

Paris le 13 Novembre 1936

ETAT-MAJOR GENERAL

3ème Bureau

R A P P O R T A U M I N I S T R E

Objet : NAUFRAGE DU "POURQUOI-PAS ?"

COPIE

J'ai l'honneur de vous rendre compte des circonstances de la perte du "POURQUOI-PAS ?", en Islande, le 16 Septembre 1936, telles que permettent de les reconstituer :

- l'enquête menée sur place par le Commandant du contre-torpilleur "L'AUDACIEUX"
- les déclarations du maître timonier GONIDEC, seul survivant
- l'examen a posteriori des événements météorologique de la journée et de la nuit du naufrage
- et enfin l'étude attentive entreprise par l'Etat-Major

Général,  
d'après tous ces éléments complétés de nouvelles précisions fournies verbalement par le maître GONIDEC qui a répondu à quelques questions complémentaires qui lui ont été posées avec une netteté et un sens marin que j'ai particulièrement appréciés.



## CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE

### I- Parages

Le golfe au fond duquel est établi Reykjavik, port que quittait le "POURQUOI-PAS ?", s'ouvre, dans la partie Sud de la côte Ouest d'Islande, entre les pointes de Skagi et de Malarif distantes de 48 milles sur une ligne orientée approximativement du S.S.E. au N.N.O. il est profond de 22 à 25 milles.

Ce golfe est parcouru, selon les vents généraux régnants, par des courants venant du large auxquels s'ajoutent localement les courants de marée. Le plus généralement la résultante de ces courants porte à terre; elle atteint parfois plusieurs noeuds, pendant la durée du flot, à l'entrée des deux fiords qui, séparés par la pointe d'Akranès, s'ouvrent au Nord de Rekjavik. La mer y était pleine à 5 h 50 du matin le 16 Septembre.

D'importantes perturbations magnétiques, assez bien localisées pouvant modifier la déclinaison de plusieurs dizaines de degrés, rendent en certains points incertaine, quand les repères de la côte ne sont pas visibles, la navigation des navires qui n'ont pas de compas gyroscopiques.

Dans l'ensemble, le rivage est suffisamment balisé de jour et convenablement éclairé de nuit; mais quand il n'y a pas de vue il est en général d'une approche peu saine; il est particulièrement redouté dans la région d'Alftanes où un amas de récifs, la plupart immergés ou à fleur d'eau, constitue d'innombrables dangers qui s'étalent sur cinq milles de côte, jusqu'à quatre milles au large par endroits, et que parcourent les courants.

C'est au milieu de ces écueils, et après en avoir franchi plusieurs, que le "POURQUOI-PAS ?", par temps bouché, sans repérage possible de sa position, est allé se perdre, en pleine mer, au petit jour, le 16 Septembre 1936, dans une longue dérive incontrôlable après une nuit de tempête particulièrement violente et sans éclaircies.

.../...



## II- Situation météorologique

Une dépression très creuse, mais de peu d'étendue, satellite d'une grande dépression immobilisée pendant plusieurs jours à la pointe Sud du Groënland, s'est détachée de celle-ci et s'est mise en marche, aux premières heures de la journée du quinze, vers le Nord-Est.

L'absence de navires dans ces parages n'a pas permis d'avertir à temps l'Islande, de la variation de la situation météorologique au Sud du Détroit de Danemark, qui sépare l'île du Groënland.

Cette dépression à allure cyclonique est arrivée brusquement sur l'Islande, dans l'après-midi du 15, alors que le baromètre y remontait après le passage, les jours précédents, d'une autre dépression peu marquée et de parcours très différent.

Elle se déplaçait à très grande vitesse, environ cinquante milles à l'heure, et sa trajectoire, orientée S.S.O. - N.N.E. a dû passer à 20 milles environ dans l'Ouest de Skagi, coupant l'Islande, pour donner des vents d'ouragan du S.S.E. au S.S.O. dans les parages où naviguait le "POURQUOI-PAS" et des vents de N.N.E. à Nord-Ouest, plus au Nord, au large des côtes Ouest de l'île.

## III- Manoeuvre du "POURQUOI-PAS".

Le 14 Septembre, un coup de vent de S.E. avait soufflé à Reykjavik, mais le calme était revenu dans la nuit.

Le "POURQUOI-PAS", qui devait appareiller à 8 heures le 15, a retardé son départ pour attendre les renseignements météorologiques. Ils étaient bons ; le temps était très beau aux Féroë et le baromètre avait remonté en Islande.

La mer était plate, par vent nul, sous un ciel uniformément couvert et bas, quand le "POURQUOI-PAS" a quitté Reykjavik à 13 heures pour Copenhague. Les témoignages recueillis sur place, comme les photographies prises au départ par le Consul de France, en font foi.

Après avoir contourné les bancs et petits-fonds qui s'étendent au Nord-Est de Grotta, le bâtiment a fait route pour laisser par babord la bouée à cloche du Cap Skagi, à 21 milles de là. La vitesse, de 7 noeuds environ sur l'eau, était la vitesse normale. Le courant était contraire.



A seize heures, la pluie commence à tomber, le temps se bouche et un vent de six mètres se lève du Sud-Est.

Vers 17 h 15, la bouée de Skagi est doublée et le "POURQUOI-PAS" vient aussitôt au Sud-Sud-Est pour se rapprocher de la côte, l'intention du Commandant étant de longer la terre d'assez près pour bien se repérer avant de passer, à 15 milles dans le Sud, par le "trou de Reykjanes", c'est-à-dire à terre des bancs de récifs qui prolongent la pointe de ce nom loin vers le large.

Mais le vent augmente, soufflant maintenant du S.S.E. , et le temps prend mauvaise apparence. Une baisse du baromètre, amorcée depuis quelque temps, s'accroît. Bien que la mer permette encore de faire route auprès de la terre, le Commandant LE CONNIAT, après s'être concerté avec le Chef de la mission, décide de faire demi-tour.

Il eût été effectivement imprudent de passer Reykjanes de nuit, dans ces conditions, par mauvaise visibilité, et pour déboucher en plein gros temps portant à la côte, avec un petit bâtiment comme le "POURQUOI-PAS", à faible puissance de machine, et dont les formes de coque, courtes et larges, celles d'un voilier, faites pour épauler les lames à cinq quarts, ne supportaient pas la grosse mer debout.

La décision, prise à 18 heures, de ne pas aller plus loin était donc la seule raisonnable. Plusieurs manoeuvres étaient alors possibles

- soit venir chercher derrière le Cap Skagi, encore proche, un abri relatif qui permettrait de gagner, à cinq milles seulement au-delà, dans une zone très saine, les mouillages sous-ventés de Njardvik ou de Vogavik, et d'y attendre une accalmie.

- soit venir vent arrière en fuite vers le Nord-Ouest de la baie.

- soit encore prendre la cape babord amures.

L'adoption de la première de ces solutions n'avait pas à ce moment de contre-indication. Tout au plus pouvait-on craindre quelques difficultés à remonter, contre le vent, le petit nombre de milles à parcourir après Skagi; mais le temps était encore maniable et, à une aussi faible distance de la côte qui va de Skagi à Reykjavik, il n'y avait pas de raison de supposer que la mer fut telle qu'elle pût arrêter la progression du "POURQUOI PAS ?" vers un abri sûr, peu éloigné.

.../...



- La seconde solution conduisait très loin, puisqu'elle impliquait dans la suite le contour de l'Islande par le Nord, et elle n'était pas sans grands risques. En fuite devant le gros temps, le "POURQUOI-PAS ?" pouvait tenir la mer, mais à condition de se maintenir exactement vent arrière; dans une mer de tempête il ne supportait pas le grand large qui le faisait très dangereusement embarder à la lame. Pour se lancer ainsi sur une route qui, dans les hypothèses les plus favorables, ne faisait pas sûrement parer la côte Ouest d'Islande, il eût fallu au moins pouvoir être assuré de la constance de la direction du vent qui, s'il tournait seulement d'un quart, et il y avait tout lieu de supposer qu'en effet il tournerait vers le Sud-Ouest, risquait de jeter le bâtiment avant le jour contre la côte Nord.

- La troisième solution ne s'imposait pas en l'état du temps à 18 heures. Elle présentait elle-même des dangers évidents, dans la même hypothèse où le vent, qui se rapprochait déjà du Sud, tournerait normalement ensuite vers le Sud-Ouest accentuant, avec l'aide du courant, la dérive vers la côte. La cap babord amures est du reste contre-indiqué à l'approche des dépressions dans l'hémisphère Nord.

Le Commandant du "POURQUOI-PAS ? ", d'accord avec le Chef de mission, a choisi la première solution et cette décision, conforme aux règles générales de manoeuvre, paraissait bien, dans ce cas, la plus sage.

Il semble qu'une première difficulté se soit présentée peu après ce changement de route, cap pour cap, de 18 heures. La nuit tombant et le temps de plus en plus bouché ont sans doute conduit le Commandant à donner beaucoup de tour à la bouée de Skagi. C'est du moins ce que l'on peut déduire du récit de GONIDEC qui, quittant son quart à 18 heures, est descendu diner, puis s'est couché et n'a constaté, jusqu'à ce qu'il s'endorme, aucune modification dans les mouvements du bateau qui puisse lui faire supposer un changement de route.

Quand, à minuit, le maître GONIDEC remonte sur le pont pour reprendre le quart, il trouve le "POURQUOI-PAS ?", à la cape; le maître timonier CABON qu'il relève, lui donne comme indication personnelle un point à 13 milles dans l'Ouest de Grotta, à six milles, par conséquent dans le Nord-Est de Skagi. Cette position, correspondant à celle où les perturbations magnétiques du golfe sont les plus fortes, et étant vraisemblablement déduite d'une estime très incertaine depuis la disparition du feu de Skagi à la vue, ne peut être retenue comme



suffisamment précise pour servir de base à des déductions valables.

Faute de témoignage permettant de préciser la manoeuvre faite entre 18 heures et minuit, on peut tout au plus supposer qu'après avoir doublé de loin Skagi, le "POURQUOI-PAS ?" a longuement tenté de remonter vent debout vers le mouillage qu'il espérait atteindre, progressant de plus en plus lentement devant l'accroissement de violence du vent, jusqu'au moment où, n'avançant plus, il ne put éviter de se mettre à la cape Tribord amures.

Le "POURQUOI-PAS ?" est donc à minuit à la cape tribord amures, brigantine hissée, machine tournant à 100 tours, barre toute à droite pour tenir un cap aux environs de l'Est-Sud-Est. Il dérive sous le vent sans pouvoir connaître exactement cette dérive. Son Commandant conserve l'espoir de se rapprocher ainsi peu à peu de Reykjavik qui doit se trouver légèrement par babord. Le vent, d'une violence exceptionnelle, tourne lentement vers le Sud. La mer est très grosse. Il tombe une pluie torrentielle. Le courant de flot s'est établi dans l'heure précédente. Le "POURQUOI-PAS ?" se trouve dans le demi cercle dangereux d'une dépression de caractère cyclonique, un peu sur l'avant du centre.

Vers 2h 45, à travers la pluie et la poussière d'eau des embruns, on aperçoit, à faible distance, un feu à éclat, légèrement sur l'avant du travers. Ce feu est difficile à identifier, mais, sur la passerelle où se trouvent CHARCOT, le Commandant, le Second du bord et le maître de quart, personne ne doute que ce soit le feu de la pointe d'Akranes.

Le Commandant du "POURQUOI-PAS ?" se voyant très près du feu, sans doute à moins d'un mille, fait sonder. On trouve 30, 35, 45 mètres de fond. La route en dérive jetant à terre, il importe de manoeuvrer. Pour perdre le moins possible au vent, une tentative est faite de changer d'amures vent devant, mais le "POURQUOI-PAS ?" refuse de loffer et il fait venir lof pour lof pour prendre la cape babord amures qui éloigne de terre.

Il est probable que dans cette manoeuvre il s'en fallut de peu que le bâtiment touchât les récifs qui débordent la pointe d'Akranès.

Il dérive maintenant vers le Nord-Ouest, croit-on à bord, s'écartant du feu d'Akranès qui reste à gisement sensiblement constant un peu sur l'arrière du travers babord. Le baromètre vient de remonter brusquement, au passage du centre de la dépression dans le voisinage. La mer est de plus en plus grosse et le vent force encore, en continuant à tourner, rabattant de plus en plus la route en dérive vers



la terre. La brigantine est mise en loques, bat, casse les balancines de la corne; on amène le pic et on saisit la corne le long du mât.

Vers 4h 30 c'est la flèche d'artimon qui s'abat, entraînant les antennes de T.S.F.

Le Commandant a sans doute conservé l'espoir de parer les dangers de la côte voisine : à 5 heures, il envoie chercher la carte de la côte Nord-Ouest. Mais sa dérive sous le vent est alors accentuée par le courant qui, à ces heures de flot, entre dans le Borgardfjord dont le "POURQUOI-PAS ?" traverse alors l'embouchure. (Les pratiques de la région ont, en effet, toujours constaté à cet endroit, par vents de Sud, la présence d'un fort courant portant en côte, courant persistant même pendant le jusant qui l'affaiblit sans l'annuler).

Le petit jour commence à peine à donner un peu de visibilité à quelques mètres quand, subitement, apparaissent autour du bord des écueils peu immergés que le creux des lames laisse paraître à fleur d'eau.

Le Commandant essaie de manoeuvrer entre eux : il fait dire à la machine d'augmenter l'allure : on lui répond qu'elle tourne déjà à toute vapeur.

A 5 h15, le 16, le "POURQUOI-PAS ?" touche brutalement à deux reprises, sur un seuil rocheux. Il se couche sur tribord, puis, porté par une énorme lame qui balaie le pont, écrasant les embarcations, projetant la vedette à la mer et emportant le maître de manoeuvre LE GUEN, il franchit le seuil et se redresse, sans voie d'eau, ayant pivoté cap pour cap.

Dans le choc la chaudière s'est disjointe. La vapeur s'échappe, la machine s'arrête. Le "POURQUOI-PAS ?" désarmé, continue sa dérive au milieu des rochers. Avec rapidité on établit le petit foc et le petit hunier fixe. Le cap est alors vers la terre qu'on commence à apercevoir par instants, à un mille et demi, et le Commandant a sans doute, à ce moment, l'intention de tenter de sortir du banc de récifs sous cette voilure. Mais il se rend compte presque aussitôt que cette manoeuvre est inutile et, pour éviter d'être porté sur d'autres récifs sous le vent, il décide de mouiller des deux bords. Les chaînes filent; avant que le "POURQUOI-PAS ?" ne soit rappelé par elles, il s'écrase contre un rocher, sur lequel il arrache sa quille et qu'il franchit encore, avant de couler au-delà, à moins de deux milles de la côte, submergé en une demi-heure par des lames énormes.

.../...



Les constatations faites, quelques jours après, par le scaphandrier qui a pu descendre sur l'épave, permettent de reconstituer les périodes successives de la destruction du bateau. L'arrachement de la quille avait ouvert et disloqué les fonds. La machine et la chaudière, séparées de la coque, sont d'abord tombées. Tout le bordé tribord s'accrochant par le bas dans les roches a ensuite été arraché d'un bloc sur presque toute la longueur du bateau et est venu reposer à plat sur le fond, l'extérieur au dessus. Puis c'est le flanc babord qui, s'arc-boutant, s'est séparé, d'une seule pièce, pour se coucher à son tour l'intérieur vers le haut. Le pont séparé de l'avant et sur lequel les mâts, privés d'emplanture, se sont abattus en croix, est resté horizontal sur le fond, immédiatement sur l'arrière du bloc solide de l'avant complètement couché sur babord et retenu par les deux chaînes tendues.

#### IV- Conclusion

Si, dans les accidents de mer normaux, il est en général possible, quoique toujours délicat, de porter à posteriori un jugement motivé sur les causes du sinistre, la même possibilité échappe en partie pour le naufrage du "POURQUOI-PAS ?", faute d'assez nombreux témoignages permettant de transformer en certitudes quelques déductions conjecturales.

Il apparaît du moins que, pour qui n'était pas à bord, il serait aléatoire de porter tout autre jugement, que celui auquel nous nous sommes arrêtés, sur les circonstances de cette lutte d'un bateau aux moyens limités contre une tempête de violence exceptionnelle, à proximité d'une côte dangereuse.

Le coup de vent au cours duquel s'est perdu le "POURQUOI-PAS ?" a été l'un des plus violents et des plus imprévus qui aient été observés en Islande depuis de nombreuses années.

Sachant ce que nous savons maintenant de l'évolution de la situation avec la marche de la tempête, il semble bien que le "POURQUOI-PAS?", à partir du moment où le mauvais temps l'a arrêté sur sa route, avait peu de chance quoiqu'il fasse, d'échapper à un destin fatal, dans les circonstances de temps et de courant où il s'est trouvé avec son grand fardage, sa faible puissance et ses formes de voilier.

Ce que nous connaissons des manoeuvres faites ne laisse pas



matière à une critique incontestable; ces manoeuvres ont toujours été correctes. Eussent-elles d'ailleurs été différentes, dans la faible mesure où elles n'étaient pas nécessairement déterminées par les circonstances elles-mêmes, qu'à moins d'un hasard heureux et peu probable, le sort final eut été vraisemblablement le même. Seul le point du naufrage aurait été différent.

Il n'apparaît pas qu'aucune ressource ait été négligée qui eût pu éviter la perte.

Les vents ont tourné normalement jusqu'au Sud-Sud-Ouest dans la zone dangereuse de la dépression, située à droite de la trajectoire, zone où se trouvait le "POURQUOI-PAS ?". Ils auraient vraisemblablement conduit le navire à sa perte si la détermination prise avait été celle de tenter de fuir vers l'axe de la trajectoire au moment où ils étaient encore au Sud-Sud-Est.

Mettre à la cape babord amures eût entraîné directement le "POURQUOI-PAS ?" au centre de la dépression cyclonique qui avançait si rapidement, ce qui eût été particulièrement dangereux. S'il s'était perdu par cette manoeuvre, on aurait été vraiment en droit de lui reprocher de n'avoir pas pris amures à tribord et cherché à se mettre à l'abri derrière Skagi.

Il est conseillé, en effet, aux bâtiments de faible puissance pris dans le demi-cercle dangereux d'une dépression cyclonique, de prendre les amures à tribord dans l'hémisphère Nord, et si la terre est voisine de chercher un refuge. C'est ce qu'a voulu faire le Commandant du "POURQUOI-PAS ?".

L'examen des circonstances de la perte ne permet donc, en définitive, de déceler aucune faute professionnelle qui ait pu être à l'origine du naufrage ou y ait conduit, et le Commandant du navire apparaît irréprochable dans sa manoeuvre comme il a été dans sa conduite.

On ne peut non plus mettre en cause l'état du "POURQUOI-PAS ?" Ce bateau de près de trente ans d'âge a donné, avant de sombrer, des preuves d'une solidité exceptionnelle. Après avoir touché à deux reprises, si violemment que sa chaudière a cédé, et après avoir été roulé par dessus un seuil de roches, il s'est redressé sans voie d'eau. Un bâtiment moderne en fer aurait été défoncé.



La machine a fonctionné sans défaillance jusqu'au dernier moment.

Le sinistre est dû à un concours de circonstances infortunées comme il s'en rencontre parfois sur la mer.

Extrait du rapport adressé par Monsieur Zarzecki, Consul de France à Reykjavick (Archives des Affaires Etrangères) :

"LE POURQUOI-PAS ?" avait fait naufrage sur un rocher situé entre 2.000 et 3.000 mètres au large de la ferme du Straumfjordur. C'est une région des plus dangereuses de la Côte Islandaise, bordée de récifs, et où furent perdus, corps et biens, deux chalutiers en 1906, un Vapeur en 1926 et un chalutier en 1930. "