

# LE PHARE

Journal semestriel de la Flotte Nord Bassin



LANTON



ANDERNOS



ARES



LEGE CAP FERRET

N° 66

2eme  
semestre

2019



2ème semestre 2019  
30ème année - **Numéro 66**

## SOMMAIRE

Organigramme	2
Edito du Président	3
Procès Verbal 72ème Assemblée Générale	4
Calendrier	5
Hommage aux disparus	6 à 8
Journée du Patrimoine	9
Souvenirs - Canal de Suez	10 à 11
Souvenirs - Mururoa	12 à 13
Un métier : gendarme	14 à 16
Opération Mako	17
Gost : un médaillé pas	18
127 jours à la dérive	19 à 20
Vie du Canot 10	21
Piwigo	22
La Flotte en images	23
Navigaton sur le Canot	24

Directeur de publication :  
Philippe Balsamo  
Rédacteur en Chef :  
Jean Mazodier  
Mise en page : Alimé Ghoula  
Photo couverture : A.G.  
Impression : Arcaprint La Teste  
de Buch  
Tirage : 210 exemplaires

## La FLOTTE NORD BASSIN 2019

### BUREAU

Président	<b>Philippe Balsamo</b>	
Vice-Président	Christian Leneuf	06 70 64 48 72
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	<b>Alain SERAFON</b>	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	<b>Nicole Mairey</b>	06 50 67 91 60
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>Porte drapeaux</b>	Dominique DARROUZES Guy DESARNAUD J.Pierre MICHEL Paul BONNAIRE	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 16 60 05 75
<b>INFRASTRUCTURES</b> Adjoint	<b>J. Pierre MICHEL</b> Paul BONNAIRE	06 11 20 84 78 06 25 57 31 55
<b>MODELISME</b>	<b>Jacques Grenaud</b> <b>Pierre Franck</b>	05 56 82 80 83 05 57 70 76 45
<b>NAVIGATION</b> Chefs de bord	<b>Claude CAYE</b> 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



## Editorial du Président



J'ai fait mon entrée à La flotte Nord Bassin il y a trois ans, accueilli par Monsieur SERAFON Alain qui à l'époque était Président, et tous les flottards. J'ai été sensible à la qualité de l'accueil dont tout le monde a fait preuve et ma passion de la voile m'a immédiatement orientée vers la navigation du Canot 10.

J'ai effectué à plusieurs reprises des navigations en compagnie de Philippe Praquin et son épouse

Monique, mais aussi avec bon nombre de personnes qui partageaient cette même envie de naviguer.

Par la suite, j'ai organisé avec Gérard Doyen des sorties avec les jeunes migrants dont je m'occupe sur le service que je dirige à Bègles.

A mon tour, je me suis impliqué activement dans les activités de La flotte Nord Bassin en devenant Chef de bord.

Participant en qualité de chef de bord à la semaine du Golfe du Morbihan, cette aventure collective m'a permis de renouer avec un plan d'eau de navigation que je connaissais bien pour y avoir durant deux années travaillé comme directeur de croisière côtière. Cette manifestation a été l'occasion de tisser de nouveaux liens d'amitiés et de me sentir appartenir à la grande famille des gens de mer.

Aujourd'hui, me voilà Président de cette prestigieuse association de La Flotte Nord Bassin pour une durée de trois ans, grâce à la confiance des élus du Conseil d'Administration et de l'ensemble des adhérents.

Ma candidature à la présidence de l'association s'inscrit dans la continuité des missions déjà développées et je m'engage à respecter les valeurs inscrites dans les statuts. Ceci implique que personne ni aucun des projets en cours ne seront laissé derrière et qu'il convient de préserver l'existant, tout en développant de nouvelles actions.

La demande du Conseil d'Administration ainsi que l'ensemble des adhérents que j'ai eu la joie de rencontrer durant la 72<sup>ème</sup> AG est très claire : s'appuyer sur de nouvelles forces vives, développer de nouveaux projets et renforcer le partenariat avec les élus locaux du Bassin, mais aussi avec les acteurs de la vie associative.

Pour me présenter, je suis actuellement cadre socio-éducatif dans une fondation nationale qui accueille des mineurs non accompagnés.

Mon activité professionnelle s'est déroulée dans le champ

de la protection de l'enfance au sein notamment du Ministère de la Justice et plus précisément auprès des magistrats du Tribunal pour Enfants de Bordeaux.

J'ai dès 1980 occupé des fonctions d'élu au sein de mon club de Judo à Pontoise en région parisienne où j'ai été également professeur de Judo.

Ces missions d'éducation et de transmissions de valeurs est inscrite au-delà de ma pratique professionnelle et je ne manque jamais de m'investir activement lorsque l'occasion m'en ait donnée.

J'ai durant plusieurs années participé comme compétiteur et équipier sur des croiseurs habitables au championnat de l'Estuaire au sein du club de voile de Bourg sur Gironde.

J'ai conscience des responsabilités qui m'incombent et mes convictions sauront mettre en valeur toutes les personnes ayant à cœur de développer notre association.

Par conséquent, les enjeux consistant au développement de nouveaux projets et à l'accroissement du nombre d'adhérents seront nos objectifs durant les deux prochaines années.

Bien sûr, j'ai conscience des mutations de notre société et sur l'incidence des nouvelles technologies qui ont pour particularité d'isoler les individus dans un monde virtuel. Le bénévolat n'est plus à la mode et l'individualisme ambiant n'est pas une raison pour que nous baissions les bras et pour succomber à la morosité.

C'est pourquoi, plus que jamais, il faut faire confiance en nos valeurs qui consistent à promouvoir l'entraide, la solidarité qui unissent les marins comme un modèle adaptable à tous.

L'éducation, la découverte et la préservation du milieu marin seront, j'en suis sûr, des axes et des leviers pour faire perdurer et pérenniser notre projet associatif.

Pour finir, succéder aux nombreux Présidents qui ont jalonné la vie de notre association et dont les qualités humaines ne sont pas à démontrer, oriente mon engagement et renforce ma détermination à suivre leur exemple.

### TOUS UNIS COMME A BORD

Un modèle du vivre ensemble à partager par tous !

Je vous souhaite à vous, votre famille et tous vos proches mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2020 !

**Philippe Balsamo**

## PROCES VERBAL DE LA 72ème assemblée générale

L'Assemblée Générale s'est tenue le dimanche 20 octobre 2019 à la salle de la Halle à Lège Cap Ferret.

A partir de 8h30, les inscriptions à l'Assemblée, les pouvoirs et les cotisations sont recueillis.

A 9h30, le Président Christian Leneuf déclare ouverte l'Assemblée Générale. Il remercie la mairie de Lège pour son accueil. Une minute de silence est observée à la mémoire des flottards disparus et des victimes.

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 le trésorier, Hervé Blaisin : la situation financière est bonne mais on observe une baisse des effectifs, baisse constante depuis trois ans. La différence entre le montant versé au voyageur et le montant des sommes versées pour la réservation explique le déficit actuel. Après vérification des comptes, Alain Sérafon, vérificateur aux comptes, demande l'approbation de la gestion sincère et véritable de l'année 2019. Un don est fait à la SNSM. Quitus est donné pour la bonne gestion des comptes à l'unanimité.

Le président remercie les personnes présentes à l'Assemblée Générale. Il rappelle les festivités prévues et demande l'entraide pour redynamiser l'association. Il annonce son non-renouvellement de mandat et lit le message du président de l'Union : Philippe Tonnerre.

A 10h00, le bureau est dissout et Marc Eyquem, doyen de notre association, est nommé Président provisoire pendant la réunion du Conseil d'Administration. Annick Tatry et Philippe Balsamo sont co-optés pour intégrer le Conseil d'Administration. Ce dernier, après présentation des candidatures, procède à l'élection du nouveau bureau : Président : Philippe Balsamo est élu avec 12 voix contre 5, une abstention et une absence.

Après présentation des candidatures par Christian Leneuf, le Conseil vote à l'unanimité le nouveau bureau élargi aux Responsables des Quartier et des Commissions

**Président** : Philippe Balsamo

**Présidents d'Honneur** : René Lecul, Alain Sérafon, Christian Leneuf

**Trésorier** : Hervé Blaisin

**Secrétaire** : Chantal Laumonier

Quartier Lège Cap Ferret : Claude Serret, Adjoint Sérafin 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

Portes drapeaux (Cérémonies, Anciens Combattants, Porte-drapeaux): Guy Désarnaud, Jean-Pierre Michel, Dominique Darrouzes, Paul Bonnaire

Navigation : Claude Caye, Adjoints: Gérard Doyen, Thierry Grise, Philippe Balsamo.

Communication / Le Phare: Jean MAZODIER, Adjoint Alimé Ghoula

Infrastructures : Jean-Pierre Michel, Gérard Doyen, Paul Bonnaire

Media/Logistique : Jean Chignac, Guy Désarnaud

Fêtes : Annick TATRY

Maquettes : Jacques GRENAUD, Pierre Franck

Réviseur aux Comptes : Alain SERAFON (statutairement non Administrateur).

A 10h30, L'Assemblée Générale reprend avec la présentation du Bureau. Christian Leneuf félicite le nouveau président. La parole est donnée aux autorités.

Monsieur Philippe de Gonnevillle, premier adjoint à la Mairie de Lège Cap Ferret et représentant Mr SAMMARCELLI, maire excusé, est fier de nous accueillir. Il exprime son attachement personnel à la Flotte et aux gens de la mer. Tout comme ce dernier, Madame Marie Larrue, maire de Lanton et conseillère départementale, et Monsieur Eric Coignat, représentant Mr ROSAZZA, maire d'Andernos, confirment l'importance de la présence de La Flotte lors des cérémonies patriotiques et les manifestations citoyennes.

Le nouveau président Philippe BALSAMO remercie le Conseil pour la confiance qu'il lui a accordé et souhaite le fédérer pour mener à bien des projets communs.

A 11h00, la passation du sabre de la commune d'Andernos les Bains à la commune de Lège Cap Ferret symbolise le parrainage des quatre communes.

11h30 - Fin de séance puis rassemblement des personnalités et des flottards pour déposer les gerbes au monument aux Morts avec la présence de nos porte-drapeaux.

Après cette cérémonie, un pot est offert par la municipalité. Le repas de gala réunira 110 personnes dans une ambiance conviviale.



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.



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 2019**



**Samedi 21 septembre**

Proposé par Annick Tatry, le départ fut donné à 9h à la cambuse, direction le Domaine de Certes par la piste cyclable. Pose des vélos près du port d'Audenge pour un circuit à pied de 5 kms sur le chemin de Graveyron. Reprise des vélos et direction le port des Tuiles à Biganos pour la pause Pique-nique. Poursuite par la piste cyclable pour s'acheminer vers le port de Biganos. Le retour toujours par la piste cyclable jusqu'à la cambuse. Une belle journée sportive et conviviale !

**FESTIVITES A VENIR 2020**

**Repas Cambuse**

8 février : Paëlla  
15 mars (à confirmer) : St Patrick  
17 avril : Omelette  
16 mai : Auberge espagnole

**Janvier** (date à définir) : visite du chantier Naval de Lalou Roucaïrol - Le Verdon

**Sardinade**

6 juin : Salle des Lugées à Arès

**Voyage à Venise**

Du 29 mai au 7 juin

**DES PLACES SONT ENCORE DISPONIBLES POUR LE VOYAGE A VENISE**

**Tonnerre de Brest avec le Canot 10**

Du 9 au 17 juillet

**73ème assemblée générale**

22 novembre (à confirmer) à Lanton

**Dimanche 22 septembre**  
Journée du Patrimoine - lire page



T.Grise - J. Grenaud - R. Lecul

**Dimanche 20 octobre**  
72ème assemblée générale à Lège  
Procès-verbal page 4



H. Blaisin - Ph. Balsamo - Ch. Laumonier

**Des flottards médaillés**

A l'occasion de la cérémonie du 14 juillet à Lanton, la croix du combattant a été remise à Guy Louveau (AFN 1963) et à Jean-Pierre Michel (OPEX Bosnie)  
Le lundi 11 novembre à Andernos les Bains pour la commémoration de l'armistice de la guerre de 1914/1918, la croix du combattant a été remise à René Lecul, qui a également reçu la médaille de la reconnaissance de la Nation.



G. Louveau - J.P. Michel

## Hommage à Christian Plouvier



Je souhaite rendre hommage à notre ami, mon ami Christian, rapidement disparu pour sa dernière plongée le 23 août 2019, deux jours avant son 81ème anniversaire.

Tu es né le 25 août 1938 à Guines dans le Pas de Calais. Après le lycée, tu t'engages à l'âge de 16 ans dans la Marine Nationale, à l'Ecole des Apprentis Mécaniciens de la Flotte à St Mandrier Tu en sortiras diplômé 2 ans plus tard et tu te portes volontaire pour les forces sous-marines à Toulon. Tu embarques sur le sous-marin l'Africaine.

A cette même époque, ta rencontre avec Ila, qui devient ton épouse en 1961, te donnera la joie d'être père de deux enfants, Bernard et Christine, qui à leur tour, te donneront quatre petits enfants et une arrière petite fille, qui t'appelle tendrement Papy Moustache.

Après cet embarquement et divers cours

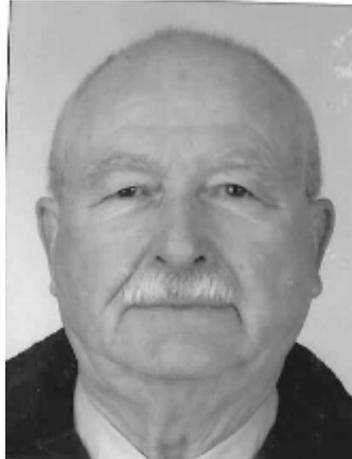


Avec Ila - Repas cambuse

dans ta spécialité, tu passes sur l'escorteur d'escadre d'Estrées et tu embarques ensuite sur le sous-marin l'Artémis. Tu es breveté supérieur de navigation sous-marine. Ton diplôme de plongeur acquis, tu es maître chargé et instructeur sécurité et tu embarques sur le sous-marin Aréthuse. Tu quitteras la Marine Nationale avec le grade de Maître pour entrer dans la Gendarmerie Maritime, à l'école de Chaumont, où tu serviras durant 15 années à Toulon et en Corse. Ton parcours de plongeur t'a permis d'effectuer 897 plongées.

Tu as reçu en 1976 une lettre de félicitations du Commandant de la Gendarmerie de l'époque pour avoir résolu rapidement un vol de munitions de guerre.

Après 23 ans et 8 mois de carrière militaire,



Elu au conseil municipal de Lège Cap-ferret en 1997, tu seras fidèle à la commune jusqu'à ton départ. Tu as participé activement aux commissions maritimes et environnement de la commune. Tu as été délégué pour piloter le parrainage des unités militaires filleules de la collectivité territoriale, l'Audacieuse et la Gracieuse.

Très investi dans la vie associative, tu es entré à la Flotte Nord-bassin en 1980.

Tout d'abord membre, puis vice-président et président pendant 7 ans et le titre de président d'honneur jusqu'à cette année.

Depuis 1997, tu es administrateur de l'Union Nationale de La Flotte et depuis 2014, tu deviens Président du Souvenir Français.

De 1978 à 2012, tu es membre du comité de la station du Cap-ferret pour la SNSM.

Membre actif de l'UNC, tu es Chargé de mission pour l'association des sous-marinières d'Aquitaine.

Ta vie fut un parcours exemplaire retraçant tes engagements tant dans la Marine Nationale que dans la Gendarmerie Maritime pour lesquelles tu t'es investi d'une manière forte et efficace. Ton amour pour la Marine et les Marins était au dessus de tout. Ton implication pour ta commune et pour la Flotte montrait quelles valeurs tu accordais aux personnes.

On retiendra ton dévouement sans faille, avec ton épouse, pour notre association ainsi que pour ta commune.

Tu étais toujours de bon conseil et d'égal humeur.

Tu étais très apprécié et pour preuve la cérémonie de tes obsèques auxquelles beaucoup d'autorités et nombre incroyable d'amis ont assisté pour te rendre hommage.

Tu resteras toujours avec nous et dis-toi que la Flotte est orpheline de son père spirituel. Nous allons maintenir contre vents et marées, les valeurs que tu as su inculquer à notre association, de manière à rester à flots pour que ne soit pas vain le travail accompli dans l'esprit des Gens de Mer. Ce n'est pas un adieu. Jamais tu ne t'es plains lors de ta maladie. Une ténacité et un courage qui t'ont accompagné toute ta vie. Ton départ nous crée un immense vide, mais nous sommes fiers de t'avoir eu comme leader et surtout comme ami. Jamais tu ne seras oublié.

ADICHATZ CHRISTIAN  
Ton ami, Christian Leneuf

En remerciement de ton dévouement,  
tu as reçu :

- la médaille d'argent de la Flotte
- La médaille d'honneur de la FAMMAC
- La médaille de vermeil de la FAMMAC
- La médaille de chevalier du Mérite Maritime
- La médaille de la fidélité de la FAMMAC
- Ancien combattant AFN titre de reconnaissance de la Nation
- La médaille et rosette d'officier du Mérite Maritime



Sardinade aux lugées



Sur le Gema SNSM



Distinction Mérite Maritime

### Adieu Christian !

L'ami Christian Plouvier a appareillé pour la destination éternelle et je me souviens qu'il est à l'origine de mon adhésion (tardive !) à La Flotte Nord Bassin, quand je suis passé en deuxième section. Auparavant, nous avons fait connaissance il y a bien longtemps, quand j'avais fait escale à Bordeaux avec l'Aconit, je crois. Depuis, on se voyait régulièrement, le plus souvent à son initiative : il savait que je venais au Canon les étés pairs, et il se débrouillait toujours pour savoir quelle serait ma quinzaine de présence afin de me faire une visite sur la terrasse de la cabane, souvent en compagnie de Guy Castaignède. Il me commentait l'actualité du Bassin et de La Flotte, et moi je lui parlais de la Marine, du moins tant que j'étais en activité. En 2006, alors que j'étais ALFAN, je suis venu participer aux cérémonies du 14 juillet à Arcachon et Lège. Pour rejoindre Arcachon et le patrouilleur en escale, Christian avait organisé la traversée avec Bernard et sa belle pinasse. Nous étions tous honorés, eux d'accueillir à bord un vice-amiral d'escadre en grand uniforme blanc, et moi d'être transporté dans une si belle pinasse menée par un marin d'expérience ! Nous avons aussi beaucoup travaillé sur le parrainage de l'Audacieuse, en essayant de trouver un nouveau filleul pour lui succéder.

Son attachement à la Marine était très fort, et il aimait autant me raconter ses souvenirs de marin que de connaître les réalités de la Marine d'aujourd'hui. Christian était pour moi le modèle respecté de « l'ancien marin ».

VAE (2S) Philippe SAUTTER



*Ce deuxième semestre a emporté également Jean-Claude Parouty.*



Le Lundi 25 novembre, deux hélicoptères de l'armée française entrent en collision au Mali, tuant 13 soldats français, dont deux étaient des enfants du Bassin d'Arcachon.

Un hommage leur a été rendu le dimanche 1er décembre. La Flotte Nord Bassin était représentée au monument aux morts de Lanton lors d'une cérémonie émouvante en hommage au brigadier Romain Salles de St Paul, enfant de Lanton et au lieutenant Alex Morisse du Teich.

Environ 300 personnes étaient présentes, une quarantaine de drapeaux dont celui de la Flotte, porté par JP Michel et accompagné par une dizaine de Flottards : l'amiral Lalé, M. Praquin, J. Jousain, H. Blaisin, Ch. Leneuf, Ch/ Lacoste, M. Maurin, P. Franck, J Grenaud et R Lecul.



Parmi les disparus, le Capitaine Clément Frison Roche qui avait écrit durant sa formation en 2014, un poème évoquant le fait de tomber au combat pour la France.

## POUR QUE VIVE FRANCE

Ainsi, toujours poussés vers une étrange quête  
Nos pères s'en allaient-ils bravant la destinée,  
Tantôt l'air abattu par le poids des conquêtes,  
Tantôt l'air guilleret de leurs jeunes années.

Sur les champs de bataille, côtoyant la laideur,  
Ils connaissaient la vie et ses plus tristes heures.  
Pas un ne regrettait mais tous avaient au cœur  
Ce que signifiait mourir au champ d'honneur.

Du plateau de Pratzen où la brume se fane,  
Des tranchées de Verdun aux rizières du Tonquin,  
Par delà le Djebel et les vallées afghanes,  
La souffrance et la peur était leur quotidien.

Mais pour que vive France et la gloire de son nom,  
Ils portèrent au front son prestigieux emblème,  
Et subissant l'affront jusqu'à celui suprême,  
Ils tombèrent en hérons sous le feu des canons.

Les yeux levés au ciel implorant le pardon,  
Leur corps meurtris exhibait une douleur extrême,  
Et dans l'ultime soupir sur leurs visages blêmes,  
Leurs lèvres murmuraient ce cantique moribond :

« Oh tendre France, douce gardienne de mon baptême,  
Prenez ici ma vie, je vous en fais le don,  
Veillez sur ma famille et tous les gens que j'aime,  
Et rendez je vous prie mon sacrifice fécond. »

Toi France, ingrate mère à la parure ternie,  
Laisseras-tu leurs cris se perdre dans la nuit ?  
Ils t'ont donné leur cœur, ils t'ont donné leur vie.  
N'est-ce-pas révoltant que nul ne les envie ?

A tes illustres fils tombés pour la patrie,  
Plutôt que souvenir tu préfères l'oubli,  
A tes jeunes enfants disparus aujourd'hui,  
Plutôt que bienveillance tu préfères le mépris.

Qu'advient-il de nous ta jeune génération ?  
Parmi les injustices de tes institutions,  
Et le désintérêt de ta population  
Ne saurons-nous jamais où part ton attention ?

Que sort réserves-tu à ceux qui serviront ?  
Nulles considérations, seules quelques concessions !  
Pourtant tu le sais bien, nous qui te chérissons,  
Nous ne demandons rien qu'un peu de compassion !

Et s'il m'advenait un jour de périr en ton nom,  
Ce serait avec foi mais non sans une question,  
Pour que revive France et la gloire de son nom,  
Je te lancerais sans haine ce dernier affront.

Tandis que mon chant du cygne, funeste merveille,  
Pareil au flot gémissant de mon sang vermeil,  
Fera couler ces mots aux milles résonnances :  
« France, ma France, qu'as-tu fait de ta reconnaissance ? »

Aspirant Frison-Roche - Colonel des Gardes

Écrit par Jacques  
Grenaud

Maquettiste  
Sous-Marinier



## JOURNÉE DU PATRIMOINE

Comme simple flottard, j'ai eu l'honneur et le plaisir de présenter le petit trésor de notre cabane, c'est-à-dire le Modélisme, nos Maquettes ce dimanche 22 septembre.

A cette occasion et avec accueil des représentants de la Mairie de Lanton, le rendez-vous était pris.

A 9h30, ouverture du local avec l'ami René Lecul pour une petite organisation.

Thierry Grise avait déjà embelli le Canot 10 avec les pavillons de complaisance et nous avons monté tous les trois les couleurs sans clairon sous un grand soleil. Le temps était vraiment splendide.

Fin prêts, nous attendions les premiers visiteurs.

Vers 10h, présence de quelques personnes avec lesquelles j'ai pris le temps de donner quelques explications avec grand plaisir. Après 25 ans d'expositions de modélisme, c'était chose facile.

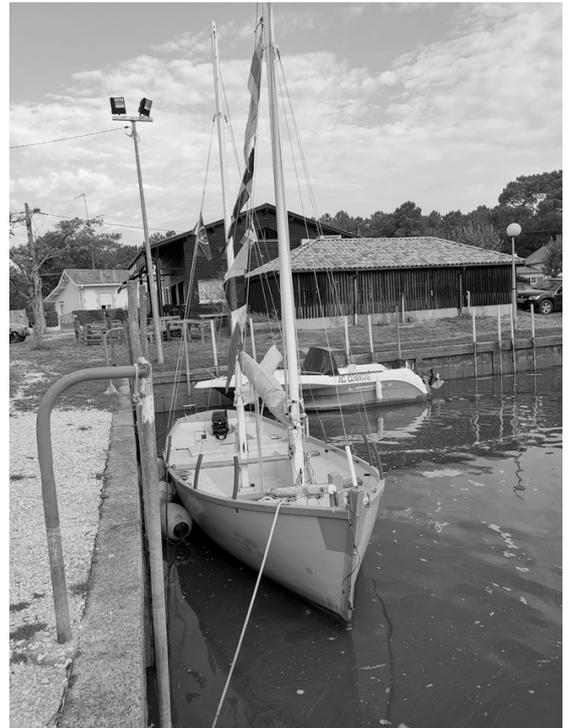
En ce qui concerne les vieux gréements, n'ayant aucune connaissance, j'ai orienté vers le domaine des sous-marins.

C'est à partir de 11h que la cabane est devenue trop petite tellement il y avait du monde ! Incroyable ! Impossible de circuler ! Principalement des dames avec certaines connaissances maritimes et des photos dans tous les coins.



Il va s'en dire qu'avec cette foule, impossible de parler dans le détail, mais notre ami Pierre Franck est arrivé à la rescousse me secondant à temps. Cela allait déjà mieux. La fin de matinée s'est bien déroulée avec quelques curieux, les yeux rivés sur notre local.

Cette matinée d'exposition s'est terminée sous le barnum par un apéro chaleureux.



## LE REDOUTABLE A PARLE

Je suis né en bois  
J'ai navigué 8 ans  
Des problèmes de santé  
M'ont fait mettre au retrait  
Mon cousin l'Inflexible  
A pris ma succession  
En Musée tous les deux  
Notre destination

Texte écrit par  
Roger Favey

Suite du numéro 64

### Traversée du Canal de Suez

#### De Ismailia à Suez

Ce matin, j'ai pu assister à la relève de 2 pilotes dont un parlant couramment français, ce qui nous a permis de converser à différents moments et en particulier lors du passage devant la ville d'Ismailia. Il nous fit d'élogieux commentaires sur cette ville, ses parcs, ses monuments et le quartier où séjournent les pilotes anglais et français avec leur famille. On pouvait admirer les constructions entourées de très jolis jardins de type colonial.

Soudain, nos échanges sont interrompus par un bruit très assourdissant : le passage de plusieurs avions de chasse (Mig 21) soviétiques au-dessus de nos têtes. Devant notre étonnement, le pilote nous informe que le canal étant devenu une zone stratégique et à la fois une source de revenus très importante, de nombreux moyens militaires sont disponibles pour répondre à toute intervention venant de l'extérieur.

En effet, on avait déjà remarqué que plusieurs camions de l'armée égyptienne sillonnaient les routes qui longent le canal depuis le départ de Port Saïd. Surprenant alors que ce pays fait parti des Nations non alignées, et que tout son matériel vient de l'URSS. Devant l'étonnement général, le pilote tient à donner quelques explications. Notre pays a demandé aux Etats Unis et à la Grande Bretagne une aide financière primitivement acceptée pour construire le futur barrage d'Assouan, puis refusée sous la pression de puissant lobby américain du coton, sous la crainte d'une concurrence de la part de l'Egypte, d'où le rapprochement avec l'URSS qui allait fournir le financement, la présence de techniciens, aide militaire, etc...

Nous vivons de grands moments avec ce défilement permanent des 2 rives ; tous les marins sont sur les ponts du navire, commentant ça et là le paysage ; c'est très agréable, le bateau avançant lentement, très peu bruyant, tout le plaisir est pour nous. On aperçoit devant nous, une route qui va couper le canal, pas de pont ? Un curieux navire semble faire la navette entre les 2 rives.

Il est différent des bacs que l'on a pu voir. Arrivé à sa hauteur, ce chaland est muni d'une chaîne plongeant dans l'eau ainsi qu'à

son arrière. Je n'ai jamais vu cela ! Les marins m'entendant, s'empressent de me dire qu'il s'agit d'un **toueur**. Une chaîne fixée à la rive est immergée, monte sur le pont pour être ensuite enroulée autour d'une poulie et elle est à nouveau immergée pour être reliée à l'autre rive ; la poulie est entraînée par une machine à vapeur, ce qui fait avancer le toueur d'un côté ou de l'autre par un système inverseur ; il s'agit d'une embarcation amphidrome (particularité de pouvoir se déplacer en avant et en arrière de la même façon).

Il existe de nos jours en France des toueurs dont le plus célèbre est le toueur de Riqueval sur la commune de Bellicourt dans l'Aisne. Il date de 1810 et il est toujours en service ! Il remorque les péniches dans le canal souterrain de Riqueval à proximité du musée de touage, seul endroit au monde à avoir gardé ce type de remorquage à l'aide d'un toueur à chaîne. Le fonctionnement à vapeur a été remplacé par l'énergie électrique depuis le début du siècle.

Nous ne sommes plus très loin de la ville de Suez. Je circule sur la passerelle de navigation, à l'affût, pour voir autre chose à découvrir et là, je suis interpellé par le matelot de quart présent à la barre (appareil actionnant le gouvernail). Il me demande de regarder l'horizon à bâbord. Je constate la présence d'une masse noire au-dessus de la ligne d'horizon ; cela me semble très bizarre d'autant que scrutant le ciel sur 360°, il n'y a absolument rien d'autre dans le ciel. L'officier de quart me voyant stupéfait me dit que c'est tout simplement un mirage. Pendant un petit moment, je ne l'ai pas cru et je me suis dit, ça recommence avec les blagues et je pensais aux romans d'aventures que je lisais à mes petits. Les mirages étaient l'aboutissement de gens perdus dans le désert à bout de force, complètement déshydratés avec des hallucinations. Les 2 autres matelots ainsi que le pilote égyptien confirment les propos du Lieutenant.

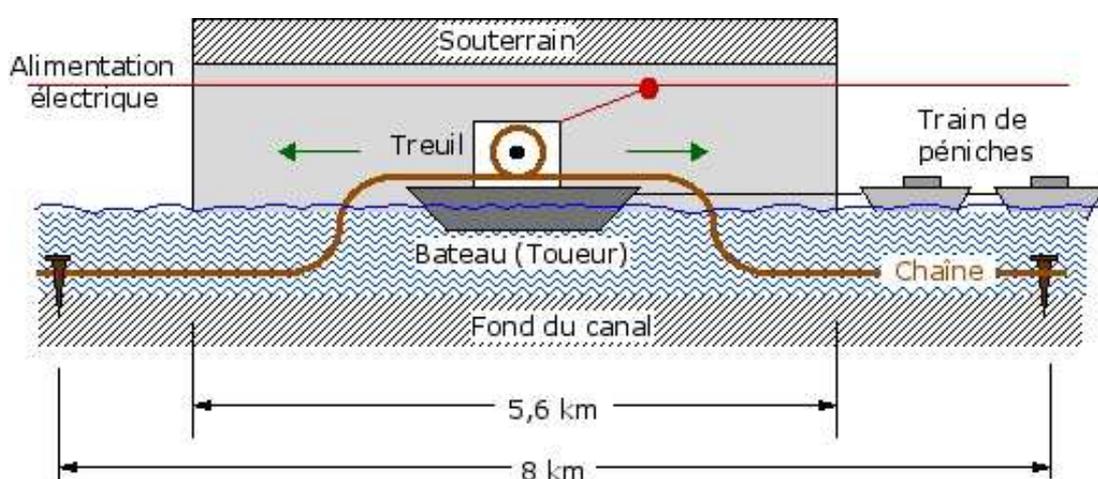
Ce Lieutenant m'a donc fait un cours du soir sur la formation d'un mirage, dans quelle condition il se produit et pourquoi : phénomène optique dû à la déviation de faisceaux lumineux par l'alternance de couches d'air à des températures différentes. Tout porte à croire que derrière la ligne d'horizon, il y avait une oasis, maison, plan d'eau, etc... qui a provoqué

cette masse.

Dans notre pays, par forte température, il arrive que sur une route on voit des flaques d'eau qui s'effacent à notre approche, voilà une autre forme de mirage.

Le navire approche du port de Suez. Nous sortons du canal encore un court instant puis c'est l'arrêt des machines.

Nos 2 pilotes nous quittent après de nombreux remerciements de part et d'autres. Quelques balises à franchir et nous quittons le chenal et entrons en Mer Rouge. Le navire monte progressivement en allure, cap sur Djibouti.



### MUSEE DU TOUAGE - BELLICOURT (01)

<http://www.ot-vermandois.com/Visiter/Le-Musee-du-Touage>

Découvrez en famille ce musée très original aménagé dans un toueur électrique datant de 1910. Restauré dans les règles de l'art, cet ancien bateau-treuil est un véritable lieu de rencontres et témoignages de mariners et "gens de la voie d'eau". Accessible à tous, petits et grands, il vous raconte l'histoire du canal de Saint-Quentin et de ses ouvrages d'art, l'évolution des différentes techniques de traction d'hier à aujourd'hui, la vie autour du canal...

Par différents sentiers aménagés, poursuivez votre visite et descendez jusqu'aux abords du canal de Saint-Quentin où se trouve l'un des ouvrages d'art le plus important du navigable français, le Grand Souterrain de Riqueval, long de 5670 mètres.

A certaines heures de la journée, laissez-vous surprendre par le spectacle insolite du Toueur remorquant depuis plus d'un siècle, les péniches dans le canal souterrain de Riqueval. Les horaires de fonctionnement de ce Toueur sont disponibles à l'Office de Tourisme du Pays du Vermandois.



## En piquet météo pour les essais nucléaires de Mururoa

Dans les années 70, les patrouilleurs *La Lorientaise* et *La Paimpolaise* étaient « stationnaires » à Papeete et non soumis à l'autorité du Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP), organisation puissante basée au Taaoné, près de Papeete, qui organisait l'activité des essais nucléaires à Mururoa et Fangataufa, ainsi que sur la base avancée de Hao. (Ces trois atolls étant dans l'archipel des Tuamotu).

Nous étions d'ailleurs très fiers de cette différence, que les officiers du bord marquaient en conservant l'uniforme blanc en toutes circonstances, sans s'abandonner au « short chemisette kaki » qui nous paraissait l'apanage des besogneux !

Mais, pendant la campagne d'essais (atmosphériques), les patrouilleurs pouvaient être « prêtés » au CEP pour renforcer la couverture météo. A cette époque d'avant les satellites, il fallait multiplier les points de relevés sur les atolls et en mer pour affiner la prédiction météo indispensable pour prédire la zone de retombée du nuage radioactif. Cette mission était contraignante pour l'équipage du patrouilleur, mais excitante pour l'officier de navigation que j'étais.

### Une contrainte qui pouvait durer

*La Paimpolaise* était ainsi, durant ces missions, assignée à rester à proximité d'un point en plein océan, sans être abritée du vent ou de la houle par une côte et pendant une durée variable, qui pouvait s'allonger si le tir était reporté pour raison technique ou météo. On pouvait rester ainsi jusqu'à 10 jours, voire plus, à ne rien faire, sinon des relevés météorologiques, tout en étant

dans la plus parfaite ignorance de ce qu'il se passait, secret oblige. On attendait chaque jour le message crypté qui annonçait que le tir était reporté de 24 ou 48h, jusqu'au message salvateur annonçant le succès du tir, et qui nous libérait pour refaire le plein à Hao, Mururoa ou Papeete, selon notre position.

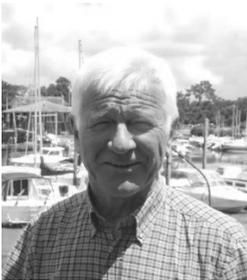
Outre l'inaction (à une époque sans internet, sans TV par satellite, sans magnétoscope), l'équipage devait supporter la contrainte d'économie pour pouvoir durer sur zone : l'eau était sévèrement rationnée, car le vieux bouilleur électrique était toujours en panne donc nous étions tous sales.

Le gazole aussi était rationné, donc le bateau passait le plus clair de son temps à la dérive, moteurs stoppés ; une fois par jour on remettait en route, après le point d'aube au sextant, pour rattraper la dérive de 24h due au vent et au courant. Quiconque a vécu une expérience de dérive en pleine mer sait que très vite le bateau se met travers au vent et roule bord sur bord, surtout si la houle est dans la même direction que le vent (cas le plus fréquent au pays des alizés). Ce roulis est encore plus fort sur un ex-dragueur, à fond plat et de faible tirant d'eau. C'est ainsi que nuit et jour, à ce point météo de sinistre mémoire, nous devions supporter un roulis incessant, qui nuisait au sommeil et interdisait nombre d'activités à bord : entretien du matériel, jeux de société à la cafétéria, voire la cuisine dans les cas extrêmes. Nous avons expérimenté de nous tenir un peu plus bout au vent (et donc moins travers à la houle) en reprenant les vieilles pratiques : filer à l'eau par l'avant une bonne longueur d'aussières qui faisait (un peu) l'office d'ancre flottante et nous faisait gagner quelques degrés de cap et parfois diminuer d'autant le roulis.

### Un défi pour l'officier de navigation

Frais émoulu de l'École Navale et de la *Jeanne*, j'étais réputé avoir l'habitude du sextant, et donc tout désigné pour suivre le ballon météo ! En effet, pour connaître la force du vent en altitude, les ingénieurs avaient eu l'idée simple de revenir au sextant, pour les petits bateaux dépourvus de radar de conduite de tir (à la différence des avisos-escorteurs, champions de la poursuite des ballons radarisables).

En admettant que le ballon gonflé à



Texte de Philippe Sautter

VAE 2S



LORIENTAISE Dragueur 5-1964

MARITIME PHOTO THEODORE  
1914 2014 100 ANS

l'hydrogène (et taré) avait une vitesse ascensionnelle constante, on pouvait estimer son altitude en fonction du temps. Le sextant mesurant l'angle entre l'axe de vue du ballon et l'horizon, on pouvait en déduire, par un simple calcul de tangente, la distance horizontale du ballon par rapport au bateau. La variation de cette distance par rapport au temps donnait la vitesse du vent à une altitude donnée. Le sextant mesurant l'angle à la minute d'arc près (qui donne la précision du point astronomique), cela donnait une estimation du vent en altitude grossière mais satisfaisante pour les ingénieurs météo dans la mesure où elle complétait, dans des endroits moins stratégiques, la couverture faite par des moyens plus sophistiqués.

C'est ainsi que plusieurs fois par jour, je faisais une observation qui pouvait durer de 10mn à 15 mn selon la couverture nuageuse et la force du vent qui éloignait le ballon.

Le défi, c'est que très vite le ballon devenait un point dans le ciel, de plus en plus minuscule, et visible seulement dans la lunette du sextant. Il ne fallait donc jamais le perdre de vue, faute de pouvoir le retrouver dans l'immensité du ciel.

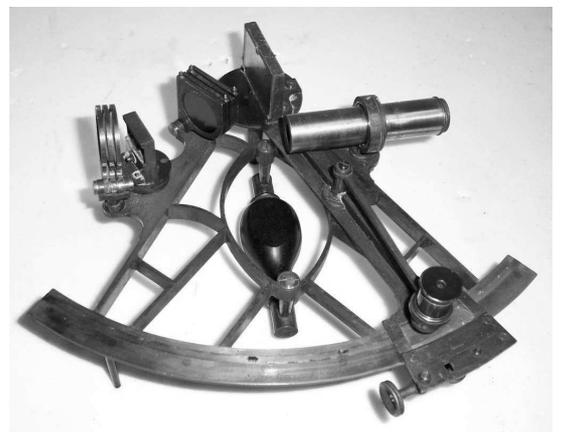
J'avais donc un œil rivé sur ma lunette, sans jamais changer, en clignant le moins possible, tout entier concentré sur ce point que je devais aligner en permanence sur l'horizon. Toutes les minutes données par un secrétaire, un timonier, à côté de moi, lisait la graduation du sextant et l'annonçait à haute voix pour le secrétaire. Pour étaler le roulis, je m'asseyais sur le caisson à pavillons, travers à l'axe du bateau, observant à bâbord ou tribord selon le vent, les pieds bien calés, le buste flexible pour que la tête, l'œil, et les bras qui tenaient et réglaient en permanence le sextant soient fixes dans l'espace, et tout entier concentrés à suivre ce fichu ballon. Exercice physique éprouvant ! Heureusement, j'étais encouragé par l'équipe de passerelle et le commandant pour me pousser à retarder le moment fatidique où j'annonçais « Perdu ballon » ! C'était au nombre de « bons ballons » que l'on pouvait apprécier la réussite de la mission...

C'est ainsi que de vieux dragueurs ex-canadiens de la dernière guerre mondiale avec des outils rudimentaires de la marine à voile participaient à une des plus grandes aventures technologiques de notre pays.

## LE SEXTANT

Un **sextant** est un instrument de navigation à réflexion servant à mesurer la distance angulaire entre deux points aussi bien verticalement que horizontalement. Il est utilisé principalement pour faire le point hors de vue de terre en relevant la hauteur angulaire d'un astre au-dessus de l'horizon. Un usage courant du sextant est de relever la hauteur angulaire du soleil à midi, ce qui permet de déterminer la latitude du point de l'observation à l'aide d'une table de déclinaison du soleil. On peut aussi l'utiliser en navigation côtière pour calculer la distance à un amer, ou l'angle horizontal entre deux points remarquables. Le sextant est toujours utilisé dans l'aéronautique, la marine, les raids terrestres, etc., bien que son usage se restreigne en raison du développement des systèmes de positionnement satellite il n'en demeure pas moins un moyen fiable dont le navigateur devra savoir faire bon usage. Sa présence demeure obligatoire à bord des navires marchands.

Il est composé d'une petite lunette, pour viser l'horizon, de deux miroirs (qui projettent l'image de l'objet visé), de filtres éventuels (pour le Soleil), d'un bras mobile et d'un arc de cercle gradué. L'angle d'ouverture est de 60°, soit un sixième de cercle, d'où le nom de l'instrument.



Sextant fabriqué entre 1820 et 1860 par la firme londonienne Spencer, Browning & Rust, exposé au *U.S. Geological Survey museum*. © USGS

Proposé par Jean  
Mazodier



Source : Marine  
Acoram n° 265

Texte de François  
Didierjean - Acoram

## Gendarmes par vocation, marins par passion

La Gendarmerie Maritime est l'une des cinq forces organiques de la Marine Nationale : la force d'action navale, la force océanique stratégique, la force de l'aéronautique navale et la force maritime des fusiliers marins et commandos. Issue du corps des prévôts et archers de la Marine, formation spécialisée de la Gendarmerie nationale, elle est placée pour emploi auprès du Chef d'état-major de la Marine. Ses dépenses liées aux personnels, aux moyens matériels utilisés et au fonctionnement des unités sont d'ailleurs à la charge du budget de la Marine.

Forte de 1200 militaires, elle arme 30 unités navigantes, 11 brigades de surveillance du littoral, 9 pelotons de sûreté maritime et portuaire. Elle exerce ses missions de police sous l'autorité des préfets maritimes ou des délégués du gouvernement en outre-mer. Dans un contexte international marqué par la menace terroriste et le développement des actions illicites en mer, la Gendarmerie maritime participe de manière essentielle et permanente à l'action de l'Etat en mer, c'est-à-dire l'exerce de la souveraineté de la France.

Ses missions sont identiques à celles de la Gendarmerie du territoire avec des spécificités liées au monde de la mer. Elles comprennent la protection des emprises de la Marine, la sûreté portuaire, le renseignement des autorités administratives, la navigation maritime, la sécurité, la protection des ressources halieutiques et de l'environnement marin, la lutte contre toutes les forces de criminalité, la police judiciaire.

Ses activités la conduisent à s'intéresser aux navires et à leur rôle d'équipage quel que soit leur tonnage ou leur statut, mais aussi aux aquaculteurs, aux plongeurs sous-marins, aux jets skis et au braconniers !

Une des forces du gendarme maritime est d'être un marin et un gendarme. C'est une double identité sans compromis pour aucun des deux métiers. La formation de base (militaire et judiciaire) s'effectue dans les écoles de gendarmerie, les spécialisations marines au Centre d'Instruction de la Gendarmerie maritime à Toulon. Pour monter en grade, la condition sine qua non est d'être qualifié comme officier de police judiciaire (OPJ). Le gendarme maritime procède aux auditions, poursuit l'enquête et transmet le dossier à la justice. En sa qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et de marin, il est donc par définition le spécialiste du contrôle en mer.

Fin juin, à La Rochelle, j'ai pu embarquer sur la Charente, l'une des 24 vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM) dont le rayon d'action va jusqu'à 20 miles du littoral. Destination Arcachon où, au plus fort de la saison, jusqu'à 10 000 bateaux par jour fréquentent le bassin. Des anecdotes nombreuses et édifiantes racontent les aberrations nautiques : cinq vacanciers partis sur le même jet-ski et qui, arrivés au niveau des passes, n'avaient plus de carburant, une jeune femme abandonnée avec ses deux enfants sur un banc de sable après une altercation avec son conjoint, le pilote d'un pneumatique qui tombe à l'eau, ce dernier continuant sa course folle entre les voiliers...

Vent ouest à sud-ouest force 3 à 4, mer peu agitée, houle de nord-ouest de 0,5 à 1 mètre, temps très nuageux à couvert, visibilité mauvaise sous averse.

Au large de Hourtin (Gironde), un petit caseyeur attire notre attention. L'immatriculation et son nom sont illisibles, le patron répond « énigmatiquement » par VHF aux questions. Il est décidé de le contrôler. Contact avec le CROSS Etel

qui nous apprend que lors d'un précédent contrôle un avertissement lui a été donné, entre autre pour un permis de navigation échu il y avait plus d'un mois. Passage du patron au fichier... son casier judiciaire n'est pas particulièrement « clair ». Le Zodiac est mis à l'eau : après un échange motivé et courtois, il lui est demandé, fort des éléments constatés à son bord, de relever ses filets et de rentrer directement à son port d'attache. Le pêcheur ne discute pas cet ordre en signant le cahier de déclarations qui lui est présenté. Le procureur du tribunal de grande instance de plus proche et les Affaires maritimes seront automatiquement informés du constat établi.

Pour mémoire, un décret publié au Journal Officiel début 2014, liste les infractions graves aux règles de la politique commune de la pêche qui, cumulées peuvent entraîner en cas d'infractions graves et répétées la perte de la licence de pêche. Comme pour le permis de conduire, des possibilités sont offertes aux contrevenants pour améliorer si nécessaire leur « situation ».

Nous reprenons à 20 nœuds notre route pour le Bassin d'Arcachon encore distant de 60 nautiques. Entre l'embouchure de la Gironde et le Cap Ferret, la côte basse rectiligne et sableuse ne comporte aucun abri. Dans le travers du sémaphore du Cap Ferret nous prenons contact par VHF pour nous renseigner sur l'état de la passe, la situation du balisage et les conditions de navigation.

On accède au bassin par une passe unique appelée Passe Nord, balisée à son entrée par deux bouées latérales constituant une porte puis par des bouées latérales. Les bancs de sable qui se trouvent à l'entrée du bassin se déplacent constamment. La passe varie en position, direction et profondeur d'une manière imprévisible. Le balisage est

donc déplacé fréquemment pour tenir compte de ces mouvements.

Nous nous amarrons au port d'Arcachon à la fois port de pêche et de plaisance (2600 bateaux d'une longueur maximale de 20 mètres) en eau profonde. De forme triangulaire, le Bassin d'Arcachon constitue une petite mer intérieure de 155 km<sup>2</sup> à marée haute et de 40 km<sup>2</sup> à marée basse. Des chenaux intérieurs, appelés localement « esteys », font passer entre des bancs de sable et de vase qui découvrent de 3 mètres en moyenne. Trois jours entiers consacrés à du contrôle, de la pédagogie, de l'entretien de relation avec les acteurs maritimes du bassin : des capitaines des principaux ports qui émaillent la côte, des patrons de canots de la SNSM sans oublier la criée, les pêcheurs professionnels et ostréiculteurs (chaque année plus de 3 milliards de jeunes huîtres sont expédiées vers les bassins de Bretagne, de Normandie, de Charente-Maritime et de Méditerranée). L'objectif est en même temps de rappeler à tous les marins plaisanciers ou non l'incontournable obligation de respecter les lois juridiques de la mer.

Les actions de l'équipage les plus visibles sont le contrôle de la vitesse dans la bande des 300 mètres et celui des équipements de sécurité à bord des bateaux. Les règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres sont précisées par l'arrêté du 6 mai 2019 remplaçant celui du 23 novembre 2017. Le contrôle est heureusement facilité par un document de synthèse qui liste le matériel obligatoire selon le type de navigation, de « basique » (moins de 2 nautiques d'un abri) à « Hauturier » (plus de 60 nautiques). L'accent est mis sur les équipements individuels de flottabilité, les dispositifs de repérage et d'assistance pour les personnes tombées à l'eau, les feux de navigation, les extincteurs, les permis

marins, le marquage... et les vérifications spéciales des « bateaux » destinés à la location.

Tout chef de bord doit s'assurer de leur présence, de leur bon état et de leur validité. Cette responsabilité est mal connue. Elle donne lieu à des réponses surprenantes qui nécessitent des qualités pédagogiques certaines de la part des contrôleurs. Le stockage « si pratique » de l'armement de sécurité dans le compartiment machine peu accessible, l'absence de dispositif de remorquage, des feux à mains périmés sont régulièrement constatés. Les comportements excessifs, les manquements notoires et répétés sont bien entendu sanctionnés. L'infraction est relevée sur un PV simplifié, signé par le contrevenant.

Une convocation lui est remise. Elle lui facilitera la transmission dans un bref délai de la preuve de la régularisation de sa sanction comme la copie des documents manquants ou factures pour remplacer le matériel absent ou périmé... Le gendarme indiquera sur le PV que la situation a été régularisée avant transmission obligatoire au procureur de la République et à l'administrateur des Affaires Maritimes du lieu de l'infraction. Ils donneront ou non une suite par une contravention de cinquième classe dont le montant est susceptible d'atteindre 1500 euros.

Un arrêté actualisé en 2014 régit la navigation, la pratique des activités nautiques, le mouillage et la plongée dans le Bassin d'Arcachon. Il y limite la vitesse à 20 nœuds, avec des spécificités détaillées pour la passe, les zones de mouillage collectif et réglementées comme celle de l'Ile aux Oiseaux.

Dans la bande littorale des 300 mètres, la vitesse est, par un arrêté Prémar Brest 2018, limitée à 5 nœuds. Tout dépassement est un délit réprimé par l'article L.5242-2 du Code des Transports. La

puissance des moteurs ne facilite pas cette limitation ! Cinq minutes après la mise à l'eau et notre drone, un hors-bord passe à vive allure devant nous. Nous le rejoignons et commençons, sous forme d'enquête préliminaire, sur un procès-verbal d'infraction navigation maritime, les constatations dont la position GPS, la position par rapport à un abri et à la côte, le type et la puissance du moteur, le marquage, le nombre de personnes à bord et l'identité de la personne mise en cause.

La vitesse appréciée par nos soins est marquée ainsi que celle estimée par le pilote. Nous précisons si l'avant de son bateau déjaugait et s'il laissait sur son arrière un sillage blanc. La personne entendue peut reconnaître ou non les infractions relevées. Elle lit la déclaration et confirme en signant qu'elle persiste, qu'il n'y a rien à changer, à y ajouter ou à y retrancher ! Une convocation signée par un gendarme (OPJ ou APJ) lui est remise. Elle précise qu'il encourt le retrait temporaire ou définitif de son titre de conduite en mer des navires de plaisance à moteur. Dès son retour à terre, le procès verbal est envoyé aux Affaires maritimes et au procureur du Parquet du lieu du constat.

Au préalable, la personne entendue prend connaissance de ses droits et des dispositions relatives à l'audition libre : être assistée gratuitement par un interprète, droit après avoir décliné son identité de répondre ou non aux questions qui lui sont posées, droit d'être assistée lors de son audition par un avocat.

Cinq jours de mer dont trois de contrôle, 250 nautiques de navigation, une expérience unique avec l'unité P.613 Charente de La Rochelle (17) qui dépend de la Compagnie de Gendarmerie maritime de Lorient. Encore merci à son commandant, l'adjudant-chef Rémi Le Mevel et son équipage.

Sujet proposé par  
Jean-Claude Jacob

Source : Gendinfo.fr  
Récit de la Capitaine  
Sophie Bernard avec  
la GMAR le 31 octobre  
2019

## Opération Mako

Afin de lutter contre la pêche illégale qui sévit au large de la Guyane, une opération d'envergure a été menée, du 30 septembre au 20 octobre, par la gendarmerie maritime avec l'appui des Forces armées en Guyane (FAG) et des services de l'État concernés.

Les eaux territoriales françaises au large des côtes guyanaises sont régulièrement touchées par la pêche «INN» : illégale, non déclarée, non réglementée. Cette exploitation de la richesse des fonds marins constitue un problème d'ampleur, à la fois économique et écologique. Elle peut également générer des troubles à l'ordre public, ces comportements provoquant la colère des pêcheurs guyanais qui voient, peu à peu, leurs ressources s'amenuiser.

### Une opération d'envergure

Plusieurs opérations coup de poing ont déjà été organisées ces dernières années pour lutter contre ce phénomène de délinquance. «MAKO 2019» a réuni la gendarmerie maritime, les moyens aériens et maritimes des Forces armées en Guyane (FAG), et les services étatiques. Répondant à la volonté du préfet, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, cette nouvelle opération de contrôle en mer s'est déroulée entre le 30 septembre et le 20 octobre 2019. Avec près d'une trentaine de militaires des Pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP), venus spécialement de métropole et renforçant les équipages de deux Vedettes côtières de surveillance maritime (VSCM), la gendarmerie maritime occupait une place prépondérante dans ce dispositif associant tous les acteurs de la défense et de la sécurité locaux.

Ainsi, les gendarmes ont mené une mission de renseignement en amont, en lien avec les composantes interarmées, la Marine nationale et l'armée de l'Air. Il s'agissait notamment de rechercher les identités des individus concernés, de connaître les mouvements et le nombre de «tapouilles» (navires en bois locaux) employées. Les informations recueillies ont permis le déclenchement de l'opération. Après un repérage des embarcations à l'aide des moyens aériens des FAG, les militaires de la gendarmerie maritime ont mené l'intervention en mer. Ils ont dû faire

face à des individus particulièrement virulents, tirant sur eux des artifices et jetant différents projectiles contondants qui ont fait plusieurs blessés.

### Un beau coup de filet

Les malfaiteurs résistent avec force, car ils savent que la sanction est lourde. Cette opération s'est d'ailleurs soldée par des résultats significatifs. Quatre tapouilles brésiliennes en action de pêche INN ont fait l'objet d'un contrôle. Au total, plus de 30km de filets, plusieurs tonnes de poissons et 115kg de vessies natatoires fraîches ont été saisis. En outre, en lien avec la direction de la mer, les quatre navires ont été déroutés en vue d'une destruction.

Par ailleurs, le traitement judiciaire opéré par le procureur de la République a conduit à des décisions judiciaires sans précédent : à la suite du placement en garde à vue de 12 pêcheurs, cinq d'entre eux ont été condamnés à 18 mois de prison ferme. Enfin, 22 pêcheurs ont été reconduits à la frontière avec l'appui de la police aux frontières.



Hostilité des pêcheurs : mise en place d'un filet et jets de projectiles pour empêcher l'équipe de contrôle de monter à bord. - © GMAR

**Gost**, un berger malinois de 9 ans, vient de prendre sa retraite après une brillante carrière dans la détection d'explosifs au sein de la Gendarmerie Maritime de Cherbourg.

### Spécialisé dans les explosifs

Après sept années de service pour la France, sept années à déminer les zones présidentielles, les abords des stades, les voitures, Gost a pris une retraite bien méritée le 1er octobre, et le gendarme Patrice, le maître chien, a pu en devenir officiellement le propriétaire.

Avant, il appartenait à la compagnie de gendarmerie. Pas question en effet pour le gendarme d'abandonner son «collègue». Gost passera donc sa retraite à son domicile, à ses côtés. Il faut dire que le duo en a accompli, des missions, en sillonné des routes.

« Tout a commencé alors que le chien n'avait que 22 mois. Nous commençons par effectuer un stage de 14 semaines dans le Lot, à

Gramat. Notre malinois nous est attribué, ainsi que la spécialité. Celle de Gost, c'était la détection des explosifs. Un chien ne peut pas faire explosif et drogue, par exemple, et cela, pour une raison très simple.

Lorsqu'il marque, c'est-à-dire qu'il repère une odeur, il a une attitude. Il ne peut pas avoir une attitude différente pour chaque produit senti, et on ne va pas intervenir de la même manière si un tiroir cache du cannabis ou de l'explosif ».

Le duo a donc adopté la technicité de la recherche des explosifs. Après la formation, c'est à Brest qu'ils ont débuté.

« Dès la première mission, nous devons être efficaces. Quand on passe dans une zone et qu'on assure qu'elle est propre... Elle doit l'être. C'est une sacrée responsabilité...» D'autant que le duo a participé à des missions importantes comme la sécurisation de la zone à l'île de Sein pour le discours du président Hollande sous un véritable déluge. Il a aussi participé à l'Euro de football 2016, le concert des Rolling Stones à Nanterre, la braderie de Lille...

### Grande Complicité

Au fil des missions, le duo prend de l'expérience et apprend à construire une véritable complicité. Il faut savoir lire son chien. Par exemple, lorsqu'il s'arrête mais ne

réalise pas un marquage franc. Il faut savoir y revenir, sans insister dessus.

En 2015, suite aux attentats, le duo est de nouveau formé pour une nouvelle mission, la détection d'explosifs sur des personnes mobiles. C'est l'un des quinze premiers duos à y participer. « J'ai donc réalisé plusieurs missions importantes avec Gost comme la sécurisation lors de l'Euro 2016, un grand souvenir. Il y a aussi le Tour de France que j'ai effectué deux années de suite. Le chien travaille alors dans des conditions difficiles, sous la chaleur, au milieu de la foule, mais jamais Gost n'a jamais montré sa fatigue, il avait toujours envie, et cela rend fier ».

Jeudi 24 octobre 2019, à Cherbourg (Manche), avait lieu la cérémonie de prise de commandement du Patrouilleur côtier de gendarmerie maritime Aramis.

C'est à cette occasion que Gost, a reçu la médaille de la défense nationale pour services rendus à la France.

Gost coule désormais des jours heureux à la maison en compagnie de son maître, lui aussi à la retraite, et a même goûté aux joies de la maison la nuit.

Sujet proposé par  
Jean-Claude Jacob

Source : La Presse  
de la Manche



Récit de  
Jean-Jacques Savin



## Je ne reviendrai pas sur les 127 jours passés en solitaire relayés chaque jour sur les réseaux sociaux et suivis dans le monde entier.

Seulement, en résumé, quelques moments considérés comme négatifs :

- 1 nuit de tempête
- 8 jours de mauvais temps
- 2 collisions évitées
- 1 moments suspendu attaché trop court.

Mais pour le reste, tant de périodes magiques... Etre envoûté par les éléments (mer, nuages, coucher de soleil, lune..) et les animaux marins rencontrés y compris les oiseaux, en plein océan.

Dès mon retour, après quelques jours de repos, s'est ensuivi des invitation à des conférences dans toute la France, y compris dans les écoles pour rencontrer les enfants qui ont fait de mon voyage, un travail pédagogique. A chaque fois, la même question récurrente :

" A l'issue de ce périple, qu'elle fut votre état esprit ; qu'en retenez-vous ???"

C'est toujours difficile de relater des sentiments, des sensations dans des circonstances uniques. Je dirais que j'ai vécu 127 jours surprenants ou durant cette période je n'ai à aucun moment connu l'ennui... Il y avait toujours quelque chose à faire ou à contempler.

Certainement dû à des expériences précédentes de solitude de par mon parcours hors du commun : raid de 16 jours en forêt équatoriale, traversée de l'atlantique durant 46 jours, etc....

Fort heureusement pour moi, la sortie de ma bulle fut progressive, avec durant les 6 derniers jours de dérive, les tractations difficiles, avec les autorités pour être récupéré avec ma capsule.

Là, j'ai compris les complications administratives. Je n'étais plus ce simple passager de l'océan, mais l'esclave d'un système compliqué dont je n'avais pas les clefs..

Et puis, enfin, cette récupération, retrouver des semblables, ces marins philippins, qui durant 3 jours m'ont ouvert les portes de ce pétrolier géant, ce monstre qui impressionne tous les navigateurs..

Heureux d'avoir pu le visiter de la timonerie aux machines, et d'avoir été choyé. Merci pour cette douche. Merci pour

ce bon repas. Merci à vous les routiers de l'océan, votre navire est magnifique, très bien entretenu ; les quarts sont très bien assurés, avec vous aucune crainte de collision....

Arrive le 130ieme jours qui me dépose avec beaucoup de difficultés à St Eustache, petite ile de 25 kms carrés, 3500 habitants

La remise à l'eau du tonneau par le grutier du Kelly Anne fut une prouesse par force 6... Merci les Marins !!!!

Le remorquage durant plus d'une heure du tonneau pour rejoindre le port fut pour moi une souffrance. Malgré ma contestation, il fut tracté à l'envers, quille à l'avant, décrivant des S. Ma crainte était de voir l'anneau de traction se déchirer et ouvrir une voie d'eau à tout moment.

Mon passeport fut confisqué par l'agent de l'immigration à bord...

Et puis mon habitacle remis à terre inutilement par la grue du cousin ...

Coût 1000 dollars !

En fait, ce furent les moments les plus pénibles de mon Odyssée.

Heureusement, le club de plongée SUBAQUA (que je recommande ) m'a accueilli très très chaleureusement durant 3 jours avec le soir même une raclette savoyarde au menu. Enfin du fromage et du bon vin !

Il était temps de penser au retour vers la Martinique, avec un remorqueur affrété par mon vieux copain d'Afrique qui s'est occupé de la logistique.

Durée 30 heures

Voilà comment on réintègre une civilisation qui se piétine, qui cherche sa place pour les années à venir, sans réfléchir à sa position sur notre fragile planète.

Comme je l'ai écrit dans le livre « 127 jours à la dérive », je n'étais pas pressé de rencontrer des gens pressés.

Aussi, je vous l'annonce, après concertation avec Gérard d'Aboville, je n'ai qu'une hâte ; celle de repartir.

Début avril 2021, je quitterai le Pérou sur les traces du Kon Tiki pour une traversée du Pacifique cette fois-ci, et toujours à la dérive

Toutes personnes voulant partager dès à présent cette aventure seront les bienvenues.

*Dès les 1ères pages, on est emporté dans cette aventure. On imagine, on ressent, on vit, bien calé dans le canapé, ce périple où on entend les vagues, on sent le soleil sur notre peau, on ose nager dans cette vaste étendue d'eau... on tremble à l'approche des paquebots... Et plus que tout, on est habité d'une liberté inconditionnelle. Parce que quelqu'un l'a vécu et nous fait partager son rêve. Merci Jean-Jacques pour cette belle leçon de vie et de courage. Libre tu es, libre tu resteras.*  
Alimé Ghoula

Livre disponible à la vente



Chargement du tonneau



Les écoliers arésiens chantent « Tonneau dérivant », une chanson bretonne adaptée pour Jean-Jacques.  
TVBA - 6 juin 2019

Merci à la ville d'Arès...



Récit de  
Thierry Grise  
Chef de bord



## Quoi de neuf pour le Canot 10 ?

Après sa participation au Golfe du Morbihan en juin, le Canot a embarqué 47 personnes lors des huit navigations organisée par la Commission de navigation.

Comme tous les ans, le carénage va lui permettre de se refaire une beauté. Quelques travaux supplémentaires sont à prévoir pour la sécurité et le confort de tous les passagers, y compris l'équipage : ponçage, et peinture de la coque, vérification des mâts et travaux sur le plat-bord.

Pour ce qui est du moteur, nettoyage et vérification de son bon fonctionnement. Quand il n'y a pas de vent, il est fort utile !

**Brest 2020** sera la 8ème édition des fêtes maritimes internationales qui ont lieu tous les 4 ans. La Flotte Nord Bassin sera présente avec bien-sûr le canot 10.

Que l'ont soit navigant ou non, il y en aura pour tout le monde.

### Le programme

- Demi-pension du 09 au 16 inclus à l'auberge de la jeunesse de BREST. (Une annexe nous est, normalement réservée, ce qui nous permet de nous retrouver ensemble soit, dans le patio soit dans une chaumière). On y trouve 3 chambres à 4 lits, 1 chambre individuelle et 5 lits à l'étage avec possibilité de rajouter 3 lits en bas. Bien entendu, il y a également des chambres à l'auberge si nous étions plus de 21 personnes.
- Le casse-croûte du midi. A bord pour les navigants et en balade ou à l'auberge pour les non navigants.
- L'apéritif et ses accompagnements pour le soir.
- Le transport, le gas-oil, l'essence, le péage et la mise à l'eau du 10.
- La participation aux divers frais de fonctionnement et l'inscription.
- L'accès au site pour les navigants.
- 

### Inscriptions auprès de :

Gérard Doyen : 06 27 33 13 27 ou  
gerard.sylvie.doyen@hotmail.fr  
ou Thierry Grise : thigrise@yohoo.fr ou  
06 07 38 21 45



Les inscriptions sont à faire au plus vite car les places d'hébergement sont rares et prises d'assaut.

### **Date limite d'inscription 25 février 2020**

Prévoir un chèque de 150 € à l'inscription. Puis 3 chèques de 100 € qui seront encaissés le premier jour de chaque mois à partir de mars à juin.

**En cas d'annulation** (Conditions générales de l'auberge de la jeunesse).

A plus de deux mois, pénalités de 90 €.  
Entre deux mois et quinze jours 150 €.  
Entre quinze jours et 48 heures 225 €.

### **Déroulement du voyage**

Chargement du 10 le mercredi 08/07  
Transfert du Canot 10 le jeudi 09/07  
Mise à l'eau et essais le vendredi 10/07  
Ensuite, il y aura deux bordées de 9 personnes, une sur l'eau et l'autre à terre. Donc, trois jours de navigation assurés si le temps le permet mais, comme chacun le sait, à BREST il ne pleut que sur les c...

Nous pourrions, comme en 2016 faire quelques excursions en dehors du site de BREST 2020. En 2016, nous avons fait MOLENE, nous pourrions envisager de faire OUESSANT.

Sur l'eau, on prépare une virée sur LANDERNEAU en remontant l'Elorn et peut-être, une virée sur l'Aulne avec un arrêt à l'abbaye de LANDEVENNEC. Chateaulin, ne semble pas faisable à cause des marées.

**TARIF : 450 €/  
personne sur  
une base de  
16 personnes.**

### Ne comprend pas

Votre transport personnel et votre casse-croûte du premier jour. (Convoyage possible. Comptez 100 € pour un aller. Essence et péage compris). Les entrées sur le site. A ce jour, 35 € pour trois jours. (une négociation est en cours).



## La mémoire photographique de la Flotte Nord Bassin

Jean Chignac



Savez vous que notre site : <https://laflotte.piwigo.com> possède à ce jour, 5917 photos de nos activités ?

Savez vous que la photo la plus vue est la photo du sous marin nucléaire à Ile Longue en 2013, qui a reçue la visite de 185 personnes ?

Savez vous que les dernières photos enregistrées sur le site sont les photos prises lors de la sortie au golfe du Morbihan en 2019 ?

Voulez vous revoir et vous rappeler les bons moments passés à la Cambuse ou lors d'événements festifs ?

Voulez vous retrouver vos amis bien trop tôt disparus ?

Piwigo est vraiment la mémoire vivante et toujours renouvelée de notre association.

Pour consulter ses images et pour en ajouter d'autres, allez visiter le site :

### laflotte.piwigo.com

Le menu est accessible coté gauche de l'image, il suffit de cliquer sur le thème et ensuite faire défiler les images.

Pour rajouter des images, soit vous maîtriser le mode opératoire et vous pouvez vous connecter en bas du menu de gauche avec le code utilisateur : **laflotte** et le mot de passe qui est à demander auprès du secrétariat, puis créer un album ou ajouter un dossier dans l'album de votre choix.

Télécharger vos images à partir de tout support, clef usb ou disque dur ou carte mémoire.

Je suis à votre disposition pour vous aider à charger les photos que vous souhaitez partager, et à vous apprendre à vous servir de ce fabuleux outil de mémoire collective.....

Appelez-moi au 06 11 80 85 67.



Morbihan 2019



Rénovation cabane 2009



Cordouan 2015



Ile Longue 2013



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