

LE PHARE

Journal semestriel de la Flotte Nord Bassin



LANTON ANDERNOS ARES LEGE CAP FERRET

N° 65

1er semestre

2019

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

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

ANDERNOS LES BAINS Adjoint	Christian LENEUF Gilbert LORREYTE	06 70 64 48 72 05 57 70 20 52
-------------------------------	---	----------------------------------

ARES	Nicole Mairey	
------	---------------	--

**Délégués
aux
communes**

LANTON/AUDENGE/BIGANOS Adjoint	J. Pierre MICHEL Paul BONNAIRE	06 11 20 84 78 06 25 57 31 55
-----------------------------------	--	----------------------------------

LEGE CAP FERRET Adjoint	Claude SERRET Séraphin ORTEGA	05 56 60 81 98 05 56 60 76 06
----------------------------	---	----------------------------------

LE PORGE/EXTRA MUROS	J. Claude JACOB	05 57 70 90 86
----------------------	------------------------	----------------

Commissions

PROTOCOLE Porte drapeaux	Christian PLOUVIER 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
------------------------------------	---	--

LE PHARE Adjoint	Jean MAZODIER Alimé GHOULA	06 07 89 96 69 06 66 35 98 34
----------------------------	--------------------------------------	----------------------------------

MEDIAS/LOGISTIQUE	Jean CHIGNAC	06 11 80 85 67
--------------------------	---------------------	----------------

FESTIVITES	Annick TATRY	06 16 60 05 75
-------------------	---------------------	----------------

INFRASTRUCTURES Adjoint	J. Pierre MICHEL Paul BONNAIRE	06 11 20 84 78 06 25 57 31 55
-----------------------------------	--	----------------------------------

MODELISME	Pierre FRANCK	05 57 70 76 45
------------------	----------------------	----------------

NAVIGATION Chefs de bord	Claude CAYE Gérard Doyen Thierry GRISE Philippe BALSAMO	06 18 30 57 36 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

Photo couverture :
Pixabay

Impression : 230 ex.
Arcaprint La Teste de Buch



Editorial du Président



Nous voici à la mi-année 2019... déjà !

Ce premier semestre a vu quelques évènements plus ou moins tristes.

Tout d'abord, le décès de 7 d'entre nous, encore un vide parmi nos adhérents. L'annulation de notre repas campagnard en juin faute d'inscriptions suffisantes pour le maintenir. Cette manifestation était devenue un rendez-vous récurrent avant la période estivale depuis de nombreuses années. Le séjour en Ardèche est également annulé pour les mêmes raisons.

C'est aussi le décès de nos amis commandos de Marine pour sauver des otages inconscients, ce qui nous rappelle que la Marine compte des hommes dignes de ce nom quelque soit leur spécialité.

Tout cela n'est pas fait pour nous mettre du baume au cœur. Nous allons redresser la barre et pour ce faire je compte beaucoup sur vous, amis flottards, pour qu'on resserre nos liens de manière efficace.

Parlons de choses plus gaies. Nos repas Cambuse remportent toujours un franc succès réunissant à chaque fois une quarantaine de personnes, la capacité de notre cambuse. Ah si on pouvait pousser les murs pour vous recevoir encore plus nombreux... mais pas sûr que les cuistots bénévoles suivent le rythme...

Le voyage en bateau sur les canaux de Venise est programmé au printemps 2020. Il est encore temps de s'inscrire.

En septembre, nous programmerons également une sortie découverte pour le Domaine de Certes ou bien une sortie vélo avec pique-nique.

Pour rappel, notre 72ème assemblée générale aura lieu le dimanche 20 octobre à Lège-Bourg et je compte, là-aussi, sur votre présence.

Je pense et j'espère que la lecture de ce 65ème numéro vous passionnera.

Soyez à l'écoute de nos anciens et n'hésitez pas à me donner des informations sur leur état de santé.

Je vous rappelle notre devise qui doit être plus que jamais mise en application :

Tous unis comme à bord

1er semestre 2019
30ème année

Numéro 65

SOMMAIRE

Organigramme	2
Edito du Président	3
Voyage en Normandie	4
Calendrier	5
Hommage à nos anciens	6
Médecine embarquée	7
Un taussatois remarquable	8 à 9
Le Doba perdu dans la mousson	10 à 11
Témoignage	12 à 13
Traversée de l'Atlantique en tonneau	14 à 15
Le Charles de Gaulle	16 à 17
Le Canot 10 se refait une beauté	18
Semaine du Golfe du Morbihan	19
Souvenirs de marins	20 à 22
Parc naturel marin	23
Nous rejoindre	24
Inscription Venise	25
Jeu Sudoku et solutions	26
La Flotte en images	27
Navigation sur le canot	28

Récit inspiré du programme détaillé préparé par Hervé Blaisin

Quand les flottards débarquent en Normandie

Après un trajet qui a duré plus de 7h, nos amis de la Flotte Nord bassin sont arrivés le 21 mars dans leur résidence « Le Green Beach » situé dans un parc de 7h sur le prestigieux golf d'Omaha Beach.

Le lendemain, le groupe part à la découverte du Port en Bessin-Huppain, cité pittoresque et authentique, au cœur des plages du débarquement de Normandie. Visite du Musée du débarquement Arromanches, exposition permanente pour commémorer le 6 juin 1944 et la bataille de Normandie.

La batterie de LONGUES SUR MER

Ouvrage majeur du Mur de l'Atlantique, la batterie de défense côtière allemande, située au cœur du secteur d'assaut allié, joua un rôle stratégique lors du Débarquement des forces alliées du 6 juin 1944.

Toujours opérationnelle au matin du 6 juin malgré les bombardements aériens, elle fut neutralisée dans la journée par les navires croisant au large et prise dans la journée du

7 juin par les soldats britanniques du Régiment Devonshire.

La journée se poursuit par la visite du cimetière américain Omaha Beach de Colleville sur Mer avec toutes les croix orientées à l'Ouest, vers le pays natal.

Le 23 mars, direction la Pointe du Hoc, lieu incontournable à visiter. Ce fut l'une des batailles les plus difficiles du débarquement. La visite se poursuit par le cimetière allemand de la Cambes où 21 222 soldats, encore très jeunes, y reposent. L'aménagement du Jardin de la Paix, avec plus de 1000 arbres, forment, avec le cimetière voisin, un ensemble unique au monde.

Pause gourmande au restaurant le « John Steele » à Ste Mère l'Eglise pour se ressourcer avant de continuer ce séjour itinérant.

Visite du Musée Airborne de Ste Mère l'Eglise, inauguré en 1964 à l'endroit précis

où les parachutistes américains prirent part à de violents combats dans la nuit du 5 au 6 juin. Le musée possède une collection importante d'uniformes, d'armes et d'autres souvenirs de guerre. Deux bâtiments supplémentaires ont été ouverts en juin 2014. Le musée est situé au cœur de la commune, face au clocher sur lequel le parachutiste John Steele est resté suspendu.

Direction St Vast La Hogue où le groupe y passera la nuit. Le 24 mars, c'est la découverte de Barfleur, label des plus beaux villages de France et bien-sûr, une visite à ne pas manquer dans le Cotentin, l'Ile de Tahitou, classée au patrimoine mondial de l'Unesco.



Le voyage se poursuit par des arrêts à Cherbourg et son musée du parapluie mais aussi le lieu emblématique de fabrication des sous-marins nucléaires français.



Après le Mont St Michel, St Malo cité corsaire et lieu de création de La Flotte, le voyage se termine par la Pointe du Groin et un retour sur le Bassin d'Arcachon le 28 mars.



Adressez-vous aux délégués de communes pour vous inscrire à un évènement 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

Bouton Nord Bassin

Y compris dans l'espace adhérents

CE QUI S'EST PASSE de Janvier à Juin 2019

Vendredi 25 janvier
Cérémonie des vœux - Arès

Salon Nautique Arcachon
Du 13 au 15 avril en partenariat avec La Flotte Sud Bassin

Voyage itinérant en Normandie
Du 22 au 27 avril

A la Découverte des Prés Salés
Jeudi 16 mai

Semaine du Golfe avec le Canot 10
Du 27 mai au 3 juin

Repas Cambuse : un succès !
Un grand merci aux bénévoles pour les repas organisés de février à juin qui affichent toujours complet.

Samedi 15 juin
Auberge espagnole à la Cambuse - Cassy

Vendredi 21 juin
Conseil d'administration



Repas Cambuse Avril - Menu oriental



Cérémonie des vœux aux Lugées - Arès



Prés salés d'Arès



Repas Cambuse mai - Menu Calédonien

FESTIVITES A VENIR

Réunions mensuelles à la Cambuse à Cassy Lanton ou à Arès Ancienne Gare - 17h00 premier jeudi de chaque mois

Septembre : Découverte du Domaine de Certes ou sortie en vélo/pique-nique

72ème assemblée générale
Dimanche 20 octobre La Forestière Lège Bourg



Voyage en Normandie -Saint Malo

*Ce premier semestre emporte avec lui quelques uns
de nos anciens et amis*

Jean-Pierre Fillastre, Lège, élu municipal et adhérent depuis 2000.

Pierre Douan - Arès, adhérent depuis 1988

Gérard Faugère - Capitaine de Frégate, adhérent depuis 2002

Gérard Bilbaud adhérent depuis 1989

Christian Diez adhérent de La Flotte Bordeaux et très présent à Nord Bassin.



Prière du sous-marinier

O notre Père,

Ecoute la prière qu'élèvent vers toi
Tes humbles serviteurs naviguant sous les mers.

Depuis les profondeurs des océans immenses
Où souvent nous veillons,
Si loin des nuits,
Si loin des jours,

Nous prions pour que toujours ta lumière nous guide
Et que notre patrouille soit sûre sous les flots.

Veuille souvent, Seigneur, nous donner la patience,
Et fais que les ténèbres ne nous aveuglent pas.
Protège-nous, Seigneur, et au fond des abîmes,
Accorde-nous la paix quand parfois nous dormons.

De nos foyers, Seigneur, de nos aimés prends soin :
Accorde-leur ton aide chaque jour, jusqu'à ce qu'en surface,
Nous puissions humer l'air et sentir la caresse du vent.

Que ta main secourable enfin nous donne encore
Une navigation sereine, sûre, et sans péril.

Seigneur, nous t'en prions,
Ecoute la prière qu'élèvent vers toi,
Tes humbles serviteurs naviguant sous les mers.

AMEN

Sujet proposé par
Hugues Leplaé



La pharmacopée de la Compagnie française des Indes orientales

est l'ensemble des préparations pharmaceutiques ou « remèdes » que devaient embarquer dans leur coffre à médicaments, au titre de la médecine navale, les navires de la Compagnie française des Indes orientales pour les soins de l'équipage.

L'apothicairerie du port de Lorient permettait de satisfaire cet approvisionnement lors de l'armement. Selon les armements, ces remèdes dépendaient en diversité et en quantité de l'importance du navire et de son équipage, de la durée estimée du voyage et des interventions du chirurgien major qui pouvait ajouter des préparations selon ses propres habitudes thérapeutiques. Conservées comme archives, des listes de base ou « listes-types » permettent de connaître ces remèdes, classés principalement selon leur forme galénique, mais aussi en « drogues simples et composées ». Les archives concernant chaque navire donnent les remèdes embarqués et leur quantité : selon l'ordre du cahier imprimé de l'armement intitulé « Apothicairerie ». Electuaires et confectons : 10 remèdes ; thériaque ; diascordium ; catholicum simple et catholicum fin ; diaprom solutif ; diaphoenix ; confecton Hamech ; confecton d'alkermès ; confecton d'hyacinthe ; conserves de roses de Provins. Opiats et extraits: 8 - diacarthamy ; poudres et pilules : 6 ; poudre de cornachine ; poudre diacarthamy ; poudre de citron ; poudre de guttete ; poudres de vipères ; pilule mercurielle.

Trochisques et pierres : 11 ; trochique alhandal ; trochique d'antimoine diaphorétique ; trochique d'antihectique de Poterius ; trochique d'agaric ; pierre médicamenteuse ; pierre à cautères ; pierre infernale. Sels : 14. Miels et sirops : 10. Eaux simples et composés : 11. Teintures et esprits : 15. Huiles : 15. Baumes et onguents : 8 baumes ; 12 onguents ; 2 divers. Emplâtres : 10. Diverses préparations : 20. Drogues simples : 78.

Le cahier se poursuit avec « Pots et Bouteilles », « Boetier du chirurgien », « caisse d'instruments de chirurgie », « article du chirurgien ». La liste des remèdes est longue (deux cent trente environ) mais nombreux sont ceux aux propriétés semblables.

La plupart dont d'origine végétale, principalement des remèdes laxatifs ou purgatifs. Les autres proviennent très majoritairement du monde minéral avec cette fois un emploi surtout externe.

La liste-type imprimée évoluera peu depuis la première connue pour les archives de la compagnie de Lorient, à savoir de 1745, soit 21 ans après la création de l'apothicairerie de la compagnie.



Les chirurgiens navigants

C'est l'appellation courante des médecins du Service de Santé de la Marine, qui étaient à la fois médecins, chirurgiens et pharmaciens. Au XVIIIème siècle, leur formation et leur recrutement seront réglementés. En 1722, création de l'Ecole de Chirurgie et de Médecine Navale à Rochefort qui assurera l'enseignement des trois spécialités. En 1737, création de l'Ecole de Santé Maritime de Brest qui devient en 1775 Collège Royal de Chirurgie de la Marine. En 1755, fondation de l'Ecole de Santé Navale de Toulon. Mais en temps de guerre, les effectifs furent insuffisants pour faire face aux besoins, et on fit appel aux civils.

Il existait à bord deux types de chirurgiens : les « entretenus » et les chirurgiens de « levée ». On distingue les grades d'aide-chirurgien, chirurgien en second, chirurgien aide-major, chirurgien major. Ils reçurent pour la première fois un uniforme en 1767. Sur les vaisseaux de la Royale, on codifie le nombre de chirurgiens selon le nombre de canons ; pour un vaisseau de 74 canons : un chirurgien major, deux seconds chirurgiens, deux aides-chirurgiens, un apothicaire. Les chirurgiens sont logés dans la Sainte Barbe, près des armes et poudre. L'infirmerie est dans le faux-pont au centre du navire, appelé le « théâtre ». Dix cadres de lit avec matelas sont prévus dans la batterie.

Source
Extrait d'un article
d'Alain de Neuville
parue dans le bulletin
de la Société Historique

Spardeck

Mot anglais
De Spar (poutre)
et Deck (pont)

Pont léger sur
montants, qui
s'étend sans
interruption de
l'avant jusqu'à
l'arrière, sans
dunette ni
gaillards.

GEORGES VILLAIN, UN TAUSSATOIS REMARQUABLE ET UN FLOTTARD INOUBLIABLE

Né à Bordeaux en 1920, Georges Villain appelé Géo par ses amis, devient pupille de la Nation en 1927 après le décès de son père, gazé pendant la Première Guerre mondiale.

En grande partie élevé par sa grand-mère, il est scolarisé à l'école primaire d'Arlac-Mérignac puis au collège rue du Commandant Arnould, où il effectue des études plutôt moyennes.

Pour se faire un peu d'argent de poche, il vend le journal *Le Populaire* dans les rues de Bordeaux.

A l'âge de 17 ans, il s'engage dans la Marine Nationale où il suit une formation de radio-électricien sur le bateau-école l'Océan. Il s'embarque ensuite sur plusieurs autres bateaux, et enfin « accidentellement » sur le Chevalier-Paul qui fera de lui un héros, ce que beaucoup de gens ignorent.

C'est à bord du contre-torpilleur sur lequel il n'était pas prévu qu'il embarque et qu'il va connaître les affres du naufrage dont il fait une description particulièrement fidèle. Voici donc, résumé, le récit authentique du torpillage du Chevalier-Paul écrit par Géo Villain.

« J'arrive à Toulon à 9h après avoir passé ma permission à Toulouse. Le contre-torpilleur Cassard sur lequel je suis embarqué en substance en attendant le retour de mon bateau. On fait le plein de vivres, de mazout, d'eau. C'est le bateau le plus coquet de l'escadre légère, et nous en sommes fiers. Corvée de munitions, tout se précipite. On demande deux radios volontaires, je suis partant ! Nous sommes le 11 juin 1941, la corvée de munitions s'achève avant la nuit. Dans la nuit, on appareille. Nous sommes toujours en guerre, mais, en fait, on ne sait plus avec qui, ni contre qui.

Le soir tombe. La lune est belle. Il fait lourd, très lourd. Cette nuit-là, de quart de 23h à 5h, j'ai une vacation à Toulon à 2 h. Q.R.U. qui veut dire « rien à signaler ».

Je repose mon casque écouteur. Une salve de mitrailleuse, puis une formidable explosion retentissent. Le bateau est fortement secoué, c'est l'obscurité complète ! Les radios de quart, nous nous précipitons sur le spadeck*. On crie, on court, le bateau semble blessé à mort. Une forte gîte sur tribord et toujours ce silence de mort coupé bientôt par la D.C.A. qui tire, tire, des balles traçantes de toutes les couleurs qui embrasent le ciel. Une deuxième torpille manque son but. La première est entrée dans la machine avant. Sept de nos camarades ne remonteront plus. Je récupère le vieux poste émetteur de secours, les autres étant H.S. et lance un SOS sans attendre d'ordre :

« Chevallier-Paul, touché bombe, coulons ». L'équipage a quitté le bord, je descends vers la plage arrière en évitant le pont déchiré qui laisse échapper la vapeur. Le Chevallier-Paul s'est un peu redressé mais commence à s'enfoncer lentement par l'arrière. Avec l'aide d'un électricien, nous raccordons le groupe électrogène pour remettre l'émetteur en service. Le commandant Sala, à mes côtés,, me tend un message chiffré que je passe 2 fois et je me précipite vers le central radio pour savoir si mon message a été entendu. C'est oui, et il est retransmis à TOUS par Casablanca. Le commandant nous donne l'ordre d'évacuer au lever du jour. Un peu de brume au ras de l'eau et nous nous retrouvons tous, les uns accrochés soit à un banc, à une table ou tout autre objet flottant jeté par-dessus bord. C'est ainsi que j'ai pu sauver deux marins qui ne savaient pas nager en les accrochant à ces épaves. Un hydravion de la base de Tripoli se pose et embarque deux de nos plus graves blessés. Notre bateau, lui, s'enfonce de plus en plus. Notre fier Pacha a sauté à la mer qui se referme sur nos sept camarades tués par l'explosion. Tous unanimes, les larmes aux yeux, nous entonnons la Marseillaise.

Maintenue armée à la suite de l'agression de Mers el Kébir, la flotte française a pour mission d'empêcher tout empiètement de l'ex-allié sur le territoire colonial et susceptible d'être utilisé comme monnaie d'échange dans des négociations de paix avec l'Allemagne. En juin 1941, le *Chevalier Paul* reçoit l'ordre de réarmer pour rallier Beyrouth, en renfort de la 3^e DCT, et d'embarquer un renfort de munitions pour compléter l'approvisionnement de cette division. Le *Chevallier Paul* est pisté par un hydravion britannique, peu après avoir quitté le détroit de Messine, puis torpillé dans la nuit du 12 juin 1941 par un avion torpilleur britannique, une autre torpille manque son but et les canonnières du *Chevallier Paul* abattent un second avion torpilleur. La torpille qui a fait but détruit les chaufferies et fausse un arbre d'hélice qui à son tour endommage les cloisons étanches. Le navire immobilisé coule lentement en s'emplantant par l'arrière, laissant à l'équipage le temps de parer les canots et les radeaux de sauvetage.

Enfin, la délivrance : les contre-torpilleurs Guépard et Valmy sont en vue. Ils arrivent et stoppent près de nous. « Embarquez vite, vite. Les uns par les coupées, d'autres par des échelles de pilote, d'autres le long des filins ou cordages montent à bord. Quelle belle cible pour un sous-marin ! Et nous voilà embarqués, trempés, mazoutés, fatigués... mais heureux.

Un deuxième moment historique et tout aussi dramatique pour lui se produit le 27 juin 1942 dans le port de Toulon.

Dans son livre L'Histoire en question, Alain Decaux écrit : « Nous sommes à Toulon le 27 juin 1942. Un jour lugubre, celui d'un douloureux suicide collectif ressenti avec une grande tristesse partout où se trouvaient des marins. Il était 5h24... Je pense au Matelot Georges Villain, matricule 1281 R 37. Il était de quart cette nuit-là au P.C. radio dans la tour du cuirassé Strasbourg.

Il m'a écrit : « j'ai seul, procédé à l'envoi de trois messages :

Branle-bas à tous les équipages.

Prendre les dispositions finales.

Ordre de SABORDER la flotte (et de souligner s'y être pris à deux fois pour transmettre ce dernier ordre tant l'émotion était grande).

Et Alain Decaux de poursuivre : « J'aime que sur le Strasbourg, deux hommes, aux extrémités de la hiérarchie, aient connu, à la même heure, un déchirement identique, l'Amiral Jean de Laborde, Commandant des Forces de haute mer et le matelot-radio Georges Villain.

Après cinq années dans la Marine Nationale (dont un certain temps au « mitard », son caractère impulsif n'était pas toujours compatible avec la discipline militaire) c'est pour lui le retour à Bordeaux.

Il intègre la Gendarmerie Nationale où il est « remercié » au bout de six mois (perte de son sifflet de gendarme, transport de son

épouse sur son vélo de service, interruption involontaire d'une projection au Grand Théâtre où il se trouvait de garde... sont là quelques motifs de son éviction). De retour à la « vie civile » il vient s'installer à Taussat avec son épouse et se lance dans l'ostréiculture... qu'il va aussi abandonner très vite. Il décide ensuite de prendre une activité en rapport avec sa formation de radio-électricien. C'est ainsi qu'il s'installe comme réparateur de postes de T.S.F. puis de télévision.

Outre ses activités professionnelles, il assure les animations musicales des villages (il ira même jusqu'à sonoriser les messes en plein air de Claouey). Il assure parallèlement pendant plus de dix ans la projection des films dans les salles de Cassy et Taussat.

Avec des artisans et des clients, il organise chez lui, à Mouchon, des repas festifs au cours desquels il se déguise avec son copain Nono.

L'idée leur vient ensuite de présenter bénévolement leur spectacle dans les maisons de retraite ou tout simplement dans la rue, pour le grand bonheur des enfants qu'il promène sur la charrette tirée par Paulo, son âne inséparable.

En 1985, lorsqu'il prend sa retraite, il entre à l'Amicale de la Flotte (la mer ne l'oublie pas !) dont il prendra la Présidence quelques années plus tard. Cette association, regroupant les communes de Lanton, Andernos, Arès, Lège Cap Ferret, devient une des plus importantes du Bassin, avec 280 membres, tous anciens marins, et plus de 100 sympathisants. Il conçoit et programme le co-parrainage du patrouilleur l'AUDACIEUSE qui mouillera tous les ans à Arcachon pour les fêtes de la mer et dont les équipages se rendront régulièrement à Cassy, à la « Cabane de La Flotte » située... Quai de l'Audacieuse !

Après de nombreuses activités qu'il créera dans le cadre de La Flotte (réception pour les fêtes de l'huître d'une délégation de la Marine Nationale en escale à Bordeaux, frappe d'une médaille représentant le Bassin avec en son centre l'Audacieuse, une pinasse et un chalutier, la création du Bulletin « Le Phare », la mise en place d'un service d'accueil pour les jeunes voulant intégrer la Marine, etc...) il fera en 1995 l'acquisition, auprès du CFM Hourtin, d'un vieux gréement (une baleinière) qui, après avoir été restauré par les membres de l'Amicale, permet de faire connaître un type de navigation peu courant.

En 1996, usé par les maladies, il cède la Présidence mais reste à l'Amicale.

Il décède peu de temps après, à Taussat, le 16 décembre 1997.

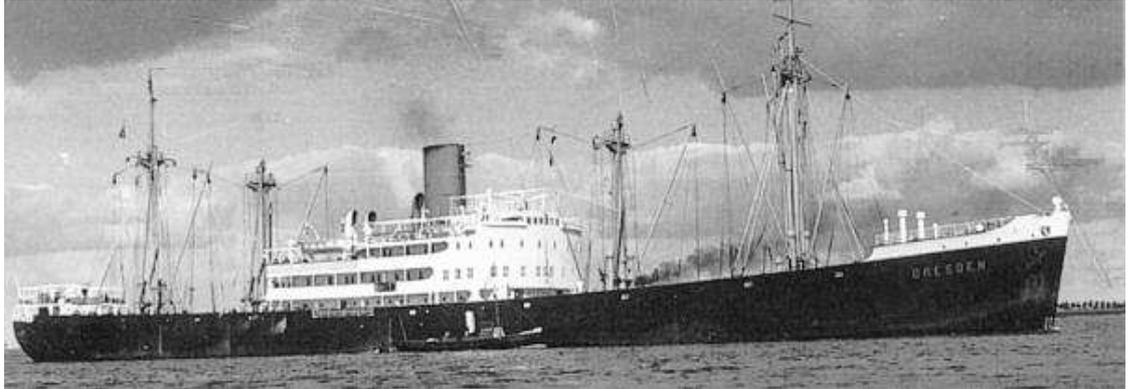
Fête de la Gigas
8 août 1986
Go Villain
Ch. Plouvier
Mme Gauthier



Sujet proposé par
Marc Eyquem



Le cargo mixte « Dresden », sabordé à Bordeaux en 1944, est réparé à partir de 1945. Il va devenir le français « Doba ». Pas pour longtemps....



La remise en état prendra près de trois ans. Car on manque de matériel comme de personnel et les chantiers bordelais doivent réparer de nombreux autres navires.

La compagnie des Chargeurs réunis va se porter acquéreur du Dresden en mai 1947, dans le cadre du renouveau de sa flotte, et le baptisera **Doba**, du nom d'une localité du sud du Tchad.

Les travaux se déroulent à flot, à l'appointement des Forges Et chantiers de Gironde, mais très lentement : ce n'est qu'en mars 1948 qu'ils entrent dans une phase plus active. En juillet, le cargo reçoit des mâts qui lui manquaient. Le 10 janvier 1949, au Ministère de la Marine marchande, le comité des effectifs se réunit pour examiner la composition des équipages de divers navires en construction ou, comme le Doba, en longues réparations.

La cheminée du Cargo se voit appliquer mi-mars les couleurs définitives des Chargeurs réunis : corps du tuyau chamois avec, sur une bande horizontale blanche, les fameuses cinq étoiles rouges représentant les cinq continents. Il est en cours de transformation en tant que transport de troupes et de matériel militaire. Il fréquentera en effet la ligne d'Indochine en plein conflit colonial.

Après un court passage dans la grande forme des docks, il effectue des essais satisfaisants au large du Verdon, mi-juin. Le commandant, le Capitaine au long cours Esprit Creach, embarque à ce moment-là, avant le premier

départ réel pour Marseille puis Saïgon, à la tête d'un équipage de 58 marins et officiers. Pour le Doba, ce seront d'incessants allers et retours entre la France et l'Indochine. Courant juin 1950, donc au bout d'un an de navigation sous pavillon français, avec toujours le CLC Creach au commandement, le cargo mixte se trouve une nouvelle fois à Saïgon, où il embarque 5000 tonnes de riz, 3000 de caoutchouc et 600 de café.

Quelques heures avant d'appareiller, 490 soldats de la Légion étrangère embarquent également avec leurs imposants bagages. Ils s'apprêtent à rentrer de Sidi El Abbès en Algérie, après cinq ans passés à combattre en Indo. A fond de cale, un certain nombre de cercueils renfermant les cadavres des camarades morts au combat les accompagnent.

Les légionnaires occupent des couchettes superposées, dans les entreponts. Leurs officiers, dont un « quatre galons » et un médecin-major, sont logés dans de confortables cabines à passagers du pont des embarcations. Le voyage va durer un mois, avec des escales à Singapour, Colombo, Djibouti, Suez, Oran, qui devrait être atteint vers le 30 juin pour débarquer l'essentiel de la troupe, puis Le Havre, destination finale de cette unité des Chargeurs « du nord ». L'appareillage a lieu le 5 juillet.

Le Doba fait une courte escale à Colombo dans la nuit du 13 au 14 pour faire de l'eau. Puis nouvel appareillage. Mais c'est la mousson, avec son cortège de pluies diluviennes, son vent de sud-ouest, sa houle orientée à 90° de la route du navire ralliant Djibouti.

Sources :
Le marin
13 juillet 2017



Pour cette raison, la passerelle décide de descendre d'abord vers le sud, vers les Maldives, pour prendre un cap vers l'Afrique en venant petit à petit vers le nord pour finir par atteindre un vent arrière. C'est ce qu'on appelle la route de la mousson. A terme, elle conduit le navire jusqu'au large du célèbre cap Guardafui, à la pointe extrême de la corne de l'Afrique. Après avoir franchi les Maldives, de jour, heureusement, les îles n'étant pas balisées par un phare ou un amer, le navire, passablement secoué, se



dirige vers l'ouest. Hélas, c'est une navigation à l'estime. Difficile de faire le point à midi, car si le ciel est dégagé, l'horizon, indispensable pour l'observation au sextant, manque de netteté, sous l'influence du vent et de la chaleur. Pendant quatre jours, on ne voit qu'une bande brumeuse assez épaisse... les trois élèves pont, comme les lieutenants de quart ou le second capitaine donnent des résultats forts divergents. On n'est sûr de rien ...

Bien que sortant de chantier, le navire ne dispose ni de radar, ni de sondeur à ultrasons. En plus, le gyrocompas est en panne depuis Saïgon ! Le soir du 20 juillet, à la nuit

tombée, la passerelle pense que la côte africaine doit apparaître le lendemain matin. En fait, il en sera tout autrement. En réalité, le Doba était trop près de la côte. Dans le courant de la même

nuit, vers 1h, un grand choc secoue le navire qu'on sent se cabrer. Tous ceux qui dormaient se réveillent brutalement, d'autant qu'une alarme générale résonne à travers tout le bâtiment. Le bateau s'est échoué à pleine vitesse, stoppé parallèlement à la côte visible à bâbord. Des tentatives pour battre en arrière et se dégager du rocher affleurant où s'est jeté le Doba ne donnent rien. L'élève pont Jean Claude Maur racontera plus tard que « *dans la timonerie, une large stature immobile se tenait à la barre. C'était le commandant, muet et regardant droit devant comme s'il voulait encore gouverner son bateau* ». L'eau envahit le compartiment des machines, les ballasts s'éventrent, les groupes auxiliaires sont noyés l'un après l'autre et une coupure de l'alimentation électrique plonge les locaux dans le noir. Comme la cambuse est également partiellement inondée, une corvée, à tâtons, au moyen d'échelles et de lampes torches, évacue ce qui est comestible et encore au sec : boîtes de conserves, lait, sucre, fromage, fruits, etc...

Pendant ce temps-là, les vagues, toutes les vingt secondes, éclatent contre la coque et ébranlent le navire, qui gîte sur son plateau rocheux de 10° sur tribord. Va-t-il tenir ? Combien de temps ? Tant qu'il fait nuit noire, personne ne peut quitter le bord. Pour aller où et comment ? Et d'abord, où est-il échoué ? Pour le moment, tout le monde l'ignore...

L'abandon du Doba

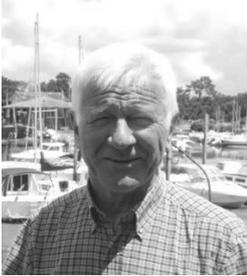
Une élévation rocheuse barrait l'horizon, et à son sommet une partie plane pouvait servir de regroupement. Il fallait tendre un filin pour installer un va-et-vient. Des sections de 30 hommes ont été formées. Un radeau pouvant porter 6 hommes fut mis à la mer en tirant un filin accroché au Doba pour assurer le va-et-vient. Dans la matinée, deux avions italiens ont survolé le navire et largué des colis contenant du matériel médical. Du ravitaillement aurait été plus judicieux. Il aura fallu 48 rotations pendant une dizaine d'heures pour amener tout le monde à terre et constater que le Doba était devenu une épave.

Le Doba s'est échoué au large de la Somalie italienne, sur les récifs du Ras Hafun, (golfe d'Aden) au cap Gardafui.



QUELQUES LIBERTÉS AVEC LA COMPTABILITÉ

En Outre-mer, il n'est parfois pas facile d'appliquer des règlements tatillons en s'adaptant aux particularités locales. En voici deux exemples tirés de mon expérience d'officier en second du patrouilleur La Paimpolaise, stationnaire à Tahiti, en 1973.



Texte de Philippe Sautter

VAE 2S

LA COOPERATIVE

Alors que mon illustre prédécesseur et ancien me passait la suite, il prit soudain un ton confidentiel, ferma la porte de sa chambre et retira d'une cache derrière sa bannette une petite caisse en contre-plaqué peinte en noir : il l'ouvrit et je vis des liasses de billets de francs Pacifique (CFP) ! Il me dit simplement : voilà la caisse noire !

J'en appris rapidement le mécanisme en me penchant sur les comptes de la coopérative. Le règlement de ce commerce embarqué limitait les bénéfices possibles à 15% du prix d'achat, pour faire profiter l'équipage de prix bas. Or nous bénéficions de prix d'achat déjà très bas par rapport au commerce civil local, car les produits que nous mettons en vente, essentiellement d'hygiène, de vie courante et de papeterie, ou objets à l'effigie du bâtiment, étaient approvisionnés hors taxe par le Service d'Approvisionnement des Marins (SAM) local, remarquablement tenu par un commissaire de marine, et surtout non soumis aux taxes du territoire de Polynésie. Or celles-ci étaient très élevées, pour suppléer à l'absence d'impôt sur le revenu. Donc nos marins achetaient savon, dentifrice, lessive et pellicules photo 30% moins cher qu'en ville, à Papeete.

Et ce, malgré le bénéfice de 15% pris par la coopérative, utilisé pour améliorer la vie de l'équipage. Jusque-là donc, tout allait bien. Mais cela se compliquait quand nous faisons escale, souvent sur demande du Territoire, dans les îles lointaines, comme les Australes ou les Marquises. Il était d'usage d'ouvrir la coopérative aux habitants, qui ne pouvaient compter que sur un ravitaillement bimestriel par la « goélette » (en fait un petit caboteur) du commerçant chinois... lequel se remboursait du voyage en affichant des prix de vente astronomiques.

Nous étions ainsi incités par des fonctionnaires locaux à vendre savon et lessive aux habitants, mais pas trop bon marché pour ne pas faire concurrence au chinois !

Souvent, notre premier client était le gendarme en poste sur l'île, ou son épouse...

En gros, nous doublions nos prix de vente, ce qui faisait encore 30 à 50% de moins que le prix du chinois ! Mais nous ne pouvions déclarer que 15% de bénéfice.

Donc il y avait trop d'argent en caisse. D'où cette comptabilité parallèle et illégale, mais rigoureuse et honnête : jamais un officier n'avait mis de l'argent dans sa poche ; on était suffisamment bien payé en campagne ! Que faisons-nous de cet argent liquide ?

Il servait à compenser d'autres errements comme l'impossibilité d'acheter des pièces détachées dans le commerce local. Or un moteur ou une pompe était souvent beaucoup plus vite réparé par les mécanos du bord avec des pièces achetées sur le port qu'en passant par un « billet de travaux » à l'Atelier militaire du port.

Une fois, j'ai même fait un immense plaisir à mon premier maître mécanicien en allant avec lui chez un grossiste acheter 300m de solide tuyau d'arrosage, que nous avons enroulé sur un ex-touret de drague : il nous servait à faire le plein d'eau douce au robinet du wharf des îles ou atolls que nous visitons, à condition de mouiller à proximité et de passer une aussière depuis l'arrière. En une nuit, nous faisons le plein d'eau douce, que nous refusait notre vieux bouilleur jamais réparé faute de crédit...



LES VIVRES

Autre responsabilité du Second, la tenue à jour, avec le commis et le « marchand de soupe » de la comptabilité très particulière des vivres, système intelligent qui laisse de l'autonomie au commis (chargé d'approvisionner les denrées) et à son acolyte cuisinier.

Pour simplifier, retenons que chaque jour le bord perçoit virtuellement une allocation correspondant aux nombres de personnes nourries à bord et selon que l'on est en mer (équipage au complet) ou à quai à Papeete (les personnes non de service et logeant en ville ne dînent pas à bord).

Avec cette somme théorique, le commis achète, aussi virtuellement, les denrées qu'il sort de la cambuse ou des frigos. Ces denrées sont approvisionnées et vendues virtuellement par le service d'approvisionnement des ordinaires. Et tout le jeu consiste à équilibrer les comptes, en restant dans des limites de « boni mini et boni maxi » qui s'équilibrent selon les repas : le steak coûte plus cher que l'omelette.

Nos commissaires, toujours pratiques et astucieux, avaient aussi prévu une exception à cette stricte organisation en autorisant l'« achat direct » de produits frais dans le commerce local, en petite quantité et uniquement en escale hors du port-base.

Le problème était qu'ils n'avaient pas prévu la pêche et le troc : il nous arrivait parfois, en mer, de laisser traîner quelques lignes et, à terre, d'échanger des aussières déclassées, des seaux en plastique, des cigarettes contre des langoustes, des noix de coco, des fruits.

Lors d'une mission d'hydrographie aux îles Marquises notamment, nous devions tourner autour d'un îlot rocheux inhabité à vitesse très réduite pour relever les sondes. C'était fastidieux mais poissonneux. Pendant deux ou trois jours, nous avons pêché, à la traîne, des dizaines de thons, bonites, thazards et barracudas : on en a mangé tous les jours en poisson cru tahitien, steak grillé, matelote, escalope flambée au cognac (du Commandant).

Mais ce n'était pas possible d'intégrer cette pêche miraculeuse dans nos comptes trop bien calibrés.

Avec ma bénédiction, le commis a donc fait des faux en écriture en affichant de faux

menus (foie gras, jambon de Bayonne, escalope de veau, entrecôtes...) et sortant fictivement des denrées de la cambuse ou des congélateurs : elles étaient considérées comme consommées, mais en fait on les conservait pour d'autres jours moins fastes, notamment à quai à Papeete quand nos allocations étaient réduites.

Bien sûr, nous avons congelé une partie de ce poisson pour le servir plus tard, par exemple à Noël, entre le foie gras et le civet de chevreuil !

Voilà comment une réglementation, conçue pour responsabiliser les officiers en second dans l'objectif d'une alimentation saine et économique, étaient détournée en profitant de circonstances exceptionnelles pour organiser une alimentation plus luxueuse et tout aussi économique !

THAZARD



Le thazard, *Acanthocybium solandri*, est un poisson aussi connu sous les noms de Thazard raité, Thazard-bâtard ou bien encore Thon banane. Dans les pays anglophones, il est connu sous le nom de Wahoo. Il fait partie de la famille des Scombridae, qui contient aussi les thons et les maquereaux.

Article AFP du
3 avril 2019

DEFI RELEVE ! BRAVO !

Une traversée qui aura duré cinq mois et relayée par la presse internationale.

« *Les journées passent trop vite* », soupire Jean-Jacques Savin. Vendredi 5 avril, l'aventurier aura passé 100 jours, avec quelques grosses frayeurs, ballotté par les flots de l'Atlantique qu'il est en train de traverser dans un tonneau avec, bientôt, les côtes en vue.

« *Je ne m'ennuie pas du tout* », assure l'homme de 72 ans, qui n'en finit plus d'admirer les «levers et couchers du soleil magnifiques» sur l'océan, lors d'un entretien téléphonique par satellite à l'AFP.



L'ancien militaire parachutiste s'est lancé à la mer le 26 décembre de l'île d'El Hierro dans les Canaries, pour traverser l'Atlantique par la seule force des courants, un périple prévu pour durer trois mois mais retardé par les aléas des alizés.

Le but du projet ? Hors quelques expériences scientifiques, «vivre cette sensation de liberté, admirer les richesses de la faune aquatique», avait affirmé l'ancien baroudeur en Afrique alors qu'il construisait son tonneau dans le petit chantier naval d'Arès, sur le bassin d'Arcachon (Gironde).

Plusieurs mois plus tard, après avoir parcouru 4.000 km, « *il m'en reste 1000* », dit-il, « *je pense arriver vers le 20 avril, je ne sais pas où, peut-être vers la République dominicaine* ».

Le moral est bon. « *Ca bouge en permanence, je le savais, mais je m'attendais à pire* », sourit ce grand sportif en évoquant son embarcation d'à peine 3 mètres de long, avec un diamètre principal de 2,10 m et un espace de vie de 6m².

Sur 96 jours, « *je n'ai connu que huit nuits difficiles, et une extrêmement difficile* », en pleine tempête.

Avec quelques grosses frayeurs, comme ce jour de fin février où il a failli être percuté

par un cargo qui ne répondait pas à ses appels radio : « *Heureusement que j'ai balancé un fumigène. C'était comme si j'avais été sur une voie ferrée entre les barrières, et je voyais arriver le train...* ».

Dorades séchées et chocolat

Le 28 mars, par une mer déchaînée, le marin solitaire a dû sortir de son tonneau pour effectuer une manoeuvre. Lui qui ne s'attache jamais mais l'avait fait ce jour-là, s'est retrouvé suspendu par les aisselles, faisant le « yoyo » pendant une demi-heure avec, par moments, la tête dans l'eau.

Le témoignage impressionnant -- et les photos des contusions -- est publié sur sa page Facebook (TESA, Traversée de l'Atlantique au tonneau).

Mais il y a aussi, outre les splendeurs de la nature, des petits bonheurs bienvenus. Le bateau océanographique américain Ronald H. Brown, basé à Charleston (Caroline du sud) et fan de l'aventure, vient de lui livrer une trentaine de kg de vivres : « *ils m'ont choyé. J'ai eu du courrier, des T-shirts, beaucoup de chocolat* », se réjouit M. Savin qui s'en tenait récemment à manger des dorades pêchées et séchées et des aliments lyophilisés.

L'amateur de triathlon, déjà mince et musclé, a perdu 4 kg mais continue à faire des tractions sur ses échelles.

Sa principale préoccupation désormais est son lieu d'accostage : « *J'aimerais arriver en Martinique ou en Guadeloupe* », dit-il, pour éviter les tracasseries administratives et pouvoir rapatrier son tonneau. S'il va trop loin, il cherchera le long des côtes un cargo pour l'y amener.

Encore en mer, l'aventurier suivi sur Facebook par plus de 22.000 personnes dans le monde entier, est déjà sollicité pour des conférences, des festivals de la mer, dit Audrey Reneleau, qui gère sa communication pour le fabricant girondin de tonneaux Boutes, parrain de l'aventure.

« *Cela me fait très plaisir, je ne m'en doutais pas mais je l'ai fait pour moi-même* », assure l'aventurier qui va en tirer un livre mais « *sera triste à l'arrivée* ».

Avec néanmoins un nouveau projet en tête, la traversée de la Manche à la nage.

ARRIVEE EN MARTINIQUE DESTINATION FINALE

Le Parisien
9 mai 2019

Jean-Jacques Savin a touché terre en Martinique, dans la nuit de mercredi à jeudi.

Une aventure assez folle. Lorsque nous avons contacté Jean-Jacques Savin trois semaines après son départ fin décembre, l'aventurier français venait de fêter dans son tonneau qui lui a servi de navire son 72e anniversaire, et n'avait alors parcouru « que » 500 km. Depuis, celui qui qualifiait sa traversée de l'Atlantique dans cette drôle d'embarcation orange de « sorte de Route du rhum dans une barrique » a relevé cet incroyable défi.

Car dans la nuit de mercredi à jeudi, Jean-Jacques Savin est arrivé en Martinique, destination finale d'un périple de plus de quatre mois, à être ballotté par les courants d'un océan les plus dangereux du globe. Ce fut « un voyage passionnant mais aussi très risqué », a ainsi expliqué l'ancien militaire de 72 ans après son arrivée à 1 heure du matin (7 heures en métropole) et ses retrouvailles avec son ami Pierre Galzot, qui l'attendait sur le quai à Fort-de-France. Le navigateur avait quitté son tonneau vendredi dernier après 127 jours et 5 800 km de mer pour monter sur un pétrolier en direction de l'île néerlandaise de Saint-Eustache (Caraïbes). Après un peu de repos à Saint-Eustache,



e baroudeur et son tonneau ont été pris en charge par un remorqueur français, venu spécialement le chercher pour le ramener en Martinique.

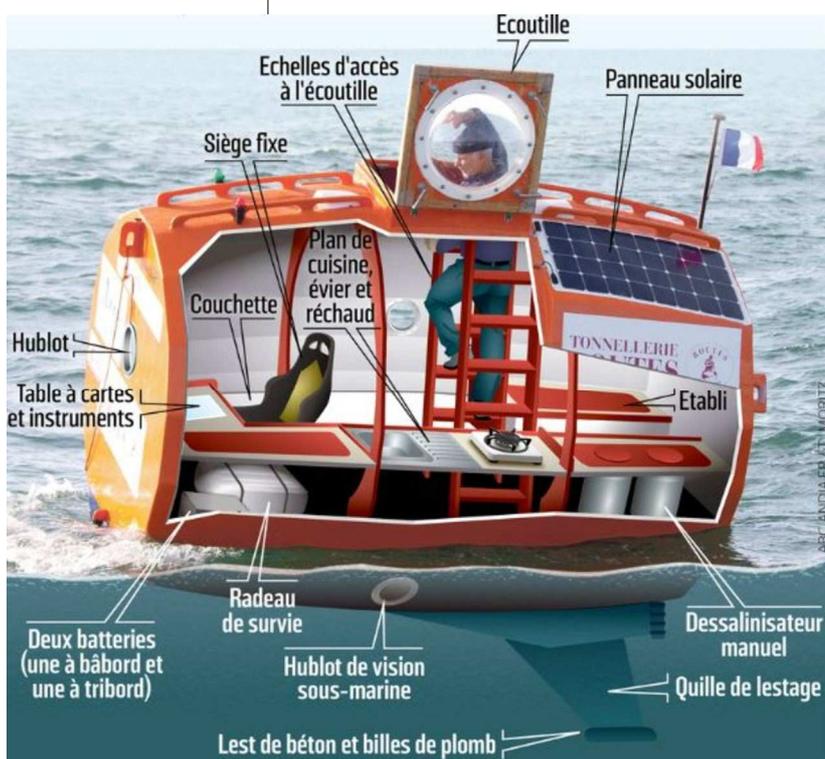
IL N'EST PAS TROP AMAIGRI

Sur le quai du port foyalais, Pierre Galzot a retrouvé son ami, vêtu d'un t-shirt orange aux couleurs de son tonneau, « égal à lui-même ». « C'est le Jean-Jacques Savin que je connais depuis 40 ans. Un garçon extrêmement résilient, qui était très très bien entraîné. Là, sincèrement, il n'est pas trop amaigri », a assuré M. Galzot, médecin de profession, qui a « quand même recommandé » à l'aventurier d'aller « faire un bilan complet » à l'hôpital.

Durant son périple, Jean-Jacques Savin a perdu 4 kilos, un par mois. A bord de sa capsule de 3 mètres de long et de 2,10 m de diamètre principal, il a dû évoluer dans un espace de vie de 6 m² seulement. Il s'était lancé le 26 décembre de l'île d'El Hierro dans les Canaries pour traverser l'Atlantique, mû par la seule force des courants.

Emule du navigateur Alain Bombard qui avait en 1952 traversé l'Atlantique en solitaire sur un canot pneumatique, il a estimé avoir réussi son pari de traverser l'océan après être entré le 27 avril en mer des Caraïbes. L'aventure, suivie par plus de 23.000 personnes sur Facebook, devrait faire l'objet d'un livre.

PARUTION PREVUE EN SEPTEMBRE



LE CHARLES DE GAULLE

DANS LES EAUX STRATEGIQUES DE L'OCEAN INDIEN

Article AFP

Proposé par Jean Mazodier



Croisant au large de la côte indienne de Goa, le porte-avions français Charles de Gaulle catapulte dans un fracas assourdissant des Rafale Marine dans le ciel brûlant de l'océan indien, espace maritime stratégique, objet de rivalités grandissantes.

La France et l'Inde tiennent en ce mois de mai leurs exercices militaires Varuna, dont c'est la 17ème édition depuis 2001, au large du géant d'Asie du Sud. Les autorités françaises présentent cette nouvelle édition comme la plus ambitieuse à ce jour, avec douze bâtiments des deux marines engagés.

Le déploiement du Charles de Gaulle dans ce qui pourrait être l'un des prochains théâtres des grandes confrontations maritimes n'est pas anodin. L'unique porte-avions français ne représente pas qu'une capacité de projection militaire : ses déplacements ont aussi une symbolique politique.

« Nous pensons pouvoir apporter plus de stabilité dans une région qui est stratégique, qui comporte énormément d'enjeux et notamment pour le commerce international. 75 % du trafic à destination de l'Europe traverse l'océan indien » déclare à l'AFP le contre-amiral

Olivier Lebas, commandant du groupe aéronaval de cette mission.

Sur la piste de 281 mètres de long, trois « pontées d'avions de chasse se succèdent par jour. Après chaque décollage, la rampe de catapultage est fumante de vapeur.

Les 2 000 personnes à bord ne prêtent plus guère attention aux violentes secousses que la propulsion de chasseurs impulse au navire, perçues jusque dans les profondeurs de ses entrailles.

S'étendant de l'Asie du Sud à l'Antarctique, de l'Afrique à l'Australie, l'océan indien prend un poids géostratégique grandissant à mesure que le XXIe siècle ramène le centre de gravité de l'économie mondiale vers l'Asie.

En raison de son exposition géographique, l'Inde a toujours joui d'une position prédominante dans ces mers. Mais cet avantage est aujourd'hui rogné par une présence chinoise de plus en plus affirmée, que ce soit à travers le déploiement de navires et sous-marins ou le développement d'un réseau commercial, d'infrastructures, mais également, dans une moindre mesure, militaire.

Hommage impressionnant de l'équipage du porte-avions



Les soutiens, financiers comme symboliques, affluent de toutes parts à la suite de l'incendie de Notre-Dame de Paris. Celui de l'équipage du porte-avions Charles de Gaulle n'est pas le moins original : **922 marins** se sont rassemblés samedi matin, au milieu de l'océan Indien, pour reconstituer la façade de la cathédrale sur le pont d'envol. Leur message : apporter leur « soutien à la ville de Paris, sa ville marraine, et plus largement à tous les citoyens français ».

« Or, les enjeux de l'océan indien vont bien au-delà du seul commerce maritime », indique le contre-amiral Didier Maletterre, commandant des forces françaises dans cette zone maritime, citant notamment des artères cruciales de câbles internet sous-marins au sud du Sri Lanka, les ressources halieutiques et la présence d'hydrocarbures.

« Dans cette partie du monde, la Chine n'est pas un pays agressif. Ce qu'on voit en mer de Chine méridionale, dans la poldérisation de certaines îles, dans les îles Spratleys ou Paracels, on ne le voit pas en océan indien », note-t-il, recevant au carré amiral dans le ventre du bateau.

« Avec les nouvelles routes de la soie de la Chine de Xi Jinping, dont tout un pan maritime porte sur l'océan indien, c'est une stratégie qui se met en place et qui est avant tout économique, avec peut-être une certaine dualité », estime cet ex-sous-marinier. «

En se projetant dix ou quinze ans dans le futur, on a des scénarios sans doute pas du même ordre que la mer de Chine méridionale, mais évidemment des tensions sont prévisibles », explique-t-il. « La France a suscité l'ire de Pékin lorsque la marine chinoise a intercepté début avril un navire de guerre français dans le détroit de Taiwan, que la Chine considère comme son territoire. Paris a invoqué la liberté de navigation. La collaboration entre la France et l'Inde dans l'océan indien n'est certainement pas un partenariat qui est tourné contre tel ou tel pays de la région, ou contre telle ou telle puissance mondiale », assure Alexandre Ziegler, ambassadeur de France en Inde.

Au cours de cette première sortie depuis sa rénovation de mi-vie, qui l'a immobilisé un an et demi, le Charles de Gaulle a participé en mars aux opérations militaires contre le groupe jihadiste

Etat Islamique depuis la Méditerranée et ira ensuite jusqu'à Singapour, avant de rentrer en France début juillet.

En l'absence de fenêtre dans la coque du navire de 42 000 tonnes, il serait impossible de distinguer le jour de la nuit si l'éclairage ne basculait à une lumière rouge à 19h jusqu'au lendemain matin. L'espace est si optimisé que les installations sportives occupent une coursive au-dessus du hangar à avions et hélicoptères. Un plateau élévateur permet de monter les engins jusqu'au pont.

Commandant du groupe aérien embarqué et pilote d'avions de chasse, Christophe Charpentier, 43 ans, s'apprête à monter dans son Rafale pour un exercice nocturne, où il sera chargé du ravitaillement en vol.

« Lorsqu'on pilote comme lui depuis vingt ans, c'est une espèce de relation avec l'avion, vous êtes capable d'anticiper les choses avant même qu'il vous le dise, parce que vous ressentez des choses. C'est une sorte de relation un peu charnelle, cognitive », confie-t-il.

Les rares jours où les avions ne volent pas, il arrive que le commandant du Charles de Gaulle fasse des projections cinéma sur le pont.

Une soirée film en plein air, quelque part au milieu de l'immensité de l'océan et du grand jeu des nations.



Avion Rafale

Le Canot 10 se refait une beauté

Récits de
Thierry Grise
Chef de bord



Tout commence par un bel après-midi du 8 novembre 2018. Le Canot 10 quitte le port de Cassy pour se rendre au Lycée de la Mer à Gujan Mestras.

Gérard Doyen et moi-même, vos deux chefs de bord, avons profité d'un magnifique Bassin, silencieux par l'absence d'autres bateaux. Seule une petite brise et un peu de houle furent nos conditions de navigation.

La marée nous étant favorable, nous avons coupé à partir de la balise J2, au-dessus des terres, pour rejoindre directement la balise K13, à l'entrée du chenal desservant le port de La Barbotière. Ce fut donc une courte nage d'1 heure pour accoster au ponton du Lycée de la Mer.

Les consignes données, nous rentrons en voiture avec Jean-Pierre Michel qui nous attendait.

Le 18 décembre, la commission de navigation au complet, Claude Caye, Gérard Doyen et moi-même, nous établissons le programme des travaux : réfection des listons, de l'étrave et des coffres latéraux.

Le 5 février 2019, nous retournons au Lycée de la Mer pour essayer une échelle arrière et voir les modifications réalisées et celles à venir. Le planning paraît être bien tenu, ce qui nous a rassurés pour envisager la future participation à la semaine du Golfe du Morbihan, le 26 mai 2019.

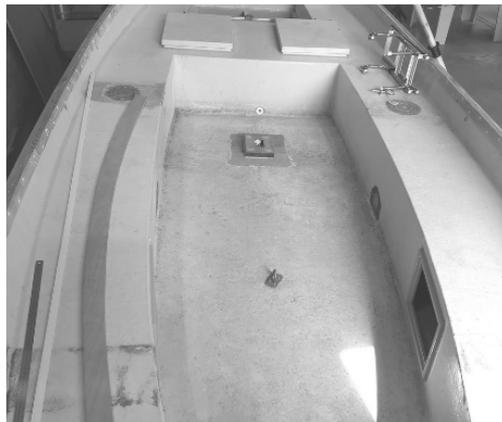
Le 18 mars, l'étrave avait retrouvé sa forme, les renforts de listons attendaient le plat-bord et les fermetures des nouvelles trappes étaient prêtes pour la peinture. Le prochain rendez-vous de travail est fixé début avril.

Après son entretien hivernal, notre canot 10 reprend espoir de navigation pour notre plus grand plaisir. Il est revenu au Port de Cassy et se prépare pour repartir à nouveau dans le Golfe du Morbihan.

Les modifications seront appréciées par tous ceux qui souhaitent faire une sortie cet été



Son demi-frère Mathurin est rentré aussi dans les ateliers du Lycée de la Mer, pour une plus grande réfection.





La semaine du Golfe du Morbihan, c'est bien un événement maritime international et une fête culturelle et populaire.

Plus de mille bateaux pour cette dixième édition dont une flottille norvégienne et une flottille vénitienne.

La Flotte Nord-Bassin est fière de sa quatrième participation. Cette année nous étions dix-sept navigants heureux de profiter de notre bon ' loup de mer ' le Canot 10.

Le clan du Nord-Bassin occupait quatre mobil-homes du Camping Campéole de Port-Blanc.

Après une mise à l'eau rapide à Larmor-Baden le matin, le premier équipage navigua le lundi après-midi pour reconnaître le magnifique plan d'eau. Le mardi, le second équipage prenait la relève, laissant les premiers faire du tourisme terrestre.

Dès le mercredi, les déplacements en flottille, 3 pour notre catégorie, furent organisés de ville en ville dont l'arrivée à Vannes, puis le jeudi à Arradon et le vendredi à Le Bono. Les navettes bus ou notre fidèle Guy et son camion Master ont assuré les retours aux mobil-homes.

L'apothéose de la Grande Parade, le samedi se déroula avec un superbe soleil mais peu de vent : quel spectacle que de rentrer dans le Golfe en mélangeant les flottilles et les Grands Voiliers magnifiques.

Les ports, les corniches et les points de vue étaient noirs de monde venus pour admirer



ce ballet et profiter du feu d'artifice à la nuit tombée.

En conclusion, que ces quelques lignes vous donnent l'envie de participer à la prochaine édition en 2021.



VOYAGE 2020

VENISE ET SA LAGUNE EN BATEAU

Bulletin d'inscription en page 25

Les sorties à terre

Cela peut paraître incongru de nos jours, mais dans les années soixante il n'était pas question, pour les marins militaires, de revêtir l'habit civil. A terre comme bord, quelles que soient les circonstances, le ressortissant de la Royale devait toujours porter l'uniforme. Autre exigence de l'époque : le salut. Omettre de saluer un supérieur ou la patrouille était passible de dix tours de consigne. Et quand on sait qu'au port le matelot est astreint à rester une nuit sur trois à bord pour assurer son tour de garde, dix tours de consigne a fait mal... De surcroît, même les soirs de quartier libre, il doit passer au crible de l'inspection des permissionnaires, sorte de roulette russe qu'il aborde toujours avec appréhension. Selon l'humeur de l'officier de garde en effet, tout peut arriver : des chaussures mal cirées, une tache sur la vareuse, un pantalon froissé, des cheveux trop longs et c'est le refoulement assuré. Combien de permissionnaires ont-ils manqué leur train pour un col mal blanchi ou un lacet dénoué ?

C'est dans ce type de situation que l'expression « **La Royale** » prend tout son sens, mais aussi que des haines irrépressibles naissent parfois. Il n'est pas rare que l'officier trop intransigent retrouve sa voiture endommagée, pneus crevés, essuie-glaces arrachés et même comme cela s'est produit, noyée dans la darse. Autre domaine où l'on ne badine pas : la ponctualité. Une minute de retard à la coupée équivaut à cinq tours de consigne. Scrupuleusement tenue par le capitaine d'armes ou bidel, « la peau de bouc » est toujours bien garnie. Interdits de sortie, les « **consignés** » et autres « **taulards** » ne restent jamais inactifs. Jusqu'à l'heure du « **dégagé** », ils sont de toutes les corvées. Seuls instants de délasserment : le soir après l'appel. Cette rigueur draconienne entraîne des situations extrêmes. Aussi voit-on parfois des garçons « faire le bord » au sens réel du terme, c'est-à-dire rejoindre Toulon ville.



La vie à Bord

Pour décrire le quotidien d'un équipage d'escorteur d'escadre dans les années soixante, quoi de mieux que de faire appel à ses souvenirs ? S'agissant des repas par exemple, on oublie pas sa toute première corvée de gamelle. « Pas de cafétéria à l'époque ! Nous mangeons dans les postes après avoir rangé les hamacs dans les bastingages et monté les tables et les bancs (fixés au barreau pour la nuit). Nous sommes par tables de huit et chacun utilise ses couverts, son quart et son assiette en fer-blanc. L'ambiance est fraternelle ». Il faut rajouter : Midi et soir à tour de rôle, deux hommes, l'un de gamelle, l'autre de bidon, vont quérir la pitance du groupe. Le préposé à la gamelle va en cuisine, dans la partie centrale du bâtiment, pour récupérer le plat chaud ; celui du bidon va à la cambuse, à l'extrême avant, pour prendre le pain, le dessert et le cambusard. Chaque corvée a ses inconvénients. La première fois que je l'on se rends en cuisine, on doit monter une échelle, suivre une coursive, ouvrir une lourde porte étanche, traverser une portion de pont balayée par le vent et ouvrir une seconde porte étanche. A l'aller, pas de problème ! Mais au retour oh là, là ! Le plateau supérieur de la gamelle étant réservé à la salade, le cuisinier y a déposé une généreuse portion de laitue. Or, à peine la porte ouverte pour traverser le pont, que la salade s'envola dans les tourbillons d'embruns. Le mistral soufflait très fort.

Par mauvais temps, si elle préserve les gars d'un passage sur le pont, la corvée de bidon n'en est pas moins acrobatique. Située dans la partie avant du bâtiment, là où ça remue le plus, la cambuse est d'autant plus difficile d'accès qu'il faut passer par un « trou d'homme » avant de descendre une échelle verticale. Cela demande explication : « Nous devons nous cramponner car, selon l'angle induit par le roulis ou le tangage, soit nous que nous devons accomplir un effort démesuré pour descendre ou monter, soit nous sommes propulsés comme une balle vers le bas ou le haut. Tout cela à quelques secondes d'intervalle et sans lâcher le bidon ! » De nuit, lorsque la mer est grosse, les relève de quart ne sont pas tristes non plus.. Au poste des « choufs » si à l'arrière du bâtiment à cheval sur les arbres d'hélices, la situation est parfois indescriptible.

Source :

Amicale des Anciens Elèves des Ecoles de Mécaniciens et Energie de la Flotte

A.E.M.E.F

Imaginez des dizaines de hamacs qui se balancent et s'entrechoquent. Imaginez le ronflement des copains, le grondement des paquets de mer, le grincement, les vibrations, le cliquetis des bouteilles dans les caissons... Imaginez le sol brassant une eau saumâtre, souillée de vomissures (malgré les portes étanches l'eau s'infiltré)... Alors quand, les dix minutes avant minuit ou 4 heures, le planton vous aveugle de sa lampe-torche en vous secouant brusquement « Debout, c'est l'heure de ton quart ! » on se demande vraiment ce qu'on fait là. Et il faut encore se vêtir en jouant les équilibristes, retrouver ses chaussures qui voguent quelque part, essorer ses chaussettes imbibées, capeler son parka, emprunter l'échelle et traverser le pont noyé d'embruns en se cramponnant à la « **ligne de vie** ». Toute cela dans le noir absolu ! Si elle comporte de bons moments, c'est vrai, la vie de marin, c'est aussi cela..

Anglais maritime et portuaire

Afin de communiquer avec le monde, une certaine maîtrise de l'anglais est indispensable. Mais il s'agit d'un anglais assez particulier ; l'objectif étant de se comprendre quelles que soient les origines des uns et des autres. Les mots échangés doivent avant tout être efficaces et ne pas prêter à confusion. Pour les acteurs du port de Caen, il ne s'agit pas ici de communiquer en anglais avec des anglais, mais avec des Ukrainiens, Philippins, Hollandais, Cherbourgeois, Polonais, Indiens, Roumains....

Il serait donc inutile, voire source de parasites, d'afficher un magnifique accent anglais. Les personnes les plus difficilement comprises s'avèrent être des anglophobes car leur débit est trop rapide et leurs mots trop marqués d'accents toniques inexistantes en anglais maritime !

Il semble même que l'un des pilotes qui, en français ne roule pas les « R », ait adopté un accent anglais de type russe ! Outre cet accent insolite, le fait de naviguer régulièrement en compagnie d'équipages des pays de l'est permet aux pilotes de comprendre des ordres précis donnés en russe ou en ukrainien et de s'amuser d'ailleurs à y répondre avant que le commandant n'ait traduit cet ordre au pilote en anglais !

Les pilotes peuvent ainsi reconnaître des mots russes si spécifiques à la navigation que leur traduction française est totalement hermétique pour une grande majorité de français. Entre agents du port, l'anglais fait aussi régulièrement irruption. Les factures des différents services sont non seulement rédigés en anglais, mais les informations contenues dans le Lloyds et qui servent de référent à ces factures sont elles-mêmes en anglais.

De nombreux mots anglais à peine francisés fusent quotidiennement sur le port tels *shifter*, une *ETA* (Estimated Time of Arrival), *shipchandler*, les *big-bag*, un *spreader*, la *crew list*, les *surestaries*, le *time sheet*, le *statement*, etc...

De même il est tout à fait ordinaire qu'un consignataire au beau milieu d'une conversation en français, réponde à un appel téléphonique en anglais.

La taille humaine des ports de Caen-

Humour et concentration

Ouistreham et de Cherbourg permet une sociabilité réelle entre les hommes des différents services. Avant de travailler ensemble dans un port, de nombreux marins ont soit navigués, soit appris leur métier ensemble ou bien ils partagent une expérience similaire. S'ils ne se connaissent pas directement, il est fréquent qu'ils se trouvent des relations communes. Le port de Caen réunit encore quelques anciens navigateurs de la Société Navale Caennaise. Les marins se plaisent d'ailleurs à souligner combien le monde maritime est petit.

Aussi, l'humour qui souligne leurs référents communs constitue un véritable lien. Les lamaneurs de Caen attendent plus souvent un bateau de « pétasses » qu'un bateau de « Mélasse » ! Un logiciel facilitant la planification de l'heure de mise à bord du pilote a été distribué par le service du pilotage de Caen à tous les acteurs du port concernés. Derrière l'outil des plus sérieux, un fichier caché révèle une Pin Up digne d'être punaisée à bord d'un navire (des années 60 !). Partager des moments de concentration intense puis échanger sur le mode de l'humour permet de lier véritablement les différents acteurs du port.

Source :
Métiers portuaires
Ports de commerce
de Caen et
Cherbourg

Chicago, paradis des matelots...

Lieu mythique s'il en est, le quartier toulonnais du « **Petit Chicago** » doit son nom et sa renommée à la faune interlope qui le hante et aux péripéties nocturnes qui l'agitent.

Peuplé de prostituées, des barmaids, de macs, de marins en goguette et autres individus peu recommandables, il est le prototype même du quartier malfamé. Pas un jour ne passe sans qu'une altercation, une bagarre, un règlement de compte, voir un meurtre, ne s'y produise. De quoi saturer la chronique quotidienne des faits divers.

Pourtant, tous les marins vous le diront : c'est à Chicago qu'on s'amuse le plus, c'est là qu'on mange le mieux, c'est là qu'on reçoit un peu de douceur féminine et c'est là surtout qu'on communique entre potes dans la chaude atmosphère d'une taverne ou d'un resto bon marché.

Pour les matelots soumis aux dures réalités de la vie à bord, Chicago c'est la terre promise, l'endroit où l'on peut tout se permettre, évacuer son stress, s'éclater en toute liberté. Chaque bâtiment y a son bar attiré. Les rubans des bonnets empilés sur le comptoir portent tous le même nom. L'intrus est vite détecté. S'il a fait l'objet d'une invitation, pas de problème. Sinon c'est l'éjection. A partir d'une certaine heure toutefois, généralement après le dîner, les bordées se forment et, selon le cliché bien connu, les gars passent d'un troquet à l'autre, bras dessus, bras dessous, se soutenant mutuellement.

De la rue du Canon à la rue Victor Micholet en passant par les rues des Savonnières, de Pomet, du Bon Pasteur, Larmodieu,

Chevalier Paul, Nicolas Laugier, de l'Hôpital, l'effervescence est à son comble. C'est le moment le plus chaud de la soirée, là où éclatent les disputes et les pugilats.

La police et la patrouille sont rarement à la fête. Les bars de la « **Basse Ville** » (autre non de Chicago) portent tous des noms évocateurs : Le Marsouin, l'Escadre, l'Enfer, Le Richelieu, Le Jean Bart, Le Chevalier Paul,

La Chaloupe, Le Clapotis, les Cinq Parties du Monde, L'Aiglon, Chez Azade, Le Maritima

Quant aux restaurants, s'ils ne paient pas de mine, ils ne manquent jamais de pittoresque, ni de typicité. Qu'elle soit française, arabe, chinoise, italienne, turque ou espagnole, la cuisine y est toujours savoureuse et... copieuse. C'est qu'on a faim à 20 ans ! Contrairement à une idée reçue, Chicago n'abrite pas de maisons closes. Le tapin s'y fait directement (**et discrètement**) sur le trottoir et la conclusion à l'hôtel voisin.

Pour les bordels « **officiels** », toujours actifs des Remparts et de la porte d'Italie, La Maison-Blanche, les Glycines, le Vert Galant et autres établissements bien nommés y ont pignon sur rue.

Contre un jeton payé à la maquerelle, de lascives hôtesse vous entraînent à l'étage. En matière de discipline : tolérance zéro, les clients doivent rester courtois et respectueux. Pour l'hygiène et la prophylaxie, les maisons sont intraitables : chaque fille est soumise à une visite médicale hebdomadaire. Brefs, des établissements respectables, qui défrayent rarement la chronique, où le risque de contracter une MST est proche de zéro. Pour revenir à Chicago et à son univers frelaté, comment ne pas évoquer les « **figures** » qui en font la renommée : ces gargotiers conspirateurs à l'accent ajaccien, ces souteneurs gominés portant beau, ces « **videurs** » patibulaires aux épaules carrées, ces « **choufs** » truculents qui offrent des « **TG** », ces clodos philosophes au verbe haut.

Mais Chicago c'est aussi et surtout le domaine de ces dames : le fin minois de Minouche, collectionneuse d'amants en uniforme, l'énergie débonnaire de Rosette, patronne du Marsouin, l'énigmatique beauté d'Eva la Polonaise, le tempérament de feu de Miquette, « **recordwomen du monde de dépucelage d'arpètes** », les mœurs dissolues de Christine, friande de parties fines, sans oublier Marie-Rose et ses pitoyables exhibitions publiques. Usée jusqu'à la corde, ravagée par l'alcool, rongée par la drogue, la malheureuse vit d'expédients.

Source :

Amicale des Anciens Elèves des Ecoles de Mécaniciens et Energie de la Flotte

A.E.M.E.F



Texte de

Jean Mazodier



Le Gaïta

2 VHF fixes
 Radar
 AIS
 Cartographie Furuno
 Projecteurs de recherche
 Basile de détresse (SARSAT)
 Radeau de sauvetage
 Solas 6 places
 Potence de levage
 200 kg

Quoi de neuf pour le Parc Naturel Marin ?

Le dernier Conseil de Gestion s'est tenu le 29 mars 2019. Ont été présenté le rapport d'activité 2018, le budget 2019 et l'évolution de l'équipe du Parc maintenant presque au complet, et le programme d'actions 2019.

Le Parc Marin, c'est d'abord un budget de 1,21 millions d'euros destinés à financer les projets. Les 7 agents sont rémunérés par l'Agence Française de la Biodiversité. Le Parc vient de se doter d'un bateau opérationnel sur le Bassin et son ouvert à l'océan. Il est super équipé en matière électronique. Il s'appelle le « **Gaïta** » en gascon, celui qui surveille.



Le gros chantier expérimental en 2018 fut l'éradication des friches ostréicoles issues d'anciennes concessions et du développement de récifs d'huîtres au nord de l'Île aux Oiseaux. Il se poursuit toujours en 2019. La réhabilitation est un enjeu majeur pour permettre la remise en ordre de l'hydraulique. Le chantier va se poursuivre sur les 15 prochaines années. Une cartographie est en cours. 20 hectares sont concernés en 2019 avec la participation du Comité Régional Ostréicole, du SIBA avec les moyens nautiques du Département de la Charente Maritime. Les déchets anthropiques ont été ramenés à terre pour être recyclés. Les vasières ont été nivelées. Le premier chantier était aux Jacquets, le second sur le site de Bourrut.

Parallèlement, les sédiments et les coquilles extraits par le bateau du Comité Régional sont déposés dans la «souille de la Dispute». Les nouvelles modalités de stockage et de récupération sont étudiés.

Il y a aussi une grande étude globale lancée pour comprendre la dynamique morpho-sédimentaire du Bassin. Il s'agit d'obtenir une vision claire des mécanismes d'envasements, du creusement des chenaux, les interactions avec les herbiers de zostères, les courants.

Parmi les multiples actions, c'est la suite de l'expérimentation de mouillages innovants, le suivi acoustique des marsouins par le déploiement d'hydrophones sur 3 sites de l'Ouest du Bassin. L'objectif est d'acquérir des données sur l'ensemble des espèces de cétacés qui fréquentent la zone et connaître les raisons les raisons de leur présence. Ces données seront couplées avec celles sur l'ambiance sonore afin d'identifier les interactions possibles.

MOUILLAGES INNOVANTS

Pas de contact avec les fonds marins

En 2018, ce sont 4 prototypes qui ont été immergés et dont le comportement a été analysé. Ces prototypes sont notamment constitués d'un dispositif de deux câbles coulissants. Ils coulissent l'un sur l'autre et suivent le marnage. Dans les conditions d'exploitation rencontrées, ils n'entrent pas au contact avec les fonds marins. Cette innovation a fait l'objet d'un dépôt de brevet à l'INPI. Les suivis techniques et environnementaux ont permis de confirmer la pertinence de ce projet au regard des solutions classiques de mouillages. L'année 2019 permettra de poursuivre les développements et d'ajuster les prototypes (40 en 2019, contre 4 en 2018) afin de répondre aux attentes du PNMB

JOURNÉE DU PARC MARIN

Le samedi 8 juin, des temps de découverte autour du Bassin ont permis de redécouvrir les milieux marins, entre projections et échanges avec des réalisateurs, balades dans des prés salés, sorties en bateaux ou lecture de paysage du Bassin d'Arcachon depuis le phare du Cap Ferret. L'après-midi fut consacrée aux échanges, en donnant la parole aux acteurs locaux qui contribuent par leurs actions à la protection, l'amélioration des connaissances, au développement durable des activités et à la sensibilisation.





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°.....



VENISE ET SA LAGUNE EN BATEAU

DU 31 MAI AU 6 JUIN 2020

Pour tout renseignement, contacter Annick Tatry
Téléphone : 06 16 60 05 75 - Mail : annick.tatry@orange.fr

1er jour - 30 mai

Trajet Avion Bordeaux/Venise - taxi de l'aéroport Marco Polo à Casale Sul Sile (20 km) où se trouve la base nautique du Boat - Prise en charge des bateaux et début de navigation sur le Sile

2ème jour - 31 mai

Navigation jusqu'à Burano pour assister à la Vogalonga, fête nautique sur la lagune, visite de Torcello et amarrage à Burano pour la nuit.

3ème jour - 1er juin

Visite de Burano et San Francisco del Deserto et amarrage à Vignola pour la nuit.

4ème jour - 2 juin

Visite de Murano et retour à Vignola pour la nuit

5ème et 6ème jour - 3 et 4 juin

Visites libres pour visiter Venise

7ème jour - 5 juin

Retour à la base nautique du Boat à Casale sur Sile et nuit sur le bateau

8ème jour - 6 juin

Retour Venise/Bordeaux



Tarif par personne

Bateau : 462€ assurance annulation comprise

Avion Air France : 400€ soit un total de 862€

Ne sont pas compris les frais de nourriture, les visites sur Venise, le taxi pour l'aéroport.

Attention ! Prix valable jusqu'au 27 avril 2019.

Passer cette date, prévoir augmentation

Acompte : 200€



BULLETIN D'INSCRIPTION - VOYAGE A VENISE 2020

A adresser à la Commission des Festivités

Annick Tatry - 11 Esplanade Brémontier - 33680 LE PORGE

NOM - PRENOM : _____

TELEPHONE : _____ **Mail :** _____

Nbre de personnes : _____ **Acompte Montant :** _____ **euros**

Chèque à l'ordre de LA FLOTTE NORD BASSIN

5					2		7	8
6					9	2		
	9		1	7				
		3	2					1
1		4				8		5
7					1	6		
				2	5		8	
		5	9					4
9	3		4					7

<http://www.e-sudoku.fr>

n° 224335 - Niveau Moyen

					2	9		6
2	4						7	
8	1			7				5
		1	4		3			
6								9
			6		1	7		
5				4			6	1
	8						9	4
1		4	8					

<http://www.e-sudoku.fr>

n° 28187 - Niveau Moyen

<http://www.e-sudoku.fr>

1	6	4	8	3	9	5	2	7
7	8	2	5	1	6	3	9	4
5	9	3	2	4	7	8	6	1
4	2	8	6	9	1	7	5	3
6	3	5	7	2	8	4	1	9
9	7	1	4	5	3	6	8	2
8	1	6	9	7	4	2	3	5
2	4	9	3	6	5	1	7	8
3	5	7	1	8	2	9	4	6

n° 28187 - Niveau Moyen

<http://www.e-sudoku.fr>

9	3	8	4	1	6	5	2	7
2	7	5	9	8	3	1	6	4
4	1	6	7	2	5	3	8	9
7	5	9	8	3	1	6	4	2
1	2	4	6	9	7	8	3	5
8	6	3	2	5	4	7	9	1
3	9	2	1	7	8	4	5	6
6	8	7	5	4	9	2	1	3
5	4	1	3	6	2	9	7	8

n° 224335 - Niveau Moyen

Solutions :



Partagez vos photos ! 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



LANTON ANDERNOS ARES LEGE CAP FERRET