

VOILIER CAP-HORNIER « ANTOINETTE »

Valeur : 0,80 F

Couleurs : violet, bleu foncé, bleu roi

25 timbres à la feuille



Dessiné par CHAPELET

Gravé en taille-douce
par DURRENS

Format horizontal 27 x 48
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 10 avril 1971 à SAINT-MALO (Ille-et-Vilaine) ;

générale, le 13 avril 1971.

Ce timbre continue la série des voiliers commencée en 1970 avec la figurine commémorative du tour du monde à la voile par Alain Gerbault. Il représente une séduisante unité de la très belle flotte de voiliers possédée par la France entre 1890 et 1920.

A cette époque, en effet, les besoins de l'industrie et de l'agriculture en nitrate de soude du Chili, en minerai de Nouvelle-Calédonie, en blé d'Australie et d'Argentine accélérèrent, sur les chantiers de Dunkerque, du Havre, de Rouen, de Nantes, de La Seyne, l'équipement et le lancement de puissants voiliers.

Moins important que le *France II*, qui fut le plus grand du monde, le bâtiment représenté ici est le quatre-mâts barque *Antoinette*, construit en 1897. D'un port en lourd de 4 000 tonnes, gréant 4 420 m² de voilure, c'était un navire de bonne marche, et sa meilleure traversée d'Europe au Chili fut de 72 jours.

La fin de sa destinée fut mouvementée : attaqué en 1917 par un sous-marin allemand, il réussit à lui échapper et reçut une distinction pour l'attitude de son équipage ; mais l'année suivante, il devait se perdre sur un récif au large du Nicaragua.

L'*Antoinette* appartenait à une compagnie de Dunkerque, qui possédait en 1914 quarante-six unités modernes d'environ 4 000 tonnes, à coque d'acier, mâture et gréement dormant de métal. Elles étaient spécialement conçues pour les voyages au Chili, avec les moments très éprouvants, à l'aller et au retour, du passage du cap Horn.

Le cap du Bout-du-Monde, le cap Dur, le cap qu'on ne passe plus aujourd'hui avait été doublé en 1616 par deux navigateurs en quête d'un passage en direction des îles des Épices, le détroit de Magellan et le cap de Bonne-Espérance étant réservés à la toute-puissante Compagnie hollandaise des Indes orientales.

Bien des voiliers luttèrent dans la suite contre le terrible vent d'ouest qui règne en permanence dans ces parages désolés et dangereux, à la limite des eaux de l'Atlantique et de celles du Pacifique.

Pour les survivants de moins en moins nombreux, le nom de cap-hornier est un titre de noblesse ; le nom même du cap Horn est le symbole d'une époque disparue, celle, écrit l'un d'eux, « où les hommes de mer, livrés à leurs seules ressources au milieu des éléments déchaînés, ne se sont jamais sentis plus fraternellement solidaires ». Ces hommes, c'étaient ceux d'équipages bretons en majorité, d'une résistance et d'une énergie peu communes, et de jeunes capitaines, dont certains avaient tout juste vingt-cinq ans. Pour tous, sous les « latitudes grondantes » de l'hémisphère sud, vents, pluies, brumes, froids, glaces, mers énormes étaient autant d'ennemis qu'il fallait vaincre par le courage, la ruse, la science de la navigation, l'habileté à la manœuvre.

Cette époque du long cours à la voile se prolonge encore chaque année par le Congrès des survivants de quatorze nations. Elle vivra toujours par les prestigieux souvenirs conservés dans l'altière bâtisse représentée dans le coin supérieur du timbre, le château Solidor, fièrement campé à Saint-Malo, sur l'embouchure de la Rance, le Musée international cap-hornier, pèlerinage obligé pour les jeunes passionnés de la voile moderne...

