

# LE PHARE

Journal semestriel de la flotte nord-Bassin



**Lanton, Andernos, Ares, Lège-Cap Ferret**

**N°59**

**2<sup>e</sup> semestre  
2016**



# LA FLOTTE NORD BASSIN 2017

Association de Marins et Gens de Mer, régie par la loi de 1901, reconnue d'Utilité publique  
rue Pierre Pauilhac à 33740 ARÈS - Messagerie : [lafloottenordbassin@laposte.net](mailto:lafloottenordbassin@laposte.net)

Photos : [www.laflotte.piwigo.com](http://www.laflotte.piwigo.com)

**PRÉSIDENTS HONORAIRES** : René LECUL - Christian LENEUF- Christian PLOUVIER

## Bureau

<b>PRÉSIDENT</b>	<b>Alain SERAFON</b>	<b>06 77 88 42 01</b>
<b>Vice-Présidents</b>	<b>Christian PLOUVIER</b>	<b>05 56 60 13 88</b>
	<b>Christian LENEUF</b>	<b>06 70 64 48 72</b>
<b>SECRÉTAIRE</b>	<b>Hugues LEPLAE</b>	<b>06 07 97 51 78</b>
<b>Secrétaire-adjoint</b>	<b>Gilbert LORREYTE</b>	<b>05 57 70 20 52</b>
<b>TRÉSORIER</b>	<b>Hervé BLAISIN</b>	<b>07 61 13 33 20</b>
<b>Trésorier-adjoint</b>	<b>Claude SERRET</b>	<b>05 56 60 81 98</b>

## Délégués aux communes

<b>ANDERNOS LES BAINS</b>	<b>Gilbert LORREYTE</b>	<b>05 57 70 20 52</b>
<b>Adjoints</b>	<b>Gérard DOYEN</b>	<b>05 57 70 37 30</b>
	<b>Hervé BLAISIN</b>	<b>07 61 13 33 20</b>
<b>ARÈS</b>	<b>André BAELDEN</b>	<b>05 56 60 11 23</b>
<b>LANTON / AUDENGE/ BIGANOS</b>	<b>Jean-Pierre MICHEL</b>	<b>06 11 20 84 78</b>
<b>Adjoint</b>	<b>Paul BONNAIRE</b>	<b>09 54 93 47 16</b>
<b>LÈGE CAP-FERRET, LE PORGE</b>	<b>Claude SERRET</b>	<b>05 56 60 81 98</b>
<b>Adjoint</b>	<b>J-Claude JACOB</b>	<b>05 57 70 90 86</b>
<b>AUTRES COMMUNES</b>	<b>J-Claude JACOB</b>	<b>05 57 70 90 86</b>

## Commissions

<b>PORTE-DRAPEAUX</b>	<b>J.Pierre MICHEL</b>	<b>06 11 20 84 78</b>
<b>Adjoints</b>	<b>Guy DESARNAUD</b>	<b>06 72 68 87 90</b>
	<b>Paul BONNAIRE</b>	<b>06 25 57 31 55</b>
	<b>Dominique DARROUZES</b>	
<b>PRESSE LE PHARE</b>	<b>Hugues LEPLAE</b>	<b>06 07 97 51 78</b>
<b>Adjoint Médias</b>	<b>Jean Chignac</b>	<b>06 11 80 85 67</b>
<b>FESTES</b>	.....	<b>(recherchons bénévole)</b>
<b>Adjoint</b>	<b>Hervé BLAISIN</b>	<b>07 61 13 33 20</b>
<b>INFRASTRUCTURES</b>	<b>J.Pierre MICHEL</b>	<b>06 11 20 84 78</b>
<b>Adjoint</b>	<b>Paul BONNAIRE</b>	<b>06 11 57 58 73</b>
<b>MODÉLISME</b>	<b>Pierre FRANCK</b>	<b>05 57 70 76 45</b>
<b>ANCIENS COMBATTANTS</b>	<b>André BAELDEN</b>	<b>05 56 60 11 23</b>
<b>VÉRIFICATEUR AUX COMPTES</b>	<b>Alain GAUTIER</b>	<b>06 83 81 14 52</b>
<b>NAVIGATION</b>	<b>Gérard DOYEN</b>	<b>05 57 70 37 30</b>
<b>Adjoint</b>	<b>Philippe PRAQUIN</b>	<b>05 57 70 25 80</b>
<b>Chef de Bord</b>	<b>Gérard DOYEN</b>	<b>06 27 33 13 27</b>
<b>Chef de Bord</b>	<b>Hugues LEPLAE</b>	<b>06 07 97 51 78</b>

## SOMMAIRE



- 1 - *Edito du Président*
- 2 - *Calendrier 2017*
- 3 - *Assemblée Générale 2016*
- 6 - *Nouvelle-France*
- 10 - *Tonnerres de Brest*
- 15 - *Le Colbert*
- 17 - *Appelé en 1948*
- 21- *Premier voyage*
- 25 - *Histoire des sous-marins*
- 28 - *Fiche d'Adhésion*

Rédacteur : *Leploe Hugues*  
Couvertures : *Chignac Jean*

## Edito du Président

L'année vient de s'écouler avec son lot de joies et de peines. Nous n'oublions pas nos camarades disparus, trop nombreux. Ayons une pensée pour nos amis Lambert, Kuhn et Pourchasse.

Après la trêve estivale, nous nous sommes retrouvés avec beaucoup de plaisir autour d'un repas champêtre début Septembre. Le voyage au Canada fut une véritable découverte, et nous sommes tous revenus enchantés d'avoir pu voir comment vivent nos « cousins d'outre-Atlantique » dans des villes et des paysages grandioses. La 69<sup>e</sup> Assemblée Générale à Lanton a réuni 169 convives dans une ambiance chaleureuse et festive.

L'année 2017 s'annonce tout aussi chargée et pleine de promesses. Je souhaite vous retrouver pour notre traditionnelle cérémonie des vœux aux Lugées à Arès le 27 Janvier aussi nombreux que l'année dernière.

Chaque mois auront lieu à la Cambuse des festivités inspirées par les fêtes du moment comme la St Valentin, la St Patrick, Pâques etc... Le 10 Juin nous fêterons l'arrivée des vacances aux Lugées à Arès au cours de notre repas champêtre.

Le Canot 10 vous attend pour vous faire découvrir le maniement et les sensations rares d'un vieux gréement dans le cadre enchanteur de notre bassin. Il sera présent lors de la semaine du Golfe du Morbihan. Nous recherchons activement de futurs chefs de bord qui seront formés par nos encadrants afin d'étoffer notre programme de sorties. Hugues propose une croisière à Venise à bord de péniches.

En Juin, la SNSM de Lège-Cap Ferret recevra comme tous les ans une délégation de flottards pour une sortie amicale très prisée depuis plusieurs années.

Nos porte-drapeau s'efforceront d'être présents à toutes les cérémonies commémoratives comme ils le font depuis toujours malgré le nombre et les horaires souvent antagonistes. Mais attention, ils n'ont pas le don d'ubiquité.

Nous préparons activement avec le Président Christian Leneuf l'AG de l'Union le 14 Octobre aux Lugées ainsi que celle de La Flotte Nord Bassin qui coïncidera avec le 70ème anniversaire de la création de notre Association le dimanche 15 Octobre. Retenez bien ces deux dates car nous vous réservons des surprises.

Il ne me reste plus, qu'à vous souhaiter une excellente année 2017, que vous trouviez le bonheur à travers ce qui vous est le plus cher, la santé, la famille sans oublier l'amitié.

TOUS UNIS COMME A BORD



## CALENDRIER du 1er SEMESTRE 2017

Bonjour, Nous avons toujours besoin de vous. Un coup de main est le bien venu. Vous acceptez d'être consulté pour participer à une tâche d'..... heure(s) par ..... (semaine, mois, an) en tous domaine(s) : administratif, bricolage, dresser les tables, mise à l'eau, prêt remorque, cuisine, etc....



Merci d'avance de vous signaler à Hugues LEPLAE 22 rue Branly 33510 Andernos, par courrier, e-mail à [laflothenordbassin@gmail.com](mailto:laflothenordbassin@gmail.com) ou SMS au 06 07 97 51 78 **MERCI d'AVANCE**

**Accueil et Permanences** : Samedis matins 11h30 à 12h30 à la Cambuse au Port de Cassy

**Réunions mensuelles des Administrateurs**, premier jeudi de chaque mois à 17 heures.

**Janvier Informatique** : Formation à l'utilisation des photos : [www.laflotte.piwigo.com](http://www.laflotte.piwigo.com)

**Ve 27 janvier - Vœux 2017**. Brioche aux Lugées (Alain Sérafon)

**Janvier à Mars - Carénage du Canot La Flotte** 10 au port de Cassy à côté de la cabane de la Voilerie

**Je 16 février - Saint Valentin** : repas de Cambuse au port de Cassy (Alain Sérafon)

**Di 19 mars - Saint Patrick** : repas de Cambuse au port de Cassy (Gérard Doyen)

**Je 20 avril - Omelette Pascale** de Cambuse au port de Cassy (Guy Désarnaud)

*23 avril – Élection Présidentielle (1<sup>er</sup> tour)*

*7 mai – Élection présidentielle (2<sup>ème</sup> tour)*

**Je 18 mai - Auberge espagnole** de Cambuse au Port de Cassy (chacun apporte son repas)

**Mai à Octobre - Sorties du Canot** 10 dans le Bassin. 10€/journée par membre embarqué (G. Doyen)

**22 au 29 mai - Semaine du Golfe du Morbihan** – Participation du canot La Flotte 10

**5 au 11 Juin - Cabotage à Venise** - la formule est nouvelle : le voyage d'une semaine est organisé par groupes autonomes de 6 à 8 personnes qui navigueront sur une péniche qu'ils piloteront eux-mêmes. Aucun permis n'est nécessaire. Aller-retour par avion depuis Bordeaux - Hébergement dans la péniche

*11 juin – Élections législatives (1<sup>er</sup> tour)*

*18 juin – Élections législatives (2<sup>ème</sup> tour)*

**Sa 10 juin - Journée champêtre des Lugées** : les grillades d'Ares (Hervé Blaisin)

**Ve 23 Juin - Conseil d'Administration Ordinaire**

*Dim 9 juillet – Vacances scolaires*

*Lun 4 septembre – Rentrée scolaire*

*27 Septembre – Salon Grand Pavois à La Rochelle*

Sam 14 Octobre - Assemblée Générale de l'Union des Flottes de France aux Lugées



**Dim 15 octobre - 70<sup>ème</sup> Anniversaire et Assemblée Générale de la Flotte Nord Bassin, salle Brémontier à Arès** Des surprises seront au programme

*Dim 22 octobre – Dim 5 novembre – Vacances scolaires*

*Dim 24 décembre au Dim 7 janvier 2018*

# 69ème ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 20 NOVEMBRE 2016

La 69<sup>o</sup> Assemblée Générale de La Flotte Nord Bassin s'est tenue au Centre d'Animation de Lanton.

A l'issue du Conseil d'Administration mené dès le début de la matinée et ensuite de l'AG proprement dite (voir compte rendu), nous nous sommes retrouvés pour un apéritif offert par l'association suivi d'un repas dansant.



*le Bureau : Blaisin, Serafon, Lorreyte, Leneuf*

Outre la présence de Madame Marie Larrue, Maire de Lanton et Conseillère départementale et de David Mordant, Administrateur en Chef des Affaires Maritimes, nous avons été honorés par la présence des Présidents des Flottes de Bordeaux, Libourne et Sud-Bassin accompagnés de très importantes délégations.



*Les Présidents des Flottes de l'Union*



*G. Periere, maire d'Arès, Rosaza maire d'Andernos, C Plouvier Vice Président, D. Mordant Chef de Service des Aff. Maritimes*

Cent soixante neuf convives ont participé dans la bonne humeur et la convivialité à ce rendez-vous très important qui permet de nous retrouver chaque année. (dernière couverture). La tombola et ses magnifiques lots a eu un très vif succès.



Le trésorier de l'Union de La Flotte a fait le déplacement depuis St Chamon ce qui montre l'attachement à notre Association

Rendez-vous est pris pour l'Assemblée Générale en Octobre 2017 qui sera précédée de l'AG de l'Union de La Flotte. A cette occasion nous fêterons le 70<sup>o</sup> anniversaire de la Flotte Nord Bassin

# LA FLOTTE NORD BASSIN

## Procès-verbal de la 69° de l'Assemblée Générale Ordinaire

La 69° Assemblée Générale de La Flotte Nord Bassin s'est tenue le dimanche 20 Novembre 2016 au Centre d'Animation de Lanton.

A 9h00, le Président Alain SERAFON déclare officiellement ouverte la 69° Assemblée Générale de La Flotte Nord Bassin. Une minute de silence est observée à la mémoire de tous nos défunts et des victimes des attentats de la ville de Nice.

Le procès-verbal de la 68° Assemblée Générale de La Flotte Nord Bassin est lu par le secrétaire adjoint Gilbert LORREYTE et adopté à l'unanimité.

Le bilan financier est présenté par le Trésorier. De nombreuses explications sont fournies sur les dépenses effectuées cette année, notamment les frais engagés pour la remise en état du Canot 10. Nous enregistrons un exercice déficitaire dû à la découverte de travaux non prévus et nécessaires sur le Canot 10.

Le trésorier présente ensuite un prévisionnel pour 2017 qui prévoit un retour à l'équilibre. Le Président lit un mémo d'Alain Gautier vérificateur aux comptes, excusé, demandant après vérification des comptes l'approbation de la bonne gestion pour l'année 2015/2016. Quitus est donné pour la bonne gestion des comptes à l'unanimité.

A 10h00, le bureau est dissous. Marc Eyquem, doyen de notre association, est nommé Président provisoire pendant l'élection du nouveau bureau. Nous enregistrons la démission de Messieurs LEGLISE et CORBIERE. Après vérification de l'émargement des administrateurs, un nouveau membre du conseil d'Administration est coopté à l'unanimité. Il s'agit de Guy DÉSARNAUD.

Le nouveau bureau est élu à l'unanimité.

Président : Alain SERAFON

Vice-Président : Christian LENEUF et Christian PLOUVIER

Président d'Honneur : René LECUL

Secrétaire : Dominique DARROUZES - Secrétaire Adjoint : Gilbert LORREYTE

Trésorier : Hervé BLAISIN - Trésorier Adjoint : Claude SERRET

Le bureau est élargi avec la désignation des délégués de communes et les responsables des diverses commissions, à savoir :

Délégués aux communes :

Andernos: Gilbert LORREYTE, Hervé BLAISIN, Gérard DOYEN, Jean-Paul BERNABEU

Arès: André BALDEN

Lanton, Audenge, Biganos: Jean-Pierre MICHEL, Paul BONNAIRE

Le Porge et Extra-muros : Jean-Claude JACOB

Responsables de Commissions :

Délégué Anciens Combattants et Protocole : André BALDEN

Fêtes : Equipe à déterminer

Navigation : Gérard DOYEN

Infrastructures : Jean-Pierre MICHEL/Paul BONNAIRE

Le Phare : Hugues LEPLAE

Modélisme : Pierre FRANCK

La séance du Conseil d'Administration est levée à 10h45. L'Assemblée Générale peut reprendre. Le Secrétaire Adjoint annonce le nouveau bureau qui est approuvé à l'unanimité.

Discours du Président Alain SERAFON qui résume son bilan de l'année écoulée :

Travaux sur le Canot 10

Participation au rassemblement des Tonnerres de Brest

Voyage au Canada

Participation à toutes les cérémonies commémoratives des 4 communes Nord Bassin

Animation permanente grâce à nos repas Cambuse, Champêtre etc...

Formation en partenariat avec la SNSM de Lège-Cap Ferret au permis hauturiers et au Certificat Restreint de Radio

Obtention d'une COT de 5 ans pour nos 2 cabanes de Cassy

Entretien de la Voilerie etc.

Participation aux fêtes communales

Parole est donnée à Marie Larrue, notre hôte qui remercie La Flotte Nord Bassin pour ses actions et son dynamisme.

Passation du sabre de la commune d'Arès à celle de Lanton.

Remise de chèques de dons à la SNSM

Fin de séance à 11h30.

Dépôt de gerbe au monument aux Morts de Lanton

De tout ce qui précède, il a été dressé le présent procès-verbal, signé par le Président et la secrétaire.

Le Président  
Alain SERAFON

Le Secrétaire  
Hugues LEPLAE

# Voyage en Nouvelle-France



*11: Le groupe au grand complet*

Du 15 au 22 Septembre, nous sommes partis en petit groupe de 22 personnes visiter nos cousins Canadiens francophones.

Après un court voyage en bus depuis Cassy, nous nous sommes tous retrouvés à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, certains venant de Bordeaux, voire de beaucoup plus loin.

Après ne heure et demi de retard, atterrissage à Roissy et transfert au terminal de départ pour le Canada à la course...

Vol très agréable et confortable.

Arrivée en vue de l'aéroport de Toronto, demi-tour vers Montréal. Un incendie s'était déclaré dans la tour de contrôle. Escale forcée de 2 heures puis retour sur Toronto. Arrivée tardive donc et surtout absence de bagages pour 4 couples.

Après une bonne nuit de sommeil dans un hôtel très confortable, départ vers les Chutes du Niagara.

Après un survol en hélicoptère pour ceux qui le souhaitent, croisière à bord du

*HORNBLLOWER* jusqu'au pied des chutes.

Puis retour à Toronto et visite de la ville qui possède entre autre la plus haute tour autoportante ainsi que la plus longue rue du monde.



*Douche garantie mais spectacle grandiose*

A l'arrivée à l'hôtel, deux couples ont eu le plaisir de récupérer leurs valises, les autres espérant le faire le lendemain...

Le troisième jour, visite de la petite ville de Kingston, ancienne capitale du Haut-Canada. Puis embarquement pour une croisière à travers les Mille-îles.



Cet archipel fort prisé des villégiateurs nous fait naviguer de part et d'autre de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Après une nuit dans le petit village très pittoresque de Gananoque, départ en direction d'Ottawa, la capitale.

Visite des quartiers officiels avec le Parlement Canadien, la résidence du Premier ministre et du Gouverneur Général.

Puis départ pour la «Belle Province» de Québec et Montréal. Cette ville, située sur une île de cinq cents kilomètres-carrés, est délimitée par le Saint Laurent au Sud et la rivière des Prairies au Nord.

Visite de la ville où de vieux édifices élégants côtoient des gratte-ciel aux lignes modernes.

Découverte de la plus importante ville souterraine au monde.

Une ville aérée et agréable qui permet aux Montréalais de passer l'hiver rigoureux sans trop de désagréments.

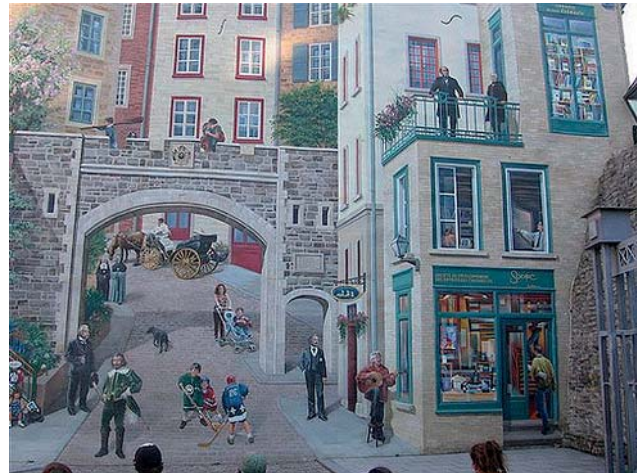
Le lendemain, départ pour la ville de Québec en passant par la route du roy, sur la rive Nord du Saint Laurent.



*Château Frontenac, nommé en l'honneur de Louis de Buade, comte de Frontenac, nommé gouverneur de Nouvelle-France à partir de 1672, très connu pour avoir défendu la colonie contre les attaques anglaises, alliés aux iroquois.*

Québec, la plus ancienne ville Canadienne est pour les Nord-Américains un avant-goût de l'Europe.

Perchée sur le Cap Diamant qui surplombe le fleuve Saint Laurent, Québec est la seule ville fortifiée d'Amérique du Nord.



*Tous les illustres Québécois*

Le vieux Québec est inscrit au Patrimoine Mondial de l'Humanité.

Visite de la ville avec son imposant Château Frontenac, l'Hôtel du Parlement québécois, les plaines d'Abraham, la citadelle à la Vauban, le quartier du Petit Champlain et la Place royale.

Le lendemain, départ vers la Côte de Beaupré, véritable berceau de la Nouvelle-France.

Bordant la route sinueuse, les croix de chemin, caveaux à légumes et fours pain alternent parmi les maisons traditionnelles et les vieilles fermes.

Après la visite d'un village Huron, nous déjeunerons dans une «cabane à sucre». Déjeuner festif avec un accordéoniste accompagné par des percussions avec des cuillères.

Découverte du sirop d'érable, de sa collecte et de sa dégustation.

Après un tour de l'Île d'Orléans qui ressemble à la Normandie, arrêt au Parc de la Chute-Montmorency, une fois et demie plus haute que les chutes du Niagara.



*Basilique Sainte Anne de Beupré, mère de Marie et grand-mère de Jésus, premier lieu de pèlerinage catholique en Amérique du Nord. Cette dévotion remonte à l'arrivée des premiers marins bretons.*

Le 8eme jour nous partons pour Tadoussac à travers le beau Comté de Charlevoix. Embarquement pour une croisière d'observation des baleines.

Le Québec est l'un des plus importants sanctuaires d'observation des baleines au monde.

Magnifique moment qui outre les baleines nous a permis d'admirer les phoques et les bélougas accompagnés de leurs petits.

Départ pour Chicoutimi, en longeant le magnifique fjord du Saguenay, portion d'océan serrée entre des caps vertigineux et des falaises rocheuses atteignant jusqu'à quatre cent cinquante mètres de haut.

Le fjord est l'un des plus longs du globe mais aussi le plus méridional. Le lendemain, départ

pour le Lac Saint-Jean, à travers une superbe région de forêts, lacs et rivières.

Visite du jardin zoologique de Saint Félicien à bord d'un train grillagé. Nous pourrons ainsi admirer en liberté loups, bisons, bœufs musqués, ours noirs et originaux.

Tout ce petit monde cohabite et a chacun son territoire.

Enfin, spectacle unique : l'ours blanc (mais dans un enclos...).



Le lendemain, nous traverserons une des plus belles régions du Québec, la Mauricie, en parcourant la route panoramique qui longe la rivière Saint Maurice.

Cette rivière est une partie importante de l'histoire du Canada puisqu'elle fut au centre de l'épopée des bûcherons.

Les draveurs se servaient de cette rivière pour transporter le bois jusqu'aux moulins de Trois-Rivières.

*\* Les draveurs (cageurs ou cageux) sont des bûcherons ou agriculteurs inactifs et pauvres qui, lors du dégel (la débâcle), après un hiver complet en forêt, descendent les bois entreposés. Les patrons-commerçants les surnommaient les "castors" du fait de leur hutte, leur ingéniosité, leur tempérament.*

*Le castor est devenu, en partie pour cette raison l'emblème animalier du Canada.*



*Baptême en hydravion pour survoler les forêts*

Puis accueil par des familles qui nous initieront à quelques danses folkloriques et partageront le repas du soir par petits groupes.



Nous arrivons à la fin du voyage. Située à une heure de Montréal, nous visitons une partie des Laurentides et ses superbes villages comme Saint Sauveur.

La région est parsemée de petits lacs au milieu de forêts immenses.

Elle tire son nom de la chaîne de montagnes qui sillonne sa partie Nord, ainsi nommée pour désigner son parcours parallèle au Saint Laurent.

Enfin, départ pour Paris, puis Bordeaux puis Cassy.

Outre la découverte de cette partie du Canada qui nous a enthousiasmés, nous avons été très sensibles à la gentillesse et au professionnalisme de notre guide et de notre chauffeur.

Tous nos déplacements en bus ont été animés, non seulement par l'histoire du pays et la découverte de nos destinations, mais également illustrés par des chansons, des diapos et un film.

Notre guide, fin gourmet et œnologue à ses heures nous a organisé une dégustation de fromages et vins du pays dans un cadre enchanteur.

L'hébergement et les repas ont été à la hauteur de l'accueil des canadiens.



Nos deux couples ont enfin retrouvé leurs valises à quelques jours du retour... Je les remercie de leur patience et de leur bonne humeur malgré ce désagrément qui nous ont permis d'avoir un groupe soudé, heureux d'être ensemble.

Et pour couronner le tout, arrivés à Bordeaux il nous manquait une valise... la même que nous avons attendue pendant une semaine.

*L'aventure, c'est l'aventure. Alain Sérafon*



# LES TONNERRES DE BREST



Le rassemblement des vieux gréements à Brest est un grand spectacle. Une foule immense et des milliers de bateaux qui croisent et se recroisent dans la rade de Brest. Les ports de plaisance ne manquent pas. Côté nord, lequel choisir Moulin Blanc ou à celui du château ?

Va pour Moulin Blanc , parce qu'il y a un hébergement exceptionnel à deux pas, à savoir l'auberge de Jeunesse de Brest.

Pour paradoxal que cela puisse paraître, les auberges sont en perte de vitesse auprès des jeunes. Aussi, certaines se sont tournées vers les Anciens.

A quelques encablures de l'auberge le port du Moulin Blanc laisse des places libres en cette saison.



Pour nous, il était vraiment plus rapide de mouiller là qu'au port de Brest et c'était moins compliqué : pas de bus à prendre puis de navette, l'embarquement est immédiat sur ponton de plain pied et la capitainerie rend tous les services que l'on peut attendre.

C'est le port d'attache de grands navigateurs, point de départ des courses autour du monde, théâtre de rassemblements de gréements traditionnels (Brest 92, 96, 2000, 2004 et 2008).

Nous y avons vu la plaque commémorative dédiée à Florence Artaud, décédée dans l'accident d'un hélicoptère en Argentine. En la voyant, je me suis souvenu de celle qui avait gagné la Route du Rhum en 1990 sur le Pierre 1<sup>er</sup> et marqué mon esprit. Lors d'une précédente course, elle avait porté assistance à Caradec au détriment de son classement. Belle âme de marin. Ceux qui ont barboté quelques heures dans l'eau en espérant des secours me comprendront. Et aussi, beau brin de matelot !

Florence a raconté sa course. «Je creusais mon avance. Après six jours de course, je tombe en panne de radio, je n'avais plus de nouvelles des autres.»

Sans routeur, sans informations météo, sans renseignements sur les positions et choix stratégiques de ses adversaires, la solitaire est vraiment seule au monde, ne pouvant compter que sur ses talents de navigatrice.

Nos déboires ont été plus minimes mais ils auraient été très compliqués à résoudre dans l'enceinte surpeuplée de Tonnerre de Brest.



*Florence Artaud, la Petite Fiancée de l'Atlantique*



Les voiliers sont comme des albatros qui manœuvrent dans un port hérissé de pontons. Voiles affalées, le moteur devient le seul moyen de manœuvrer sans aller percuter les autres bateaux amarrés. Et le notre s'est montré rebelle. Même les voisins de pontons nous ont prêté main forte.

Pour cette sortie dans la Rade de Brest, nous étions répartis en deux bordées, tribord et bâbord, alternant les sorties en mer un jour avec les visites à terre le lendemain.

Allez, j'embarque sur le canot et laisse le vent nous porter aux quatre coins de ce vaste plan d'eau salée.

Savez-vous que la rade de Brest est l'une des plus grandes rades au monde ? Sa superficie de 180 km<sup>2</sup> est plus importante que celle de Paris.

Autant dire qu'elle laisse aussi bien la place à la navigation qu'à la découverte, tant son découpage fait la part belle aux rias, criques et pointes



.Ce découpage particulier offre un terrain de jeu enthousiasmant aux plaisanciers puisqu'il regorge de rias navigables s'enfonçant à l'intérieur des terres. Les villes de Landerneau, Daoulas, Le Faou et Châteaulin sont accessibles en bateau.

Naviguer en rade de Brest permet également de s'imprégner de son histoire, tant le patrimoine militaire de Brest et sa région s'est concentré sur les côtes. Difficile de ne pas remarquer le travail réalisé ici par Vauban au XIV<sup>ème</sup> siècle.

Quel plaisir, à marée haute, de se laisser porter par le vent dans le Port de Brest... La Penfeld coupe quant à elle Brest en deux et accueille la base navale de la ville.



*Le célèbre pont de Recouvrance « lève » son tablier à 70 mètres de haut, depuis 1954, pour les navires de la Marine qui remontent la Penfeld à Brest.*

*C'est le même principe que celui de Bordeaux.*



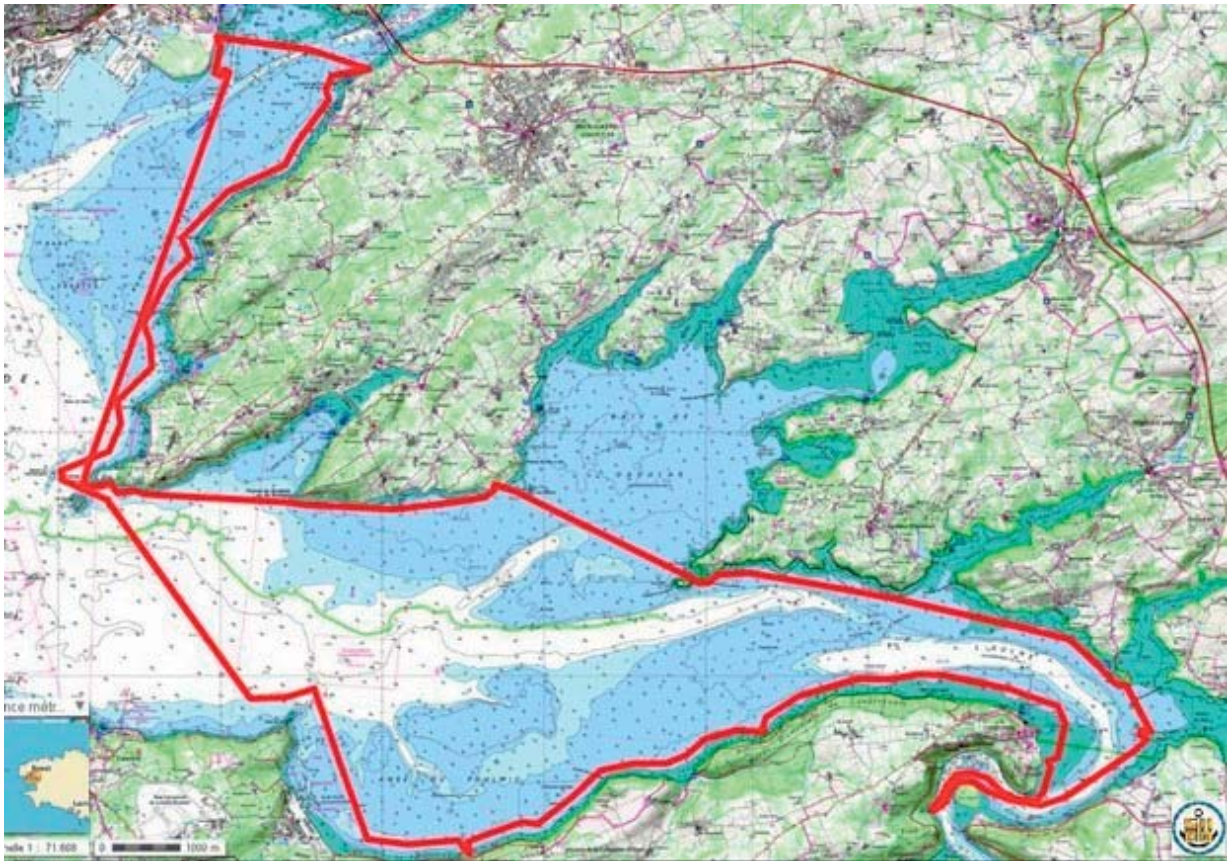
*Philippe Merci de La Flotte Sud Bassin*

La navigation en rade est particulière à plus d'un titre. La bas, le calme règne près du goulet, marquant l'entrée de la rade, qui n'est large que de 1,8 km.

Bien trop petit pour permettre aux tempêtes de l'Atlantique d'y créer des remous !

Mais en plein cœur de la rade de Brest, le plan d'eau n'est ni rond, ni carré. Les courants ne se limitent pas au goulet, il y en a partout dans la rade et dans tous les sens.

Impossible de naviguer sans en tenir compte du calcul des marées comme sur le Bassin.



*M. Claude Robert, la rude formation des Glénans*

De nombreuses presqu'îles la découpent, créant des criques et pointes. De plus, on croise plusieurs milliers de voiliers de plaisance, planches à voile ou bateaux assurant les liaisons entre Brest et Camaret.

Les courants sont forts et partent dans tous les sens. Les conditions de vent sont très instables tant en force qu'en direction.



*La nouvelle coque intérieure restaurée en résine de LA FLOTTE 10*

Les effets de côtes sont multiples et complexes à appréhender. Pour toutes ces raisons, les équipages qui ont la chance d'avoir une polyvalence et réactivité des équipiers font la différence.

Le navigateur du bord a de plus en plus d'outils à sa disposition pour élaborer la meilleure route, répéteurs, GPS traceur, portable qui sont censés lui faire gagner du temps (temps au rappel, temps à la manœuvre...).

Mais, tout le monde n'a pas la chance d'avoir autour du cou, le dernier GPS traceur portable à la mode pour sortir le cap vers la prochaine bouée après une manœuvre de virement à peine terminer. Le barreur lui, à besoin d'un cap immédiat.

Pour ne pas perdre de temps, deux solutions toutes bêtes auxquelles tout le monde a pensé : suivre la côte en rasant les cailloux ou avoir tous les caps notés quelque part. C'est ce que l'on a fait ou tout au moins une combinaison des deux méthodes.

Près du cimetière de bateaux que les marins de Brest ont établis là depuis 1850 pour leurs "navires de réserve", nous sommes surpris par des sautes de vent. Le ciel blanchit l'horizon, c'est toute une gamme de gris, mats et brillants qui réjouit nos yeux. Les oreilles sont à la fête aussi.

Aigrettes garzette, cormorans, goélands, mouettes et hélicoptères de la marine nationale car la base de l'École navale de Lanvéoc-Poulmic est toute proche.

*Hugues Leplae*



*Le Colbert et deux escorteurs*



# NE M'APPELEZ PLUS COLBERT

Les français m'ont oublié. Les marins se sont souvenu de moi.  
Ils m'ont envoyé à Bordeaux pour une longue retraite bien méritée où beaucoup de personnes sont venues me faire l'honneur de visiter mes entrailles pleines de souvenirs et d'odeur.  
Ils ont respiré l'air de la Garonne de mon beau pont. Beaucoup d'illustres personnages ont voyagé à mon bord. L'Histoire a marqué ma vie.  
Puis après un long voyage sur les océans, je suis revenu à Bassens pour rejoindre ma vieille amie La Jeanne d'Arc qui n'a fait un clin d'oeil avant de disparaître. J'attends mon tour.

*Guy Louveau*

Rappels historiques : de 1993 à 2007 en navire musée à flot à Bordeaux, Le Colbert devint un musée flottant, amarré quai Bacalan dans le port où il pouvait être visité. Il était le bateau musée le plus visité de France en 2004 et le monument le plus visité de la ville mais les recettes ne couvraient pas les frais d'entretien.



*Retour de Lyauté sur le Colbert à Casablanca*

Ce fut un navire de guerre essentiellement destiné à la lutte anti-aérienne.

Le rôle de représentation de la France du Colbert était important. En 1961, il rapatria les cendres du maréchal Lyauté depuis le Maroc.

En 1964, il accompagna le général de Gaulle dans sa tournée en Amérique du Sud.

Mais le voyage resté le plus célèbre est celui où le général de Gaulle se rendit en visite officielle au Canada. C'est le 24 juillet lors de cette visite que ce dernier prononça la phrase célèbre.

L'utilisation d'un navire plutôt que de l'avion n'était pas neutre pour ce voyage. Elle justifiait une arrivée par la ville de Québec puis de suivre par la route le Chemin du Roy de France pour se rendre à Montréal. De Gaulle est venu, affirme Peyreffite, afin d'exhorter les Canadiens français à préserver leur identité française.



*Vive le Québec Libre*

Sa seule mission de guerre se déroula pendant la première guerre du Golfe, lors de l'opération Salamandre en août 1990. Le Colbert, le porte-aéronefs Clemenceau et le BCR Var sont constitués en Task Group.



Au cours de ce long périple en mer d'Oman, le RAM (ravitaillement à la mer) était une nécessité tous les sept jours sous la direction de l'officier de manœuvre en passerelle.

Après rapprochement des bâtiments à une quarantaine de mètres, un câble est tendu entre le ravitailleur (le Var) et le ravitaillé.

La tension de ce câble est maintenue constante à l'aide d'un dispositif automatique. On met ensuite en place la ligne de manches qui s'appuie sur le câble support.

Pour gagner du temps le ravitaillement porte sur le Clemenceau et le Colbert en même temps comme le montre l'image. Pendant qu'à l'avant un navire avale l'eau, le mazout et le TR5 (carburant hélicoptères), les vivres, munitions et autres matériels sont transférés à l'arrière.

Le dernier croiseur de la Royale part à la casse. Désormais il a été amarré au quai, à quelques mètres de la Jeanne-d'Arc dans la forme de radoub, à Bassens. Le navire s'est posé, parallèlement au quai, comme une plume. Peinture écaillée, mousse verte et quelques brins d'herbe sur le pont, le navire ne bouge plus.

Le voilà donc à son dernier poste, tas de rouille dans l'attente de son démantèlement.



*Le croiseur COLBERT à Bassens en attente de démolition en 2016*

Des chiffres parlent d'eux-mêmes : en 1661, la flotte royale est de dix huit bâtiments. En 1683, du temps de Colbert, elle est de deux cent soixante seize.

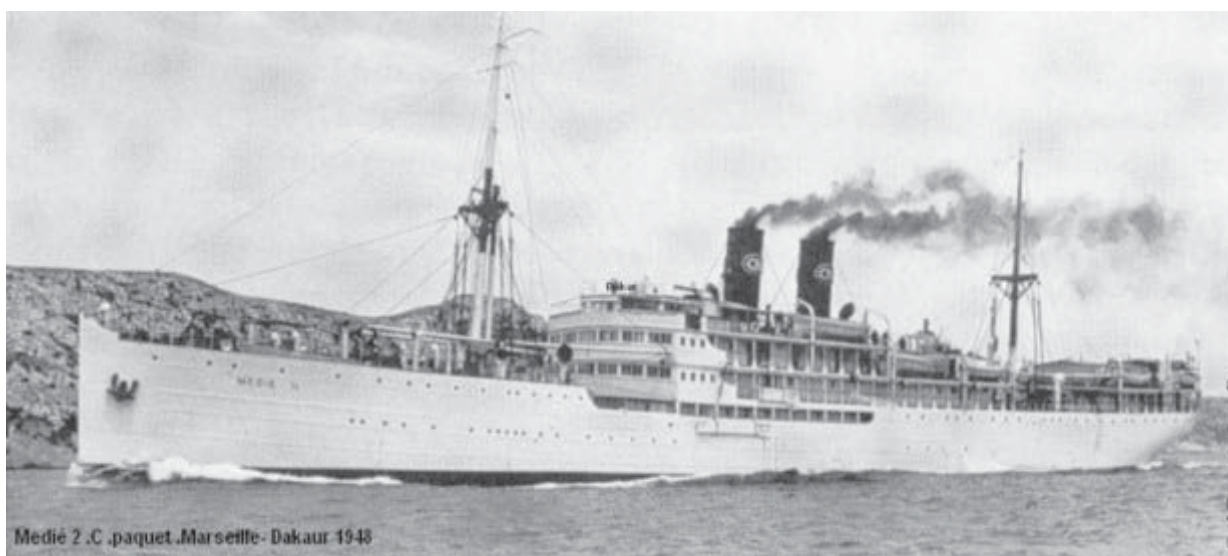
## SOUVENIRS D'UN APPELÉ, FIN NOVEMBRE 1948

Papiers de route Direction Mourmelon dans la Marne. Arrivée par moins vingt degrés - pas de bistrot. **MOURMELON LE PETIT**, ancien camp militaire de la guerre 14-18. Pour se distraire, c'était Mourmelon le Grand, à deux kilomètres. Mais, pour cela, il fallait passer devant la caserne des Tirailleurs algériens \* à nos risques et périls. Ce fut le cas.



Un matin, après les couleurs rapport à la lampe électrique, à six heures et par moins vingt degrés, on demande des volontaires pour l'Indochine. Pour avoir la liberté et voir du pays, j'ai signé mes papiers d'engagement. Suite à cela, je ne sais pas pour quelle raison nous étions transférés à la Base aérienne de Caen entièrement détruite par les bombardements. Nous étions enfermés derrière des barbelés pendant un mois - *koncentration* - décision oblige.

Départ pour Marseille Sainte Marthe par le train pour arriver un vendredi soir et embarquer le mardi sur le Pasteur. Mais, ...je ne vous dit pas pour quelle raison..., j'embarque sur le MÉDIÉ II, direction l'Afrique.

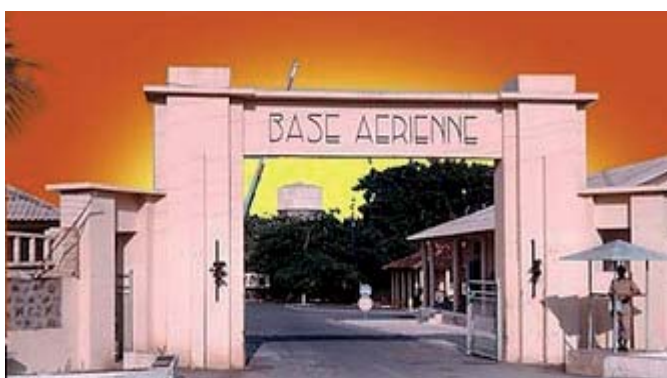
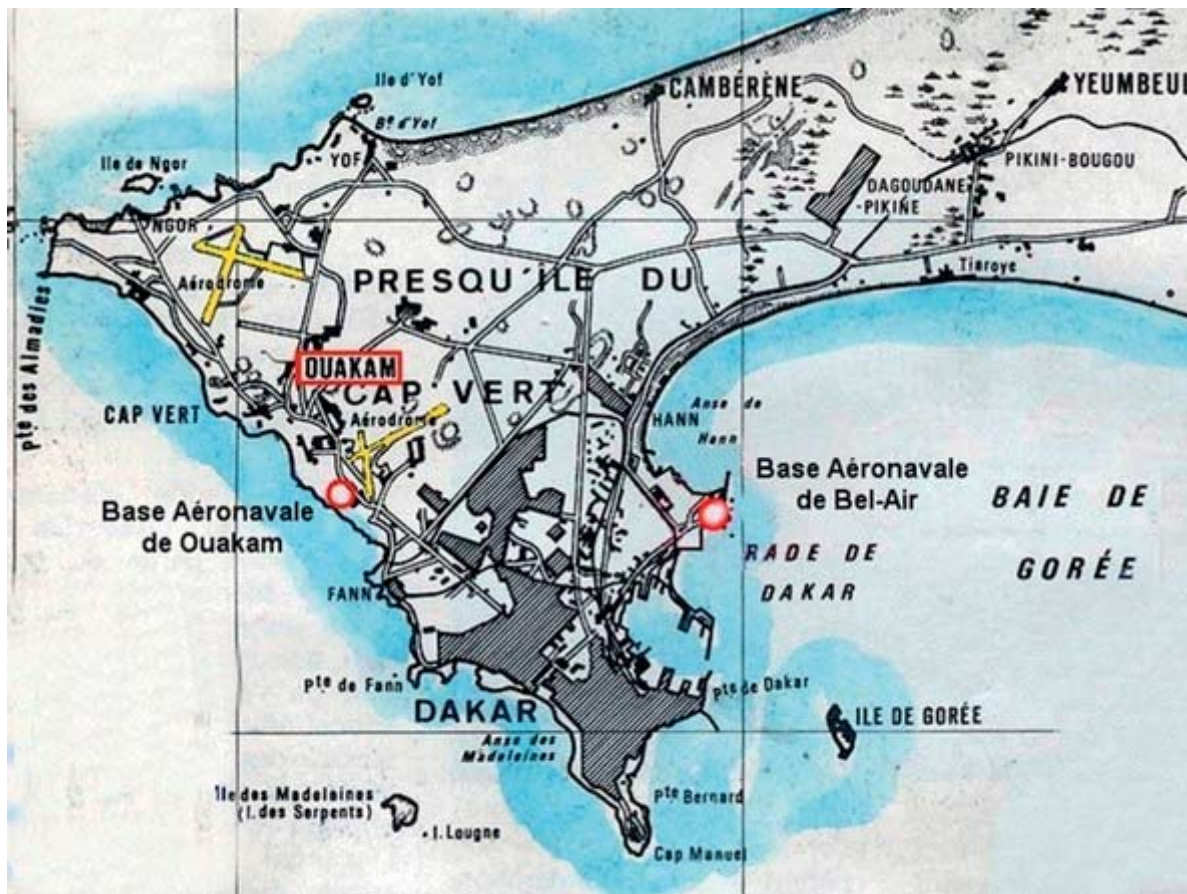


Quatorze jours de mer et deux robinets pour se laver à deux ou trois cents GOLOS qui rentraient au pays et une centaine de TOUBAS\*. Ce bateau était un cargo-mixte de la compagnie PAQUET de Marseille qui tenait mal la mer.

Passage à Gibraltar - Tempête avec des creux de 7 à 8 mètres. Pour ne pas être malade comme les copains, à deux nous avons décidé de nous saouler la gueule. Ce fut la meilleure solution avec un casse-croûte et un bouteille de Médoc, une de blanc et une demi-bouteille de Rhum Saint James. Le lendemain « frais comme des gardons ».

A cette époque, je jouais au bridge. Pour meubler la journée à bord et le soir, un peu de danses et de java avec les quelques civils. C'est là après plusieurs soirées de danses que

j'avais fait une touche avec la femme du Commandant. « Mon petit ami, venez dans ma cabine, faire un brin de toilettes ». Belle dame, très distinguée, de l'âge de ma mère - Non, Madame, je n'ose pas - Si, si ... » - J'ai refusé.  
J'avais peur des trois galons et des cent kilos du Pacha. Donc pas de chère Madame .... mais avec quelques regrets, tout de même.



Arrivée à Dakar, un soir pour débarquer une quarantaine de Toubab, le reste pour la Côte d'Ivoire.  
C'était l'AOF (Afrique Occidentale Française).

Nous étions chez nous : camions militaires via la BAN de OUAKAM (Base Aérienne Navale) à une vingtaine de kilomètres de Dakar.

L'accueil, sous un hangar d'avions avec sardines à l'huile, biscuits de soldat et pinard à volonté. Une quarantaine de châlits avec moustiquaires un peu déchirées.  
Ces moustiques ont quatre ou cinq centimètres de long ; les *BÉLÉ GÉLÉ* comme ont dit en Wolof.

Belle base bien entretenue, beaux bâtiments en dur, toits en tuiles, logements en parfait état, jardins, palmiers , tout et tout.

Tenue coloniale avec casque en liège, chemise short et cravates, petits souliers ; comme des princes.

Tabac, deux timbres, argent en francs CFA (Colonies Françaises d'Afrique) et ... deux préservatifs un peu « molasque » avec la chaleur et un tube de pommade prophylactique.

Nous étions trois dans une belle piaule avec un sous-off de la Coloniale, une tortue, la caisse aux serpents et un petit singe qui faisait que des conneries dans la case.

Je couchais à côté du sous-off, un Corse. Le deuxième soir, je l'ai vu en sueur, rouge, violet ? Et sans comprendre. Il venait au village de Ouakam de se dégager le moral chez les filles.

Pour l'affectation, le premier à la radio, le second aux batteries et moi au téléphone ayant déjà trois années de Civil. Dépannage de postes BL et standards rongés par les termites donc irréparables.

J'avais à titre militaire le CAP de monteur-fils (bobinage ...) et la lecture aux sons passés à la Caserne Xaintrailles de Bordeaux.

J'avais comme Chef, un Adjudant - quarante kilos, brûlé par des années de Coloniale - bon à rien. Quatre jours plus tard, après cette arrivée à l'atelier Radio, la plus importante de l'AOF, je suis convoqué au bureau du Capitaine.

Très belle réception, correcte et sympa.

«Il est prévu, dans ce secteur, d'énormes travaux de réfection du réseau téléphonique.

Je pense que vous en êtes capable : tranchées, câbles et raccordements.

Je vous donne toute la Compagnie des tirailleurs et deux chefs pour réaliser ces travaux en trois mois».



*Casque colonial Infanterie de Marine*



Moi, deuxième pompe, je deviens Commandant de deux cents mecs avec, sous mes ordres, un caporal et un sergent noir parlant un peu le français. C'est là que je fus obligé de d'apprendre et parler la langue Wolof pour pouvoir rendre compte le samedi matin au lieutenant africain, chef de compagnie. Il était le fils du Roi du Sénégal.

Des kilomètres entre les Tirailleurs blancs à Mamelles, l'État-major vers Dakar et la tour de contrôle ainsi que de gros travaux à l'aéronavale. C'est là que je suis tombé amoureux de la Marine. A cette époque, j'ai connu les deux plus gros hydravions Latécoère 631 « Lionel de Marmier » avec six moteurs... des montres !



Le travail - « ligué ligué » - c'est très bien et le soir pour se distraire, quelques heures au village de Ouakam City : quelques paillotes en dur ou pas, un énorme baobab, une mosquée, un bordel, trois ou quatre calebasses en chèvre et beaucoup de bruit « Tam Tam ». Moi et mes copains sommes allés le dimanche à l'île de Gorée : traversée en bateau, promenade, belle citadelle et repas d'oursins que des filles rapportaient en plongeant pour quelques sous.

Pour revenir à notre piaule, nous avions à tous les quatre, le chef et nous trois, un boy pour le nettoyage et faire les lits ainsi que Marie-Lou pour laver le linge et faire le repassage. Elle était gentille cette Marie-Lou, même si elle nous volait notre savon. A cette époque, nous n'avions pas l'eau tous les soirs. Vers vingt deux heures, quand il y avait de l'eau à la douche, on faisait un bon lavage.

Pour en revenir aux choses sérieuses, de cette Base Aérienne, une des plus importantes de l'époque, j'ai de bons souvenir, du Mess, du bar entre autre . Nous avions soif et l'eau était rare. J'ai beaucoup ligué-ligué (travaillé), rempli le contrat des travaux demandés. Félicitations du Pitaine, presque un ami.

J'ai refusé un galon. Pour moi, tout ce boulot, était l'équivalent d'un travail civil. J'ai eu de sa part une proposition pour rentrer comme chef de service aux PTT de Dakar et couvert par l'Armée pour trois ans. Pas de permission donc décision de retourner en métropole sur le même Médié II. Acagni kousoulé (Ya bon) ! Abana (Terminé) !

J'y suis retourné en 1 985. Tout avait changé ; plus de forets que des immeubles, plus de singes, idem pour la BA. Regrets de cette belle vie.

*Grenau*

*\* Les tirailleurs algériens composaient des unités d'infanterie d'Africains de 1842 à 1964. Le surnom de «Turcos » leur a été donné par les Russes qui les avaient pris pour des Turcs lors de la guerre de Crimée. \* Toubab (en wolof tubaab désigne un « homme puissant », généralement une personne à peau blanche en Afrique occidentale. Par assimilation, il désigne tous les étrangers ou africains ayant un mode de vie différent, comme les habitants de Saint-Louis.*

## Mon premier voyage (suite)

En 1955 à l'âge de seize ans me voila embarqué pour deux mois sur un pétrolier ESSO PARIS ; Départ du Havre pour le golfe persique avec escale à Gibraltar.

De Gibraltar à Port-Said, la traversée devrait durer une petite semaine. En tant que pilotin machine, je suis sous la responsabilité du Chef mécanicien qui m'accorde quelques jours pour découvrir le navire et me familiariser avec le milieu marin.

Ma situation me permet de bénéficier du statut des officiers avec cabine individuelle, repas au carré, etc.



*Salle des machines*

Je circule dans une coursive qui me conduit à l'arrière du pétrolier. Inopinément, je détecte une odeur agréable ce qui change de l'odeur habituelle d'une navire qui transport en permanence des hydrocarbure.

En fait, je découvre l'entrée de la cuisine et j'entends une voix « Entre, n'aie pas peur, je suis le chef de cuisine.

Je suis content lorsque que l'on me rend visite. Et puis souvent les gens qui visitent vont soit à la passerelle soit à la machine. Lorsqu'ils sont invités à déjeuner, ils sont ravis du repas sans penser pour autant venir nous dire un petit bonjour.

« Allez viens ; je vais te faire visiter ma cuisine » me dit il.



Je découvre une grande cuisine fonctionnant au fioul avec de très grandes marmites.

Là, c'est l'éplucheuse pommes de terre qui sert également pour le nettoyage des moules.

Là c'est le coin du boulanger avec les fours de cuisson et le pétrin. Il continue avec beaucoup de détails.

On descend à l'étage inférieur. « Regarde, là c'est la cambuse, bières, vin que l'on on appelle aussi du lousou, ici toutes les conserves avec à côté un autre local avec deux grands chambres froides.

L'une est pour le stockage de la viande à moins dix huit degré. A l'intérieur, de nombreux gigots, une cuisse de bœuf, de la volaille et d'autres viandes. L'autre chambre à sept degrés ou se trouve la réserve de fruits et légumes ».

Mon étonnement faire réagir le chef. « Et alors, me dit-il, j'organise les trois repas pour une cinquantaine de marins trois par jours ».

Notre discussion est interrompue par l'arrivée de deux personnes. Le chef s'empresse de me les présenter. Pierre, le boulanger et Paul mon aide de cuisine. C'est son premier embarquement. Je le reconnais. C'est lui qui a fait les frais d'un amusement général dans tout le bateau. En effet, il y a deux jours, l'alarme du navire s'est déclenchée ; très bruyante. Sept coups courts et un long.

J'avais déjà lu la procédure affichée sur la porte de ma cabine immédiatement muni de mon gilet de sauvetage et d'un vêtement chaud, je me rends sur le pont supérieur. Des canots de sauvetage. Il s'agissait d'un exercice.



*Exercice d'abandon du navire*

Le Second capitaine, responsable de l'opération, tenait dans sa main, la liste du personnel qui devait être présent hormis le personnel de quart en trois-huits et regardait sa montre. Les minutes passant, il commençait à hausser le ton envers les arrivants qui avaient divers prétextes afin de justifier leurs retards. Il remarque l'absence de l'aide de cuisine. Pose des questions à tout l'équipage. Certains arborent un léger sourire.

Mais où est il ? s'écrit le Second. L'aide de cuisine arrive enfin, exténué, la sueur dégoulinant de tout son corps. Son visage rougi par l'effort tenant sur son dos un lourd sac de riz ce qui déclencha un fou rire général. Le second reprend la parole et admoneste les quelques matelots à l'origine de la plaisanterie



*Passerelle du château*

Revenant sur l'exercice, il indique que le pétrolier dispose de canots sur le même pont à bâbord et tribord et qu'en cas de gîte et en fonction des circonstances, se rendre du côté de la gîte, seul côté permettant la mise à l'eau des canots. Survient le Commandant qui après un échange de propos, paraît satisfait. Il regarde sa montre et invite tout l'équipage à un pot à l'arrière du bateau.

Devant des verres, moment de détente chacun y va de sa petite histoire. Les plaisantins se sont rapprochés de l'aide de cuisine en lui disant que c'était un rituel de s'amuser aux dépens d'un nouveau jeune à bord. Tout le monde y est passé. Le petit jeune a le sourire. « Vous ne m'aurez pas la prochaine fois.»



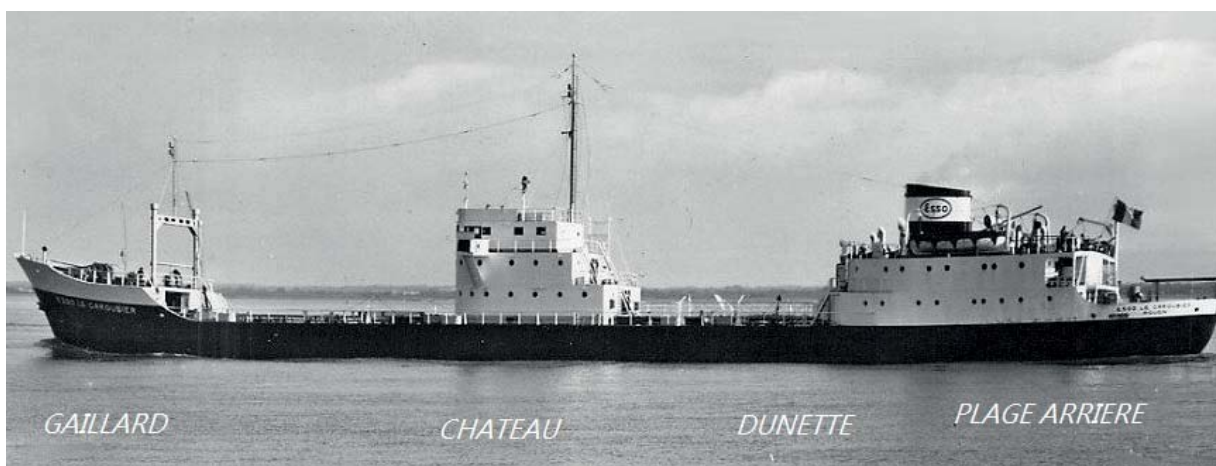
Quelques jours après, je retourne à l'arrière du bâtiment à l'heure des changements des hommes de quart. J'aime bien y aller. Nous sommes en général une dizaine. Je connais bien les matelots.

Ça discute. On a des informations, de petites histoires. Moi je pose souvent des questions.

Un matelot me dit « Ici, c'est la plage arrière ». Je prends un air dubitatif. Un doute s'installe en moi. Une plage arrière ? Et de continuer alors. « T'es au château, mon gas ».

Cette fois, le matelot me mène en bateau. J'écoute poliment la conversation. Cela vient bien à propos car c'est l'heure d'aller dîner. Arrivé au carré, je raconte les propos que j'ai eu avec des membres de l'équipage : plage arrière, château. Ils ont voulu m'avoir comme l'aide de cuisine.

Bon écoute, me dit l'officier de pont que je vais voir souvent à la passerelle. Ce que tu as entendu est exact ? Vient demain matin dans ma cabine, on traitera de la connaissance du navire. Le matin suivant je suis reçu par le lieutenant. Celui-ci ayant préparé quelques documents à mon attention, sans entrer dans les détails, m'explique.



*Pétrolier Esso Le Caroubier sur lequel j'ai navigué quelques années*

Tout d'abord, il y a le pont principal (sol) qui va de la proue, l'avant du navire, à sa poupe, l'arrière du navire. A la proue,, il y a le gaillard d'avant. Son local sert de rangement des aussières qui sont de très gros câbles d'amarrage ; chaîne pour l'ancrage et divers matériels d'accastillage. Autrefois, il servait aussi à l'hébergement des matelots. Au milieu du navire, la superstructure a pour nom le château.

Il comprend la passerelle de navigation, le logement du commandant, du second capitaine des deux officiers de pont, de l'officier radio, le salon où déjeunent le commandant, le second commandant et le chef mécanicien.

A l'arrière, la superstructure s'appelle la dunette arrière. Elle comprend au niveau du pont principal les cabines d'équipage, la cuisine, divers locaux et tout à l'arrière : la plage arrière. Sur le pont supérieur, les cabines des officiers mécaniciens, le carré des officiers-pont, machine, radio, pour les repas.

A partir de 1970, on intègre le château avec la dunette arrière pour faire des économies. La longueur des navires s'accroît du fait des tonnages plus importants. A ce jour il s'agit de quatre cent cinquante mètres soit plus long que la jetée d'Andernos, la plus longue de France avec deux cent trente deux mètres. La tour Eiffel mesure trois cent vingt quatre mètres.

La passerelle de navigation devient plus haute et doit répondre à des normes : la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux fois la longueur du navire.

Clairement un navire long de deux cents mètres peut avoir une visibilité réduite jusqu'à quatre cent mètres devant son étrave. Dans tous les cas, cette distance ne peut pas être supérieure à cinq cents mètres.



La France est le pays qui a construit les plus grands pétroliers au monde dans les années 70 : Le Batillus 414 m de long et 540 000 tonneaux, le Pierre Guillaumat 414 m. et 550 000 t. et de nombreux autres.

Le Knock Nevis construit au Japon en 1975 devient le plus grand pétrolier au monde après jumboisation c'est à dire rallongement de la coque du navire.

Les crises politiques du Canal de Suez ont incité les compagnies pétrolières à s'équiper de super pétroliers afin de contourner le continent africain pour maîtriser les coûts. Cependant le tirant d'eau de ces navires soit 26 mètres empêchait tout passage par le canal de Suez, de Panama et même le Pas de Calais.

Notre voyage se poursuit. Je suis intrigué pendant un jour ou deux. On croisait quelques navires puis plus rien.

A nouveau, progressivement, on remarque chaque matin un nombre important de navires soit près de nous soit sur la ligne d'horizon.



*Pétrolier Batillus construit à Saint Nazaire pour SHELL*

Je retrouve les matelots sur la plage arrière qui très vite s'empressent de m'informer qu'au départ de Gibraltar, on était dans le passage de la Méditerranée à l'Océan Atlantique.

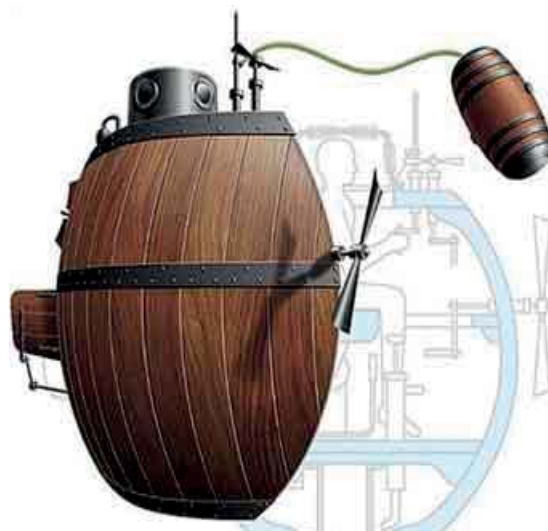
Là, c'est identique pour tous les navires se dirigeant vers la Mer Rouge. Ils se regroupent en ayant le même cap sur Port-Saïd.

*Roger FAVEY*

## Histoire des débuts des sous-marins

L'idée du sous-marin remonte à l'Antiquité. Aristote rapporte qu'Alexandre le Grand aurait utilisé une cage recouverte de peaux et fermée par des chaînes près de la ville de Tyr en 322 av. JC. Elle pouvait être chaviré et submergé afin que l'équipage respire en dessous, comme dans une cloche de plongée.

Le Turtle, un œuf conçu par l'Américain David Bushnell, est le premier sous-marin véritable, pouvant se déplacer de façon autonome, et le premier à utiliser des hélices pour sa propulsion. Un tonnelet chargé d'explosifs devait être fixé à la coque par la vrille verticale. Le sergent Ezra Lee de l'armée continentale, essaie de couler sans succès le HMS Eagle britannique dans le port de New York le 7 septembre 1776.

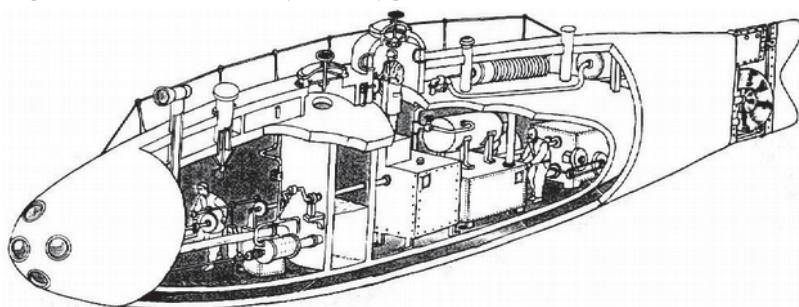


En 1800, la France construit un sous-marin à propulsion humaine conçu par Robert Fulton et financé par Napoléon, le Nautilus. Il peut utiliser des mines pour détruire deux navires de guerre.

La France abandonne les essais en 1804, tout comme les Britanniques.

Durant la guerre de Sécession, Le CSS Hunley est conçu pour attaquer les navires du Nord qui font un blocus des ports du Sud. Le sous-marin dispose d'une longue perche à l'avant, terminée par une charge explosive appelée « mine-torpille ». Le sous-marin doit approcher le navire ennemi, y attacher l'explosif, reculer et le faire détoner. Le 18 février 1864, le CSS Hunley coule l'USS Housatonic près du port de Charleston. C'est la première fois qu'un sous-marin arrive à couler un autre navire. Les sous-marins ont commencé à attirer l'attention et à montrer leur importance future dans les engagements navals.

L'Ictíneo espagnol est conçu pour deux membres d'équipage, plonge à 30 mètres. En plongée, il utilisait trop d'oxygène. Monturiol invente un moteur qui utilise la réaction du chlorate de potassium, du zinc, du manganèse et du peroxyde pour dégager de l'oxygène utilisable pour l'équipage et la machine à vapeur. Malgré des essais fructueux dans le port de



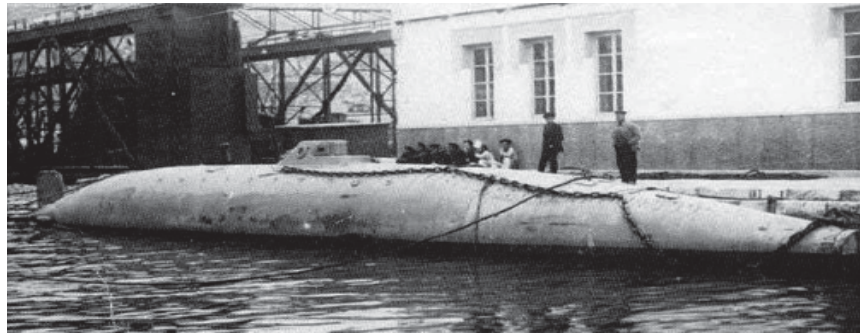
Barcelone, Monturiol n'est pas arrivé à intéresser la marine espagnole.

En 1870, Jules Verne publie *Vingt mille lieues sous les mers* à propos des aventures de l'inventeur du sous-marin Nautilus, en référence à l'engin créé par Fulton, plus avancé que tout ce qui existe à cette époque. Le roman a inspiré de nombreux inventeurs pour construire des sous-marins plus avancés.

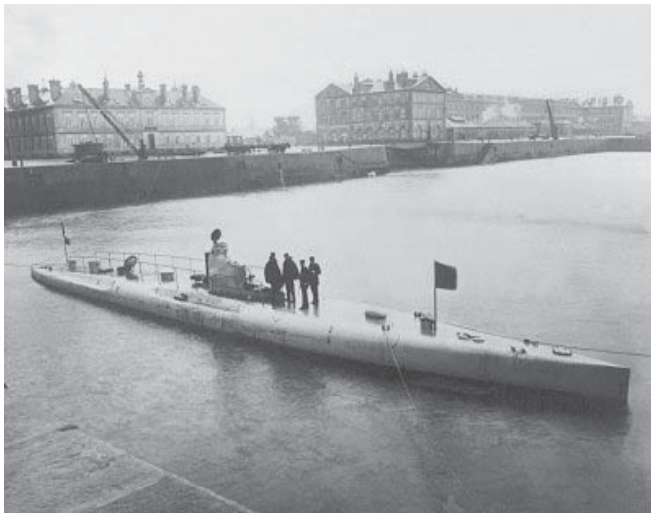
En France en 1888, le *Gymnote* est un sous-marin tout électrique. Il sera suivi par la suite par le *Morse* en 1899. La distance franchissable passait à 100 miles. L'ingénieur Irlandais John Philip Holland construit le premier sous-marin véritablement opérationnel et le dote d'un système de propulsion mixte essence-électricité.

A la même période, l'Espagnol Isaac Peral conçoit un sous-marin d'attaque pour le compte de la marine de son pays.

Il possède deux torpilles, de nouveaux systèmes pour l'air respirable, ainsi qu'une forme de coque, une hélice et des gouvernes préfigurant les sous-marins futurs. Il pouvait aller jusqu'à 10 nœuds en plongée. En 1890, il tira la première torpille jamais lancée.



Mis en service en juin 1900, le sous-marin français *Narval* de 36 m de long, de l'ingénieur Maxime Laubeuf (1864-1939). Il introduit le concept de la double coque, avec à l'extérieur une coque légère et à l'intérieur une coque épaisse résistante à la pression. Ce sous-marin a un rayon de plus 500 nautiques en surface et 50 en plongée.



*Le Narval équipé d'un système de ballasts*

En 1901, le *Narval* relie Cherbourg à Saint-Malo par une mer difficile, force le goulet de Brest pour tirer ses quatre torpilles, marquant ainsi les esprits de l'état-major. C'est le premier sous-marin au monde à être opérationnel.

En 1904 le sous-marin français *Aigrette* améliore encore le concept du Holland en utilisant en surface un moteur Diesel plutôt qu'un moteur à essence. Soixante seize sous-marins de ce type seront construits avant 1914.

L'Alose (Q33) était un sous-marin de la Marine nationale de la classe Nàïade. Il est le plus vieux sous-marin français encore existant et est exposé au siège de la Comex, boulevard des Océans à Marseille. Vitesses 7,2 nœuds en surface et 5,98 nœuds en plongée profondeur 30 mètres

Il faut attendre la Première Guerre mondiale pour que les sous-marins aient pour la première fois un impact significatif. En septembre 1914, le sous-marin allemand U9 coule trois croiseurs britanniques en quelques minutes. A cette époque, la France est la première marine au monde à disposer d'une véritable force sous-marine de l'ordre de 90 sous-marins mis en service durant ce conflit mais le conflit de 14-18 sera essentiellement terrestre.

Au 1er janvier 1932, la France a la plus importante flotte sous-marine du monde avec 110 unités en service ou en construction.



*Sous-marin français Archimède construit en 1932 et retiré en 1952*

À la déclaration de la Seconde Guerre mondiale en septembre 1939, la flotte n'aligne plus que 77 sous-marins dont 47 avaient été lancés depuis plus de dix.

Après le sabordage d'une grande partie de la flotte impériale allemande de haute mer (Hochseeflotte) en rade de Scapa Flow en 1919, il ne reste plus à l'Allemagne vaincue qu'un petit nombre d'unités pour la plupart dépassées.

La Grande-Bretagne croit bon de signer un accord bilatéral avec l'Allemagne qui l'autorise à disposer d'une flotte dont le tonnage de surface ne pourra dépasser 35 % du tonnage anglais. Or ce tonnage représente ce que le traité naval de Washington avait accordé à la France, vainqueur de l'Allemagne en 1914-1918.

Dès lors, la course aux armements est lancée... En mai 1940, la marine allemande aligne 68 sous-marins.

*Extraits Historiques*



## DEMANDE D'ADHESION

à

LA FLOTTE NORD BASSIN - Secrétaire  
Hotel de Ville - 33740 ARES

La FLOTTE est une association à but philanthropique, fondée en 1891 à Saint-Malo dans le but de soutenir les familles des marins disparus en mer. Elle a pour mission aujourd'hui de consolider les liens d'amitié et de solidarité qui unissent les marins, d'entretenir des liens étroits avec nos marines, d'en perpétuer les traditions, de maintenir le souvenir. Elle regroupe les membres résidant dans les communes d'Andernos, Audenge, Arès, Biganos et Lège Cap-Ferret ainsi que tous ceux qui résident ailleurs dans le monde : les extra-muros. Un chef de quartier existe pour chaque commune auprès duquel vous pouvez vous adresser en priorité.

Régie par la loi de 1901, elle a été reconnue d'utilité publique en 1926.

Si vous êtes ou avez été un marin, de la Marine Nationale, de la Marine Marchande, de la Pêche, de l'Ostréiculture, de la Plaisance ou simplement amoureux de la Mer, rejoignez-nous à la Flotte Nord Bassin.

Nous serons heureux de vous accueillir en toute convivialité à nos diverses animations :

- permanence le samedi de 12 à 13h au port de Cassy de Lanton (33510) dans la cabane à gauche, dans la dernière darse, avant la plage, près de la poissonnerie chez Elise.
- initiation et navigation sur le Bassin sur notre goélette le Canot 10
- voyages d'agrément lointains et moins lointains
- soirées et repas à thèmes
- soutien et entraide à nos anciens membres et aide aux familles de marins en détresse
- colloques et conférences ayant pour thèmes la mer
- participations aux manifestations commémoratives
- maquettisme naval

Nom :

Prénom :

N° et rue :

Code Postal :

Ville :

Tel :

e-messagerie :

Cotisation jointe : 27 €

Pour contribuer au bon fonctionnement de l'association, le Secrétaire pourra me consulter pour assurer une tâche d'..... heure(s) par ..... (semaine, mois, an) dans le(s) domaine(s) suivants :

tous domaines, administratif, bricolage, tenue d'un stand, mise à l'eau, prêt remorque et matériels, etc.....

Date et signature :





**Le Canot 10**



**Envie de naviguer avec  
les marins de la Flotte?**

**Appelez le : 06 27 33 13 27**

Siège social : La Flotte Nord Bassin d'Arcachon- Mairie d'Arès – 7 rue Pierre Pauilhac – 33740 Arès

Contact : Alain Sérafon - 06 77 88 42 01

Mail : [alain.serafon@orange.fr](mailto:alain.serafon@orange.fr)