

# NEWSLETTER N°13



## Sommaire

-Le premier

-"Que dis-je, un cap..."

-Le Maire ou Lemaire?



## Le premier

Combien sont-ils à avoir réalisé un tour du monde à la voile soit en équipages soit en solitaire? Aux environs d'une centaine si on s'en tient aux seuls coureurs du «Vendée». Sans doute plusieurs milliers en intégrant les régates antérieures, Jules Vernes, Boc, Whitbread, VOR ... et toutes les expéditions à partir du XVIème siècle! Avec quelque rigueur et quelque pratique digne de Stakhanov, de Magellan à Le Cléac'h il serait possible d'approcher la vérité

numérique.

Les historiens, eux, ne sont toujours pas d'accord sur celui qui fut le premier. L'Histoire «basique», celle que l'on enseigne à l'école, quelques fois un peu tordue pour des raisons pas toujours avouées, nous apprend que c'est Ferdinand de Magellan qui accomplit le premier tour du Monde. Son projet fut probablement le premier à aboutir; Cinq carques portant 237 hommes, avitaillées pour deux ans de vivre, quittèrent Séville en août 1519. Deux années plus tard, seuls 18 rescapés sur un unique navire au nom prédestiné, La Victoria, rentrèrent à Sanlucar de Barrameda. Magellan lui, ne fut pas de ceux-ci, puisqu'il fut tué à l'Ilot de Mactan aux Philippines. Il n'est donc pas « le premier Homme» à avoir accompli un tour du Monde. En revanche, les dix-huit

marins qui ont ramené à bon port La Victoria ont réalisé sans contesté possible, le tour de la planète. Les spécialistes retiendront le nom de Juan Sebastian Elcano, promu capitaine par Magellan lui-même au cours de l'expédition suite à beaucoup de pertes. Basque, originaire du pittoresque petit village de Getaria , le Grand Chroniqueur des Indes à la cour d'Espagne, Antonio de Herrera y Tordesillas écrit de lui en 1601, «Véritablement ce capitaine Juan Sebastián Elcano est digne d'une éternelle mémoire, puisqu'il a été le premier à ceindre le monde, et que nul jusqu'alors, ni parmi les fameux Anciens, ni parmi les Modernes, ne peut lui être comparé », Voilà donc une reconnaissance officielle qui ignore néanmoins un fait moins connu.

En 1511, soit huit ans avant son départ pour le tour du monde qui le fera passer à la postérité, Magellan se trouve dans l'archipel des Moluques. Il y achète un esclave qu'il baptise Henrique et le ramène en Espagne. En 1519, gageant que ce dernier pourrait lui servir d'interprète, il l'embarque pour son grand voyage autour du monde. Magellan dans son testament avait prévu d'affranchir Enrique. C'est ainsi qu'au décès de celui-là aux Philippines, Enrique de Malacca, après quelques péripéties un peu confuses, de retour dans son aire d'origine, s'est trouvé libre de rester dans ses îles. Il est donc objectivement celui qui accomplit le tour de la planète avant Juan Sebastián Elcano.



**« Que dis-je, c'est un cap ?  
... c'est une péninsule ! »**

Les marins n'ont que faire des conventions relatives à l'écriture! C'est ainsi que lorsqu'ils désignent *Bonne Espérance*, *Leeuwin* ou *Horn*, ils mettent une majuscule au mot « *Cap* ». Pourquoi ces trois-là bénéficient-ils de cette attention? Sans doute

parce que dès l'époque des grands voiliers ils constituaient des balises naturelles en inspirant crainte et respect sur la route du commerce international naissant.

A leurs noms sont associés ceux des grands découvreurs : *Bartolomeu Diaz* qui doubla le sud de l'Afrique et nomma la pointe la plus occidentale « le *cap des Tempêtes*» qui devint le *Cap de Bonne Espérance*, peut-être pour éviter les frayeurs que suscitait son premier nom auprès des équipages; *Jacob Le Maire* et *William Schouten* originaires du port Néerlandais de *Horne* qui en 1616 s'aventurèrent au-delà du détroit découvert en 1520 par *Fernando de Magallanes*; *Matthews Flinders* qui en 1801 cartographia la pointe Sud-Ouest de l'Australie et la nomma *Leeuwin* du nom du premier bateau

hollandais qui la reconnue (La Lionne en Français).

Les difficultés de cette route, la propension taiseuse des hommes de mer, leurs réflexes de protection, les ont sans doute poussés à la familiarisation, à la recherche d'intimité, et comme on nomme un proche d'un petit nom, d'un diminutif, *Bonne Espérance* est devenu «*Le Cap*» tout court, *Le Horn* en perd son «*Cap*» car souvent «*on double le Horn*», ce qui n'est que justice car le *Horn* n'est pas un cap mais une île ! A contrario, le moins célèbre a gardé son appellation complète dans les usages peut-être pour le consoler de sa notoriété de seconde division.

Ainsi la route était balisée, nommée, connue, donc moins effrayante.

Cependant la connaissance du mécanisme des vents ne sera véritablement connue qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle grâce à la compilation des livres de bord tenus par les capitaines américains et synthétisés par *Matthew Fontaine Maury* pour donner naissance aux «*pilot charts*».

La navigation vers les îles exotiques aux richesses tant convoitées restait la route géographiquement la plus directe, c'est-à-dire vers l'Ouest. Pourtant marins et armateurs savaient à force d'expérience dépasser *Le Horn*, affronter le furieux torrent d'air se ruant du Pacifique vers l'Atlantique si puissant et si têtu "qu'il semble avoir tordu ce bout d'Amérique et l'avoir effiloché en un chapelet d'îles". Des stratégies très élaborées, les instructions très strictes, des routages dirait-on de nos jours, étaient imposées aux commandants des grands voiliers dont la responsabilité était écrasante. Tel était donc le quotidien du commandant d'un cap-hornier; se tenir sur le bon bord pour suivre et anticiper les variations du vent, exécuter les manœuvres au bon moment, virer "vent devant" avec le risque du "manque à virer" au vent de récifs, ou virer "lof pour lof" en perdant beaucoup de route et présentant le navire deux fois par le travers des vagues. Malgré ces précautions, on sait que le trois-mâts français *La Rochejaquelein* en 1909 louvoya pendant deux mois avant de pouvoir cingler dans le Pacifique. D'autres ont fait plus, certains même ont décidé de passer par l'Est !

### Le Maire or Lemaire?



Y-a-t-il un lien entre ce fameux découvreur et notre honorable sociétaire ? L'orthographe différente de leurs patronymes n'est pas un indice suffisant tant on sait la fantaisie de la plume des officiers d'état civil ! C'est un nom propre très commun en pays francophones. Le sens actuel de maire remonte à la

Révolution ; cependant au moyen-âge de nombreuses fonctions étaient désignées par ce nom, Charles Martel était maire du palais. On peut aussi envisager un autre sens, fréquent dans les cartulaires, le plus grand, qui servait dans la plupart des cas à différencier le père du fils, le plus vieux du plus jeune, le major opposé au minor.

Celui qui nous intéresse ici, c'est Jacob, né en 1585 et décédé en 1616, un hollandais originaire de Wallonie ce qui explique la consonance française de son patronyme. Bien que très ancien il est resté très célèbre car il est le premier à avoir joint l'Atlantique au Pacifique par le Horn, prouvant ainsi que la Terre de Feu n'était pas un continent, contrairement à ce que l'on croyait après la découverte de détroit de Magellan. Il reste de son voyage, un détroit légendaire, celui de Le Maire entre la Terre de Feu et l'île des Etats (Argentine), théâtre choisit par Jules Verne pour son excellente nouvelle, « le phare de bout du monde ».

Voilà pour l'histoire. Au moment où nos téméraires navigateurs doublent le Horn, ils se posent la question : détroit de Le Maire ou détour par le sud de l'île des Etats, cette espèce d'éclat de terre arraché à la Terre de Feu par la furie du vent sans doute. La route par le détroit est plus courte d'une cinquantaine de milles que celle du sud; mais elle est aussi plus délicate en raison des joutes que s'y livrent la marée et le vent qui tour à tour s'accordent ou se contrarient dessinant un paysage marin plat comme une plaine de la Beauce ou abrupt comme un escalier de géant... Le détroit n'est large que de 16 milles, les courants alternatifs portent en continu (les électriciens apprécieront) à la côte de l'île et ils n'ont que faire de panne de vent. Les vents dominants, du nord-ouest au sud-ouest en été austral, ne permettent aucun abri sur les côtes de l'île et un seul sur la côte de la Terre de Feu, la fameuse baie bien nommée la baie du Buen Suceso.

L'option de route est importante car damoiselle Sainte Hélène interdit qu'on l'approche trop et oblige chacun qui souhaite lui tourner autour à le faire par l'ouest sous peine de s'engluer et comme Ulysse au pays des sirènes de manquer s'y perdre. Cette zone n'est que la première embuche de la remontée de l'Atlantique. Les bateaux plus ou moins blessés, les skippers plus ou moins fatigués, le trafic plus ou moins intense, les OFNI plus ou moins sournois sont autant de paramètres qui une fois additionnés donne un résultat incertain.