

LE CANARD-VAPEUR

BULLETIN DE L'ASSOCIATION DES CAP-HORNIERS DE PLAISANCE
Siège : J. Rey, Villa Costecalde, Impasse Massilia, 83120 Sainte-Maxime. Tel :
06.12.61.67.72
<http://www.caphorniers-de-plaisance.com>



Numéro 50 - juillet 2013

HELLO LES CAP-HORNIERS DE PLAISANCE !

J'espère que la météo sera plus clémente cet été pour les voileux de l'association, car le printemps a été perturbé sur mer comme sur terre en Méditerranée : mistral et vent d'Est se sont succédés en permanence.

Bien sûr, nous avons réalisé notre rêve en passant le Horn, mais en même temps beaucoup d'entre nous sont tombés amoureux de la Patagonie et se sont passionnés pour l'histoire dramatique des tribus fuégiennes. J'ai eu l'immense chance de rencontrer en 1996 Christina Calderon à Puerto Williams, la dernière représentante du peuple Yagan, et depuis lors l'histoire des Onas, des Alakalufs, des Yagans, des Yamanas est devenue pour moi un sujet d'intérêt majeur. Je voudrais donc vous signaler deux livres passionnants, qui vous feront entrer dans cette Patagonie mystérieuse, envoûtante, et dans ces cultures disparues :

Le premier est : *Aux quatre vents de la Patagonie*, de David Lefèvre, aux éditions Transboréal. De Santiago du Chili, où il découvre le mythe de la Cité des Césars, à Ushuaïa, David Lefèvre va nous faire mieux connaître cette nature puissante qui nous a emportés.

Le deuxième est essentiel et il s'est imposé depuis soixante ans comme « l'incontournable référence littéraire sur ces régions du bout du monde et la culture des Indiens fuégiens », il s'agit de : *Aux confins de la terre*, de E. Lucas Bridge, traduit de l'anglais par Michel L'Hénoret et réédité en 2013 par les éditions Nevicata.

Un petit troisième pour la route : *L'Amant de Patagonie*, chez Grasset, mai 2012. Avec tout son talent Isabelle Autissier a écrit un très beau roman qui relate aussi la vie des tribus fuégiennes et la colonisation des terres patagones.

Je vous souhaite donc de bonnes lectures pour cet été... et commencez à réfléchir à un rassemblement dans le golfe du Morbihan, en mai 2014 ?

Amitiés à vous toutes et tous "in the spirit of Cape Horn !"

JACQUES REY

Nous souhaitons à nos valeureux représentants un bon voyage en août dans les îles d'Åland, avec du beau temps pour profiter de la clarté poétique des longs jours, des rencontres chaleureuses avec de sympathiques cap-horniers à qui ils pourront apprendre que la France aussi a son Finistère, une joyeuse découverte de l'archipel nordique.

Et revenez partager avec nous de beaux souvenirs, des photos magnifiques et des amis exotiques !

N.P.O. :

La prochaine assemblée générale est fixée le dimanche 8 décembre 2013, de 11 h 15 à 19 h, à la FIAP, 39 rue Cabanis (dans le 14^e ardt, métro Glacière) (Possibilité de loger sur place).

CAP HORN

Cette porte du Pacifique qui ne veut pas s'ouvrir, qui a fait reculer les bateaux avec des vents d'ouest et des courants effroyables, les brumes, le froid, la grêle, la neige, les paquets de mer lessivant les ponts... Des semaines de souffrance pour les marins, la laine et le drap des vêtements toujours mouillés, les manœuvres incessantes des gabiers avec les doigts gelés, les mains crevassées, la navigation en aveugle avec la corne de brume comme seul moyen de communication pour éviter l'éperonnage avec d'autres navires, l'angoisse des capitaines devant les risques d'avarie dans le gréement ou sur le gouvernail, leur peur de dériver sur les cailloux de Diego Ramirez, de percuter un iceberg... Trop de bons auteurs ont décrit ce monde de misère et de courage, à partir de leur vécu, tel le Capitaine Lacroix, ou à partir de leur passion d'historien, tels Yvonnick et Brigitte Le Coat, sans que j'en rajoute une mauvaise couche d'amateur.



Adieu Cap Horn, bonjour le Drake (photo : Marcel Ménard)

Parmi les drames de la mer survenus au Cap Horn, j'en retiens deux véritablement impressionnants. Le premier est la disparition d'un marin particulièrement malchanceux, le second est l'histoire d'un bateau fou, victime des colères de la terre conjuguées aux fureurs de la mer.

On se souvient qu'à Ouessant, une dame nous raconta l'histoire de son grand-père, emporté par une lame et ramené à bord par la lame suivante. Un chanceux !

Par contre, pendant l'hiver 1901, à bord du trois-mâts Carapacca, un homme, en bout de vergue, serre le grand hunier volant. Sous un violent coup de roulis, sans pouvoir s'agripper,

il tombe à la mer. Cramponné à une bouée qu'on a pu lui jeter du bord, il réussit à y remonter mais, sitôt fait, un nouveau paquet de mer le remporte et cette fois définitivement.

Dans son livre intitulé *Les derniers Cap-horniers*, Théophile Briant rapporte le récit que lui a fait le Capitaine Émile Bourge, dix-sept fois cap-hornier, dans les deux sens.

Dans la nuit du 18 avril 1906, le *Babin-Chevaye*, entré dans le Pacifique, donc après avoir fait le plus dur, se met à tourner sur lui-même à l'incompréhension et à l'affolement de l'équipage. Or, cette date est celle du grand tremblement de terre qui se produisit à San Francisco. C'est la propagation des ondes magnétiques à travers l'océan qui transforma le *Babin-Chevaye* en toupie.

Les hommes qui ont connu des expériences très éprouvantes demeurent généralement discrets sur leur vécu, peu diserts, peu expansifs. Toutefois, ils aiment se fabriquer un élément de reconnaissance entre eux. Sur la Côte d'Émeraude et sur les bords de la Rance, de belles maisons d'anciens capitaines ont parfois un araucaria dans le jardin. Planté après avoir été ramené des rivages du Chili, c'est un signe distinctif du statut de cap-hornier mais adressé à ceux qui ont eu la même destinée, j'en suis convaincu, pas au reste du monde.

(CARNET DE VOYAGE AU CHILI EN 2010) MARCEL MÉNARD

QUE D'EAU !

Depuis le début de l'année, nous regardons l'eau tomber.

Première constatation : ça mouille !

Deuxième vérité remarquablement exprimée par Éric Tabarly, que je cite de mémoire : C'est perfide une goutte d'eau, ça prend toujours le chemin le plus désagréable... Il constatait cela les mains occupées à réparer un dégât sous l'étrave de son bateau, balayé par les vagues déferlantes et la pluie obstinée !

Tertio : Plus que la pluie, utile malgré tout, le pire c'est l'observation depuis l'automne dernier à longueur de journées de « nuages barbants »*, qui voilent le soleil et finalement la belle humeur.

* *Stratus nebulosus opacus*.

Surprises

H₂O, étant composé de deux éléments, n'est pas en lui-même un élément, bien qu'on puisse s'y baigner à marée haute. Ceci fut démontré par Antoine de Lavoisier en 1785.

L'eau est costaude et sociable, on l'a expérimenté, mais, le savez-vous ? une goutte d'eau peut rester de 1.600 à 9.700 ans dans un glacier et quelques heures dans une cellule vivante, j'ai soif.

Sachant que l'état liquide est un état exceptionnel, le temps du passage de solide à gazeux pour nombre de substances, d'une part ; et que l'état solide est plus dense que l'état liquide, d'autre part ; émerveillez-vous de l'existence des océans sur lesquels tangent les petits bateaux et que ce soit le glaçon (l'état solide de l'eau) qui flotte à la surface et non l'inverse. Il s'agit d'une histoire de solidarité entre molécules, très belle, comme celle entre ingrédients d'un certain apéro nommé pisco.

Il faut une énergie considérable pour faire changer l'eau d'état, c'est pourquoi nous ne sommes pas rôtis par notre étoile : l'énergie solaire est absorbée dans l'évaporation des eaux océaniques, changement d'état qui provoque un ébranlement de l'air et un refroidissement local ; au bout du mouvement, loin, la condensation de la vapeur en pluie, neige ou brouillard, libère l'énergie accumulée, avec localement réchauffement et nouvelle impulsion des masses

d'air. Bon, c'est le principe général qui explique pourquoi il fait beau à Dakar et mauvais à Paris, mais bien sûr on trouvera toujours des raffinements pour prouver que lorsque le nuage passe sur Paris avec ou sans averse, il ne faut pas qualifier le temps de « dégueulasse », même si la durée moyenne de résidence de l'humidité dans l'air est de 8 (longs) jours.

Voies d'eau

Pas de sisnistrose ! Une voie d'eau n'est pas toujours une avarie. Cela peut être le moyen le plus commode pour rallier en voguant un charmant coin perdu au milieu des terres. Ainsi en allant à Hoorn voyait-on passer lentement quelques voiles triangulaires à travers champs ; les petits bateaux, bien sûr, ont des jambes, mais combien ? même du pont-levis au-dessus du canal il est difficile de le voir.

Un canal, donc, pour arroser, assécher, aller... Et que fait-on si les rivières ne vont pas dans le sens voulu ? Des canaux ! Tout le monde en rêve : Charlemagne ébauchait une voie reliant le Rhin et le Danube en 793, ce qui fut réalisé mille ans plus tard ; les Romains songeaient à la jonction des deux mers, que la province du Languedoc mena à terme sans qu'il en coûte rien au Royaume en créant le canal du Midi.

Quant aux Chinois, qui ont tout inventé, ils ont creusé un canal de plusieurs centaines de kilomètres pour acheminer les céréales des plaines centrales vers les villes du nord via le fleuve Jaune cinq siècles avant J.C. ; ils attendront pourtant le 6^e siècle après J.C. pour relier ce même fleuve Jaune au Yangzi Jiang mille kilomètres plus bas. Le système, qui comprend écluses à sas et plans inclinés, est si fréquenté qu'au 12^e siècle un nouveau canal est percé plus à l'est, long de 1800 km, entre Hangzhou et Tianjin, toujours en service ! Pour mille kilomètres, il avait fallu mobiliser, dit-on, cinq millions de travailleurs...

À sec

Le sultan Mehmet II, à la tête de ses Turcs Ottomans, pour vaincre la résistance de l'empereur Constantin dans la future Istanbul, décida de s'emparer du port et d'ouvrir la Corne d'Or. Kristobule décrit comment il fit construire sur la colline des rampes inclinées menant de la pleine mer à la mer intérieure et hisser les bateaux sur ces plans :

« Puis ils montèrent à bord de leurs navires à terre comme s'ils avaient été sur l'eau. Certains hissèrent les voiles en criant comme pour prendre la mer. La brise gonfla les voiles. D'autres matelots, assis sur les bancs, agitaient les avirons comme s'ils étaient en train de ramer. Les capitaines, courant au pied des mâts en sifflant, en criant et en frappant les rameurs à coups de fouet, comme pour les faire souquer ferme. Les bateaux, se déplaçant ainsi sur terre comme si c'eût été sur mer, les uns étaient hâlés ainsi jusqu'au sommet de la colline tandis que les autres descendaient la pente jusque dans le port, et amenaient les voiles au milieu des cris et du vacarme.

« C'était un étrange spectacle, assez difficile à croire pour ceux qui ne l'avaient pas vu, ces navires hâlés sur la terre ferme comme s'ils eussent navigué sur l'eau, avec équipages, voiles et tout leur appareil. »

Les Romains de la garnison et les Byzantins « furent confondus devant cet incroyable spectacle et plongés dans la consternation et la plus grande perplexité. Ils ne savaient plus que faire et le désespoir les envahit. »

La bataille fit rage, longtemps la victoire resta incertaine tant les combattants montrèrent de bravoure et d'audace. Constantin fut tué et Constantinople tomba le 29 mai 1453.

LA CANETTE VAPOREUSE

