

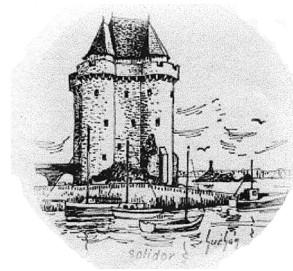
# COMMUNICATION



N° 88 - Juin 2024

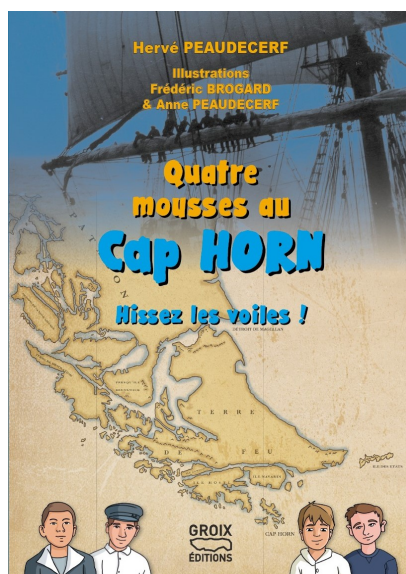
## CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

Ça y est ! Le livre sur les mousses cap-horniers est paru. Pour se le procurer : il est diffusé par Coop Breizh, et il peut être commandé dans toute les librairies.



On le trouvera aussi, avec d'autres livres, sur le stand que tiendra notre association au **Festival Marin du Port de Dahouët** les 17 et 18 août prochains.

Nous y ferons des conférences... et, dans le stand de CHLC, nous présenterons sur un écran vidéo notre site internet : les visiteurs pourront trouver les Cap-Horniers de la région de Dahouët dont nous avons déjà pu rapporter les voyages. Le programme de ce festival est en dernière page, des détails se précisent encore, la version définitive sera dans le prochain numéro de Communication.

Yvonnick LE COAT

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 courriel : [by.coat@gmail.com](mailto:by.coat@gmail.com)

### Les Cap-Horniers à Dahouët : conférences, livres et site internet

– Conférence : *Vie des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925*, par Marie-Laure et Philippe Le Louarn Carrot, samedi 17 août à 10 heures, au centre nautique de "la Guette".

– Conférence : *Vie des mousses des voiliers cap-horniers de la Marine marchande racontée par des mousses*, par Hervé et Mari Peaudecerf, dimanche 18 août à 10 heures, au centre nautique de "la Guette".

– Présentation de livres et des marins cap-horniers déjà répertoriés sur notre site [www.caphorniersfrancais.fr](http://www.caphorniersfrancais.fr) dans le stand de CHLC les 17 et 18 août.

### Témoignage : Souvenirs du matelot Joseph LOGÉ de l'île d'Yeu. (3)

#### Matelot léger

Après être resté près de deux mois dans ce port, je suis réembarqué sur le rôle d'équipage en qualité de matelot léger, le capitaine me trouvant suffisamment fort, pour faire un matelot, sans passer par le grade de novice. Une partie de l'ancien équipage fait retour à bord ; toujours les mêmes têtes de durs matelots long-courriers, habitués aux dangers, aux intempéries et aux longues séparations qu'imposent les voyages à la voile.

Il leur arrive parfois de rentrer et d'apprendre que les leurs ne sont plus. Ils acceptent toutes les privations, le pain rare, la cuisine plus ou moins bien faite par un cuisinier souvent amateur, pas de viande fraîche (sauf parfois les asticots des biscuits, au retour), sept ou huit litres d'eau par semaine pour la toilette et la lessive. Le Capitaine et les officiers, sur ces derniers points, ne sont pas mieux servis, à bord du *Dupleix* : le règlement est valable pour tous.

Le *Dupleix* quitte Sharpness à la remorque. Je suis de barre et ce n'est pas difficile : il n'y a qu'à suivre le remorqueur. À Port Talbot nous passons en cale sèche et ensuite nous prenons un chargement de briquettes pour le Chili. Les dockers y mettent tant d'ardeur que le bateau s'enfonce en dessous de la ligne de flottaison, et le capitaine doit faire décharger ce supplément de cargaison. L'approvisionnement des vivres pour le voyage est terminé. Nous appareillons une fois de plus, hissant les

voiles, tirant en cadence sur les manœuvres au rythme des chansons, attentif aux ordres du capitaine, radieux sur la dunette.

Tout dessus, le *Dupleix* vogue vers l'Amérique du Sud, et pour moi commence la vraie vie de matelot. J'ai acheté une assiette, un couvert et un quart. Comme chacun, je couche sur une paillasse, avec une seule couverture. D'ailleurs, la plupart du temps, nous couchons tout habillés, après avoir enlevé nos bottes. Je suis de l'équipe "tribord" (nous sommes huit par bordée). Le service se renouvelle toutes les quatre heures ; mes huit heures de service quotidien se décomposent en une heure de barre, une heure de bossoir, et le reste du temps dans la mâture, à l'entretien des drisses, cargues, écoutes. Le matelot léger est généralement utilisé comme gabier, soit de misaine, soit de grand mât. Pour goudronner les étais on se balance sur un siège suspendu et on se laisse glisser du haut de la mâture en s'aidant d'un palan que l'on manœuvre soi-même. Puis, il faut encore peindre les mâts et les vergues ; pour peindre les vergues, le matelot s'étend sur le dos sur le filin qui sert de marche-pied ; il se tient d'une main et peint de l'autre, sans se préoccuper du roulis ni du tangage.

Comme toujours, le matelot passe ses loisirs à laver et à raccommoder ses effets et à divers travaux de patience. Il chante et fume la pipe, raconte des histoires de ses voyages et de sa famille. Le jeune matelot que je suis tient aussi son "livre de bord" personnel, mais, comme vous le verrez par la suite, il ne le ramènera pas.

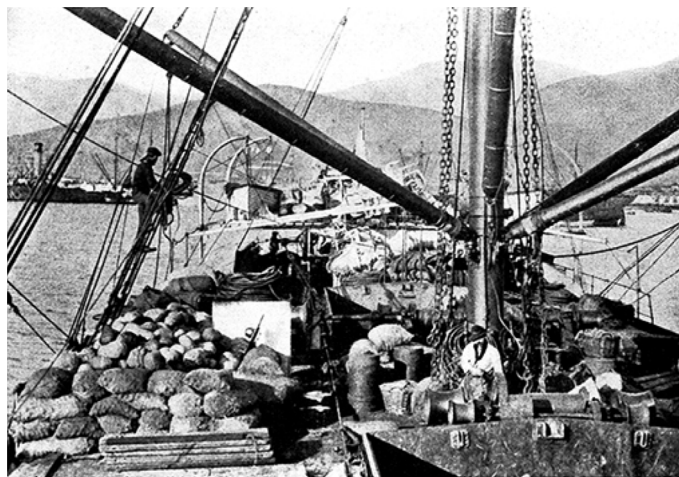
Après des jours et des jours de navigation, je salue à nouveau le Cap Horn et son mauvais temps. Le bateau, bien chargé, tient honnêtement la voile, mais il nous est cependant impossible de descendre sur le pont et la circulation se fait par la passerelle de manœuvre, au galop, entre les paquets de mer qui déferlent sur le pont avec une telle violence que le bateau en vibre tout entier. Il faut deux hommes pour tenir la barre, et, pour que la mer ne les emporte pas, il faut les attacher à la tortue. Toutes les portes sont closes et l'équipage entre et sort du poste par le rouf placé sur le toit. Les portes joignent mal ; l'eau s'infiltré dans le poste et entraîne de tribord à bâbord, les chaussures, les malles et toutes sortes d'objets. La plupart du temps on se couche avec les vêtements mouillés sur le dos, car il n'y a pas de feu pour se sécher.

Pour faire son service de veille sur l'avant, surtout la nuit, il est parfois impossible de regarder face au vent, tellement la pluie, la grêle ou la neige cinglent les visages. Lorsque le bateau plonge dans une lame, nous

couvrons presque jusque sur l'arrière. Au changement de service, l'homme de bossoir saisit la seule "corde" qui existe à bord, celle de la cloche près de l'homme de barre, puis répète sur l'avant l'heure du changement de service. Le quart est terminé, nous allons au lit, mais pas toujours pour longtemps, car une écoute casse, une voile se déchire, et l'on entend la cloche carillonner à toute volée, ce qui signifie : « Tout le monde sur le pont ! » Au Cap Horn ce n'est pas rare, et comme à chaque passage le capitaine ne dort pas dans son lit, il reste dans la chambre de veille, nuit et jour, toutes les heures, parfois même toutes les demi-heures, il se rend compte de la position du navire et surveille l'évolution du temps au baromètre.

Puis, un jour, c'est la saute de vent favorable et le *Dupleix*, plein vent arrière, fait route sur Antofagasta. Un matin, vers 5 h, le capitaine me dit : « Regarde devant, car vers 7 h, nous serons en vue de la terre ». À l'heure dite, je fouille des yeux l'horizon, et je ne vois rien du tout... « Alors, matelot ! Crie le capitaine, tu ne vois rien ? Regarde là-haut cette chaîne de montagnes ! »

En effet, au-dessus des nuages et des bancs de brume, j'aperçois le sommet des Andes et quelques heures plus tard, nous sommes à Antofagasta. Sur cette rade, il y avait six voiliers, cinq allemands et un italien, tous pavillon en berne. Le *Dupleix* mouille assez loin d'eux. Nous apprenons par la suite que les capitaines de tous ces bateaux se sont jetés, par grosse mer, avec leur canot, sur



La "poste aux choux". Coll. Beaujeu. « On y trouve, une fois par semaine, toute sorte de victuailles », nous dit Joseph Logé.

les basses d'entrée et se sont noyés. Nous ramassons toutes les voiles et nous mettons le canot à l'eau. Je suis désigné pour conduire les officiers à terre. Au Chili, seuls les officiers avaient le droit de descendre à terre.

### Escales au Chili

Il n'y avait pratiquement pas de port à Antofagasta. Seule existe une estacade de bois, au fond d'une baie abritée de la houle par deux chaînes de rocher submergées, avec un passage au centre, très dangereux. Des allèges transbordaient le chargement des navires mouillés en rade. Il n'y avait pas de bateaux de pêche, à part quelques pêcheurs de langoustes, venus je ne sais d'où. Les seuls bateaux du pays étaient des pirogues taillées dans un tronc d'arbre et conduites par des gamins de dix à douze ans ; nous appelions ces embarcations des "cadesouches".

Il y a cependant, tout près des côtes, du poisson en grande quantité : sardines, maquereaux, etc ... mais il n'y a pas de pêcheurs ! Des troupeaux de veaux marins montent sur le sable et s'ébattent au soleil. Chaque jour,

je mets deux lignes à l'eau. Un soir, je suis surpris de sentir une forte résistance... J'amène à la surface un superbe encornet, genre de calmar de 1m10 de large et 50 à 60 cm de diamètre. Malheureusement, la chair de cet animal n'est pas comestible, même laissée vingt-quatre heures dans l'eau douce, elle est encore trop salée.

Le déchargement du *Dupleix* s'effectue dans des conditions assez singulières : c'est l'équipage qui fait le travail. On charge les briquettes à l'aide de treuils sur des chalands amarrés le long du bord qui, ensuite, les transbordent jusqu'à l'appontement. Mon rôle de canotier comporte quelques aléas : en voici un exemple. Un jour, il y avait une assez forte brise et un matelot s'est adjoint pour conduire un officier à terre.

Nous passons l'après-midi amarrés à l'appontement, mais pendant ce temps mon matelot a rendu de nombreuses visites aux bistrotts de l'endroit le soir, il était fin-saoul. L'officier avait probablement remarqué son manège : il reste à terre et me donne l'ordre de rentrer à bord en prenant bien garde aux basses. Je lui fais remarquer que mon compagnon va être bigrement encombrant, car il va falloir jouer serré, partir vent debout en courant des bordées... Il me donne alors la consigne : « S'il y a du danger, tu lui flanques un coup de barre sur la tête ». C'est, en effet, très simple.

Comme de juste, en quittant l'estacade, le matelot me fait hisser la voile et prend la barre d'autorité. Je lui fais remarquer qu'il ne passera pas les basses sous le vent, mais il s'entête et va droit dessus et ne veut pas lâcher la barre. Nous sommes au bord du danger ; il n'y aura pas suffisamment de distance pour doubler. Sans hésitation,

j'amène la voile. Le matelot se jette sur moi pour me corriger. D'un coup d'épaule je l'étends dans le canot et je saisis la barre... il se retourne à nouveau sur moi ; alors, devant l'imminence du danger, j'exécute fidèlement la consigne : je démanche la barre du gouvernail et lui en assène un bon coup sur le crâne. Il retombe au fond du canot, assommé. Je profite du peu de temps qui me reste pour doubler la basse à la godille, puis, le danger passé, je hisse la voile. Mon compagnon se réveille, la tête endolorie ; je l'invite à prendre la barre, ce qu'il fait sans broncher. Il semble avoir complètement oublié ce qui s'est passé...

Après un peu plus d'un mois, le *Dupleix* quitte Antofagasta, en remorque et sur lest, pour Tocopilla qui se trouve à peu de distance de là. Tocopilla est, à peu de chose près, semblable à Antofagasta. C'est une petite ville resserrée entre la montagne et la mer, et dotée d'un appontement en bois pour l'embarquement du salpêtre qui constitue l'essentiel du trafic local. Les mines se trouvent tout en haut, dans la montagne, et le salpêtre est amené par un train à crémaillère qui descend en lacets et en spirales à travers une multitude de tunnels. À Tocopilla, il ne tombe jamais une goutte d'eau et il ne pousse absolument rien. Les commerçants sont ravitaillés par des transports aménagés en une sorte de marché où l'on trouve, une fois par semaine, toute sorte de victuailles, y compris la viande.

C'est la Compagnie des Mines de Salpêtre qui assure le chargement du *Dupleix* et l'opération dure à peu près un mois.

**À suivre**

### Rôle d'équipage du trois-mâts *Dupleix* pour le voyage 1916-1917 :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
<b>Charrier</b>	Ludovic	63-CLC	Sables-d'Olonne (85)	1879-11-23	Saint-Mathurin (85)	Capitaine
<b>Le Falher</b>	Joseph	627	Vannes (56)	1880-06-14	Arzon (56)	Second
<b>Marie Louise</b>	François	167	Le François (97)	1882-12-15	Le François (Martinique)	Lieutenant
<b>Auffret</b>	Jean	4915	Concarneau (29)	1884-01-12	Riec-sur-Belion (29)	Maître d'équipage
<b>Bideau</b>	Daniel	10903	Quimper (29)	1880-04-19	Plonéour-Lanvern (29)	Cuisinier
<b>Allançon</b>	Alexis	2145	Le Conquet (29)	1877-04-10	Porspoder (29)	Matelot
<b>Le Roux</b>	Jean	3023	Douarnenez (29)	1883-10-20	Pouldergat (29)	Matelot
<b>Semelin</b> <sup>(1)</sup>	Gabriel	1052	Île-d'Yeu (85)	1895-07-12	Île-d'Yeu (85)	Matelot
<b>Logé</b>	Joseph	1095	Île-d'Yeu (85)	1899-08-21	Île-d'Yeu (85)	Matelot léger
<b>Le Guern</b>	Jean	5084	Tréguier (22)	1880-09-23	Penvénan (22)	Matelot
<b>Marsac</b>	Émile	3298	Rouen (76)	1898-02-10	Groix (56)	Matelot
<b>Talidec</b>	Jean-	2794	Audierne (29)	1871-06-06	Guilers (29)	Matelot
<b>Le Guenne</b>	Eugène	4996	Auray (56)	1900-04-30	Crach (56)	Novice
<b>Hervé</b>	Joseph	7168	Vannes (56)	1900-12-29	Arradon (56)	Mousse
<b>Le Beaudour</b>	Yves	6254	Tréguier (22)	1858-05-25	Pleubian (22)	Charpentier
<b>Perrot</b>	François	4105	Binic (22)	1898-12-27	Étables (22)	Novice
<b>Hanrio</b>	Louis	1296	Nantes (44)	1866-05-31	Baud (56)	Mécanicien
<b>Salaün</b> <sup>(2)</sup>	Jérôme	1911	Brest (29)	1893-07-29	Penhars (29)	Matelot
<b>Bondé</b>	Jean	3498	La Trinité-sur-Mer (56)	1899-04-28	La Trinité-sur-Mer (56)	Matelot léger
<b>Wrenn</b> <sup>(3)</sup>	Ashby			-	États-Unis	Matelot
<b>Crolais</b>	Henri	34383	Saint-Brieuc (22)	1897-05-19	Pléneuf-Val-André (22)	Matelot léger
<b>Lecoublet</b>	Joseph	683	Binic (22)	1887-03-20	Binic (22)	Matelot
<b>Prigent</b> <sup>(4)</sup>	Allain	96	Marseille (13)	1874-05-11	Lambézellec (29)	Matelot
<b>Donkin</b> <sup>(5)</sup>				-	Grande-Bretagne	Matelot léger
<b>Cuéves</b> <sup>(6)</sup>	Solersio			-	Chili	Matelot
<b>Cuéves</b> <sup>(7)</sup>	Lucio			-	Chili	Matelot

(1) Débarqué à Port Talbot (G-B) le 25 avril 1916. (2) Débarqué à Antofagasta (Chili) le 30 août 1916. (3) Débarqué à Port Talbot le 6 mai 1916. (4) Débarqué à Antofagasta le 28 août 1916 pour cause de maladie. Hospitalisé à Antofagasta du 29 août au 7 décembre 1916 et dirigé sur Iquique (Chili) pour être rapatrié par le voilier français *La Rochefoucauld*. (5) Embarqué à Antofagasta le 16 septembre 1916 à défaut de marin français. (6) Embarqué à Tocopilla (Chili) le 18 novembre 1916 à défaut de marin français. (7) Embarqué à Tocopilla le 18 novembre 1916 à défaut de marin français.

# 1er Festival Marin du Port de Dahouët

## 15/16/17 et 18 Août 2024

Dahouët, traditions et lendemains - association loi 1901-  
74 quai des Terre-neuvas - 22370 Port de Dahouët - 06 83 15 87 30



### Jeudi 15 août - de 9h30 à 19h00



Magie des Maquettes télécommandées sur l'étang de Dahouët avec les clubs "Les Argonautes" de la Seyne sur mer (83) et le club "les mini navigateurs de Plédran (22).

### Vendredi 16 Août - de 10h à 12h30

démonstration du fonctionnement d'un atelier de mécanique de précision pour la fabrication, l'équipement électronique et la réparation de maquettes par le club "les mini navigateurs de Plédran (22) Sous le hangar de la Pauline, port de Dahouët.

### Vendredi 16 Août - de 14h00 à 19h00

Présentation des nouvelles maquettes de voiliers de régates télécommandées par la ligue FFV de Bretagne.

### Samedi 17 Août - de 10h00 à 19h30 - sur le quai de Dahouët (Avant-port)



#### Matinée à partir de 10h00

- Exposition d'un carré de goélette des terre neuvas.
- Atelier de construction d'une plate de goémonier.
- Tressage d'une aussière d'un grand voilier.
- Initiation au geste du godilleur
- Animation culturelles et artistiques: aquarelles, peintures, photographies,
- Conférence sur les Cap-horniers français au centre nautique de "la Guette".
- Conférence initiation au jeu de carte de l'aluette avec les associations "Les Insolites de Bouin" (85) et "les joueurs de saint Urbain" (85).

#### Après midi de 14h00 à 19h30

- Présentation sous pavillon des clubs participants, Doris et godille
- Course inter régionale de doris (triangle olympique de 5 miles)
- Course de Godille dans le port de dahouët (dernière manche sélective des championnats de France de l'Ile de Batz), animée par Sebastien Barrier.
- Animation culturelles et artistiques Aquarelles, peintures, photographies et productions artistiques diverses.
- Signature des conférenciers et auteurs de leurs ouvrages (au "booklart" près de la cale Hourdin)
- Remise des prix des compétiteurs sur le podium de la Pauline
- Chant du Choeur des hommes de la baie de Saint Brieuc.

### Dimanche 18 Août en co-animation avec "la Pauline"

#### Matinée à partir de 10 h00

- Conférence sur les Cap-horniers français (2) et film au centre nautique de "la Guette"
- Signature des conférenciers au Booklart.
- Conférence initiation au jeu de carte de l'aluette et tournoi initiatique devant le restaurant "La voile".

#### Après midi jusqu'à 19h00

- Animations de doris dans l'avant port, démonstration, initiations, ballades.
- Tournoi initiatique du jeu de carte "l'aluette" devant le restaurant "La voile" avec l'association "Les Insolites de Bouin" (85)



Une Chaloupe pour Dahouët  
Quai des Terre-Neuvas  
22370 Pléneuf-Val-André  
02 96 63 10 99

## RENDEZ-VOUS À DAHOUËT DU 15 AU 18 AOÛT 2024