman jeunesse » en breton, « *Sous les sept vents* », par Fañch Rebours. Deux nouvelles pour ados accompagnées de documents pédagogiques. L'une raconte l'histoire d'une jeune fille qui embarque à Nantes sur le trois-mâts *Brenn* pour suivre, via le cap Horn, ses parents à Nouméa.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Des livres paraissent :

- Bertrand CHÉRET : *Fluant dans la tempête*, 2021, Éditions ANCRE DE MARINE.
- Fañch REBOURS : *Dindan ar seizh avel*, 2021, Éditions TES-CANOPÉ... Entièrement en breton



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>

Les conférences reviennent :

Chroniques du cap Horn 1850 et 1925 : Cap-Hornières, femmes et enfants de Cap-Horniers, par Yvonnick et Brigitte Le Coat, **samedi 7 août 2021 à 17 h, au Centre Culturel La Sirène, rue Pierre Feutren à Paimpol (22).**

Témoignage : Georges Pachot "TSF" du quatre-mâts *Wulfran Puget*. (extraits)

En arrivant à Dunkerque, je découvris le *Wulfran Puget* au fond du bassin de la marine où il pourrissait depuis plus de quatre ans en compagnie de deux autres voiliers du même type, le *Montmorency* et le *Valparaiso*. Je fus profondément déçu et même effrayé devant ce bâtiment de 120 m de long avec 53 m de mâture, délabré, sale, couvert de rouille.

La compagnie Radio-Industrie m'avait chargé de diriger l'installation de la TSF à bord. Le capitaine d'armement de la compagnie Bordes mit à ma disposition tout le personnel nécessaire pour la mise en place du groupe électrogène et des différents appareils émission-réception. J'eus un aperçu de ce que les gabiers étaient capables de faire dans la mâture lorsqu'il s'est agi d'aller installer l'antenne au faite des quatre mâts. Chapeau ! De vrais acrobates ! Je devais souvent les revoir à l'œuvre en mer, et parfois dans des circonstances vraiment dramatiques. La pénible impression ressentie à mon arrivée à bord se dissipa assez vite au fur et à mesure que je voyais les équipes de marins s'affairer pour remettre le *Wulfran* en état.



L'état-major du *Wulfran Puget* photographié par Benjamin Riou, le Capitaine : le second Favreau et le 2^e lieutenant Maurice Berthe ; François Le Bourdais 3^e lieutenant, Georges Pachot T.S.F. et le 1^{er} lieutenant Le Louarn. Derrière eux, le timonier, un matelot parisien.

Puis arrivèrent ceux qui allaient devenir mes compagnons de voyage : entre autres François Le Bourdais, 3^e lieutenant cambusier, dit lieutenant de cage à poules, et Maurice Berthe, 2^e lieutenant. Sensiblement du même âge, très vite nous sympathisâmes et devînmes de bons amis, ce qui fut bien agréable pendant les longs mois de voyage. Grâce à eux, grâce à leur gentillesse, mon initiation à la navigation se fit rapidement, moi qui, je l'avoue, avais eu si peur en prenant contact pour la première fois avec le bord.

Bon ! Mais maintenant parlons un peu du radiotélégraphiste qu'on appelait tout simplement à bord le T.S.F. J'étais astreint en principe à huit heures d'écoute par jour à des moments dépendant de la position du navire. En fait le temps ne comptait pas. J'étais disponible à tout moment pour les besoins de la navigation. Nombreuses furent les journées et les nuits passées à surveiller les terres, pendant les périodes de

mauvais temps surtout, pour éventuellement capter des signaux de détresse. C'est arrivé plusieurs fois, mais nous n'eûmes pas à intervenir, d'abord parce que nous nous trouvions très mal placés par rapport aux sinistrés et, de plus, un grand voilier ne se manœuvre pas comme un vapeur pour se dérouter.

Entre temps, j'avais à entrer en contact avec les stations côtières radio à notre portée tout le long du parcours afin de signaler notre passage et, le cas échéant, transmettre ou recevoir des messages de la compagnie Bordes. Mais mon principal travail consistait à contacter le plus possible de navires situés en avant de notre route, afin d'obtenir de leur part leur position et leur météo locale, renseignement très précieux pour un voilier que de connaître à l'avance le temps qu'il fait quelques centaines de milles en avant de sa route. J'eus la satisfaction de fournir au Capitaine un paquet de ces renseignements météo qui furent très appréciés. Il nous fallut aussi capter le plus souvent possible les signaux horaires émis par certaines grandes stations françaises et étrangères pour contrôler la marche des chronomètres du bord. Je pus, entre autres, capter les signaux horaires de la Tour Eiffel jusqu'à plus de 4 000 km dans le Sud des Açores.

À mes heures libres, par curiosité, j'aimais faire le tour du bord ; j'affectionnais particulièrement le gaillard. Je croisais bien sûr les hommes d'équipage et remarquais bien vite qu'ils répondaient à peine ou pas du tout à mon salut, et même certains tournaient la tête ! Ce n'était pas agréable et ça me questionnait ! Cependant, petit à petit, je constatais que l'accueil devenait plus correct et même amical, surtout avec les anciens.

Par la suite, je fis part à mes amis lieutenants de mes impressions au début et du revirement des relations. Ils m'expliquèrent qu'au départ ils m'avaient considéré comme étant un pilotin, fils à papa embarqué comme passager, donc à leurs yeux méprisable. Mais assez vite ils constatèrent que finalement j'étais un jeune marin certes, mais exerçant à bord un nouveau métier, assez mystérieux pour quelques-uns, surtout les jeunes. Ces derniers surveillaient mon travail avec beaucoup de curiosité. Deux n'hésitèrent pas à me questionner sur ce que je faisais, s'intéressant à la technique et très contents que je les initie au mystérieux code Morse. L'apothéose, si je puis dire, fut le moment où je pus entrer en contact avec notre homologue, le *Montmorency*. Il y avait à bord des deux navires des parents, des amis, et, avec l'accord des deux Capitaines, bien entendu, pendant le mois de contact que nous pûmes obtenir, deux parents, deux amis purent converser (très sommairement bien sûr) par l'intermédiaire du manipulateur Morse, souvent en présence de mes deux apprentis littéralement étonnés.

Retour du Chili... après deux Cap Horn, un ouragan en Manche !

Le 6 janvier 1925, nous arrivions à notre centième jour de mer. À partir de là, le temps devint franchement mauvais. La mer était très agitée, mais nous faisons encore de la route, parcourant encore 120 milles par jour ce qui était raisonnable. Nous nous réjouissions à l'idée

d'arriver dans une dizaine de jours à Dunkerque. Hélas ! Nous n'étions pas encore au bout de nos peines ! Nous allions vivre les plus terribles moments de notre voyage, et cependant nous avons été déjà bien gâtés !

Le 13 Janvier, la veille d'"emmancher", le temps se gâta et vira rapidement à la tempête, qui dégénéra en ouragan épouvantable. Cela faillit tourner au drame. Terrible coup de tabac de Sud-Ouest qui manquait à notre collection. À la cape, sous les huniers fixes, ceux-ci ne résistèrent pas longtemps à la puissance de l'ouragan. Ils furent arrachés, s'envolèrent les uns après les autres. Il y en avait trois. Et bientôt il ne restait plus dans la mâture que des lambeaux de toile qui claquaient comme des coups de canon. Seuls le petit foc à l'avant et le foc d'artimon à l'arrière restèrent miraculeusement en place. Toutes les autres voiles avaient été carguées à temps sur les vergues.

Pour corser le désastre, dans la nuit la vergue du perroquet fixe du grand mât arrière chassa de son vit-de-mulet, c'est-à-dire son axe de fixation et de rotation sur le mât, sous l'effet des secousses effroyables que le navire encaissait. N'étant plus maintenu que par les balancines, c'est-à-dire les cordages à chaque extrémité. Cette vergue de plus de deux tonnes venait heurter avec violence le grand mât, ébranlant dangereusement la mâture et tout le navire déjà bien éprouvé par la mer.

Les prélaris, ces grosses toiles goudronnées couvrant les panneaux, se déchirèrent petit à petit, malgré la présence des gros madriers qui les protégeaient. Le passavant, cette passerelle reliant la dunette au gaillard en passant par le toit des *roofs*, était en grande partie arrachée déjà, donc inutilisable. C'était alarmant. Le pont, sans arrêt balayé par les lames monstrueuses et fauché en tous sens par les écoutes d'acier et les chaînes cassées des huniers envolés, était impraticable. Toutes les manœuvres détachées des cabillots étaient entraînées par l'eau dans les sabords de décharge. Oh ! C'était lamentable !

Pourtant, au petit jour, une équipe de gabiers se dévoua. Au prix de mauvais coups ils bravèrent les dangers du pont pour parvenir à grimper dans la mâture et réussir à saisir la vergue folle contre le mât, au risque d'être écrasés par cette masse de ferraille. Ah ! Il faut avoir vu opérer ces braves pour juger de leur courage !

Rendons hommage à ces hardis marins de la vieille marine à voiles !

Cependant nos ennuis n'étaient pas terminés pour autant, car le vent ayant molli et tourné, nous nous trouvions abrités par la côte anglaise proche. Le vent était tombé, mais pas la mer. Le navire n'était plus soutenu par la pression du vent. Il tomba en travers de la lame. Ah ! Pauvre *Wulfran Puget* mangé par la mer !

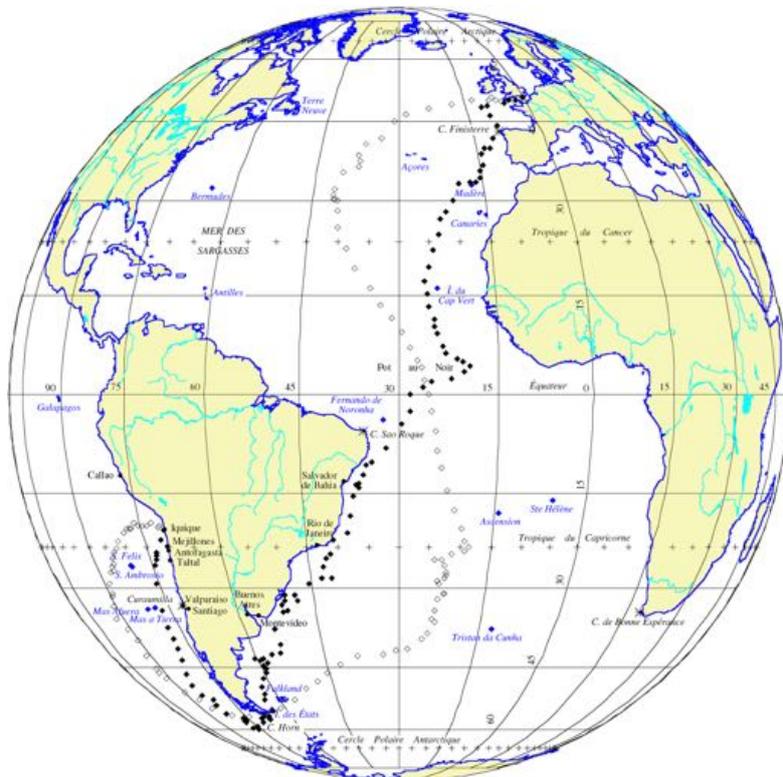
Les avaries se multiplièrent, un vrai massacre commença. Le youyou fut arraché de son berceau et disparut. Le passavant, déjà bien éprouvé, reçut le coup de grâce. On put voir les épontilles, de la grosseur du poignet, soutenant cette passerelle, tordues comme un vulgaire fil de fer, montrant la force incroyable de ces lames, de ces tonnes d'eau tombant sur le pont. Tout ce qui offrait une résistance était arraché ou tordu. Ma cabine et celle de mon ami François, situées dans le petit *roof* arrière, constamment noyées étaient inaccessibles. Nous avons trouvé refuge auprès de nos camarades mieux logés sur la dunette. Le carré des officiers, qui jouxtait nos cabines, souffrit particulièrement. Tous les meubles furent défoncés. Quant à la vaisselle !

Oh ! Je revois mon amis Maurice, le 2^e lieutenant qui m'hébergeait, me dire, les larmes dans les yeux : "Ah ! C'est terrible tout de même, TSF, d'arriver si près du but pour en finir ainsi !"

Oh ! Car c'était réglé, nous étions fichus ! Le navire ingouvernable allait à la dérive vers les rochers de la côte d'Irlande.

Le Capitaine fit mettre deux verrines rouges réglementaires en tête de mât, c'est-à-dire deux lanternes rouges signalant - à qui ? je me le demande - que l'on n'était plus maître de notre manœuvre. Les dégâts sur le pont se poursuivaient. Nous nous attendions au pire. À un moment donné le Capitaine vint m'apporter un petit papier sur lequel était portée notre position - estimée, bien sûr - avec mission de me tenir prêt à envoyer un SOS. Oh ! Non pour espérer un secours quelconque, l'état de la mer interdisant de mettre une embarcation à flot, mais pour signaler notre destin.

Dans la brume, nous aperçûmes un cargo, anglais semble-t-il, qui vint virer dangereusement très près de nous, mais qui, assez curieusement, resta sourd à tous nos appels de Scott, c'est-à-dire de signaux lumineux et



de radio, bien prononcés cependant. Il était lui-même certainement en grande difficulté. Il reste pour nous une énigme. Nous étions réfugiés dans la voilerie, sous la dunette, près du poste de radio, calés dans les voiles étalées sur le sol, avec une partie des hommes, réduits à l'impuissance. Le reste de l'état-major était sur la dunette à observer ce qui se passait, à l'abri - si on peut dire - du cagnard tribord (c'est-à-dire un petit bout de voile triangulaire tendu dans l'angle de la dunette, à hauteur d'homme).

Ah ! Ici, je me dois de parler de notre petit mousse de carré qui fit preuve de beaucoup de courage et d'adresse pour essayer de nous faire parvenir, avec plus ou moins de bonheur, en passant par l'entrepont - au milieu des sacs de nitrate - et la cambuse, ce que le cuisinier arrivait - Dieu sait comment ! - à préparer dans sa cuisine délabrée. Une bonne partie du temps, ce brave mousse était occupé à écoper l'eau infiltrée dans la voilerie, afin d'éviter que l'alternateur du groupe électrogène de l'émetteur de TSF ne soit noyé. Le fronton de dunette, où était située la porte de la voilerie, était constamment frappé par les paquets de mer. À chaque choc, sous l'effet de la pression, l'eau giclait par les interstices des joints de la porte. Une vraie passoire !

Vous vous doutez du moral de l'équipage : celui-ci était formé en grande partie de jeunes pour qui ce voyage au long cours était un baptême. Avec mes camarades lieutenants, nous en faisons partie. Soyons francs ! Au milieu de tous ces événements nous n'étions pas fiers, nous avions la trouille ! Le reste de l'équipage comptait pour la plupart de vieux Cap-Horniers chevronnés. On a pu voir cependant les pires mécréants du bord se signer fréquemment lorsqu'un coup de mer plus violent arrivait. D'autres au contraire, comme le brave "la chique", qui avaient vécu dans de précédents voyages des heures aussi dramatiques si ce n'est pires, se

plaisaient à raconter leurs souvenirs en rigolant, ne doutant pas un instant qu'une fois de plus ils s'en sortiraient.

C'est heureusement ce qui arriva. La mer s'étant un peu calmée, cela permit, au prix de difficultés incroyables, de remettre un peu d'ordre dans la mâture et sur le pont. Les manœuvres courantes étaient drôlement emmêlées. Quel fouillis ! Péniblement de nouvelles voiles furent réenverguées, et une petite brise d'Est s'établit, nous permettant, en tirant des bords, de pouvoir "emmancher".

Quelques jours plus tard nous mouillions sur la côte anglaise, sur la rade de Dungeness, notre point de départ, où le remorqueur anglais *Lady Brassey*, alerté par radio, vint nous rejoindre pour nous remorquer à Dunkerque. Le 21 Janvier au matin nous entrions dans le port. Mais dans quel état ! Tout le long du voyage de retour les jeunes matelots avaient passé une grande partie de leur temps à potasser, à peindre, à piquer la rouille, etc., bref, à bichonner la baille. Hélas ! Quelques jours de mauvais temps avaient suffi à faire disparaître les efforts passés. Les taches, la rouille, les plaies couvraient le navire.

Tout l'équipage fut réuni au bureau de la Marine pour y effectuer les formalités de débarquement et recevoir chacun la somme lui revenant accompagnée du certificat délivré par le Capitaine.

Voilà ! Je suis très heureux d'avoir eu le privilège de vivre le dernier voyage de l'un des rares survivants de ce passé prestigieux de la grande marine à voiles. Oh ! Certes la vie à bord n'a pas toujours été rose ! Mais j'ai vécu des événements inoubliables, hors du commun. J'ai été le témoin de choses incroyables, et j'ai passé des moments exaltants qui m'ont profondément marqué. Au départ je n'étais encore qu'un adolescent sans expérience. Mais au débarquement j'étais devenu un homme.



Georges Pachot est fier de la maquette du *Wulfran Puget* qu'il a faite... elle l'accompagne dans sa maison de retraite à Lescar.