

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Lépante : quand l'Europe fait front contre les Ottomans

Sources : Prohistoire

4

Musée de la Marine : Chaillot passe d'un musée d'histoire
à un « musée de société »

Par Charlotte David de Mer et Marine

5-8

Mer et Marine - Hors série

Par Mer et Marine

9

PORTRAIT

Michel Bigoin

Par la rédaction

10

ACTUALITÉS

Les Houthis en mer rouge

Par Bruno Terrin

11

RECETTE

Bouillon du pêcheur

12

SOUTENIR LA NAVALE

13

LE GRIFFON

14

UNE ANNÉE S'ÉCOULE, UNE NOUVELLE PAGE EST À ÉCRIRE, OU PLUTÔT 12 NUMÉROS DE LA GAZETTE ET DES HORS-SÉRIES.

Au nom de toute l'équipe rédactionnelle je vous souhaite un extraordinaire millésime 2024 et une excellente santé pour le déguster.

Vous trouverez la recette du «Bouillon du Pêcheur», bienvenue après les agapes de la Nativité.

Le 17 novembre 2023, le Palais de Chaillot réouvrait ses portes, après 6 ans d'un chantier titanesque, de 72 millions d'euros.

C'est une transformation spectaculaire, depuis la création du Palais du Trocadéro, en 1878, restructuré en Palais de Chaillot, en 1937, pour l'exposition universelle.

Dans son nouvel écrin, le musée de la Marine enregistrait 76.769 visiteurs au 31 décembre 2023, autant que sur l'année 2016 !



Nous remercions la rédaction de Mer et Marine de nous autoriser à publier l'excellent article de Charlotte David.

Abonné à la lettre d'information de cette revue, j'ai découvert le numéro hors-série «Forces Navales et Aéromaritimes Françaises», c'est une petite pépite.

Michel Bigoin vient de nous quitter. Avec André Mauric, ils ont contribué au rayonnement de l'architecture navale phocéenne.

En ces temps géopolitiques incertains, les attaques des rebelles Houtis en mer Rouge, nous rappellent la guerre des Six Jours, conflit entre l'Égypte et Israël.

Le canal de Suez, sera fermé 8 ans, du 5 juin 1967 au 5 juin 1975, immobilisant 14 navires.

Bonne lecture.

Belle
année
2024



LÉPANTE : QUAND L'EUROPE FAIT FRONT CONTRE LES OTTOMANS



Peinture de la bataille de Lépante de 1571
(National Maritime Museum de Londres).

AU XVIIÈME SIÈCLE, L'EMPIRE OTTOMAN EST UNE PUISSANCE MILITAIRE ET MARITIME MAJEURE, CONTRÔLANT UNE GRANDE PARTIE DU BASSIN MÉDITERRANÉEN.

La Sainte Ligue, une coalition de puissances européennes principalement catholiques, s'est formée en réaction à la menace ottomane. Le pape Pie V, l'Espagne, la République de Venise et d'autres États chrétiens ont uni leurs forces pour contrer l'expansion ottomane en Méditerranée.

Une des plus célèbres batailles navales de l'histoire, va marquer un tournant important dans cet affrontement entre les puissances chrétiennes et l'Empire ottoman. Elle se déroule le 7 octobre 1571 dans le golfe de Patras, sur la côte occidentale de la Grèce, à proximité de Naupacte (alors appelée « Lépante »). La flotte de l'Empire ottoman de Sélim II, commandée par Ali Pacha, est forte de 77000 soldats, marins et galériens embarqués sur 328 navires, 208 galères, 64 fustes et 56 galiotes. Celle de la Sainte Ligue, commandée par don Juan d'Autriche, dispose de 68500 soldats, marins et galériens à bord de 212 navires, 206 galères et 6 galéasses venus d'Espagne, de Venise, de Gênes, de Malte, de la Savoie et des états pontificaux.

Si les ottomans ont la supériorité numérique en hommes et en vaisseaux, les chrétiens de don Juan d'Autriche disposent de 1815 canons contre seulement 700 du côté d'AliPacha.

La bataille est acharnée, avec des combats au corps à corps sur les navires et des tirs d'artillerie intenses. **Finalement, les forces de la Sainte Ligue réussissent à infliger de lourdes pertes à la flotte ottomane et à remporter une victoire décisive.** La bataille, marquée par une violence extrême, fait plus de 20.000 morts chez les ottomans et 7500 morts chez chrétiens. La flotte ottomane perd les trois quarts de ses vaisseaux, des pertes trois fois plus lourdes que chez les chrétiens.

La victoire de Lépante a un immense retentissement en Europe. Elle apparaît comme un coup d'arrêt décisif porté à l'expansionnisme ottoman. **Elle ne met cependant pas fin à la rivalité entre les puissances européennes et l'Empire ottoman,** qui vont continuer de s'affronter dans d'autres conflits par la suite.

La bataille de Lépante (Basilique de Fourvière à Lyon
Jean-Christophe BENOIST, CC BY 4.0)



MUSÉE DE LA MARINE : CHAILLOT PASSE D'UN MUSÉE D'HISTOIRE À UN « MUSÉE DE SOCIÉTÉ »



© Charlotte David - Mer et marine

MUSÉE DE LA MARINE : CHAILLOT PASSE D'UN MUSÉE D'HISTOIRE À UN « MUSÉE DE SOCIÉTÉ »

Après six ans de fermeture, le musée national de la Marine rouvre ses portes ce vendredi 17 novembre. Grâce à une architecture moderne et une scénographie renouvelée, le musée s'ancre dans son époque sans pour autant oublier les riches heures de son passé.

C'est une transformation historique », s'enthousiasme Vincent Campredon, le directeur du musée national de la Marine, qui présente avec fierté le nouveau site parisien. « Nous sommes partis d'une feuille totalement blanche », rappelle-t-il. Mais pas sans feuille de route : celle-ci lui a été délivrée en 2015, par le ministre de la Défense de l'époque, Jean-Yves Le Drian, qui entendait faire du musée de la Marine un musée du XXI^e siècle, avec pour objectif de convaincre les visiteurs que « l'avenir de la Terre est en mer ».

Six ans après la fermeture du musée (deux ans et demi ont été nécessaires pour en sortir toutes les œuvres, avant d'entamer les travaux), le contrat est rempli. Dans son écrin du Palais de Chaillot, sur la place du Trocadéro, **trône désormais un musée qui ne renie pas ses racines vieilles de 250 ans, dans une scénographie totalement repensée.**



© Maxime Verret pour h2o architectes et Snøhetta

MUSÉE DE LA MARINE : CHAILLOT PASSE D'UN MUSÉE D'HISTOIRE À UN « MUSÉE DE SOCIÉTÉ »



© Musée national de la Marine - G.de Carvalho

écologiques ou stratégiques, pour une durée très variable, « entre trois jours et trois semaines ». Le nouvel auditorium de 200 places vient compléter les espaces dédiés à l'offre culturelle du musée qui « s'ouvre aux enjeux contemporains d'aujourd'hui et de demain, qui ne pouvaient pas être représentés par nos œuvres », résume Vincent Campredon. **« C'est un musée d'histoire qui se transforme en musée de société ».** Avec une exigence de qualité aussi élevée que pour les quelques 900 œuvres et objets exposés : sur les sujets concernant les enjeux environnementaux par exemple, « nous donnerons la parole à tous, à condition que cette parole soit légitime (scientifique, d'expertise, ou de terrain) et de pouvoir confronter les points de vue », reprend Laurence Castany. « Le musée n'a pas à prendre parti. En revanche, il est de sa mission de faire entendre toutes les voix : institutions, associations, politiques... De faire dialoguer ces instances et ces paroles de manière à ce que le public puisse se faire sa propre opinion ».

ENJEUX CONTEMPORAINS

Le ton est donné dès l'entrée du musée : le visiteur est accueilli par le scaphandre des frères Carmagnolle, réalisé à Marseille en 1882, dans une atmosphère sombre et feutrée qui évoque les fonds marins. Puis vient l'entrée, vaste et lumineuse, toute en courbes et en bois clair, surplombée par un espace en transparence de 120 m².

Ce lieu comme suspendu n'a pas de destination précise. Ou plutôt : il en aura plusieurs, explique Laurence Castany, directrice du département programmation et médiation culturelle du musée de la Marine. « C'est un espace rare, dans un musée. Un espace vide, qui nous permet d'installer ce que l'on souhaite en fonction de l'actualité, des événements, des opportunités, etc. ». Accessible gratuitement, l'espace d'actualités accueillera projections, conférences, débats, installations numériques... autour de sujets patrimoniaux, scientifiques, culturels, économiques,



MUSÉE DE LA MARINE : CHAILLOT PASSE D'UN MUSÉE D'HISTOIRE À UN « MUSÉE DE SOCIÉTÉ »

QUATRE ESCALES ET TROIS TRAVERSÉES

Mais que l'on ne s'y trompe pas : **le musée de la Marine reste sur ses fondamentaux. Les maquettes, par exemple, que l'on retrouve après avoir franchi une étrave stylisée grandeur nature marquant l'entrée dans le parcours permanent. A commencer par l'imposant Royal Louis, 5 m de long pour 4.5 m de haut, modèle d'instruction de la fin du XVIIIe siècle destiné à la formation des officiers de l'école des gardes de la Marine à Brest, dont la restauration a nécessité des centaines d'heures de travail.**

Nous sommes ici dans le premier espace de ce parcours revisité. « L'ancien parcours avait été rénové par petites touches, mais les visiteurs se perdaient un peu de section en section et ne comprenaient pas forcément le sens de la visite », explique Clémence Laurent, adjointe au chef de projet muséographique. « L'enjeu de ce nouveau parcours est de proposer à la fois une déambulation assez libre dans des espaces peu cloisonnés, mais aussi d'accompagner les visiteurs tout du long, avec un fil rouge assez présent ».

Dans le nouveau musée, les Escales succèdent donc aux Traversées. « Très vite est apparue la volonté de créer des espaces où l'on puisse raconter des histoires et proposer un voyage au long cours aux visiteurs, les Traversées, et d'autres espaces, les Escales, pensés comme des écrans pour présenter des typologies de collections très particulières ». Au total, un tiers des 900 œuvres ou objets présentés a été renouvelé, grâce à de nouvelles acquisitions, des dépôts d'institutions ou de particuliers ou des dons.

AU CŒUR DE LA TEMPÊTE

L'ensemble s'inscrit dans une scénographie comprenant une forte « dimension immersive, sensorielle, avec la volonté de faire découvrir les œuvres et objets d'une manière différente », indique Delphine Rabat, directrice de l'agence Casson Mann France, chargée d'imaginer, diriger et concevoir cette scénographie. Dans la Traversée « En passant par Le Havre », notamment consacrée aux routes de la consommation d'hier à aujourd'hui, le visiteur chemine par exemple au milieu de conteneurs grandeur nature estampillés CMA CGM. Une Escale plus tard (consacrée aux arts de la navigation, elle présente, entre autres, l'impressionnante ancienne lentille d'un des deux phares d'Hourtin), place à une nouvelle Traversée, dédiée aux tempêtes et naufrages.



© Charlotte David - Mer et marine



© Charlotte David - Mer et marine

MUSÉE DE LA MARINE : CHAILLOT PASSE D'UN MUSÉE D'HISTOIRE À UN « MUSÉE DE SOCIÉTÉ »



© Charlotte David - Mer et marine

Il s'agit là de l'expérience immersive et sensorielle la plus aboutie du parcours : « nous entrons littéralement dans une vague, nous entendons son grondement. C'est un repère fort pour le visiteur, qui crée une émotion », décrit Delphine Rabat.

Dans cette structure monumentale de près de 10 mètres de haut, le visiteur est transporté au milieu du Pacifique, au creux d'une vague géante qui rappelle à quel point la mer peut être menaçante, mais également menacée. En témoigne l'évocation du naufrage du Prestige et de la marée noire qui a suivi, en 2002, à travers une série de photos.

« LA GALERIE DE L'ÉVOLUTION DE LA MARINE »

Certaines des pièces maîtresses du musée de la Marine se donnent enfin à voir dans des espaces qui mettent en valeur leurs impressionnantes dimensions. Comme les ornements de la Réale, la galère royale de Louis XIV, embarcation de prestige ornée de décors en relief dorés à la feuille. Cet ensemble de sculptures peut s'admirer de tous côtés, et notamment à travers un oculus percé entre les deux niveaux du bâtiment.

Restaurées au Centre de recherche et de restauration des musées de France durant l'année 2021, Les Vues des ports de France de Joseph Vernet, toiles peintes entre 1754 et 1765, ont quant à elles retrouvé tout leur lustre.

Le dernier espace du musée est un voyage dans le temps et un hommage à la puissance navale française. « C'est la galerie de l'évolution de la Marine », résume le directeur du musée, Vincent Campredon, qui s'étend du XVIIe au XXIe siècle, de Louis XIII à aujourd'hui, de la marine à voile à la propulsion nucléaire. De nombreuses thématiques sont abordées : construction navale, vie à bord, modes de combat, action de l'Etat en mer... La vie confinée à bord d'un sous-marin nucléaire d'attaque est également mise en scène, grâce à la reproduction de l'intérieur d'une cabine de six couchettes.

« APRÈS AVOIR DÉAMBULÉ DANS CES ESPACES, LE VISITEUR DOIT ÊTRE CONVAINCU DE L'IMPORTANCE DE LA MER, QUE LA FRANCE EST UNE GRANDE PUISSANCE MARITIME ET AUSSI QU'IL FAUT PROTÉGER LES OCÉANS », espère Vincent Campredon.



© Charlotte David - Mer et marine

MER ET MARINE - HORS SÉRIE

Depuis 2005, les journalistes et la rédaction de Mer et Marine, publient régulièrement des articles liés à l'activité maritime, navale, française et internationale, sur le site :

WWW.MERETMARINE.COM

En 2019, la rédaction de Mer et Marine a lancé un hors-série, publié tous les deux ans, édité par Le Télégramme.

Cette publication recense les moyens mis en œuvre par les services de l'Etat, intervenant en mer, forces navales, aéronavales, drones...

Du porte-avions à la goélette, en passant par les sous-marins, ou le Rafale, les moyens présents et futurs de la Marine Nationale, des Affaires maritimes, du DRASSM... sont détaillés.

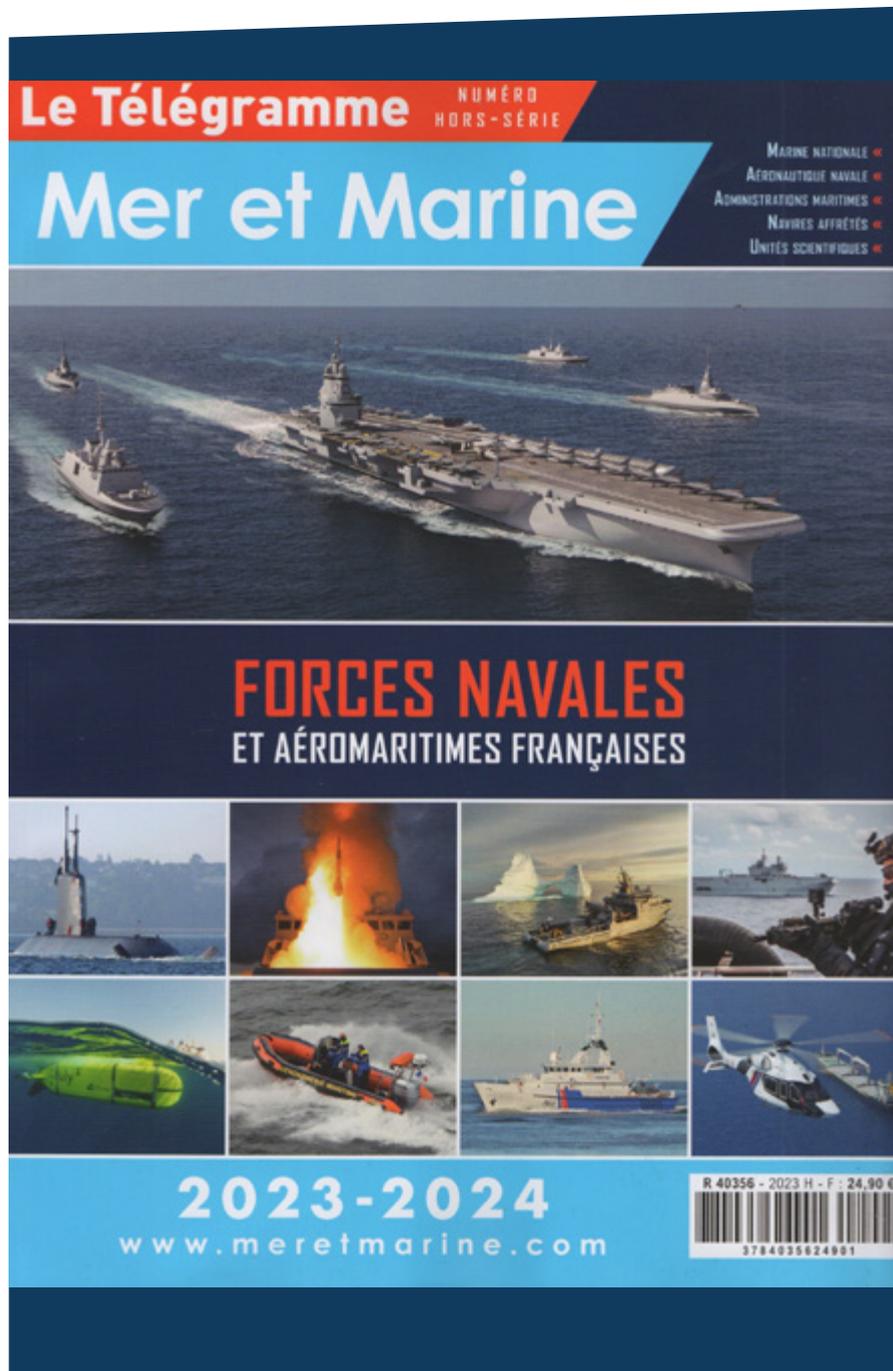
Considéré comme LA référence en la matière et le seul publié, il est un outil incontournable.

Source de connaissance d'unités mises en service dans des lieux stratégiques, il l'est aussi pour des jeunes en quête d'une formation ou d'un emploi.

Chaque année, la Marine nationale recrute et forme, 4 000 jeunes de 16 à 30 ans, de la 3ème à Bac+5, dans 80 métiers.

D'autres services de l'Etat forment et recrutent.

Bonne lecture.



LE PORTRAIT DU MOIS : MICHEL BIGOIN

**NÉ LE 1^{ER} MAI 1930 À TOULON, IL DÉCÉDÉRA À
MARSEILLE, LE 21 DÉCEMBRE 2023, À L'ÂGE DE 93 ANS.**

En 1946, il passe son BEPS, suit un apprentissage, il obtient son CAP modeleur mécanicien en 1949. **Admis au Cercle Voile de Paris, il fait ses premières constructions de dériveurs avec le «Star» et le «505» en bois moulé.**

Il s'installe définitivement à **Marseille, en 1955, où il est contremaître dans un chantier naval. Il dessine et réalise le «Flying Forty», voilier de régates de 8 m.**

En 1967, **ingénieur, architecte naval il crée sa Société « SECNA »,** où il dessinera les plans de nombreux bateaux : Kendo, Mikado, Shogun, Samourai, Karaté, Aïkido, Saké ... construits par les CNSO. Il participera à l'étude du voilier d'Éric Tabarly, Pen-DuickV, construit au Chantier la Perrière.

En 1974, pendant la Semaine Nautique Internationale de la Méditerranée, **Gaston Defferre, maire de Marseille, fameux skipper, lui présente Alain Colas, qui avait gagné la course transatlantique en solitaire, en 1972, à bord de l'ancien «Pen Duick IV».**

Alain Colas voulait participer à la «Transat » de 1976, avec un voilier beaucoup plus grand. **L'aventure «Club-Méd» commençait. Le voilier faisait 70 m de long, 10,80 m de large, gréé avec 4 mâts. Le plus grand voilier moderne construit, à cette époque.**

L'accident dramatique d'Alain Colas, en mai 1975, où il subit 23 opérations chirurgicales, sur son pied, sectionné, obligea à réduire la largeur à 9m80. Le voilier a été construit à l'arsenal de Toulon, avec l'aide des services techniques des Constructions Navales.

Edmonde Charles-Roux, épouse de Gaston Defferre sera la marraine du «Club-Méd».

En avril 1982, Bernard Tapie contacte Michel Bigoin, pour visiter le voilier abandonné à Tahiti. Le navire est entièrement rénové, transformé, une superstructure ajoutée, pour devenir **un voilier de luxe, le «Phocéa».**

Le record de la traversée de l'Atlantique a été réalisé, dans des conditions périlleuses, mais jamais homologué.



Portrait de Michel Bigoin.



Le voilier le «Club-Méd».

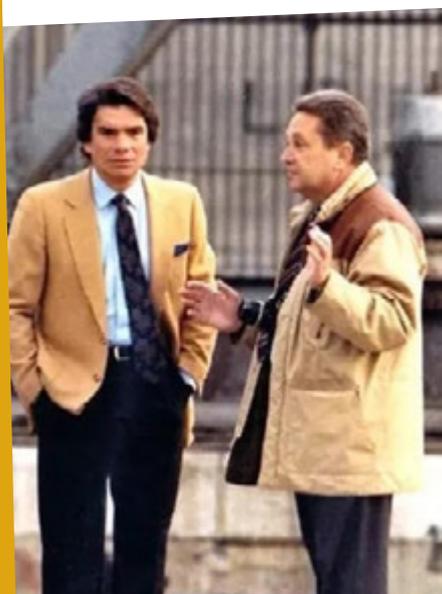


Le voilier le «phocéa».

Michel Bigoin dessinera pour le groupe Bourbon des vedettes rapides, de 30 noeuds, de 10m, 12m, 13,5m, 14,5m, 15,5m, 17,5m, 19,5 m, 23 et 25, ainsi que 3 catamarans de croisière à passagers de 50m, 56m, 58m.

Il réalisera des voiliers de 8,5m, 13,5m, et 16m pour Guy Couach, participera à d'autres projets, dont le « Ponant » voilier de 85m et le navire de recherche de la Comex, le «Minibex».

Michel Bigoin a apporté de nombreuses innovations dans la construction de voiliers, et de coques.



Michel Bigoin et Bernard Tapie.

ACTUALITÉS

LES HOUTHIS EN MER ROUGE

L'origine des rebelles Houthis remonte aux années 1980, lorsque Hussein Badreddine al-Houthi, un prédicateur zaidite, a commencé à dénoncer la marginalisation de la communauté zaidite par le gouvernement yéménite.

En 2004, il a été assassiné par les forces de sécurité yéménites, ce qui a déclenché une insurrection des Houthis contre l'État.

Les Houthis ont rapidement pris le contrôle des provinces à majorité zaidite du nord du Yémen.

En 2014, ils ont pris Sanaa, la capitale du Yémen et ont renversé le gouvernement du président Abd Rabbuh Mansour Hadi.

Les Houthis sont soutenus par l'Iran, qui leur fournit des armes et des conseillers militaires. L'Iran voit les Houthis comme un allié potentiel dans sa rivalité avec l'Arabie saoudite, qui est sunnite.

Les principales revendications des Houthis sont: la fin de la marginalisation de la communauté zaidite, la mise en place d'un État islamique ou zaidite, la lutte contre l'influence de l'Arabie saoudite au Yémen.

Depuis 2010, les rebelles Houthis ont lancé des attaques contre des navires de commerce en mer Rouge, ce qui a perturbé le transport maritime.

Route commerciale stratégique, entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique, la mer Rouge relie le golfe d'Aden à la Méditerranée, où 20.000 navires transitent annuellement, dont 30% de porte containers, 10% de pétroliers.

Recent Incidents

Notices - UKMTO-IO #540
Date: 12th January 2024
Location: 240900N, 0664400E

UKMTO Notice 002/JAN/2024 - Live weapon firing scheduled between 0200-1300 UTC on 12 and 13 Jan 2024. In an area bounded by arc of radius 83.34 NM centred at 240977N 0664432E between 255 to 310 degrees clockwise

Boarded - UKMTO-IO #546
Date: 17th January 2024
Location: 243500N, 0573500E



● Attack, Hijack, Incident, Kidnap ● Robbery, Boarding, Suspicious approach
● Advisories ○ Notices



Suite au conflit israélo-palestinien, les attaques maritimes ont significativement augmenté : 11 attaques en 2022, 25 en 2023 et 26 entre mi-novembre 2023 et mi-janvier 2024.

Les Houthis utilisent des drones et des missiles pour cibler des navires, ils menacent de poursuivre leurs attaques si leurs revendications ne sont pas satisfaites.

À l'initiative des américains, une force navale «Prosperity Guardian» a été constituée par 10 pays, dont la France.

Les États-Unis et leurs alliés ont déployé des navires de guerre dans la région pour protéger le transport maritime, mais les attaques des Houthis continuent.

Elles sont une menace sérieuse pour le transport maritime mondial, avec un impact sur les prix des produits de base et des biens manufacturés.

S'ils ne transitent plus par le canal de Suez et la mer Rouge, les navires doivent contourner l'Afrique et passer par le Cap de Bonne-Espérance, ce qui va considérablement rallonger les trajets.

Pour relier Rotterdam à Singapour, le détour rallonge le voyage de 40 %, passant d'à peu près 8 400 miles marins (15 550 km) à 11 720 miles (21 700 km).

Une vingtaine de compagnies de transport maritime ont opté pour le contournement de la mer Rouge.

BOUILLON DU PÊCHEUR AU CABILLAUD ET FENOUIL



UNE RECETTE LÉGÈRE PARFAITE APRÈS
LES FÊTES DE FIN D'ANNÉE !
LE FENOUIL CONNU POUR AIDER
À LA DIGESTION, IL PROTÉGÉRAIT
AUSSI VOTRE FOIE ET AURAIT UN
EFFET DIURÉTIQUE ET DÉTOX !



QUANTITÉ

4 personnes



PRÉPARATION

15 mn



CUISSON

15mn

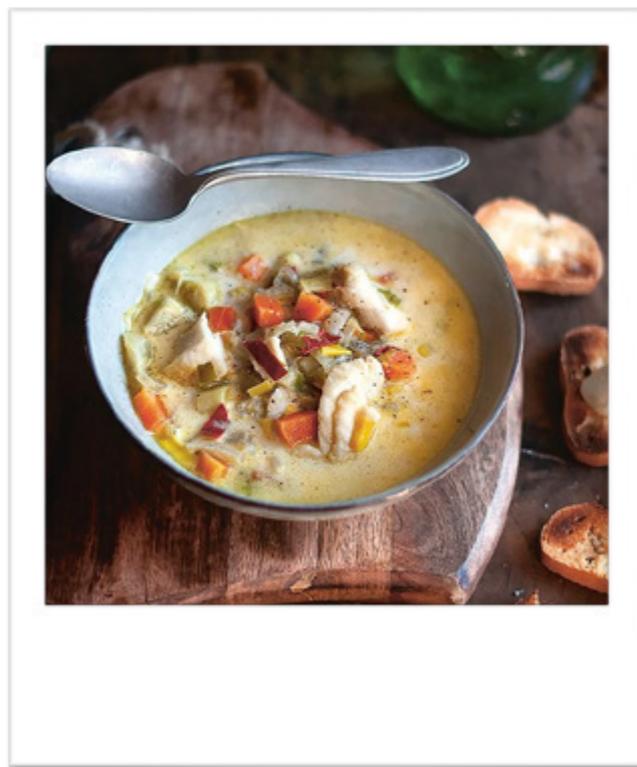


Photo : © Marie Chiocas - Recette de Elle à table

INGRÉDIENTS

- 2 fenouils
- 1 oignon
- 1 branche de céleri bien tendre
- 2 poireaux
- 1 carotte
- 6 cuillère(s) à soupe d'huile d'olive
- 200 g de cabillaud surgelé
- 1 petit piment séché
- 1 feuille de laurier
- 1 cuillère(s) à café bombée de sel fin
- crème fleurette ou végétale

PRÉPARATION

- 1 - Retirez les premières feuilles, trop filandreuses, du fenouil, et émincez les bulbes, perpendiculairement aux fibres. Émincez de même l'oignon, le céleri et les poireaux. Coupez la carotte en cubes ou en rondelles. cuire 20-25'.
- 2 - Faites blondir le tout quelques instants dans une cocotte avec l'huile d'olive, ajoutez tous les autres ingrédients – sauf la crème – et, enfin, 1 l d'eau.
- 3 - Posez un couvercle et comptez environ 10 à 12 mn de cuisson, juste le temps que le poisson soit poché et que les légumes soient tendres.
- 4 - Ajoutez de la crème fleurette ou végétale selon vos goûts et servez aussitôt.

CONSEILS

- Accompagnez de céréales cuites (orge, avoine, épeautre, quinoa..) ou de pommes de terre vapeur.



POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

La Navale, association d'intérêt général, située à Marseille, dans un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve « **UN TRÉSOR** » : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

LA NAVALE C'EST AUSSI :

SAUVEGARDER le Patrimoine Maritime en Méditerranée.

VALORISER un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.

CONTINUER les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m² : visites guidées l'expo, enregistrements vidéos « Paroles Vivantes » témoignages des Anciens, ateliers pédagogiques, accès gratuit à une bibliothèque, numérisation d'archives, expositions, restaurations de maquettes, rencontres avec des scolaires, édition d'un webmagazine mensuel, gratuit, fait par les bénévoles.

PROTÉGER cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer et à supporter les frais de toutes ces actions.



COMMENT NOUS SOUTENIR ?

VOUS ÊTES :

UN PARTICULIER

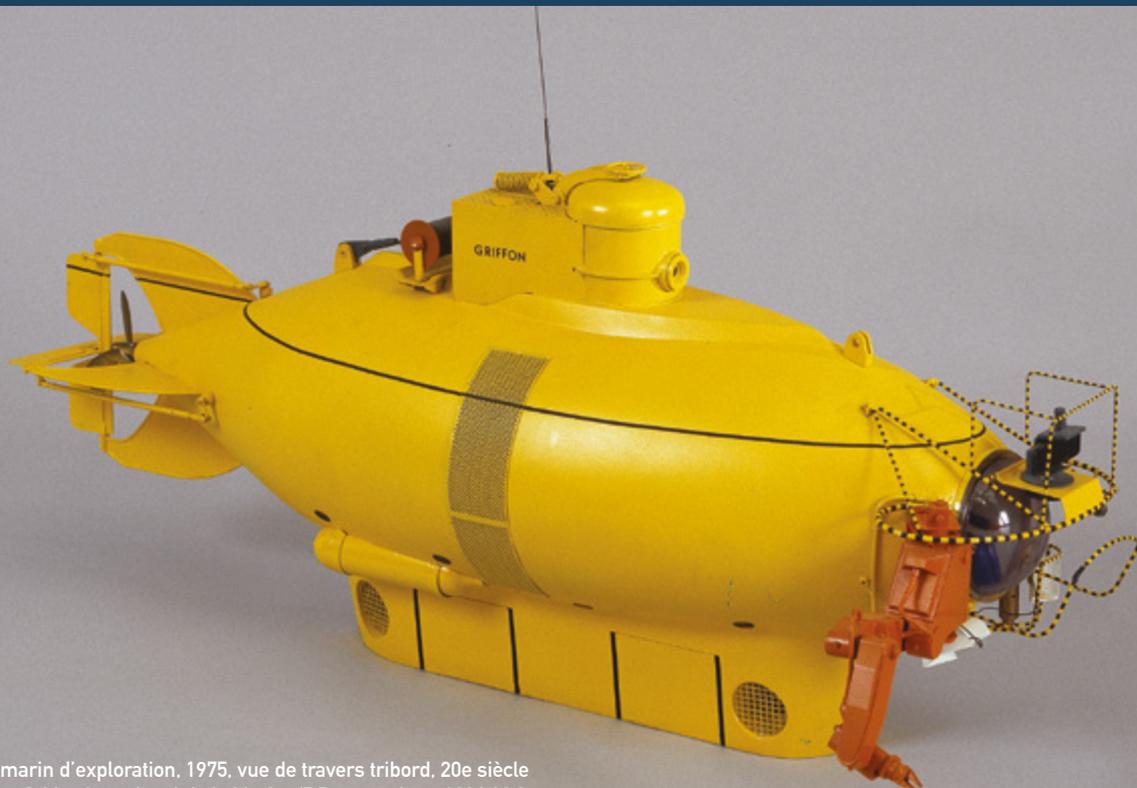
UNE ENTREPRISE
UNE ASSOCIATION

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno Terrin

Le GRIFFON

SME (SOUS-MARIN D'EXPLORATION)



Griffon, sous-marin d'exploration, 1975, vue de travers tribord, 20e siècle
Carencu Lucas. © Musée national de la Marine/P.Dantec - Inv. : 2004.18.3

MISE À L'EAU : 9 février 1973

LONGUEUR : 7,80 m

LARGEUR : 2,30 m

HAUTEUR : 3,40 m

POIDS : 13 tonnes

IMMERSION : 600 m

AUTONOMIE : 6 h / 5 jours en mode survie

ÉQUIPAGE : 4 pilotes (2 officiers et 2 officiers mariners)

1140 PLONGÉES

EXPLOITANT : GISMER jusqu'en 1993


LA NAVALE

NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE
SOUTIEN POUR PRÉSERVER
LE SOUS-MARIN LE GRIFFON,
CHAQUE DON COMPTE !

