

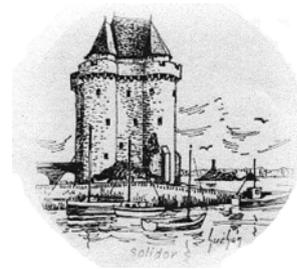
# COMMUNICATION



N° 78 - Avril 2023

## CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

Merci, cher Jean-Paul, pour cette photo du remorqueur britannique *Flying Eagle* qui a conduit le 3-mâts *Amiral Troude* de Glasgow à Newcastle pour y charger du charbon. Et merci Éric pour la photo de Georges Perdraut, votre Grand-père, avec son chien sur un voilier qu'il commande.

Originaire de Sète, Georges est monté à Dunkerque - port d'attache des voiliers de la compagnie Bordes - suivre les cours de l'école d'hydrographie. C'est ce que lui avait conseillé l'ami qu'il s'était fait lors de son premier voyage au long cours, en qualité de novice, sur le 3-mâts *Gustave et Paul* de la maison Dor de Marseille, destination l'Inde en passant par Bonne Espérance.

Son père était imprimeur à Béziers, l'univers des lettres ne lui était pas étranger, Georges a tenu un carnet intime dans lequel il notait ses observations. Ce carnet était aussi son confident. Il nous a ainsi laissé de très beaux textes relatant sa vie en mer. Il lui est même arrivé d'écrire des poèmes, tel celui que nous citons ci-contre.

Élève de la Marine Marchande, il vient d'avoir 23 ans, fin décembre 1902, quand il embarque sur l'*Amiral Troude* en qualité de maître d'équipage, destination le Chili. Il gravira tous les échelons de la profession chez Bordes, sera mobilisé en 1915 comme officier sur des torpilleurs, et en 1939 encore, à 60 ans, comme commandant la 7<sup>e</sup> escadrille des patrouilleurs à Brest.

Yvonnick LE COAT



Remorqueur britannique *Flying Eagle*. W.S.S. Photo Library.

### Le Cap Horn

Le Cap Horn c'est la nuit, le froid, c'est la tempête,  
Les gros nuages noirs affalés sur nos têtes,  
C'est la brume, la pluie, l'embrun glacé, la brise,  
C'est la lame méchante roulant sur la mer grise,  
C'est le jour sans soleil, c'est la nuit sans étoiles,  
C'est l'ouragan qui bride et déchire les voiles,  
C'est le brouillard qui tombe en un manteau glacé,  
Les rafales qui battent les agrès effarés,  
C'est la saute au Sud-Ouest le bateau chaviré,  
Son plat bord, tout son pont et ses roufs noyés,  
La misère pour tous et la manœuvre dure,  
La veille jour et nuit, c'est l'enfer sans murmures,  
C'est l'écueil dans la nuit, c'est la sombre banquise,  
Le tombeau toujours prêt dans l'écume qui brise.

Georges PERDRAUT

Juin 1913

Capitaine du 4-mâts *Cap Horn*

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>

On parle des Cap-Horniers

Conférence :

*Cap-Hornières et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925*, par Yvonnick et Brigitte Le Coat, **samedi 13 mai 2023** à 20h30, au **Cinéma du Centre Jean Rochefort**, à **Saint-Lunaire (35)**.

## **Témoignage : Au Chili avec l'Amiral Troude, par Georges Perdraut. (2)**

### **Coup de tabac au cap Horn**

**20 Avril.** Au matin grosse brise de NO, mais sur le soir le temps devient pluvieux, la mer grossit et la brise mollit. Tout à coup à 3<sup>h</sup>, sans éclaircie aucune, les vents sautent au SO et se mettent à souffler en tempête. Le navire est masqué subitement et se met à culer. On hale bas immédiatement artimon, foc d'artimon, etc., cargue les huniers volants et les basses voiles. Cette manœuvre s'accomplit sous une pluie torrentielle mêlée de verglas. Enfin on contre-brasse partout et on serre les voiles.

Vers le soir la brise mollit un peu et nous établissons les huniers, les vents sont bons et nous faisons route vers le Nord. Dans la nuit croisé un voilier allant comme nous. Il a sa vergue de grand perroquet cassée et cette avarie a été faite probablement pendant la saute de vent de SO. Au jour, il a disparu derrière nous.

**21 Avril.** Jolie brise d'Ouest-Sud-Ouest, mer houleuse toutes voiles dessus. Les vents halent l'avant. Sur le soir le temps s'obscurcit, la brise fraîchit et le baromètre baisse. À 6<sup>h</sup> cargué les cacatois, à 9<sup>h</sup> les perroquets volants. Un moment après, pendant une violente rafale, la draille de grand foc casse et ce dernier se met à battre violemment. À ce moment, j'étais seul sur le pont, les hommes étant à serrer les perroquets. On laisse porter et, après deux heures de travail sous la pluie et le vent, nous arrivons à rentrer ce foc. La brise fraîchit toujours, cargué les perroquets fixes. Enfin on serre à mesure. À 4<sup>h</sup> du matin, le vent souffle en tempête, la mer est démontée et nous sommes en cape sous nos fixes.

**22 Avril.** Nous nous trouvons à peu près par le travers du cap Piliars, à l'entrée Ouest du détroit de Magellan. Dans la matinée on établit les huniers volants au ris, mais vers 2<sup>h</sup> du soir le baromètre baisse de nouveau et nous serrons ces voiles. La mer grossit, et à partir de 4<sup>h</sup> des grains furieux nous tombent dessus, de la neige, du verglas, un vent d'une violence inouïe, des paquets de mer. Pendant ces grains qui durent près d'un quart d'heure, aussi loin que la vue porte, la mer est blanchâtre d'écume. Cette couleur blafarde tranche étrangement sur un ciel noir comme l'encre. C'est même presque sinistre. En même temps le bateau se couche sous la violence de l'ouragan et ne se relève pas. Les mâts plongent et pendant tout ce temps, glacés par le froid, aveuglés par le verglas, il est impossible de manœuvrer. Lorsqu'enfin le grain est passé, le

bateau se redresse un peu, mais le pont est couvert d'un demi-pied de neige. C'est peu réjouissant.

### **Tocopilla au Chili**

La côte est déchiquetée et hérissée de brisants. Nous sommes tout près et nous distinguons les pâturages, les bestiaux, les maisons. Puis le terrain s'élève et forme une arête de collines bleuâtres. Et par-dessus encore, dominant la côte du Chili de leur masse imposante, les Andes dressent fièrement vers le ciel leurs sommets que recouvrent les neiges éternelles. Le volcan Aconcagua et le campanile de Quillota dominant Valparaiso. À deux heures nous sommes à toucher la pointe de Curaumilla sur laquelle se trouve le sémaphore. Nous nous faisons reconnaître et, après avoir mis l'aperçu, la vigie nous signale de faire route sur Tocopilla...

Nous avons commencé le déchargement de notre charbon, mais il est fréquemment interrompu par le raz de marée qui est formé par des lames de fond très longues, de 3 mètres au moins de levée et qui viennent se briser sur les rochers. La baie de Tocopilla est ouverte aux vents et à la houle du large. Il n'y a pas de port. Un wharf monté sur pilotis s'avance à deux cents mètres dans les flots et porte quelques grues destinées au déchargement des chalands.

La ville est petite. La population se compose exclusivement de Chiliens qui tirent un peu du type Espagnol. Il y a également quelques Péruviens. Les maisons sont en bois et n'ont pas d'étages. Un rez-de-chaussée seulement. Les habitants les construisent ainsi afin de pouvoir les refaire plus facilement, car il ne se passe pas d'année sans qu'il y ait quelques villes du littoral détruites par le feu ou un tremblement de terre.

La ville est dominée par des hautes montagnes qui sont presque à pic et aux flancs rocheux desquelles se traînent indolemment quelques nuages blanchâtres. Ces montagnes sont arides et incultes. Pas de végétation. Pas la moindre brindille d'herbe. C'est brûlé.

De mémoire d'homme on ne se souvient pas qu'il ait plu au Chili. Le temps est toujours sec. C'est ce qui explique son aridité. Aussi les légumes, le bétail viennent par terre ou par bateau des pays voisins. On attend l'arrivée du paquebot pour avoir des choux et de la salade. Et à quel prix ! L'eau provient d'appareils à distiller.

Par contre ce pays si pauvre en végétation est extrêmement riche en mines d'argent, de cuivre et principalement de nitrate de soude vulgairement dénommé salpêtre. L'exploitation de ces mines

donne lieu à un très grand commerce. Des voies ferrées sont taillées sur les flancs de la montagne et des trains de nitrate les sillonnent journellement.

La vie est très chère. Et si l'ouvrier gagne beaucoup d'argent, par contre tout est hors de prix. Tout se compense.

Nous devons charger du salpêtre pour l'Europe. Il y avait également d'autres voiliers sur rade, une douzaine, mais nous étions seuls de Français. Dans les premiers jours de Juin, arrivé sur rade le 3-mâts français *Joinville* venant de Majunga avec 120 jours de mer.

### La mer phosphorescente

Pendant la nuit la mer est très phosphorescente. Le navire semble courir dans une rivière de feu. À l'avant, les lames en s'entrechoquant font jaillir des rayons lumineux si puissants que la voilure et le navire en sont littéralement éclairés. Autour de nous, jusqu'à perte de vue, ce ne sont que des traînées de lumière qui se croisent, se heurtent, se soulèvent et retombent en gerbes de feu. Par contre le ciel est noir comme l'encre. Le tableau est vraiment saisissant et, malgré son sang-froid, on est impressionné en montant au quart de nuit.



### Passage Ouest-Est du cap Horn

**13 Juillet.** Grosse brise de SO, cap au Sud. À midi sommes en latitude pour passer le cap Horn. Brassé carré et laissé porter à l'ESE grand perroquet volant dessus.

**14 Juillet.** Temps très froid. Le vent fraîchit et la mer grossit. Serré la toile. Au soir sommes en fuite sous nos huniers fixes. Très mauvais temps. Il est à supposer que nos compatriotes passent du meilleur temps que nous en célébrant la fête nationale.

**15 Juillet.** Très mauvais temps. Au matin établi petit hunier volant au ris. Serré le soir à 4<sup>h</sup>. Le temps devient de plus en plus mauvais. Des lames monstrueuses devant lesquelles nous fuyons inondent le navire. À la moindre manœuvre on est roulé par les paquets de mer. Les postes d'équipage, la cuisine, tous les logements sont inondés. Le navire a le coffre plein et ne se soulage pas à la lame. Le brise lames du grand panneau est brisé en parties et plusieurs quartiers du panneau tombent à l'intérieur, les galiotes en bois étant cassées.

5<sup>h</sup> 30 du soir. La mer inonde le bateau. Je viens de prévenir le capitaine de l'état du grand panneau. Malheureusement on n'y peut rien pour le moment, il fait nuit noire et les lames balaient le navire. L'équipage ignore ce détail, mais quand il va l'apprendre, gare !

6<sup>h</sup>, établi le petit hunier volant au ris afin que le navire puisse mieux fuir devant le temps. À 6<sup>h</sup> 20 un matelot s'aperçoit de l'état du panneau. Il en prévient tout le monde. Une panique se déclare et l'équipage se précipite derrière, la plupart à peine vêtus, en criant : "Capitaine, le grand panneau est défoncé, la mer s'engouffre dedans, emplit la cale, et en moins de dix minutes le bateau peut sombrer. C'est la mort certaine, car nous sommes bien au large de la terre. D'ailleurs avec une mer pareille, les embarcations que l'on pourrait mettre à l'eau chavireraient tout de suite."

Mais le capitaine les rassure, car une visite dans la cale n'a dénoté rien d'anormal. Tout le monde reprend un peu son sang-froid. Néanmoins les cœurs sont pleins d'angoisse car vraiment le danger est grand. On établit alors le grand hunier volant au ris, et par bonheur dans la soirée la mer se calme un peu. Dans la nuit il vente SO.

**16 Juillet.** Refait le brise lames du grand panneau. Temps très froid, mer grosse, grains de neige et de verglas. L'eau de mer qui embarque gèle à mesure. Le navire est constellé de chandelles de glace. Les cordages mouillés sont gelés et couverts d'une enveloppe de glace. Au soir, rencontre d'un navire qui va à contre-bord. C'est égal, tout n'est pas rose dans la navigation à voiles. Avec cela, on ne voit presque pas le soleil. Il se lève le matin à 8<sup>h</sup> 50 environ et à 3<sup>h</sup> 15 il se couche. Et lorsque par hasard il apparaît, il est rudement pâle et l'on est bien à l'abri des coups de soleil.

**Dimanche 19.** Temps très froid. Au matin, rencontré cinq banquises au milieu desquelles nous nous trouvons. L'une d'elles a près de cent mètres de hauteur. Quantité de gros glaçons à fleur d'eau. Ces montagnes de glace ont été détachées des glaces éternelles du Pôle Sud par la dernière tempête. Heureusement nous ne les avons pas rencontrées la nuit, car un abordage avec l'une d'elles eût été fatal au navire et par suite à son équipage.

### **Le Pot au Noir**

Passé l'Équateur et rentré dans l'hémisphère Nord. Il fait beau temps, mais la chaleur est étouffante. Nous sommes, il est vrai, dans la zone torride. Les logements sont inhabitables, et tout le monde couche sur le pont. Le soir, quand le soleil disparaît à l'horizon, que le firmament se constelle de brillantes étoiles et que les alizés de leur souffle doux et régulier rafraîchissent l'atmosphère, le pont du navire offre un curieux spectacle.

Chacun vient goûter la fraîcheur et apporte son matelas, son oreiller, ses couvertures. Tout le monde se répand et une file de lits de camp s'étend du grand mât au fronton de la dunette. Et les groupes se forment. Ici deux "pays" parlent de leur village, des amis, des jeunes filles de chez eux, etc. Là, d'autres chantonnet. Plus loin, se trouve un conteur entouré de son auditoire :

- Allons père Téo, contez-nous quelque chose.
  - Oui mon gars, mais tu sais, ton boujaron de tafia dimanche, hein ?
  - Oui, oui c'est entendu !
  - Bon alors je commence.
- Et après avoir toussé, craché et changé sa chique de bord, le vieux commence.
- Cric, crac, répond l'auditoire en chœur, sabot, cuillère à pot, la hune au gabier, la barre au timonier, la moque au cambusier ! Ohé ! Ça y est ! Pare à virer ! Cric, crac.

– Il était une fois ... Et voilà qu'ils arrivent dans un château plein de lumières où y avait personne. Et quand ils demandaient à manger ou à boire, ça venait tout seul. Ils voulaient fumer, voilà une boîte de cigares qui s'amène sur la table.

– Nom de Dieu, fait un auditeur, ils avaient rudement de la chance ceux-là ! Je voudrais bien savoir où que ça s'tient cet endroit-là, je naviguerais plus.

– Toi d'abord, riposte le conteur impatienté, tu vas nous foutre la paix, figure de couillon ! T'as toujours ta grande gueule en avant, t'es bon qu'à dire des bêtises ! Je disais donc qu'ils étaient dans ce château où y avait que des fantômes. Mais y'avait aussi une sacrée vieille garce de fée...

Et l'histoire continue ainsi jusqu'à la fin du quart, réunissant cinq ou six auditeurs. D'autres préfèrent dormir ou rêver à leur famille.

Devant, l'homme de bossoir veille les navires. Derrière, l'officier de quart, près du timonier, attentif surveille la route au compas ou écoute le bruissement joyeux de l'eau glissant au long du bord. Et pendant ce temps le navire, ses voiles gonflées par le souffle doux et pur des alizés, continue sa route vers la France où son arrivée est impatientement attendue, par des pères, des mères, et aussi peut-être par d'adorables jeunes filles aux joues fraîches desquelles l'arrivée du marin met de charmantes rougeurs.

### **Quitter son navire**

Le 17 Septembre nous fûmes débarqués et je vins à bord faire mes adieux à mon excellent capitaine M. Gascon. En quittant le bord, j'eus une impression de tristesse. J'avais le cœur serré de quitter mon navire. Je le voyais désert, tous les logements clos. Je ne le sentais plus se mouvoir sous mes pieds, il était comme un corps mort, inanimé. Mon pauvre navire !

Instinctivement je refis le tour du pont, comme un pèlerinage. La vue de chaque chose me remémorait un doux souvenir, une souffrance. À tel endroit j'avais été balayé par un paquet de mer ; à un autre, tel matelot avait été blessé. Du haut de cette dunette, quelques jours avant, je commandais la manœuvre. Sur le pont, les matelots allaient et venaient. Sous l'effort de la brise, les voiles se gonflaient, emportant le navire qui allait doucement au tangage et au roulis. Quel changement !

C'est une chose bien dure que de quitter son navire quand on l'aime et j'avais le cœur gros.

Georges PERDRAUT