

# LE PHARE

Journal semestriel de la Flotte Nord Bassin



LANTON ANDERNOS ARES LEGE CAP FERRET

N° 64

1er semestre

2019

**BUREAU****La FLOTTE NORD BASSIN 2019**

Président	<b>Christian LENEUF</b>	06 70 64 48 72
Vice-Président	Christian Plouvier	05 56 60 13 88
Présidents d'honneur	René Lecul - Alain Sérafon	
Secrétaire	<b>Chantal LAUMONIER</b>	06 89 85 78 53
Trésorier	<b>Hervé BLAISIN</b>	07 61 13 33 20
Vérificateur aux comptes	Alain SERAFON	06 77 88 42 01

**Délégués  
aux  
communes**

ANDERNOS LES BAINS Adjoint	<b>Christian LENEUF</b> Gilbert LORREYTE	06 70 64 48 72 05 57 70 20 52
ARES	Nicole Mairey	
LANTON/AUDENGE/BIGANOS Adjoint	<b>J. Pierre MICHEL</b> Paul BONNAIRE	06 11 20 84 78 06 25 57 31 55
LEGE CAP FERRET Adjoint	<b>Claude SERRET</b> Séraphin ORTEGA	05 56 60 81 98 05 56 60 76 06
LE PORGE/EXTRA MUROS	<b>J. Claude JACOB</b>	05 57 70 90 86

**Commissions**

<b>PROTOCOLE</b> Porte drapeaux	<b>Christian PLOUVIER</b> Dominique DARROUZES Guy DESARNAUD J.Pierre MICHEL Paul BONNAIRE	05 56 60 13 88 06 19 91 08 03 06 72 68 87 90 06 11 20 84 78 06 25 57 31 55
<b>LE PHARE</b> Adjoint	<b>Jean MAZODIER</b> Alimé GHOULA	06 07 89 96 69 06 66 35 98 34
<b>MEDIAS/LOGISTIQUE</b>	<b>Jean CHIGNAC</b>	06 11 80 85 67
<b>FESTIVITES</b>	<b>Annick TATRY</b>	06 89 09 87 03
<b>INFRASTRUCTURES</b> Adjoint	<b>J. Pierre MICHEL</b> Paul BONNAIRE	06 11 20 84 78 06 11 57 58 73
<b>MODELISME</b>	<b>Pierre FRANCK</b>	05 57 70 76 45
<b>NAVIGATION</b> Chefs de bord	<b>Jean-Claude CAYE</b> Gérard Doyen Thierry GRISE Philippe BALSAMO	06 27 33 13 27 06 07 38 21 45 06 21 58 31 51

Directeur de publication :  
Christian Leneuf

Rédacteur en Chef :  
Jean Mazodier

Composition et mise en  
page : Alimé Ghoula

Impression :  
Arcaprint La Teste de Buch

Tirage : 260 exemplaires



## Editorial du Président



L'année 2018 est arrivée à son terme avec plus ou moins de bonheur.

Cette année, en effet, a été bousculée par les événements que nous vivons actuellement. Que tout ceci n'entame pas votre moral et votre dynamisme. Les fêtes de fin d'année, je l'espère, ont fait un bien énorme entourés de nos familles et nos amis.

En 2019, nous ferons en sorte de vous proposer des activités diversifiées.

Notre 71ème assemblée générale a été une réussite grâce à votre présence. Nos bénévoles ont été sensibles à votre mobilisation ce qui est, en fait, la meilleure manière de les remercier.

Nous aurons à cœur de nous réunir pour partager des moments conviviaux à la Cambuse et participer à notre voyage en Normandie et pour les navigateurs, la sortie sur le golfe du Morbihan.

Nos premières retrouvailles auront lieu à l'occasion de la présentation des vœux de la Flotte à nos élus et à nos adhérents ce 25 janvier.

J'aurais toutefois une pensée émue pour nos amis Flottards disparus cette année, au nombre de dix. Nous sommes proches de leurs familles.

L'équipe du Bureau et de bénévoles qui m'entoure doit être remerciée pour son dévouement spontané et illimité et ce, depuis de nombreuses années.

Le Bureau et moi-même espérons que vous avez passé d'excellentes fêtes de fin d'année dans le calme et la sérénité d'un cocon familial et amical. Nous sommes à votre écoute.

CAP SUR 2019

Adichatz

Christian LENEUF

***Tous unis comme à bord***

1er semestre 2019  
30ème année

**Numéro 64**

**SOMMAIRE**

Organigramme	2
Edito du Président	3
Procès-Verbal 71e Assemblée générale	4
Calendrier	5
Hommage à nos anciens	6
Guerre Algérie carte du combattant	6
Distinction	7
Les pilotes de la Marine	8 à 9
Souvenirs Io Orana	10 à 11
Mon premier voyage	12 à 13
Rébellion à bord	14 à 15
Histoire : Le combat de Chesapeake	16 à 17
Aventure : Traversée de l'Atlantique en tonneau	18 à 21
Voyage La Semaine du Golfe du	22 à 23
Humour	24
Nous rejoindre	25
Festivités en images	27
Canot 10	28

## Procès verbal de la 71ème assemblée générale du 4 novembre

L'Assemblée Générale s'est tenue le dimanche 4 novembre 2018 à la salle du Broustic à Andernos les Bains.

A partir de 8h, les inscriptions à l'Assemblée, les pouvoirs et les cotisations sont recueillis.

A 9h00, le Président Christian Leneuf déclare ouverte l'Assemblée Générale et accueille Monsieur Jean-Yves Rosazza, Maire d'Andernos les Bains. Ce dernier est fier d'être parmi nous et informe l'assemblée que La Flotte Nord Bassin sera la première utilisatrice du nouveau Monuments aux Morts (lequel a été réinstallé place de la Mairie). Une minute de silence est observée à la mémoire des flottards disparus et des victimes en OPEX.

Alimé Ghoula, secrétaire, rappelle les éléments principaux du procès-verbal du Conseil d'Administration qui s'est tenu le 25 mai 2018 à la Cambuse à Cassy. Le bilan de l'année écoulée est présenté par Christian Leneuf dans un rapport moral. Rapport adopté à l'unanimité.

Le rapport financier est présenté par Gérard Doyen, en l'absence du trésorier, Hervé Blaisin : la situation financière est bonne mais on observe une baisse des effectifs, une baisse constante depuis deux ans.

Alain Sérafon, commissaire aux comptes, demandant après vérification des comptes l'approbation de la gestion sincère et véritable de l'année 2018.

Quitus est donné pour la bonne gestion des comptes à l'unanimité.

Suite à la décision du Conseil d'Administration, il n'y a pas d'élection d'administrateurs : le nombre étant passé de 24 à 16 pour une meilleure efficacité de fonctionnement.

A 10h, le bureau est dissous et Marc Eyquem, doyen de notre Association, est nommé Président provisoire pendant la réunion du Conseil d'Administration.

Ce dernier, après présentation des candidatures par Alimé Ghoula, vote à l'unanimité le nouveau bureau.

Chantal Laumonier est co-optée pour intégrer le Conseil d'Administration.

Il est procédé au vote d'une subvention exceptionnelle pour soutenir le projet de traversée en tonneau de l'atlantique par J.Jacques Savin, flottard arésien. Après débat, la somme de 600,00€ est adoptée avec une voix contre, et 15 voix pour.

L'AG reprend avec la présentation du bureau.

**Président : Christian LENEUF**

**Vice-Président :** Christian PLOUVIER

Président d'Honneur : René LECUL et Alain Sérafon

**Secrétaire :** Chantal Laumonier

**Trésorier :** Hervé Blaisin

Le Président a désigné parmi les candidats, le bureau élargi aux Responsables des Quartier et des Commissions :

Protocole (Cérémonies, Anciens Combattants, Porte-drapeaux) : Christian PLOUVIER

Porte-drapeaux : Marc Eyquem, Guy Désarnaud, J.Pierre Michel, Dominique Darrouzes.

Quartier Lège Cap Ferret : Claude Serret

Adjoint S. Ortega

Quartier d'Andernos les Bains : Christian LENEUF

Adjoint : Gilbert LORREYTE

Quartier d'Arès : Nicole Mairey

Quartier de Lanton : Jean-Pierre MICHEL

Adjoint : Paul BONNAIRE

Quartier Le Porge/Autres communes : Jean-Claude JACOB

Communication / Le Phare : Jean MAZODIER

Adjoint Jean CHIGNAC et Alimé Ghoula

Commission des Fêtes : Annick Tatry

Navigation : Claude Caye

Adjoints Gérard Doyen, Thierry Grise

Infrastructures : Jean-Pierre MICHEL

Modélisme : poste vacant

Vérificateur aux Comptes : Alain SERAFON (statutairement non Administrateur)

Parole est donnée à Monsieur Rosazza, notre hôte, qui remercie La Flotte Nord Bassin pour ses actions et son dynamisme. Il rappelle l'importance de la présence de La Flotte lors des cérémonies patriotiques et les manifestations citoyennes.

Christian LENEUF, Président de La Flotte Nord Bassin déclare sa satisfaction de voir se dérouler cette assemblée générale et souhaite remercier particulièrement deux flottards qui se sont impliqués dans la vie de l'association : il remet à ce titre le diplôme pour services rendus à Alimé Ghoula et André Baelden. Il remercie les élus de leur soutien.

Passation du sabre qui symbolise le parrainage des 4 communes, de la commune d'Arès à celle d'Andernos les Bains.

Un don est attribué à la SNSM de Lège-Cap-Ferret et à la SNSM d'Arès pour soutenir leurs actions au secours des marins. Fin de séance à 11h30.

Le Président annonce que la prochaine Assemblée Générale se tiendra le 20 octobre 2019 à Lège Bourg.

Rassemblement des personnalités et des flottards pour aller déposer les gerbes au monument aux Morts d'Andernos les Bains avec la présence des porte-drapeaux. Le repas de gala réunira 125 personnes dans une ambiance conviviale.

Le Président

La Secrétaire

Christian LENEUF

Chantal Laumonier





## R-APPEL

Adressez-vous aux délégués de communes pour vous inscrire à un événement avec votre règlement.

Les places sont réservées au fur et à mesure de la réception de votre inscription.

Alors, ne tardez pas !



Tous les documents dont les bulletins d'inscription sont téléchargeables sur le site [www.laflotte.com](http://www.laflotte.com)

Bouton Nord Bassin

Y compris dans l'espace adhérents

### CE QUI S'EST PASSE de Juillet à Décembre 2018

#### Dimanche 9 septembre

Traversée gourmande à Cabara

**Mercredi 19 septembre** : conférence de Jean Jacques SAVIN pour son projet de traversée de l'atlantique en tonneau (Voir pages 18 à 21)

#### Dimanche 4 novembre : 71ème



Remise Don SNSM



Bateau Restaurant la Lamproie



Mise à l'eau du Tonneau à Arès

### FESTIVITES A VENIR

**Réunions mensuelles** à la Cambuse à Cassy Lanton - 16h30 premier jeudi de chaque mois

#### Repas Cambuse

Jeudi 14 février : Jambon Créole  
Dimanche 17 mars : St Patrick  
Vendredi 5 avril : Tajine

**Vendredi 25 janvier** à 18h30 - Arès (Salle des Lugées) : Cérémonie des vœux

#### Du 21 au 28 mars

Séjour itinérant en Normandie  
Inscription auprès de Ch. Leneuf



#### Du 27 mai au 3 juin 2019\* :

Semaine du Golfe du Morbihan avec le Canot 10 pour tous (navigants et non navigants)

\* Inscription en dernière page



**Dimanche 20 octobre** : 72ème assemblée générale Nord Bassin à Lège Bourg.

*Remise des diplômes d'honneur à Alimé Ghoula, Secrétaire sortante et André Baelden, délégué sortant sur la commune d'Arès » pour leur service rendu.*

*L'année 2018 a emporté avec elle quelques uns de nos anciens et leurs épouses qui ont fait la force de notre association par leurs actions respectives.*

**Marie-Rose Guilhem**, 95 ans, veuve de René Guilhem, ancien Vice-Président et délégué sur la commune d'Andernos les Bains.

**Christine Pallet**, employée municipale à Lège Cap Ferret, veuve de Vincent Paillet

**Ghislaine Lafontaine**, 88 ans, veuve de Georges Lafontaine, ancien trésorier - Arès

**Bernard Van Gelder**, ancien ostréiculteur et ancien second maître dans l'Aéronavale, Ostréiculteur avec son bac Le Jet - Lège Cap Ferret

**Philippe Bret dit William** - Le Porge

**Jacques Anjourand**, dit Jacques d'Arès

**Jean-Louis Banse** - Lanton

**Gilbert Maréchal** - Biganos

**Jean-Pierre Robert**, 80 ans, ex 1er Maître transfiliste - Audenge

**Pierre André Mercé**, 95 ans, service militaire dans la Marine. En 1945, au 5ème dépôt de Toulon - Ostréiculteur avec son frère Pierre dit « Piroulic à Petit Piquey. Président de la SNSM et patron du Zodiac.



**LA NUIT N'EST  
JAMAIS COMPLETE**

Paul Eluard

La nuit n'est jamais complète.

Il y a toujours, puisque je le dis,

Puisque je l'affirme,

Au bout du chagrin

Une fenêtre ouverte,

Une fenêtre éclairée,

Il y a toujours un rêve qui veille,

Désir à combler, Faim à satisfaire,

Un cœur généreux,

Une main tendue, une main ouverte,

Des yeux attentifs,

Une vie, la vie à se partager.

## Guerre d'Algérie - Attribution de la carte du combattant



C'est un combat de longue haleine que vient de remporter l'UNPRG\* pour l'octroi de la carte du combattant aux appelés et engagés qui ont servi en Algérie entre juillet 1962 et juillet 1964.

Cette mesure devrait concerner 23 000 à 24 000 personnes qui ont servi au moins pendant 120 jours dans une unité. Son coût est estimé à 19 millions d'euros par an.

La carte du combattant leur sera donc attribuée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019.

Encore faut-il que cette reconnaissance ne subisse pas de revirement de Bercy ou ne soit pas différée dans le temps....

\* UNPRG : Union Nationale des Personnels et Retraités de la Gendarmerie

Source : lessor.org - Août 2018n° 520

### LES DROITS DES ANCIENS COMBATTANTS

L'obtention de la carte du combattant ouvre certains droits :

- La retraite du combattant (actuellement 750€/an)
- Le port de la croix du combattant
- Le titre de reconnaissance de la Nation
- La constitution d'une rente mutualiste majorée par l'Etat, qui bénéficie d'avantages fiscaux
- Une demi-part d'impôt sur le revenu à partir de 74 ans
- La qualité de ressortissant de l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre
- Le privilège de recouvrir le cercueil d'un drapeau tricolore lors des obsèques.

## Un nouveau délégué de la Gironde pour la SNSM Dominique Lalé

Dominique a intégré la Marine nationale à l'âge de 14 ans en qualité de Mousse. Passant tous les concours nécessaires, il devient sous-officier, officier, officier supérieur et enfin officier général avec le grade de Contre-amiral.



Entre temps, il devient l'un des sous-mariniers qui a effectué le plus grand nombre d'heures en plongée (32 000 heures, soit près de quatre ans de vie sous l'eau).

Revenu à terre, il devient en 2009 le Commandant de la Marine de Bordeaux avec un territoire de compétence et d'autorité de plusieurs départements.

Après 37 ans de services, Dominique ne reste pas inactif. Commissaire territorial Nouvelle Aquitaine à l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, il a été choisi en octobre dernier comme délégué départemental pour la SNSM et tient désormais la barre de ce noble vaisseau en Gironde. Flottard depuis 2012, il participe à nos manifestations et voyages.

Toutes nos félicitations pour cette implication aux nouvelles responsabilités et non des moindres.

**Philippe Sautter**, Vice Amiral d'Escadre (VAE) a ses attaches au Village du Canon. Son père, Richard, possédait la cabane n° 10 Place Marc Dubosc depuis 1924. C'est donc sur le Bassin d'Arcachon que tout jeune bambin il apprit à nager avant de marcher, dit-on. Puis vint la voile : sa vocation maritime était née.



En 1968, il entre à l'École Navale et son 1er embarquement sera sur la Paimpolaise en 1971. Après douze années d'embarquements opérationnels à Brest et Tahiti sur divers types de bâtiments de surface et une affectation sur un sous-marin (SNLE), il a commandé la Frégate Aconit, le porte-avions Foch. Promu Contre-Amiral en 1999, il participe à la création du Service de soutien de la Flotte chargé de la maintenance des navires basés à Toulon.

En 2002, il est nommé Directeur du Personnel et transforme cette direction gestionnaire en véritable DRH.

En septembre 2005, le VAE (4 étoiles) devient le Commandant de la Force d'Action navale jusqu'en 2008. La Flotte française (115 bâtiments répartis dans le monde entier et 12 000 marins). Un milliard d'euros de chiffre d'affaires.

Il quitte la Marine le 18 septembre 2008 après 40 ans de service.

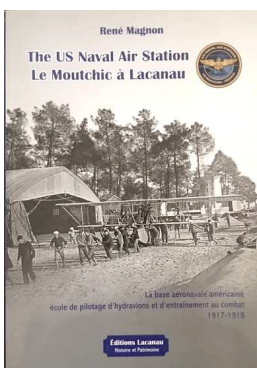
Marié, père de cinq enfants, Philippe est établi près de Grenoble. Membre de la Flotte Nord Bassin depuis 2013, il est Commandeur de la Légion d'Honneur et Grand Officier du Mérite et aussi titulaire de la médaille de bronze de la Défense Nationale (agrafe "sous-marins"), de la médaille commémorative française (agrafe "ex-Yougoslavie") et de la médaille de l'OTAN.

Il nous offre par ses récits quelques uns de ses souvenirs. (Cf Pages 10 et 11)  
Merci Philippe de partager des bouts de vie dans notre journal.

Source  
COLS BLEUS N° 3057  
Robert Feuilloy



Cocarde des aéronefs de l'aviation navale.  
L'ancre de marine sur celle-ci s'est généralisée entre 1940 et 1945.



Editions Lacanau  
l'École de pilotage d'hydravions et d'entraînement au combat située au Moutchic à Lacanau en 1917-18.

L'apparition de l'aviation sur les théâtres d'opérations dévoile un nouveau métier : celui de Pilote. Déjà sanctionné avant-guerre par un brevet de pilote-aviateur délivré par l'aéro-club de France (1909) et un brevet d'aviateur (1911) délivré par le Ministère de la Guerre, le brevet de pilote d'hydravion a été créé en 1917 par le Ministère de la Marine. La formation des pilotes d'avions et d'hydravions de la Marine a évolué au fil des années et de l'expérience acquise.

Retour sur la montée en puissance de cette spécialité.

En 1915, les pilotes suivaient un cursus classique : école de pilotage militaire, puis stage sur hydravion à Saint Raphaël. En 1916, avec l'accroissement du nombre de centres d'hydravions, les centres militaires formaient environ 150 marins pilotes à Ambérieu, Avord, Buc, Chartres, Le Crotoy, Pau et Tours. Soit plus du triple de l'année précédente. Cela ne suffisant pas, la Marine obtient quelques pilotes de la « Guerre » qu'elle transforme sur hydravion.

Le personnel officier, formant un tiers de l'effectif, est issu de l'active et de la réserve. S'y ajoutent des officiers auxiliaires venant de la marine marchande. Les officiers marinières et l'équipage sont issus de nombreuses spécialités : torpilleur, électricien, mécanicien, timonier, fusilier, canonnier, manoeuvrier, chauffeur et fourrier (ndlr : la spécialité de pilote n'existe pas : elle ne sera créée que vingt ans plus tard en 1936).

A l'automne 1916, commence l'envoi de certains pilotes au cours de chasse à Avord et à Pau. Cette spécialisation est nécessaire aux deux escadrilles de chasse de Dunkerque. Simultanément, l'école de tir aérien de Cazaux et son annexe de Biscarrosse ouvrent leurs portes aux marins.

#### La montée en puissance des centres de formation

La création de brevets et certificats pour le personnel volant sur hydravion a été concrétisée par une circulaire du Ministre de la Marine du 18 avril 1917 qui traite de la description des insignes spéciaux, de leur part et de leur délivrance.

En avril 1917, on recense environ 150 pilotes, dont six seulement sont brevetés militaires d'avant-guerre. De nouvelles écoles de l'armée accueillent désormais les marins : Châteauroux, Juvisy, Dijon, Etampes, Istres et même Vendôme, où est implantée une école purement britannique.

En mars 1917, Hourtin devient une annexe de l'école de Saint Raphaël. L'école commence à fonctionner en juin 1917 et doit être en mesure de recevoir simultanément 75 élèves. Le Commandant de Saint Raphaël

prend alors le titre de Commandant Supérieur des écoles de l'Aviation Maritime. En novembre 1917, on spécialise Hourtin en école de début et Saint Raphaël en école de perfectionnement. L'entrée en guerre des Etats-Unis en avril 1917 a pour conséquence l'implantation, le long des côtes françaises, de plusieurs centres US Navy. Dans un premier temps, une cinquantaine de candidats pilotes américains est dirigée vers Hourtin et Saint Raphaël, de juillet à octobre 1917. C'est le contre-école américain de Lacanau qui prend ensuite en charge leur formation.

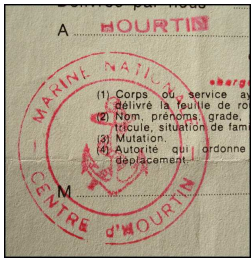
#### Un large panel de spécialités

En 1917, l'Aviation maritime délivre plus de 250 brevets sur hydravion. Cet effort se poursuivra et s'amplifiera en 1918. L'éventail des spécialités du personnel non-officier de la Marine s'étend : maîtres d'hôtel, boulangers, cuisiniers, commis, infirmiers. Du 3 août 1914 au 1 novembre 1918, la Marine a formé 748 pilotes d'hydravions. On peut estimer à 580 le nombre total de pilotes « en ligne » à la fin de la guerre.

#### Métier : Pilote aéronautique naval

Ce qui caractérise le/la pilote aéronautique navale est qu'il/elle décolle depuis une base aéronautique ou un bâtiment en mer tel qu'un porte-avions ou une frégate. Il/elle pilote des engins variés selon ses aptitudes ; il/elle peut être pilote d'hélicoptère, pilote de chasse ou encore pilote de guet ou d'un avion multimoteur. Son rôle va du secours en mer à la surveillance d'une zone, de la lutte anti-sous-marine aux missions d'attaques contre des unités flottantes ou non. Il/elle exerce de jour comme de nuit, en France comme à l'étranger, pour agir ou rapporter des renseignements.





**CENTRE DE FORMATION HOURTIN (CFM)**

En 1998, l'annonce avait fait l'effet d'une petite bombe dans le Médoc. Dans le cadre de la deuxième phase de restructuration des armées, l'État faisait part de sa décision de fermer le Centre de formation de la marine d'Hourtin (CFM), une immense base militaire située au pied du lac.

Cette ex-base d'hydravions avait été construite entre 1925 et 1939 et conservée après-guerre. Le site, qui voyait ensuite défilier les contingents d'appelés, pouvait accueillir 1 800 marins apprentis par mois et recensait environ 600 cadres permanents.

Le CFM a fermé ses portes en juin 2000 et désormais se dressent sur ce site des appartements.

Sud-Ouest



**ECOLE DE TIR AERIEN DE CAZAUX**

Pour diriger des avions avec aisance et rendre faciles les tirs, il fallait d'abord trouver une très grande zone dégagée. Les camps d'instruction établis en 1915 étaient trop exigus pour ces tirs dont on ignorait encore les trajectoires ou les effets.

I fut donc décidé de prendre un lac pour en faire une cible d'hydravions. Plusieurs lacs des Alpes (Annecy et le Bourget) ne seront pas retenus en raison de la proximité immédiate des montages ou bien trop rapprochées des frontières. Le site du lac de Cazaux fut choisi car il représentait une configuration quadrangulaire de 12 x 10 km. La moitié du lac de Cazaux appartenait déjà à l'Etat tandis que sa partie méridionale appartenait aux communes de Biscarrosse et de Sanguinet. Les seules dépenses à faire pour se rendre maître de cet emplacement consistaient en la somme de 3.500 F par an, montant du droit de pêche concédé sur ses eaux. Quand à l'acquisition du terrain voisin du rivage, et sur lequel devaient s'élever les casernements, les hangars et les installations militaires, elle se présentait d'une façon encore plus avantageuse puisque la commune de La Teste-de-Buch dont Cazaux n'était qu'un hameau, l'offrait à titre gracieux à l'état en lui abandonnant une partie de ses biens communaux.

C'est ainsi que le 4 janvier 1914, le conseil municipal de la Teste offrait au Ministre de la Guerre, les terrains, le sable et les eaux nécessaires pour établir le casernement et les installations techniques, soit 23.000 m2 pour les débuts de l'école et une économie de 13 millions de francs pour l'Etat.



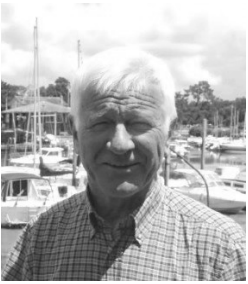
Maurice Farman MF VIII de l'école de tir en mouvement sur le lac  
 Carte postale de Jean Paul Bonora



Entrée de la base de Cazaux pendant la 1ère guerre mondiale - Carte postale d'époque

En savoir plus sur les écoles militaires de 1911 à 1918  
[http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/)

En janvier 1916, arrivée des premiers hydravions qui étaient mis immédiatement en service. On allait enfin voler et s'entraîner avec une précision croissante à tirer dans les airs. En février, l'effectif de l'école se montait à 767 hommes. Au premier trimestre 1916 : 445 élèves avaient été formés, soit 217 mitrailleurs, 98 armuriers, 27 pilotes, 82 observateurs, 1 canonnier, 20 officiers armement. La formation théorique et surtout pratique à Cazaux durait 3 semaines, ce qui était jugé insuffisant par les cadres.



Texte de Philippe Sautter

Voir page 25

30 juin 1971, jour de mes 22 ans : j'ai quitté la Jeanne d'Arc il y a un mois, je me suis marié, comme nombre des mes camarades de promotion, et après trois semaines de permission, j'ai pris l'avion pour Tahiti, où m'attend ma première affectation : la Paimpolaise. C'est un ex-dragueur canadien, tout en bois, reconverti en patrouilleur, dont la mission principale est le soutien au territoire de Polynésie française, dont les îles et atolls sont répartis sur une surface de l'océan Pacifique supérieure à celle de l'Europe.

Ia Orana ! Bonjour, bienvenue, en tahitien. Pour moi cette bienvenue commence par une rude épreuve initiatique : à l'arrivée à l'aéroport de Faaa, avec l'odeur typique de mélange kérosène-Tiaré, un premier-maître du bureau d'accueil m'apprend que mon bateau est en mer, et que je dois me présenter à 9h au commandant du patrouilleur jumeau La Lorientaise. En attendant, il me dépose au luxueux centre de loisir des officiers du CEP, en bordure de lagon, pour que je puisse me changer : un chauffeur viendra m'y prendre pour m'amener à bord, à l'heure dite. 24h de voyage, 11h de décalage horaire, l'émotion de ma première affectation, je ne profite pas beaucoup des trois heures de sommeil qui me restent, en remuant dans ma tête tout ce



Accostage de la Paimpolaise à Papeete

à quoi je dois veiller pour réussir mon arrivée à bord. A l'heure dite, le chauffeur arrive, dans une Citroën-Méhari poussiéreuse et ouverte aux quatre vents. Lui-même est un quartier-maître chef d'allure négligée et bavarde. Je m'étonne un peu, mais ne dis rien, avec ma naïveté de jeune midship, engoncé dans son uniforme blanc impeccable, avec sabre au côté et gants blancs pour se tenir à la poignée sale de la portière. Je passe sur le baratin que me fait ce « QM1 » sur les turpitudes de la Marine en Polynésie durant les 10km de trajet. Mais voilà-t-il pas qu'en plein centre de Papeete, il se gare et me plante là «juste une minute pour acheter des cigarettes». Evidemment, les minutes passent, et mon « chauffeur » ne revient pas. Je reste là en plein milieu d'une ville animée et colorée, dans une voiture quasiment décapotable, en blanc complet avec

mon sabre entre les jambes, et la casquette sur la tête. Et il commence à faire chaud... Que faire ? Je ne sais pas où est la Base Navale, pas de téléphone portable à cette époque, pas de franc CFP sur moi. Je me résous à attendre, tant pis pour le retard. Au bout d'une demi-heure, le QM1 revient, me raconte une vague histoire et m'emmène enfin à bord. J'époussette tant bien que mal ma tenue et essaie de monter la petite coupée en bois l'air digne et martial. A bord, l'officier de garde, PM électricien (et capitaine d'armes) ne me cache pas que le commandant m'attend, furieux de mon retard. Effectivement, il me passe un savon de première classe, en guise de visite d'embarquement. On frappe à la porte : le « QM1 » passe une tête, en uniforme d'EV2, c'est l'officier en quatrième, réserviste, ravi d'avoir contribué à ce bon tour, avant de regagner prochainement la métropole et la vie civile. Le commandant quitte son air austère et m'accueille chaleureusement, au carré, avec le second, que je connais depuis l'Ecole navale, et qui s'est bien gardé d'apparaître jusque là !

Puis je rends visite au Comar, le CV Vallaux, qui m'apprend qu'en fait, suite à un rapatriement sanitaire anticipé du second de la Paimpolaise en mars, le midship réserviste, normalement officier en quatrième, a pris ma place d'officier en troisième. Mais comme il a prolongé son contrat jusqu'en septembre, le commandant estime souhaitable de le maintenir dans ses fonctions et n'a donc pas besoin de moi avant trois mois. Le Comar a donc décidé de m'affecter en renfort à la Flottille 23F de Neptune P2V7 basée sur l'atoll de Hao, qui intervient au profit des essais nucléaires à Mururoa !

Je suis programmé pour rejoindre HAO par vol COTAM (armée de l'air) dès le lendemain matin. Le ciel me tombe sur la tête : que vais-je faire sur cet atoll, dans l'aéronavale que je ne connais pas et qui n'est pas mon souhait de carrière ? Mais surtout, surtout, je dois rapidement trouver un logement à Tahiti, pour pouvoir faire venir ma jeune femme, qui n'attend que cela. Elle ne connaît rien à la marine. Vais-je commencer sa vie d'épouse de marin en lui signifiant que nos retrouvailles à Tahiti sont décalées de trois mois ?

Je suis effondré, mais tâche de faire bonne figure devant le Comar. Heureusement à l'époque, pas d'internet, de Facebook ou autre réseau social. Il n'y a que le courrier, et pour l'heure je n'ai pas une minute à perdre : j'écrirai depuis Hao, où j'espère apitoyer le commandant de flottille, le CC Lemerrier que j'ai connu à l'Ecole navale. Je passe sur l'accueil à Hao, à croire qu'ils se sont donné le mot : là je ne suis pas trop dupe, mais je ne peux rien faire d'autre que de suivre le « QM1 » et l'EV2 qui m'accueillent, qui sont à tu et à toi, et apparemment décidés à en faire voir au Bleu que je suis, de surcroît surfacier ! C'est ainsi que je me retrouve à patauger dans le lagon avec mes sandales « midship » pour les aider à récupérer une langouste que le commandant leur a demandée, et bien d'autres manières de découvrir l'atoll de Hao, avant que le commandant Lemerrier ne m'accueille chaleureusement, en se réjouissant « d'avoir pour trois mois, le concours d'un brillant midship de l'Ecole navale ». Je n'ai pas l'impression qu'il plaisante, alors que « l'accueil » s'est terminé, par la remise des bons galons au « QM1 » et à l'« EV2 » qui m'ont bizuté, et les rires amicaux des autres officiers de la flottille au carré.

Après le déjeuner, le commandant m'indique le premier travail, urgent, que je dois réaliser pour la flottille : un exposé sur la corrosion à bord des bâtiments de surface, à faire à tout le personnel, car il estime que les surfaciers ont une longueur d'avance dans ce domaine sur les aéros. Il faut donc sensibiliser le personnel de l'Aéronavale car les avions Neptune commencent à souffrir de la corrosion depuis leur installation à Hao et leur mise en œuvre exclusivement en milieu maritime agressif. Et me voilà en ce premier après-midi, seul dans une chambre impersonnelle sur un atoll perdu dans le Pacifique, sans documentation, essayant de rassembler mes souvenirs sur des cours bien minces de l'Ecole navale dans le domaine des matériaux... J'envisage d'aller interviewer des officiers mécaniciens demain, mais pour le moment trop d'émotions s'ajoutent au décalage horaire et m'empêchent d'y voir clair, sinon que ma vie d'officier de marine commence bien mal... Je l'écris à mon épouse, sans trop donner de détails...

Le lendemain matin, le commandant Lemerrier me convoque et me tend, hilare, un message NTX qu'il avait reçu quelques jours auparavant de son camarade le CC De Lussy, commandant La Paimpolaise :

*« Te demande réserver un accueil historique à l'EV2 SAUTTER, affecté pour trois mois à ta flottille, son poste étant occupé par un midship réserviste ; en fait je profiterai de notre escale à Hao le 3 juillet pour le récupérer ».*

Et il poursuit « Fin de votre calvaire, mon cher Sautter ; la Paimpolaise accoste à 16h et vous pouvez laisser tomber la corrosion ! ». Cette fois je suis sur un petit nuage, pour la première fois depuis trois jours. Sauf que...

Sauf que, en fin de matinée, on m'apporte un nouveau message de la Paimpolaise :

*« Suite à une voie d'eau sur les poulaines avant, je fais route directement sur Papeete ; vous demande rapatrier EV2 Sautter par voie aérienne »*

C'en est trop, je ne crois plus à cet ultime gag : une voie d'eau dans les chiottes, c'est encore du baratin, je ne marche plus. Je sais qu'il n'est rien de plus facile que de taper un faux message sur un telex. Et donc je me retrouve à l'heure prévue, sur le quai de Hao, de nouveau en sabre et gants blancs, prêt à aborder avec enthousiasme ma nouvelle affectation...

....Ce que je ferai, le lendemain, à Papeete, car ce n'était pas un gag ! La Paimpolaise avait effectivement souffert d'une voie d'eau dans le compartiment des poulaines équipage à l'avant. Et je suis reparti pour Papeete en avion militaire. Bons princes, le commandant et les officiers de la Paimpolaise n'ont pas rajouté un troisième « accueil » à ces trois jours éprouvants, et j'ai rapidement pris mes fonctions d'officier en troisième, à la place du sympathique midship qui devait rentrer normalement en métropole, sans avoir jamais souscrit de prolongation de contrat..

### Epilogue

Deux semaines après, mon épouse me rejoignait à Tahiti : j'étais cloué au lit par la dengue, avec 40° de fièvre...

Et ce n'était pas un gag !

Texte et photos  
Roger Favey

Suite du numéro 62

Passage Canal de Suez

De la passerelle de navigation, me tournant vers l'arrière du navire, je jette un dernier regard sur la statue de Ferdinand de Lesseps ; à cet instant, j'étais loin de penser que deux mois plus tard (octobre 1956), une intervention militaire franco-britannique puis son retrait quelques mois après, déclencherait un désir de représailles de la part des habitants du Caire en dynamitant le socle de



la statue. Les autorités à l'époque font sombrer de vieux navires chargés de ciment afin de condamner l'utilisation du canal ; les belligérants s'accordent pour la réouverture en juillet 1957.

Ces événements pénaliseront gravement la France ; croissance en crise, le pays ne peut à la fois financer des actions de maintien de l'ordre avec notre armée en AFN et les conséquences financières de l'expédition en Égypte ; la route du pétrole sérieusement perturbée (hausse du prix du pétrole +50), les automobilistes sont rationnés en carburant, délivrance de bons d'essence jusqu'à la



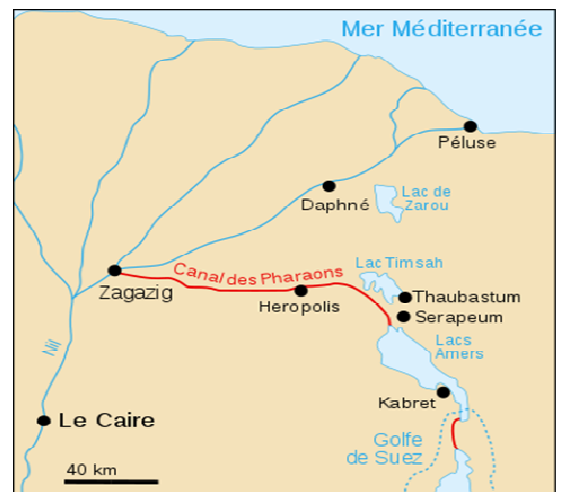
réouverture du canal ; le pays se dotera par la suite d'une capacité de stockage de carburant couvrant une période de trois mois, afin de répondre à d'autres crises d'approvisionnement possible.

Le canal une longue histoire

--1878 avant J.C.

C'est sous le règne Sésostis 2 qu'une liaison maritime entre la mer méditerranée et la mer rouge fut réalisée en utilisant une partie du fleuve du Nil : la réalisation d'un canal de jonction appelé canal des Pharaons débouchant sur les lacs Amers, le tout rendu possible du fait du niveau plus haut de la mer Rouge à cette époque .

--1300 avant J.C.



Le pharaon Ramsès 2 durant son règne fait d'importants travaux : le canal est à nouveau en service, les siècles passant et le canal est à nouveau abandonné. Des stèles subsistent sur une partie du tracé du canal.





Ferdinand de Lesseps promoteur du canal  
Le travail gigantesque à l'époque dure une dizaine d'années et c'est en novembre 1869 que le canal est inauguré, en présence de l'impératrice Eugénie et du promoteur ainsi que les plus grands représentants de nombreux pays sur le yacht impérial l'Aigle. Le voyage dure 2 jours de Port-Said à Suez ; afin de ne pas froisser, après différentes frictions, le royaume d'Angleterre, l'empereur Napoléon 3 ne participe pas à cette inauguration.

Notre navire avance lentement, nous allons parcourir 162 km, le convoi où nous sommes comprend de 15 à 25 navires espacés de 1 mille marin (1852m) ; il y a plusieurs convois par jour partant de Port-Said et de Suez. Les navires ne peuvent pas se croiser d'où la création de voies de garage parallèles au canal ; je me rapproche de l'Officier de quart et lui demande pourquoi n'allons-nous pas plus vite. « Ecoutez, me dit-il, la propulsion du navire n'est pas à moteur diesel mais avec deux turbines pour la marche avant et une plus petite pour la marche arrière avec 40% en moins de puissance. Tu vois, l'extrême prudence est de rigueur ».

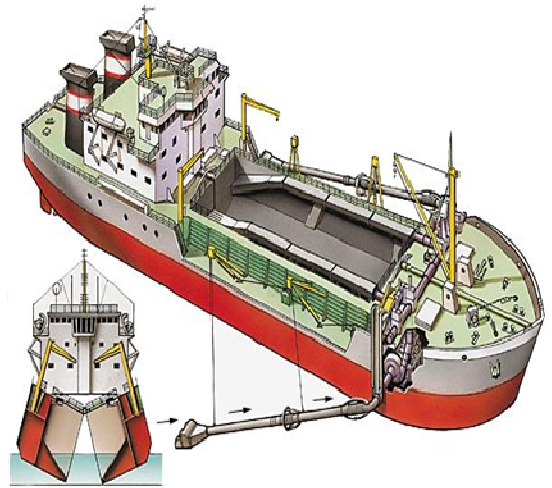
Un dispatching (salle de contrôle et de commandement) installé au bord du canal, regroupe toutes les informations, prend toutes les décisions et coordonne tous les trafics. Il est informé par des petites stations tout au long du canal ; il est également en contact avec les pilotes des convois.

Après plusieurs heures de marche du navire, nous sommes en plein désert, de temps à autre, nous rencontrons des bacs munis de chaînes de traction permettant les passages d'un côté à l'autre du canal ; beaucoup d'animation : des animaux (chèvres, moutons, chameaux), de nombreuses personnes attendent pour le passage sur l'autre rive ; il y a des véhicules à moteurs attendant leur tour de passer.

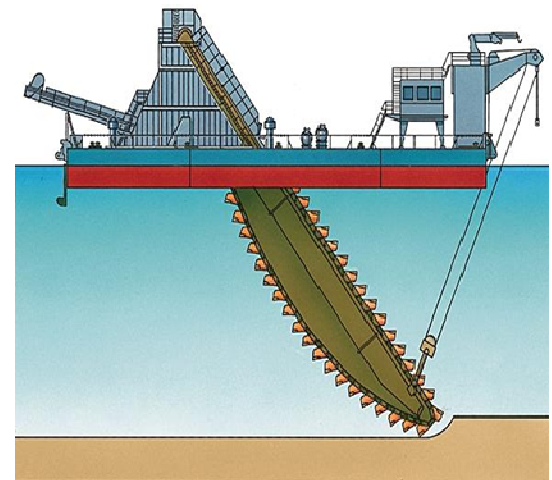
Le canal étant une des 3 sources de revenu pour l'économie du pays, on comprend que le passage des navires soit prioritaire, et que tout est organisé pour circonscrire le moindre incident.

Au loin, de curieux engins flottant attire mon attention : en se rapprochant d'eux, on m'informe qu'il s'agit de dragues. Il en existe de deux types : la suceuse que les marins

appellent « Marie Salope » : cette drague a dans ses machines une énorme pompe qui aspire le sable dans le chenal pour le refouler au loin sur des terrains prévus à cet effet.



Il y a les autres dragues qui fonctionnent à l'aide de godets ; il y a un nombre très important de dragues à la fois vétustes et d'autres très récentes.



Le navire passe devant un tronçon de chenal servant de garage au convoi qui remonte vers Port-Said, et celui-ci attend notre passage pour lui reprendre sa route dès qu'elle est libre ; je suis émerveillé de voir ce sable à l'infini de chaque côté des deux rives ; nous arrivons à Ismailia sous un magnifique soleil couchant, je suis très heureux de profiter de tous ces instants.

Maintenant il est très tard, je dois rejoindre ma cabine.

## Rébellion à bord

Voyage n° 22 du pétrolier AL IDRISSEI du 6 mai au 27 juin 1980.  
Départ Mohammedia (Maroc) - Escales Augusta (Sicile) - Port Saïd-Suez (Canal de Suez)  
Djeddha Ras Tanura (Arabie Saoudie) - Mohammedia

Texte de  
Roger Jouanguy  
Commandant du  
pétrolier Al Idrissi

Ancien Président de  
la Flotte Sud Bassin

Commandant du pétrolier Al Idrissi long de 257 mètres et d'une jauge nette de 30000 tonneaux appartenant à la compagnie marocaine de navigation (COMANAV). Le navire en bon état de navigabilité, convenablement ballasté, muni de ses expéditions et armé de 44 hommes, certifie ce qui suit :

Le 6 mai après déchargement de la cargaison et ballastage du navire à 19 h GMT, largué les amarres sur coffres babord et tribord arrière. A 21h36, viré les chaînes des ancres Td et Bd et à 21h54 dérapé. 22h appareillé et mis en route libre, vent de NE force 3 mer agitée sur forte houle. Cap vrai au 30.

Le voyage aller se déroule dans les conditions habituelles.

Augusta le 10 mai pour approvisionnement en huile, eau et vivres. Le 15 mai dans la journée, franchi le canal de Suel et poursuivi la navigation en Mer Rouge.

Les 17, 18 et 19 mai soutage à Djeddah. Le 26 et 27 mai déballastage et chargement de 90000 tonnes de rude Arabian Ligth au port de Ras Tanura (Arabie Saoudite).

Du 29 mai au 11 juin, navigation le long des côtes de l'Afrique de l'Est, doublé le cap de Bonne Espérance ; le 11 juin au matin, temps mitigé et mer très agitée. Au point de rendez-vous sur rade de Capetown, une vedette accoste le long du bord et nous approvisionne en vivres et matériels divers.

Du 11 au 27 juin, remontons en direction du Nord au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Le 25 à 17h, passé à 25 milles dans l'ouest du Cap Juby.

Ce 25 juin à 23h30 au niveau du pont principal dans la coursive des hommes d'équipages, j'entends des forts bruits de voix. Je me rends sur les lieux et constate de violentes altercations entre quelques membres de l'équipage. Le matelot Jariri Said est aux prises avec différentes personnes et tient à la main par le goulot une bouteille cassée. Je le raisonne et lui enlève la dite bouteille que je jette à la mer. Je demande à l'ensemble des hommes présents d'aller se coucher tranquillement, ça se passe dans les meilleures conditions.

Je reviens dans ma cabine, ferme ma porte à double tour et me couche tout en veillant aux bruits existants. Vers 00h30 le 26, j'entends frapper à ma porte, le matelot

Jariri décline son identité et me prie de lui ouvrir en prétendant être accompagné du Chef mécanicien M. Le Roux. Que j'interpelle à travers la porte, mais sans réponse, méfiant, je rétorque que je le recevrai dans la matinée en lui ordonnant d'aller se coucher.

J'entends plus de bruit, je téléphone au chef mécanicien pour le mettre au courant de troubles possibles. Il me répond que tout va bien et s'apprête à aller se coucher, considérant que le calme est revenu. Je me retire dans ma chambre.

Vers 01h30, le chef mécanicien me téléphone et me prie de venir constater l'état de sa cabine et surtout de le secourir ayant mis les agresseurs en fuite. Je me précipite chez lui et là, je le trouve couvert de sang au milieu d'une cabine en plein désordre et souillée de sang. J'appelle en renfort les personnes suivantes : Mr Dael le second-capitaine, Mr Lecornic le second mécanicien, Mr Billard officier mécanicien et les lieutenants Mrs Carrée et Siguel Hassan et différents membres de l'équipage au vu de constater les dégâts.

Le graisseur Moussayir a disparu, le matelot Jariri à l'entrée de la cabine encore détenteur d'un couteau est désarmé par le second-capitaine. Des recherches entreprises permettent de retrouver sur la plage arrière le graisseur Moussayir solidement armé d'un hachoir et d'un couteau de cuisine que le pompiste Guijou ne peut lui retirer. Le lendemain matin, nous constatons qu'il avait glissé une amarre par la claire-voie de la cuisine pour s'y introduire et voler le hachoir et le couteau en sa possession.

Le second-capitaine entreprend de les calmer et de les ramener à la raison tandis que nous procédons aux soins du Chef mécanicien. Nous constatons les blessures suivantes : à la main gauche, profonde coupure à la base du pouce ainsi qu'une deuxième à l'intérieur de la deuxième phalange du majeur laquelle saigne abondamment. On note également une plaie profonde en haut du front et de nombreuses égratignures sur le cou du côté droit. Après avoir administré les premiers soins vers 04h00, alors que nous discutons devant la cabine du chef mécanicien et que le Second

capitaine reprend son quart normalement après avoir calmé les délinquants, sans pouvoir les désarmer, nous les voyons tous les deux surgir de l'escalier intérieur accédant au pont commandant où nous nous tenons, toujours munis de leur hachoir et couteau.

Pour éviter tout nouveau éclat, je rentre dans ma cabine et téléphone au Sd Capitaine afin qu'il veille. Ils frappent à la porte de ma cabine vers 04h30 et me demandent de les recevoir ; je refuse catégoriquement et leur enjoins d'aller se coucher tranquillement. Vers 5h, le Sd Capitaine réussit à les faire réintégrer leur cabine qu'ils ne quittent pas avant 11h30, heure à laquelle ils sont appelés dans sa cabine pour remettre hachoir et couteau, ce qu'ils firent avec quelques réticences. Après interrogatoires sur leur comportement de la veille, les griefs qu'ils pouvaient avoir envers le chef et moi-même demeuraient sans fondement et leur geste sans remord. Par la suite, ils restèrent tranquilles jusqu'à l'arrivée des autorités à bord sur rade de Mohammedia le 27 juin à 11h30.

Les déclarations du Chef Mécanicien Mr Le Roux sont les suivantes :

Après l'altercation citée par le Commandant, je retourne dans mon bureau sans verrouiller la porte. Vers 00h00 font interruption dans ma cabine le graisseur Moussayir accompagné du matelot Jariri armés chacun d'un couteau. Immédiatement, il m'ont bloqué derrière mon bureau. Moussayir me passe son couteau sous la gorge, dans un premier réflexe, j'écarte le couteau. Ce mouvement me blesse en deux endroits de la main gauche. Je parle avec eux et essaie de savoir les raisons de cette séquestration et menace de mort. Il me me répondent qu'ils veulent que je fasse sortir le Commandant de sa cabine pour le

tuer. Sorti dans la coursive avec eux, je réintègre de force ma cabine. Ce déplacement a dû laisser des traces de sang alertant les deux lieutenants à la relève de quart. Ces derniers viennent aux nouvelles croyant à un accident ; ils se font également séquestrés et menacés de mort avec couteau sous la gorge. Après moult palabres, le lieutenant Mr Carré est libéré et peut rejoindre la passerelle. Les téléphones mis en dérangement, aucune communication ne peut s'effectuer.

Le Lieutenant Siguel détourne l'attention de Moussayir ; je saisis une bouteille de Ricard restée sur mon bureau ; j'atteins ce dernier et le contraint à lâcher son arme et à prendre la fuite. Durant la période où je suis resté sous leurs menaces, ils ont pillé ma cave et forcé le ltd Mr Carré à boire du whisky au goulot et en grande quantité. Eux-mêmes n'ont pas arrêté de boire toutes les boissons qu'ils trouvèrent dans ma cabine : whisky, bière et ricard. Après avoir mis Moussayir en fuite, j'ai appelé le Commandant.

Ces deux délinquants ont réussi à se procurer de l'alcool malgré mon interdiction. Le responsable de la coopérative a été obligé de leur fournir ces boissons alcoolisées sous la contrainte.

Dès ma première intervention, j'ai flairé le danger et par précaution j'ai bien fait de m'enfermer dans ma cabine. Je ne pensais pas en arriver à cette violence gratuite.

Je remercie le Chef Mécanicien et les officiers de m'avoir protégé. Leur comportement fut exemplaire par leur dévouement et leur courage manifeste durant toute cette rébellion.

Le champagne fut le bienvenu après le débarquement de ces deux énergumènes.



Pétrolier français  
Antartica

Sujet proposé par  
Jean Mazodier



En ce jour du **5 septembre 1781**, l'amiral de Grasse appareille hors de la baie de la Chesapeake avec sa flotte pour faire face à la flotte britannique qui paraît au large. Rarement une bataille navale n'eut de conséquences plus décisives pour l'histoire du monde.

Quatre mois auparavant, le 6 mai 1781, la puissante escadre de 20 vaisseaux, 3 frégates et 2 cutters, commandée par le lieutenant général des armées navales Comte de Grasse, partie de Brest à la fin du mois de mars et escortant un énorme convoi, entre au Fort-Royal de la Martinique. Le 5 juillet suivant, elle quitte les îles du Vent pour se rendre à Saint-Domingue où vient tout juste d'arriver des États-Unis la frégate la *Concorde*, portant un appel pressant de Washington qui sollicite le concours de la flotte française pour appuyer les opérations terrestres franco-américaines.

Selon les instructions reçues de SM le roi Louis XVI et du maréchal de Castries, le général Comte de Rochambeau qui commandait le corps expéditionnaire français s'était placé sous le commandement du général en chef américain George Washington.

Renforcé par la division du chef d'escadre Comte de Monteil, de Grasse embarque un corps de 3.300 officiers et

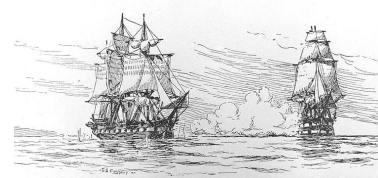
hommes de troupes commandé par le maréchal de camp de Rouvroy de Saint-Simon et envoie la frégate l'*Aigrette* à La Havane pour y chercher des fonds fournis par le gouvernement espagnol. Les préparatifs ayant été menés avec rapidité, la force navale appareille le 4 août en direction de la Chesapeake, et mouille à l'entrée de la baie le 31 août après avoir capturé au passage la corvette de 14 canons HMS *Loyalist*.

Les 1<sup>er</sup> et 2 septembre, de Grasse entre dans la baie, établit le blocus des rivières York et James et débarque son corps expéditionnaire pour renforcer les armées combinées franco-américaines qui ont commencé le siège de Yorktown. Pendant ce temps, le contre-amiral Thomas Graves, commandant le *North American Squadron*, récemment renforcé par l'escadre du contre

amiral Samuel Hood, ayant appris la prochaine arrivée dans la Chesapeake de la division du chef d'escadre comte de Barras-Saint-Laurent, chargée de matériel de guerre pour les *Insurgents*, appareille de New-York le 31 août avec 21 vaisseaux et 7 frégates dans le but de l'intercepter.

Le 5 septembre au matin, les escadres anglaises approchent des côtes de la Virginie, et la frégate française placée en grand-garde donne l'alerte.

L'amiral de Grasse, bien que privé de près de 2000 officiers et marins restés à terre pour les opérations de débarquement de canons et de matériel de siège, ordonne de couper les câbles et appareille immédiatement avec 24 vaisseaux : la *Ville de Paris*, de 104 canons, l'*Auguste* (cdt CV de Castelnau), le *Saint-Esprit* (cdt CV de Chabert) et le *Languedoc* (Chef d'escadre comte de Monteil, cdt CV Duplessis-Pascaux), de 80 canons, le *Pluton* (cdt CV comte d'Albert de Rions), le *Marseillais* (cdt CV de Castellane-Majastre), la *Bourgogne* (cdt CV comte de Charitte), le *Diadème* (cdt CV de Monteclerc), le *César* (cdt CV d'Espinouse), le *Destin* (cdt CV du Maitz de Goimpy), la *Victoire* (cdt CV d'Albert Saint Hippolyte), le *Sceptre* (cdt CV comte de Vaudreuil), le *Northumberland* (cdt CV de Briqueville), le *Palmier* (cdt CV baron d'Arros), le *Scipion* (cdt CV de Clavel), le *Citoyen* (cdt CV de Thy), le *Magnanime* (cdt CV comte Le Bègue de Germiny), l'*Hercule* (cdt CV vicomte de Turpin de Jouhé), le *Zélé* (cdt CV chevalier de Gras-Préville), l'*Hector* (cdt CV Renaud d'Alleins) et le *Souverain* (cdt CV de Glandeves), de 74 canons, le *Réfléchi* (cdt CV de Boades, tué au cours du combat) le *Caton* (cdt CV comte de Framond), et le *Solitaire* (cdt CV comte de Cicé) de 64 canons, pour engager l'ennemi.





Source : SAR France  
Ephéméride 6/2018

Alors qu'il s'attendait à une canonnade générale, voire à la coupure de sa ligne de bataille très étirée, de Grasse s'aperçoit que l'escadre anglaise évolue avec rigidité et n'utilise qu'une partie de ses forces.

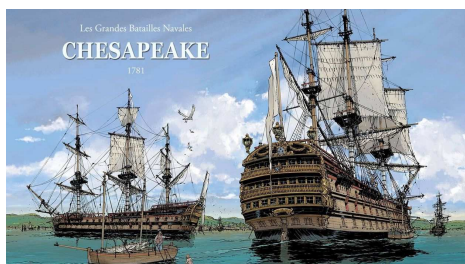
En fait, Graves a tenu à maintenir la sacrosainte formation en ligne de file, interdisant toute initiative à ses subordonnés.

Du coup, ce sont les deux avant-gardes qui vont supporter le plus gros de l'action. Manœuvrant avec discipline et cohésion, les Français entraînent leurs adversaires vers le large et infligent de graves avaries à cinq vaisseaux britanniques. À la tombée de la nuit, le combat s'interrompt.

Jusqu'au 9 septembre, De Grasse poursuit l'escadre anglaise qui évite et refuse le combat. De guerre lasse, les Anglais reprennent le chemin de New-York ; ils comptent 336 tués ou blessés contre 223 aux Français qui n'ont que deux vaisseaux endommagés (le *Diadème* et *Le Réfléchi*). Les vaisseaux anglais endommagés sont les HMS *Montagu*, *Ajax*, *Shrewsbury*, *Intrepid*, et sur la route du retour, Graves doit même saborder le HMS *Terrible*, de 74 canons, trop gravement avarié. L'ennemi, ne réapparaîtra que le 24 octobre et n'osera pas attaquer. Du reste, il est trop tard, car le 19 octobre, le général lord Cornwallis, après avoir subi un siège vigoureux des forces américaines et françaises, et constatant que la place de Yorktown est privée de tout espoir de recevoir du secours, a capitulé.

L'indépendance des États-Unis est désormais acquise et la flotte française y a joué un rôle déterminant.

Le général George Washington lui-même déclarera : « Vous aurez remarqué que quels que soient les efforts accomplis par les armées terrestres, c'est la marine qui a tranché dans la présente lutte » et il écrira à de Grasse : « La manière triomphante avec laquelle Votre Excellence est restée maîtresse des mers de l'Amérique et la gloire de la flotte française conduisent nos deux nations à voir en vous l'arbitre de la guerre ».



**François Joseph Paul de Grasse**

1722 : (13 septembre) il naît à Château-du-Bar (Provence).

1738 : il entre dans la marine.

1740-48 : il se bat durant la guerre de Succession d'Autriche.

1756-63 : il participe à la guerre de Sept Ans.

1778 : il part pour l'Amérique afin de soutenir les colonies révoltées.

1781 : (1<sup>er</sup> février) il est nommé commandant en chef de la flotte de l'Atlantique; son navire amiral met en oeuvre 104 canons.

1781 : (5 septembre) à la bataille de la baie de la Chesapeake, il prend le dessus sur la flotte anglaise de Thomas Graves ; ce succès permet la victoire franco-américaine de Yorktown.

1782 : (12 avril) il livre combat à l'amiral Rodney dans la mer des Antilles; il est vaincu et fait prisonnier sur son navire, la Ville de Paris ; libéré à la fin de la guerre, il rentre en France mais doit subir l'affront de la disgrâce : il est banni de la cour de Versailles. Il publie un mémoire justificatif. Sa mémoire a été depuis réhabilitée et la Marine nationale a donné son nom à un croiseur lourd lancé en 1938.

1788 : (14 janvier) il meurt à Paris.



## Traversée de l'atlantique en tonneau

En voilier, à la nage, à la rame ou encore en planche à voile, et même en cerf-volant, les marins ont su dompter les flots pour rejoindre l'Amérique. Mais sans l'intervention de l'homme durant la traversée, que se passe-t-il ?

**Jean-Jacques Savin**, flottard arésien, sportif aguerri et aventurier dans l'âme, a décidé de relever un défi : traverser l'Océan Atlantique, des îles Canaries aux Caraïbes, à bord d'un tonneau de 3m de long sur 2,10 m de large, uniquement à l'aide des vents et des courants favorables.

### Une aventure collective

En vue de ce projet, Jean-Jacques a consacré l'année 2018 à sa préparation :

- Etude technique du tonneau et de son contenu
- Recherche de sponsor pouvant l'aider à financer ce projet avec forte médiatisation
- Analyse de nourriture lyophilisée pour minimum 3 mois d'autarcie alimentaire
- Recherche des outils numériques adaptés pour les liaisons, le positionnement et la progression

Les parrains, dont la Flotte Nord Bassin, disposent des faces non immergées du tonneau pour y apposer leur marque, logo et slogan, assurant ainsi une formidable opportunité publicitaire durant toute la traversée qui est couverte par les médias.

Le 19 septembre dernier, La Flotte Nord Bassin a organisé une conférence à Arès afin que Jean-Jacques nous présente son projet.

Ecoute attentive, questions-réponses, on pouvait ressentir, parmi l'assistance, l'admiration pour certains, l'incrédulité pour d'autres. Je fais partie des premiers. Je ne connaissais pas Jean-Jacques, seulement un nom sur une fiche d'adhésion. Je découvre l'humilité d'un homme qui a mener une vie hors du commun et qui aime aller au bout de ses rêves. J'ai décidé de le suivre dans cette aventure, modestement.

### Le défi d'un homme

Jean-Jacques, navigateur chevronné, a longtemps vogué sur les flots. Sa carrière professionnelle est peu banale : militaire parachutiste, pilote privé ou encore conservateur du Parc National de Centre Afrique, tous ces métiers qu'il a exercé lui ont donné le goût du risque et de l'aventure.

Côté sportif, il adore les défis ! Quatre traversées du Bassin

d'Arcachon à la nage et ascension en solo du Mont Blanc en 2015 attestent d'une irréprochable forme physique. En 2017, il reporte la 2ème place du championnat de France de Triathlon, 15 ans après avoir été vice champion d'Europe, et 7ème aux championnats du monde, dans la même discipline. Sans compter les diverses performances en compétition nautique.

Il a vécu plusieurs années sur son voilier et a fait quatre fois la traversée de l'Atlantique. Il profite de sa retraite pour se lancer de nouveaux défis ou profiter de la nature dans sa cabane dans les bois.

### Le tonneau

Quelle idée un tonneau comme embarcation !

« *Tout a été fait alors il fallait bien trouver autre chose,* » m'a-t-il répondu. *Le tonneau est venu lors d'une discussion entre amis et tout est parti de là !* »

Mais bien avant cela, ce défi trottait déjà dans sa tête. Admiratif d'Alain Bombard, médecin biologiste, qui a traversé l'Atlantique en radeau pneumatique dans les conditions d'un naufragé en 1952, Jean-Jacques s'est promis qu'un jour il ferait la même chose, mais pas sur un radeau.

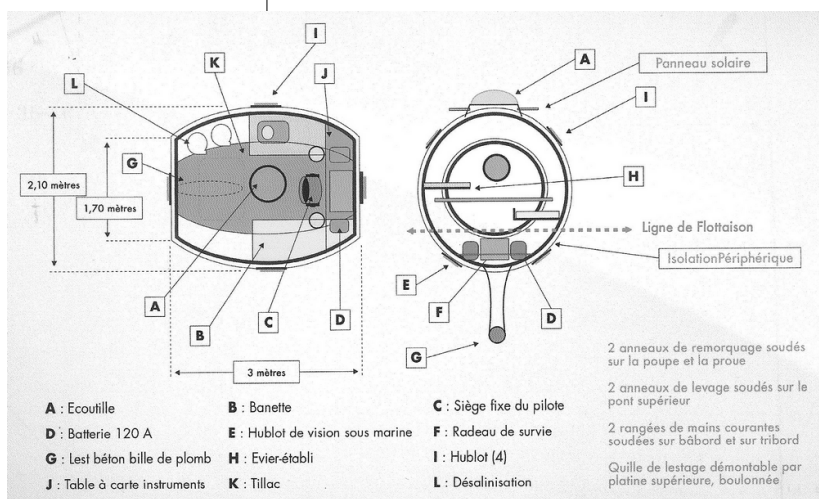
A 71 ans, c'est chose faite ! Après les derniers réglages, une bénédiction et des essais en immersion sur le Bassin cet été, Jean-Jacques a pris la route pour les Canaries fin décembre et a pris le large à bord du tonneau début janvier. Il vogue au gré des courants sur l'océan.

Ecrit par  
Alimé Ghoula

Source et photos :  
Tesa



Test immersion le 12 octobre



**Fabrication par les Tonnelleries Boutes et Garonnaise**

L'habitacle est en polyester pour résister à d'éventuels chocs, ainsi qu'aux déferlantes. Il dispose de quatre hublots : un sur chaque côté et un sous la coque. Une écoutille ouvrante et surmontée par une bulle de 60 cm de diamètre est placée sur le dessus. Une quille lestée permet d'équilibrer l'ensemble. Le tonneau a été acheminé vers les Canaries dans un conteneur de 20 pieds. Il sera ensuite rapatrié sur Arès à l'issue de la traversée.

Le tonneau a été fabriqué par la Tonnellerie Boutes à Beychac et Caillau et la Tonnellerie Garonnaise. Tout le travail d'équipement s'est fait au chantier naval d'Arès avec l'aide précieuse de Jean-Pierre Lacoste et de toute une équipe de professionnels.

### Le projet en chiffres

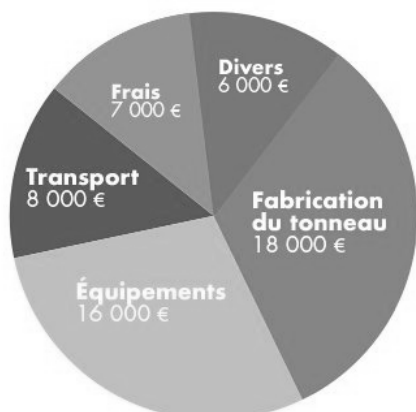
Budget total : 55 000€

25 000€ récolté par les deux parrains Tonnellerie Boutes et Tonnellerie Garonnaise, ainsi que la Mairie d'Arès et la société Siecmi).

10 000€ en financement participatif sur Ulule atteint le 10 décembre dernier.

Par ailleurs, divers dons d'ordre personnel ou associatif, dont la Flotte Nord Bassin, sont venus gonfler la cagnotte.

Merci à tous les contributeurs pour ce témoignage d'amitié et d'encouragement.



Pose des hublots

### Pour suivre Jean-Jacques

Sur Facebook  
Tesa Traversée de l'Atlantique en tonneau

Vous y trouverez le lien pour le suivre en temps réel (ou presque) via sa balise Spot.

La médiatisation a dépassé nos frontières et c'est le monde entier qui le suit désormais. Vous trouverez de nombreuses vidéos sur internet relatant son projet et sa traversée.

**Une première mondiale !**



## Les équipements

Tout a été pensé pour cette traversée qui devrait durer trois mois.

### Sécurité

Iridium GO  
Tablette avec GPS protection étanche  
Logiciel météo Weather 4d pour tablette  
Cartographie  
VHF portable  
VHF et AIS simple (émetteur/récepteur)  
Antenne commune aux deux avec un duplexeur  
Balise spot 3 Globastar pour le suivre sur internet  
Balise personnelle et balise de détresse  
Radeau homologué 4 personnes  
Coffret de fusées  
Ancre flottante  
Extincteur  
Gilet de sauvetage  
Pompe de cale

### Technique

Deux drones : mauvais temps et temps normal  
Deux go pros : extérieur et intérieur  
GPS lecteur carte  
Accessoire de support antenne  
Baromètre, montre, compas  
Deux batteries au gel de 80 app  
Deux panneaux solaires de 100 w  
Coupleur  
Contrôleur ampère  
Projecteur  
Dessalinisateur manuel  
Deux aérateurs

### Autres

Evier - Vannes - Isolation intérieure en mousse - Jerricanes - Réchaud - Bonbonnes de gaz - Nourriture lyophilisée - Manilles, émerillons, cordage, outillages appropriés etc...



### ANECDOTE

Outre les aspects techniques très précis dont, je l'avoue, je n'ai pas tout retenu, ma première remarque fut sur la nourriture.

« *Tu ne vas pas tout de même manger que du lyophilisé* », lui ai-je dit.

C'est avec un grand sourire et un éclat brillant dans les yeux que notre ami Jean-Jacques m'a répondu :

« *Attends, j'ai prévu de pêcher ! Tu te rends comptes ? Manger du poisson frais en plein milieu de l'océan, tout seul, le kif !*

Et dans un grand éclat de rire, il me dit :  
« *Il faudra que je fasse gaffe à ce que les gros poissons ne mangent pas ma pêche ! Et moi avec !* »

Quand il parlait de gros poissons, je crois bien qu'il faisait allusion aux requins....

Essai de drone



## Recherches scientifiques

Ce voyage fait aussi l'objet de plusieurs recherches scientifiques.

### Œnologie

Deux amphores de 10l de vin nouveau (blanc et rouge) ont pris place dans le tonneau. Elles seront analysées à leur arrivée et comparées au premier cru classé du monde, celui de Falernes au pied du Vésuve. Sur les conseils du Dr en Archéologie Christian Chevillot, ce vin est conditionné comme à l'époque romaine.



### Médicale

Les cardiologues Laporte et Larminaux, du centre médical Wallertein d'Arès en profiteront pour diverses études sur l'individu, autrement dit, Jean-Jacques (solitude, comportement en habitacle restreint, impact du mouvement permanent et du déplacement très lent, en ajoutant le facteur de la longue durée

### Maritime

RIEM (Réseau Initiatives des Eco-explorateurs de la Mer) et JCOMMOPS (Système d'observations des océans) sont associés pour des recherches scientifiques maritimes. Cela consiste à larguer à un point donné une balise où l'homme n'a pas la possibilité d'accéder aux fonds marins.

**« Une traversée où l'homme ne serait pas capitaine de son bateau, mais passager de l'Océan »**

**14 décembre 2018**

*Bonjour à tous,*

*Demain matin c'est le grand jour !*

*Départ d'Ares à 10h en voiture, le tonneau remorqué à l'arrière. Au programme, 1350 km, direction Cadix au sud de l'Espagne ! Passage de la frontière à Arnéguy prévu en fin d'après midi.*

*Mardi 18 décembre : embarquement sur le Ferry à destination de Tenerife. Arrivée prévu le 20/12.*

*Vendredi 21 décembre : départ de Tenerife destination de l'île d'El Hierro. Débarquement au nord de l'île à Valverde et direction le sud par la Restaca.*

*Samedi 22 décembre 9h : mise à l'eau du tonneau et chargements complémentaires.*

*Dimanche 23 décembre 9h : dégagement de l'île par le bateau du club de plongée, 10h largage de l'amarre DÉPART pour 3 mois environs....*

*Sans vous rien n'aurait été possible !  
Encore merci pour votre soutien.*

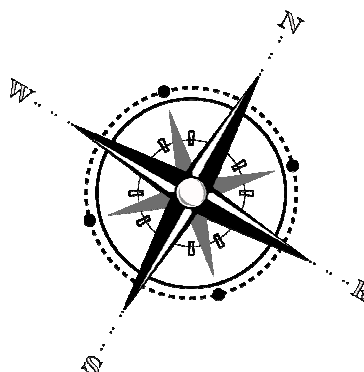
Jean-Jacques et l'équipe TESA

**03/01/2019** Position GPS : 28.03858,20.3394

Petit message de Jean-Jacques

*« Depuis plusieurs jours, je fais route vers le Nord-Ouest pas bon du tout avec des creux de 3 m m'obligeant à dormir sangler tant ça bouge...la semaine prochaine heureusement les vents seront favorables. Le moral est bon, phase de récupération du voyage d'acheminement, et adaptation aux comportements du tonneau.*

*Meilleurs vœux à tous pour 2019!!! »*



## UNE FETE MARITIME D'EXCEPTION



A la fin des années 90, le Conseil Général songe à doter le Morbihan d'une manifestation maritime originale, mettant en valeur les atouts nautiques et culturels du Golfe, se tenant avant la haute saison et ouverte gratuitement au grand public... En 1998, Polig Belenfant (Directeur général adjoint au Conseil Général) et William Vogel (Directeur de l'Office de Tourisme d'Arzon), tous les deux marins chevronnés et fins connaisseurs du Golfe, prennent contact et entament les premières réflexions avec la Société spécialisée Grand Large.



Un programme conçu par des marins pour les marins

Tous les équipages inscrits à la "Semaine du Golfe" (près de 5.000 équipiers en 2017) sont de purs amateurs qui viennent pour le seul plaisir de se rencontrer et de naviguer dans un site splendide et une ambiance maritime authentique. Ils sont les invités de la manifestation et des ports du Golfe. Sur l'eau, chaque flottille bénéficie d'un programme et parcours spécifiques et de l'encadrement des associations nautiques locales. Plus tard au port, d'autres bénévoles prendront en charge les mouillages, le déroulement des soirées... et les mille et un petits problèmes de toute organisation collective.

Tous les ingrédients de la fête populaire. Chaque soir, en simultanée, dans les ports qui accueillent des flottilles, la fête mêle marins, autochtones et visiteurs...

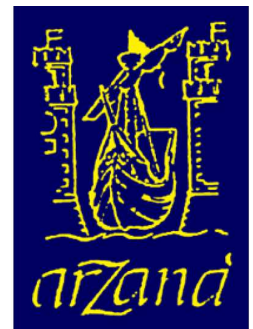
- Des expositions et animations sous chapiteaux et en plein air
- Des dégustations d'huîtres, des grillades de poisson, des produits du terroir
- Du modélisme et des maquettes navigantes
- Des espaces ludiques consacrés aux enfants



- De la musique sous toutes les formes (fanfares, jazz, musique celtique, chorales, folk, chants de marin...).
- Des spectacles et animations nocturnes : concerts, festou-noz, bals populaires et feux d'artifice

**En 2019, dixième édition oblige, la "Semaine du Golfe" invite deux délégations exceptionnelles : celles de la Norvège et de la Vénétie, toutes deux inédites dans les fêtes morbihannaises.**

La fête offrira donc à son public un passionnant voyage "Du Cap Nord au Grand Canal" et le Golfe du Morbihan sera le carrefour et le point de rencontre entre ces deux cultures maritimes, extrêmement contrastées mais tout aussi riches, mythiques et attractives.



**Pour en savoir plus et peut-être apercevoir le Canot 10 parmi les photos de la médiathèque**  
[www.semainedugolfe.com](http://www.semainedugolfe.com)



# SEMAINE DU GOLFE DU MORBIHAN

10EME EDITION - DU 27 MAI AU 2 JUIN 2019

Un événement maritime international, une fête culturelle et populaire, dans le cadre magique de la "Petite Mer" (Mor Bihan en breton)  
La Flotte Nord Bassin prépare ce rendez-vous avec le Canot 10

## EQUIPAGE

2 Chef de bord : Thierry Grise et Philippe Balsamo. Si nous pouvions en avoir deux de plus, ça serait parfait.

2 équipiers minimum : en recherche. ils doivent être en mesure de barrer et surtout de décoincer.

Passagers : ils/elles doivent être en mesure de chanter, danser, rire, préparer les casse-croûtes et surtout de ne pas oublier les boissons.

**TARIF** : Prévoir 400e par personne pour 7 nuitées  
Cela comprend l'hébergement (en mobil-home dans un camping, à confirmer) les repas (petit-dejeuner, casse-croûte le midi à bord à préparer, dîner avec apéritif en commun le soir, le transfert personnel en co-voiturage (sur la base de 4 personnes par véhicule) et le transport du Canot 10.

Un acompte de 100e/personne est demandé lors de l'inscription

Informations complémentaires auprès de Gérard Doyen  
Tel. 06 27 33 13 27 Mail gerard.sylvie.doyen@hotmail.fr

NAVIGANT OU NON NAVIGANT,  
CE VOYAGE VOUS INTERESSE ?

INSCRIPTION AU PLUS TARD LE 15 MARS 2019



## CONDITIONS

Etre membre de La Flotte et à jour de sa cotisation 2019 et de bonne humeur



## BULLETIN D'INSCRIPTION - SEMAINE DU GOLFE DU MORBIHAN 2019

A adresser à la commission de navigation

Gérard Doyen - 6 avenue Yves Montand 33510 ANDERNOS LES BAINS

NOM - PRENOM : \_\_\_\_\_

TELEPHONE : \_\_\_\_\_ Mail : \_\_\_\_\_

Nbre de personnes : \_\_\_\_\_ Acompte Montant : \_\_\_\_\_ euros

Chèque à l'ordre de LA FLOTTE NORD BASSIN



**HISTOIRE VRAIE**

Transcription d'une communication radio entre un bateau de la US Navy et les autorités canadiennes, au large des côtes de Newfoundland en Octobre 1995.

Américains : - "Veuillez vous dérouter de 15 degrés Nord pour éviter une collision - A vous".

Canadiens : - "Veuillez plutôt vous dérouter de 15 degrés Sud pour éviter une collision - A vous".

Américains : - "Ici le capitaine d'un navire des forces navales américaines.

Je répète "veuillez modifier VOTRE course - A vous".

Canadiens : - "Non, veuillez VOUS dérouter je vous prie - A vous".

Américains : - "ICI C'EST LE PORTE AVIONS USS LINCOLN, LE SECOND NAVIRE EN IMPORTANCE DE LA FLOTTE NAVALE DES ETATS UNIS D'AMERIQUE. NOUS SOMMES ACCOMPAGNES PAR 3 DESTROYERS, 3 CROISEURS ET UN NOMBRE IMPORTANT DE NAVIRES D'ESCORTE. JE VOUS DEMANDE DE DEVIER VOTRE ROUTE DE 15 DEGRES NORD OU DES MESURES CONTRAIGNANTES VONT ETRE PRISES POUR ASSURER LA SECURITE DE NOTRE NAVIRE. A vous".

Canadiens : "Ici c'est un phare. A vous".

**BLAGUE**

Au beau milieu de l'Atlantique Nord, un chalutier vient de faire naufrage.

Dérivant à bord de leur canot de sauvetage, les marins commencent à crever de froid, de faim et de soif lorsqu'un gigantesque paquebot les repère enfin.

Le commandant du paquebot dit à son équipage:

- Faites vite, montez ces naufragés à bord et donnez leur à boire, à manger et de quoi se réchauffer.

Quand les pêcheurs sont à bord du paquebot, le commandant les accueille :

- Vous avez de la chance que notre bateau passait par-là, je vous souhaite la bienvenue à bord du Titanic!

Quel est le comble pour un ostréiculteur ?  
C'est d'épouser une femme qui est une vraie perle.





Demande d'adhésion à transmettre au Secrétariat pour présentation de la candidature en réunion de bureau (Article 5 des statuts)

LA FLOTTE NORD BASSIN  
Mairie d'Arès  
7 rue Pierre Pauilhac - 33740 ARES

Nom		Prénom	
N° et Voie		Code postal, Commune	
Téléphone		E-mail	
Profession		Permis moteur ou voile	OUI - NON

	Vécu professionnel maritime : Administration, Marine Nationale, Marine Marchande, Pêche, Ostréiculture, Plaisance, ...	Armée, Dernier grade	Affectations successives (décrire au dos si nécessaire)
Profession			

Activités spécifiques	Temps disponible par mois, par an,....
Gestion de l'association : Administrateur, Dirigeant, aides ponctuelles	
Gestion d'un quartier/zone (visite à domicile, distribution du journal,...)	
Communication (Journal, rédaction de reportages, photographie, web...) :	
Commémoration du Souvenir et Porte-drapeau :	
Repas et Festivités (organisation, cuisine, mise en place..)	
Voyages, croisières	
Sortie en mer comme : préciser comme embarqué ou équipage (moteur ou voile) :	
Réparation et Entretien des locaux :	
Maquettisme :	

**DATE ET SIGNATURE :**

Réservé au Secrétariat : Carte N°.....







Partagez vos photos ! [www.laflotte.piwigo.com](http://www.laflotte.piwigo.com)





## ENVIE DE NAVIGUER SUR UN LOUP DE MER ?

Pour découvrir le Bassin autrement  
et s'initier à la voile traditionnelle,  
embarquez sur le Canot 10 au port de  
Cassy Lanton

Renseignements et inscription au  
06 27 33 13 27 ou 06 07 38 21 45

Par mail à [nordbassin@laflotte.com](mailto:nordbassin@laflotte.com)



LANTON ANDERNOS ARES LEGE CAP FERRET