

Doubler le Cap Horn à la voile.

« 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 S.O., le bateau chaviré,
Son plat bord, tout son pont et ses roufs noyés,
La misère pour tous et la manoeuvre rude,
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.*

*Capitaine Georges Perdraut
Juin 1913*

à bord du 4-mâts barque « Cap Horn »

La mer est une belle maîtresse, qui donne des fois des coups de reins terribles. Une belle garce, qui joue des sales tours mais elle a aussi de belles périodes de douceur et de charme. On l'aime. Et malgré mon vieil âge, je me plais encore à la contempler. Cette puissance indomptable.

Il y a quelques années le Président de la République, Vincent Auriol a tenu à recevoir une délégation de cap-horniers. En leur nom s'adressant au chef de l'Etat, Charles Fourchon dira : *« Ce sont là les représentants d'une époque révolue. L'ère des grands voiliers, que beaucoup d'entre nous ont commandé et qui portèrent notre pavillon national aux quatre coins du monde, s'est achevée pendant la guerre 14-18. L'ère de la vapeur et du moteur est venue. Le progrès mécanique, la passion de la vitesse ne s'accommodèrent pas de cette navigation où l'homme avait à lutter, seul contre les éléments. Mais cette navigation était une école de courage, d'endurance et de d'abnégation où se sont formés les marins qui, autrefois ont contribué à notre prestige dans le monde ».*

Dans sa réponse Vincent Auriol saluera ces hommes en ces termes : *« vous êtes des navigateurs à voiles ; vous avez risqué sans crainte, le risque de l'inconnu. Vous avez fait partout votre devoir. Les vapeurs ont pris votre route mais vous avez donné aux jeunes marins vos vertus. »*

La navigation d'un voilier au Cap Horn

Il est vrai que les difficultés pour doubler le cap, ce caillou sinistre, étaient énormes. En s'engageant dans ce détroit nul n'était assuré d'en ressortir sain et sauf. Pour passer de l'Atlantique au Pacifique on comptait généralement sur une durée de trois semaines. Au

retour, avec le vent dans le cul, il ne fallait des fois que deux jours. Une description des épreuves subies lors de cette navigation périlleuse s'impose.

Lors de l'âge d'or de la voile au début du siècle passé, il existait un grand trafic entre les ports Européens et les ports chiliens et australiens. Bateaux français de l'armement Dominique Bordes, les allemands de Laeisz, les finlandais d'Erikson et bien d'autres faisaient régulièrement des voyages au Chili et en Australie.

A l'encontre des navires destinés aux ports chiliens et australiens qui d'est vers l'ouest livraient combat contre les vents prédominants de l'ouest, les navires venant de l'ouest, lourdement chargés, profitaient en plein de ces vents favorables mais pas moins dangereux pour autant, à cause du risque de tomber par le travers d'une mer démontée ou d'avoir une collision avec un iceberg.

Ce qui caractérise en effet les hautes altitudes australes ouest où est situé le Cap Horn, c'est cette permanence annuelle des vents du secteur ouest, leur violence continuelle et les vagues qu'on y rencontre et qui sont considérées les plus fortes du globe (15 à 20 mètres). La distance entre deux crêtes successives de ces véritables montagnes liquides peut atteindre 1200 à 2000 mètres.

Les navires les escaladent en remontant au vent mais il arrive parfois qu'ils butent dans la masse. Ils sont alors couverts et maltraités par le déferlement qui les balaye de l'avant à l'arrière et risque d'emporter les marins, qui n'ont pas eu le temps de se cramponner à un objet fixe. Le danger n'est pas moindre quand la mer vous rattrape et que le voilier navigue avec vent arrière.

D'ailleurs c'est à cause d'une telle mer déferlante, qui a submergé son pont principal, de pair avec une stabilité négative, qu'il faut attribuer la perte mystérieuse de l'ancien navire-école belge « *L'Avenir* ». En effet, lors de son voyage de retour de l'Australie avec un chargement complet de blé en sacs, le quatre mâts barque et navire-école allemand « *Admiral Karpfanger* » s'est perdu corps et biens au large du cap Horn en 1938. Depuis lors tout le monde a cru à la version officielle allemande que la perte avait été causée par *fortune de mer*.

Une nouvelle enquête a démontré que la situation à bord de l'« *Admiral Karpfanger* » était telle que le voilier ne pouvait pas faire face aux intempéries auxquelles il devait faire face au Cap Horn.

L'enquête, menée en 1939 par le tribunal maritime à Brèmes n'a pas pu déterminer la cause du sinistre du navire-école, la gloire de la marine marchande allemande. En effet le tribunal a jugé que l'« *Admiral Karpfanger* », était en bon état de navigabilité à son départ d'Australie, que le commandant n'avait commis aucune faute et que la cause de sa perte était inconnue. Il faut tenir compte que ce verdict a été prononcé dans l'année de la déclaration de la seconde guerre mondiale et que l'Allemagne se trouvait à ce moment à son sommet de gloire. Il est évident que ce jugement en a été influencé car perdre la face par ce que des erreurs ont été commises entre autre concernant sa stabilité, son peu de franc bord et l'assiette du navire.

Ce n'est qu'en 2004, qu'une étude approfondie par Roger Ghys, capitaine de voiliers, et Neil W. Cormack, ingénieur de construction navale, qu'on a finalement pu élucider ce mystère.

Dans ces parages les saisons n'apportent guère de changement appréciable. Il y fait toujours froid, cependant en hiver le vent est plus violent, plus glacial. L'obscurité ajoute à la misère des marins car sur 24 heures il n'y a que 3 heures seulement de clarté, d'une lumière de cauchemar. Les chutes de neige et même le brouillard sont fréquents et parfois un ouragan se déchaîne.

Quand un ouragan s'abat sur un voilier, le commandant déjà prévenu par le baromètre et la très forte houle qui le précède et l'aspect anormal et angoissant du temps, a réduit sa voilure au strict minimum. Il n'est pas question de faire route, mais d'étaler, de rester à flot et de survivre. On en sort rarement indemne (passerelles arrachées, embarcations brisées, voiles déchirées, parfois matelots emportés par les vagues). Lorsque l'ouragan est passé, on procède à des réparations de fortune et on reprend la route sans faillir. En outre, il y avait cette inquiétante incertitude de déterminer sa propre latitude. Avec un taux de ciel couvert de 7/8, il était parfois impossible d'avoir une observation astronomique au cours des 3 semaines ; tandis que la force du courant de l'ouest occasionnait de fortes dérives. On appliquait alors la navigation à l'estime dont le résultat était parfois imprévisible.

La route à suivre pour un voilier dépend de la direction du vent. Avec les vents prédominants de l'ouest, il était donc obligé de remonter au vent en louvoyant. On était donc obligé de tirer des bordées dans un détroit d'une largeur de 200 milles et qui en plus est limité au nord par le dangereux cap Horn, qu'il faut éviter à tout prix, et au sud par les glaces dérivantes de l'antarctique, qu'on n'aperçoit pas la nuit ou dans les brouillards fréquents.

Un grand voilier serre le vent entre 7 et 8 quarts (un quart est égal à 11 degrés), ce qui l'oblige à tenir compte de très près du moindre changement de la direction du vent, s'il veut faire bonne route, aussi bien quand il adonne où qu'il refuse. Quand on examine la carte marine après son passage au cap Horn et qui retrace les positions du navire à midi, on y découvre ses pérégrinations, le gribouillis d'une route folle.

Une saute de vent au sud, suivie d'une embellie lui permettra finalement de gagner dans l'ouest. On connaît ces trêves et leur courte durée. C'est pourquoi on se hâte d'établir des voiles qui étaient restées serrées depuis 12 jours. « All hands on deck » et un virement de bord s'impose. La responsabilité de cette manoeuvre importante soit un virement vent debout soit un virement lof pour lof avec vent arrière incombe au commandant et c'est lui seul qui donnera l'ordre: «*Paré à Virer...A Dieu Vat* »

On vire de bord, on avance, le voilier s'élance à l'assaut de la vaste houle et des lames qui ont perdu de leur agressivité, il prend de la vitesse et de la mâture on aperçoit à l'arrière du travers pour la première fois les cimes couronnées de neige de la Terre de Feu.

Ca y est – *On a doublé* – A boire la goutte crie le capitaine. La misère est déjà en partie oubliée.

Le naufrage de l' « *Admiral Karpfanger* » ex « *L'Avenir* »

Quelques détails de la nouvelle enquête, qui a permis de faire la clarté sur la perte mystérieuse de l' «*Admiral Karpfanger* », s'imposent:

Le navire avait chargé une cargaison complète de blé en sacs pour un poids de 3.502 tonnes métriques. Il a quitté Port Germain en Australie le 18 février 1938 sous le commandement du

capitaine Reinhold Walker à destination de Falmouth « for orders ». L'équipage comptait 60 hommes dont 44 cadets.

Le tirant d'eau avant mesurait 7,36 m et à l'arrière de 7,26 m, ce qui fait que le navire était sur nez de 10 cm.

Son franc-bord, soit la distance entre le niveau d'eau de la mer et du pont principal ne mesurait que 1,12 m. tandis que sa hauteur métacentrique, qui indique la stabilité du navire, comptait à peine 0,37 m, là où les voiliers à pleine charge avaient en général un franc bord d'au moins de 1 m.

Il ne fait donc aucun doute que le navire était bas sur l'eau et que la stabilité était minime. Lors des vents du secteur arrière un voilier embarde et gouverne mal. En plus il est très ardent, surtout quand il se trouve sur nez, et si on veut poursuivre sa route, le milieu de la barre se trouve sous le vent. Il en résultait qu'il y avait très peu de possibilités d'abattre lors d'un grain vu la grande tendance de loffer (remonter au vent).

L'«*Admiral Karpanger*» avait une installation radio à bord et un message 'Tout va bien à bord' donnant sa position dans les parages du Cap Horn fut envoyé le 12 mars 1938. Depuis lors aucune nouvelle. Après de vaines recherches, Lloyds a déclaré le navire «*lost with all hands*».

Lors d'une étude approfondie par Roger Ghys et Neil W. Cormack toutes les causes possibles de sa perte ont été examinées. Finalement l'enquête a établi que la seule cause possible était son peu de franc bord et manque de stabilité par mauvais temps, de pair avec une grosse mer déferlante venant de l'arrière et qui a submergé le navire.

Un poids de 164 tonnes d'eau s'est accumulé sur le pont avant à l'arrière du gaillard. Tout le navire s'est enfoncé de 16 cm et le navire se trouvait sur nez de 78cm. La hauteur métacentrique est devenue négative et mesurait moins 8 cm. Le navire est devenu très ardent et de pair avec une tendance très forte de remonter au vent, donc des possibilités de manoeuvre très limitées. Le voilier est tombé à travers dans le creux de la lame, ses voiles carrées étaient masquées et il a plongé littéralement sous eau.

Le sinistre a pris très peu de temps et personne n'a pu être sauvé. La seule chose qu'on a retrouvé de l'«*Admiral Karpfanger*» était une porte avec une plaque marquée 'médecin' et qui a été rejetée sur la côte de l'île de Navarinho sur la côte ouest du Chili.

Notes :

- *Notes prises lors de ma formation par le Commandant Remi Van de Sande, dernier commandant de « L'Avenir » et mon prédécesseur à bord du navire-école belge « Mercator ».*

- *An Investigation Into the Loss of the Steel Bark 'Admiral Karpfanger' ex'L'Avenir' by Roger Ghys and Neil W. Cormack, . Marine Technology October 2004, Volume 41 Number 4, pages 141-160.*

Roger GHYS
Secrétaire Général International Em. AICH