



COMMANDANT GARREAU



STATION DE GRANDCAMP 1894-1957

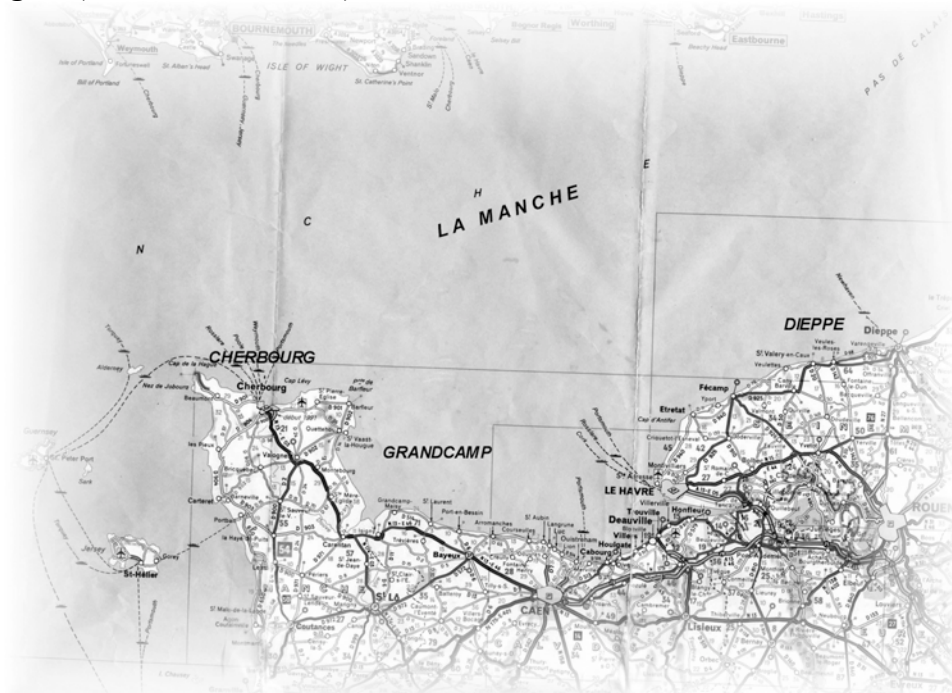
Doc. J. Pillet

MUSEE DE LA PECHE CONCARNEAU

La Station de sauvetage de Grandcamp

« C'est pour protéger les abords et l'entrée de la rivière d'Isigny dans le Calvados, que fut créée en 1878 la station de Grandcamp, les plus mauvais vents sont ceux de la partie N.N.E, la mer se retire très loin ce qui rend à peu près impossible le lancement à marée basse.

Autre difficulté pendant l'hiver les meilleurs marins sont absents embarqués pour la pêche au large » (annales de la station).



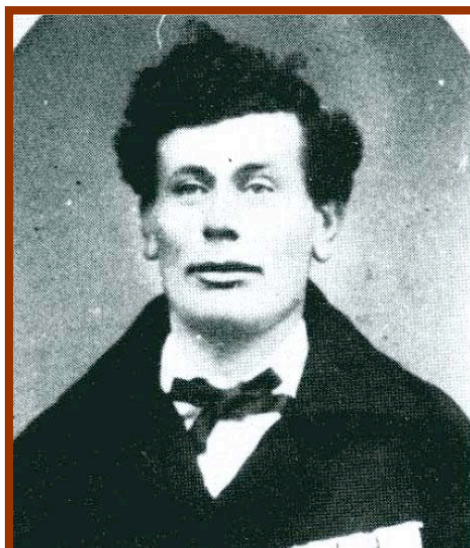
Le premier canot sera un canot à redressement automatique de 9m78 du chantier Augustin Normand au Havre qui prendra le Nom de **Berthe et Madeleine**. Il est opérationnel le **31 juillet 1878**

Il restera en service jusqu'en **1894** jusqu'à l'arrivée la même année du nouveau canot le **Commandant Garreau**.

Fin **1894** le **Berthe et Madeleine** est retourné au Havre et vendu 25 frs un an plus tard (échos Grancopais)

Martin Leboucher patron du canot de la station de Grandcamp.

En **1880** Cité dans l'ordre de la légion d'honneur pour 4 sorties et 17 personnes sauvées (voir la note en annexe)



Commandé le **4 Mai 1894** au chantier Augustin Normand du Havre, le **14 Décembre 1894** arrive à la station de Grandcamp le nouveau canot qui prendra le Nom de **Commandant Garreau**, son donateur, un ancien Capitaine de Frégate qui a désiré financer un canot pour la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.

Le Président de la station Mr Léonce Marie également Maire assure la réception et supervise les essais

Le Parrain est Emile Tostain et sa marraine Augustine Gibert.

Le baptême officiel aura lieu au mois de **janvier 1895**.

A 11h00 ce **27 janvier** commence la cérémonie du baptême, en l'absence du donateur ce sera l'Administrateur délégué de la station qui lira la lettre du Capitaine de Frégate Garreau.

*« J'ai toujours proféré une admiration profonde pour le valeureux personnel du sauvetage des naufragés et j'admire tous vos canotiers, j'éprouve naturellement une sympathie spéciale pour ceux de Grandcamp. J'espère qu'en armant le jeune **Commandant Garreau** qui va les porter au large et au péril, ces braves gens penseront quelquefois au vieux Commandant Garreau qui les porte dans son cœur » (Echos Grandcopais)*



Commandant Garreau

J.Pillet

Depuis **1866** tous les canots de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés sont réalisés sur des modèles fournis par les chantiers Anglais et copiés avec autorisation par les chantiers Augustin Normand au Havre.

De **1878 à 1907** ces chantiers vont ainsi livrer 48 canots de la série des 10,10m, des canots adaptés aux différentes localités auxquelles ils sont destinés.

Grandcamp va donc recevoir un canot de 10,10m, 2,27m de largeur, creux de 0m975, d'un lest de 300 kgs environ et d'un poids de 3,6 tonnes.

Pour améliorer la stabilité sous voilure des bandes de plomb seront fixées de chaque côté de la quille de façon à abaisser le centre de gravité.

L'équipage sera de douze hommes.,Un patron, un brigadier Sous -Patron et dix canotiers pour dix avirons en couple.

Le canot sera a redressement spontané après chavirage avec des caisses à air en bois entoilé.



Musée de la Pêche

A proximité de la roue du chariot **Alexandre Gibert**, patron, dans le canot son fils **Pierre** tient les tire-veilles du gouvernail. A droite un enfant dans les bras Rosette la femme de **Pierre Gibert**.

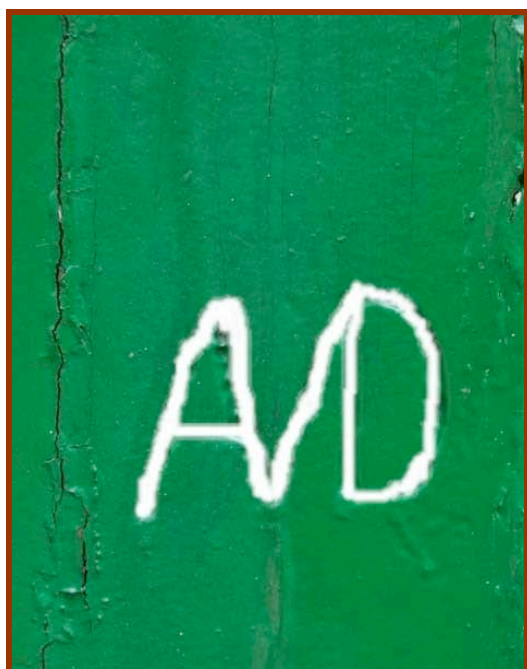
La scène parait fabriquée !! pour la photographie (lettre de J.M. Cattelain au Musée de la Pêche)



JMR



JMR



JMR



JMR

Tous les canots de sauvetage sortis des chantiers Augustin Normand portent leur numéro gravé sur l'étrave à bâbord : Ici **61** pour **Commandant Garreau**.

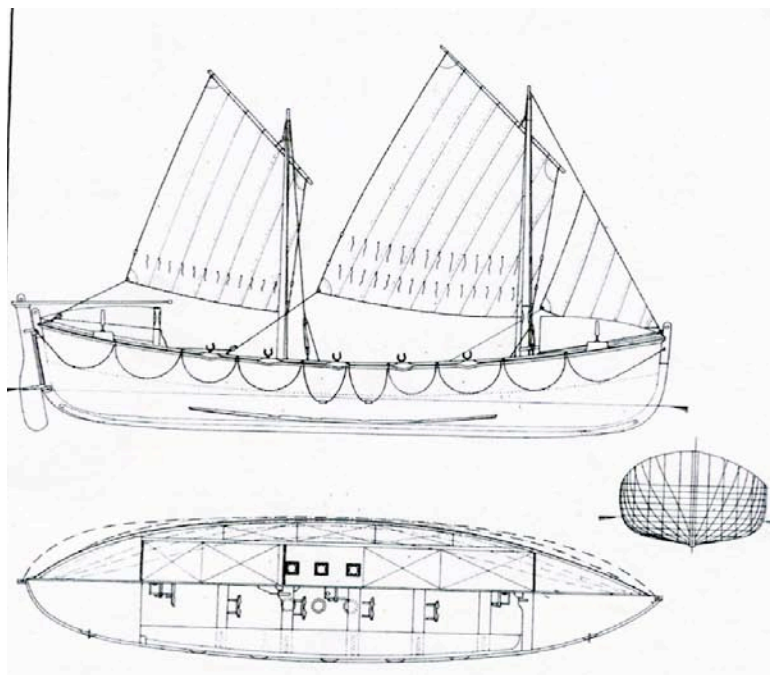
Sur l'étrave à tribord les lettres **AND** – **Augustin Normand**

Le canot peut changer de nom pour diverses raisons mais le Numéro de chantier gravé reste immuable.

La coque en bois à double bordé croisé, il ne sera plus employé pour cette série d'acajou mais du teck.

Il n'a pas de membrures intérieures au-dessus des varangues

La voilure totalisera 15 M2 un foc de 2,07 M2 et deux voiles au tiers de 7,52 M2 ,et 5,53 M2
(doc J.Pillet)



Les voiles sont ralinguées, si à l'origine il a été employé du chanvre elles sont dorénavant en coton mais toujours ralinguées en chanvre goudronné et la toile sera tannée. Suivant la méthode ancienne de décoction d'écorces de chêne et d'ocre rouge, et ensuite les colorants employés comporteront un certaine quantité d'huile de lin crue ou cuite en émulsion avec un colorant. (Jean Pillet)

Alexandre Gibert sera le patron du nouveau canot *Commandant Garreau*
Depuis **1889** il était déjà patron du 1^{er} canot *Berthe-Madeleine* et lors de l'arrivée du nouveau canot il en sera naturellement désigné comme patron.
Alexandre Gibert dit le *Père Biron* ne cessera son activité qu'en **1919**



Alexandre Gibert

En **1925** cité à l'Ordre de la légion d'honneur pour ses services bénévoles et pour 6 sorties et 29 personnes sauvées.

régates à Grandcamp
doc JMC-photo Damez

(échos Grandcopais)



Tableau d'honneur de la station

26 Mars 1898 c'est le drame du *Loch Doon* un trois-mâts Anglais de 1200 tonnes échoué à deux milles dans l'Est de Grandcamp par vent tempétueux de N.E et grosse mer.

Ce ne sera pas le canot *Commandant Garreau* qui va prendre la mer mais un picoteux du port avec huit hommes à bord qui va tenter de récupérer 4 marins Anglais restés à bord du *Loch Doon*. Le bateau de pêche va chavirer dans une lame déferlante il y aura trois disparus et deux marins qui décéderont quand le picoteux s'échouera sur la côte.

Pourquoi le *Commandant Garreau* n'a-t-il pas appareillé alors qu'il était en service depuis 4 ans. ?

Possible que l'équipage bénévole n'ait pu être réuni à temps et surtout que la mise à l'eau ait posé problème. (Carnet de bord Echo Grancopais)

Au tableau d'honneur du Canot *Commandant Garreau* on pourra citer les faits suivants

05-10-1904 sortie pour la barque *Jean Baptiste Léon*

03-03-1905-pour le vapeur Ville d'Isigny

16-08-1908 pour le *Torpilleur 71* échoué

Début 1909 pour le sloop *Jeune Frédéric*

13-01-1911 pour le sloop Souvenir 4 hommes sauvés

22-02-1915 pour le trois-mâts Anglais *Chrisolite* 7 hommes sauvés

08-03-1922 pour le sloop *Deux Frères* et le sloop *Pierre Alphonsine* tous les deux de Grandcamp 6 hommes sauvés par mauvais temps de Sud-Ouest, pour le *Deux Frères* en difficulté sous Vierville qu'il va remorquer à Port en Bessin puis en revenant sur Grandcamp le *Pierre Alphonsine* sans voile à la dérive qu'il va aussi remorquer vers Port en Bessin. (carnet de bord écho Grandcopais).

28-08-1924 (soir) yacht *Yvon* incendié devant Grandcamp, 4 personnes à bord Elles se jettent à l'eau avec des bouées de sauvetage et sont récupérées par les Grancopais qui remorquent le bateau jusqu'à terre (carnet de bord échos Grandcopais)

Rapport du Président du Comité de sauvetage de Grandcamp- Le Calvey

Les annales du sauvetage maritime – station de Grandcamp 2^{ème} semestre 1924

« Hier soir 28 Août 1924 vers 19h15, je fus prévenu qu'un bateau en feu, qui était à environ 7 milles dans le N.N.E de Grandcamp ; demandait du secours ; aussitôt je donnai l'ordre d'armer le canot de sauvetage *Commandant Garreau*.

Comme le patron et le sous patron étaient en mer Alexandre Gibert père, patron retraité du canot de sauvetage, pris immédiatement la direction pour sortir le canot de la maison abri et embarquer comme patron à bord du *Commandant Garreau*. Le canot fut très rapidement mis à la mer et à 07h15 il faisait route sur le lieu du sinistre en forçant sur les rames.

Arrivés à environ 300 mètres du bateau sinistré, la vedette à moteur *Louissette* qui était partie la première, vint dire à nos canotiers que l'équipage était sauvé par la barque à moteur le « *Poilu* » de Grandcamp.

Notre canot n'ayant plus rien à faire sur le lieu du sinistre vira de bord et mit le cap sur Grandcamp où il arriva vers 22 heures et à 22h20 il était remisé dans la maison abri.

En cette circonstance le patron Gibert et les canotiers ont fait un réel effort pour porter secours au bateau incendié, et ce n'est certes pas de leur faute s'ils ne sont pas arrivés les premiers ; cela n'a

tenu qu'à la grande distance à parcourir à la rame et à la présence de barques à moteur dans les parages du sinistre.

Le bateau incendié est un bateau à essence « l'Yvon » du port de Trouville jaugeant 42tx700 ayant à son bord deux hommes d'équipage, le Propriétaire Monsieur Corali Ingénieur Civil, et Madame Corali.

Monsieur Corali est venu ce matin me remercier de la diligence apportée pour lui porter secours et m'a chargé de remercier la Société et les canotiers.

Signé Le Cavey



Col.JMR

1919 le Père Biron prend sa retraite et la relève du patron du canot de sauvetage est assurée par son fils Pierre Gibert dit le Grand Biron.



Pierre Gibert restera le patron du canot *Commandant Garreau* jusqu'en 1957

A l'échelon National c'est la deuxième plus grande longévité pour un canot de ce type

En cette année 1957 sera affectée à la station une nouvelle vedette à moteur, le temps des Canots à l'avirons est bien terminé

Commandant Garreau



L'Equipage en 1942

Georges Lecourtois-Auguste Lecieux-
Charlot Françoise-Auguste Anquetil-

Pierre Gibert (Le Grd Biron)

Marcel Corbin-Eléonord Chardon-
Alexandre LeRouxel-Georges Marion-
Louis Demaules-Émile Célerin et Louis
Boudard.

Carnet de bord Echos Grandcopais

A partir de **1951** la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés a décidé de vendre au fur et à mesure du remplacement des canots à l'aviron par des vedettes à moteur les unités ainsi laissées libres.

Le dernier canot sera retiré des listes d'armement en **1962**

Un des fondateurs du Centre Nautique des Glénans Philippe Viannay décide d'acquérir dans un premier temps l'un de ces canots (*Eline et Sophie*) qui va aller chatouiller tous les rochers des Iles Glénan ou le Centre Nautique à sa base.

Satisfait de l'expérience de ce premier canot la flottille va s'agrandir de quatre autres de ces « réformés ».

1957 le C.N.G fait l'acquisition du canot de la station de **Grandcamp Commandant Garreau** pour la somme de **XXXXX** (le dernier acompte ne sera réglé que le 17 juin 1958) transformé sur des plans de Philippe Harlé pour la facilité d'utilisation par les stagiaires.

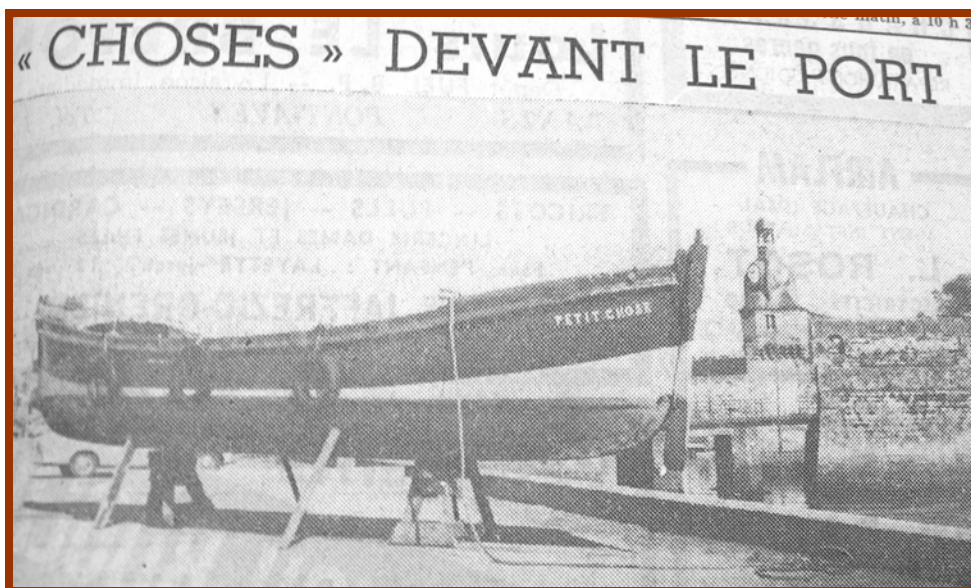
Commandant Garreau s'appelle désormais suivant la tradition du CNG **Grand-chose**



Photothèque CNG-Archives Ville CCneau

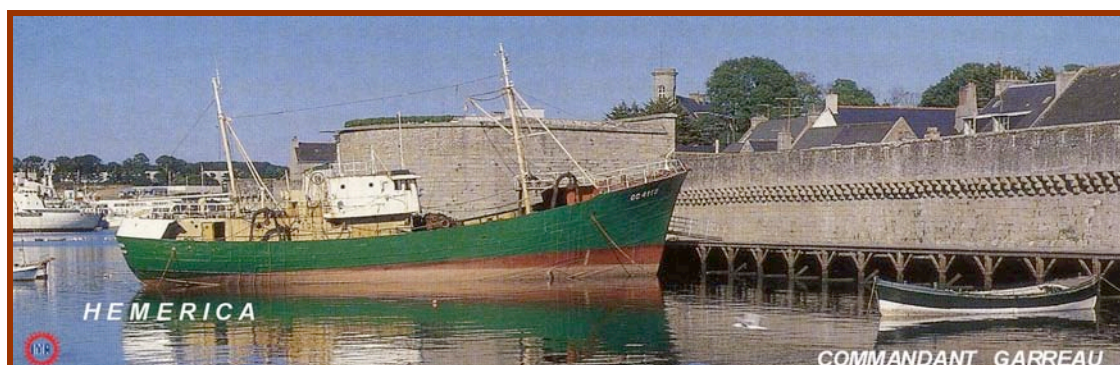
Commandant Garreau sur son chariot à Grandcamp 1957

De nouvelles modifications seront encore apportées par la suite, les dômes avant et arrière supprimés et remplacés par un pont à plat de l'avant à l'arrière, des réserves de flottabilité en polystyrène dans les bancs.



Ouest-France 10-60

Ici le *Petit Chose* ex *Eline et Sophie* 1^{ère} acquisition du CNG, ancien canot du **Cap Lévi** – identique au **Commandant Garreau** qui deviendra le *Grand-chose*

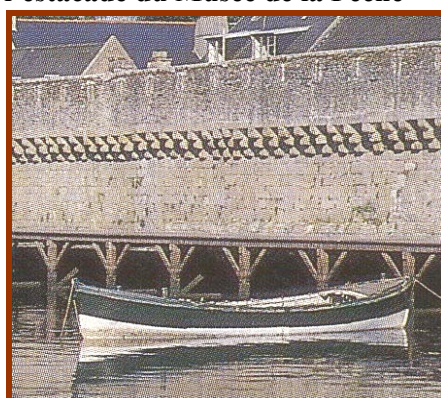


JMR

Commandant Garreau et *Hémérica* devant l'estacade du Musée de la Pêche



JMR



JMR

1986 le canot arrive au Musée de la pêche et va reprendre son nom d'origine *Commandant Garreau* et rester mouillé à proximité du chalutier *Hémérica* devant l'apponnement du Musée.

Les chantiers Querrien au Passage vont remettre le canot en son état d'origine notamment en refaisant les dômes avant et arrière les précisions techniques ayant été communiquées par le Dr Jean Pillet Auteur du livre « *Le Sauvetage au temps des Avirons et de la voile* »

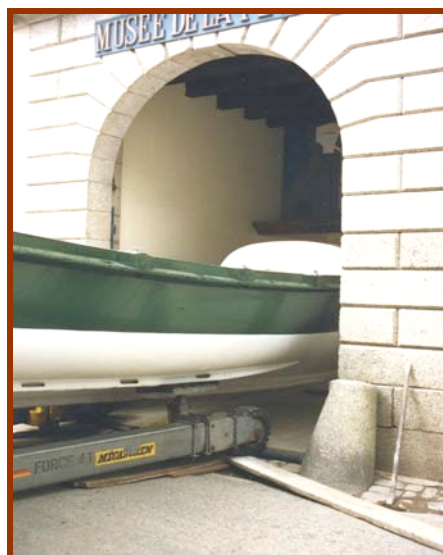
31 MARS 1987

Le canot vient d'être entièrement remis en état par le chantier Querrien au Passage, il faut maintenant le faire entrer dans la cour du Musée où il sera exposé au public.

Une histoire en quelques photos et à quelques centimètres !!



Jos Querrien dirige la manoeuvre d'entrée au Musée.



Photos Musée de la Pêche



photos Musée de la Pêche

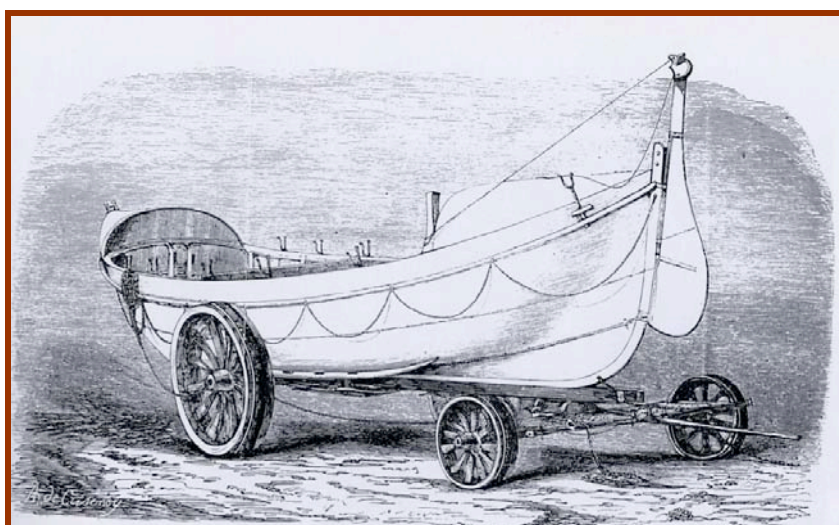


JMR

COMMANDANT GARREAU en 2010

POUR ETRE COMPLET

Pour que l'on comprenne bien les manœuvres qui étaient nécessaires pour la mise à flot des canots de sauvetage le **COMMANDANT GARREAU** devrait reposer sur un chariot tel que celui avec lequel les sauveteurs de **Grandcamp** procédaient à chaque sortie.



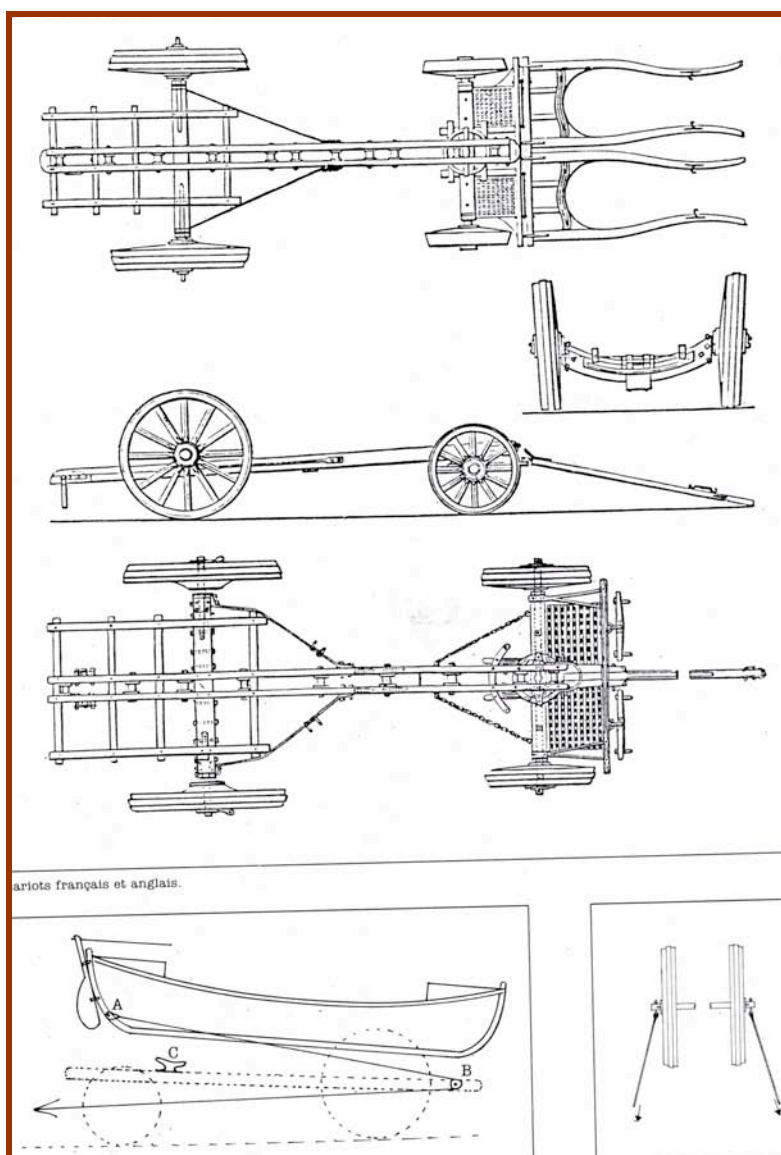
Belmatte/Pillet

dessin proposé par les annales du sauvetage en 1866



Cdt Garreau sur son chariot

CNG/archives ville



Jean Pillet

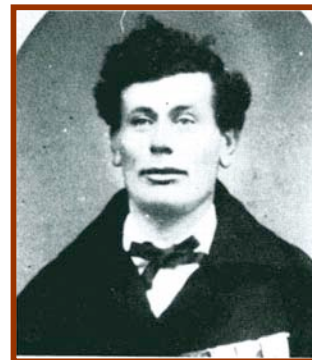
Mort du Grand Sauveteur

Martin Leboucher

Le grand sauveteur Martin Leboucher s'est éteint le **7 décembre 1922** à l'âge de 73 ans...

Il était titulaire des plus hautes récompenses et avait reçu des mains du Président Grévy, à Cherbourg la croix de chevalier de la légion d'honneur

Monsieur Toulouse agent de l'Administration de la marine retraça la vie du marin.



« Quelle vie bien remplie que celle de Martin Leboucher né à Grandcamp le 20 février 1850, il s'embarque comme mousse à dix ans, Marin de l'Etat à 20 ans, il fut renvoyé 16 mois plus tard comme soutien de famille.

Depuis lors il a navigué sur les chalutiers de Grandcamp et fait le pilotage.

Le 12 juin 1883 il est nommé pilote d'Isigny et chacun se rappelle avec quel dévouement il se porta en toutes circonstances au devant des navires à piloter.

Ses actes de dévouement sont nombreux tant comme marin que comme Patron du canot de sauvetage *Berthe et Madeleine*.

Deux fois en rade de Cherbourg une fois à Grandcamp à 60 ans il s'est jeté à la mer tout habillé chaussé de lourdes bottes au péril de sa vie pour sauver ici des ouvriers là un enfant qui se noyaient. D'autres fois tantôt seul sur son canot tantôt avec les matelots de son bateau pilote ou ses canotiers de sauvetage il a porté secours à des bateaux en perdition.

Ainsi en Août **1880** il sauva l'équipage d'un navire en détresse sur les roches de Barfleur, le **15 mai 1918** par une violente tempête, il se porta au secours de la barque de pêche *Robert-Louis* désemparé à l'entrée des passes d'Isigny.

En **1880** au mois de juillet le Président Grévy et Gambetta se trouvaient à Cherbourg. A cette occasion la ville avait organisé des régates. Martin Leboucher était parti de Grandcamp pour y participer. Le mauvais temps l'avait contraint à relâcher à Barfleur, puis dans la petite baie du Moustard.

Le lendemain au point du jour il avait repris la mer, toujours très grosse quand il eut connaissance qu'un grand Trois-mâts Italien *l'Alice* en perdition sur le plateau des Ecquets, parages dangereux, c'est en effet un raz permanent et souvent malheur à qui s'aventure dans ses tourbillons.

Martin Leboucher connaissait bien le lieu il n'hésita pas cependant à se porter au secours du navire en détresse. Par une mer démontée il réussit à sauver le Capitaine et les 11 hommes d'équipage. Après les avoir déposés en sûreté à Barfleur, il reprit sa route pour Cherbourg pour ne pas manquer ses régates et il gagna un 3^{ème} prix

Mais le récit du sauvetage avait été porté à la connaissance du Président de la République qui fit appeler Martin Leboucher et attacha lui-même sur sa vareuse, la croix de Chevalier de la Légion d'honneur

Au total Martin Leboucher avait 50 sauvetages à son actif. Il avait reçu de nombreux témoignages de satisfaction et 7 médailles d'honneur du Ministre de la Marine Française.

Une médaille d'honneur du Ministre de la Marine Italienne, le Grand Prix Henri Dunand, de Blois et la Croix de la Légion d'Honneur. »

Décembre 1922

COMMANDANT GARREAU**A questions posées****Réponses proposées.**

Pourquoi longueur 10,10m

Le chantier a réalisé les canots sur des plans Anglais dont les dimensions sont données en Pieds,pouces ce canot était une amélioration de celui de 9m78 en service précédemment.

Constructeur Augustin Normand Le Havre

Chantier établi au Havre depuis **1816**, Constructeur de toutes sortes de navires Grands voiliers, bateaux de guerre,sous-marins A fonctionné jusqu'en **1963** puis a fusionné pour devenir les ACH jusqu'en **2002**.

N° de construction

Gravé par le chantier sur l'étrave à bâbord en cas de changement de Nom reste immuable N° **61** pour le **Cdt Garreau**

Autre marque sur le canot

Gravé sur l'étrave à tribord les lettres **A N D** Augustin Normand,Nom du chantier,marque de la Ste Centrale et du Port d'attache.

Choix du Nom

Suivant les désirs des donateurs après Accord de la Sté Centrale.Ici **Cdt Garreau** c'était un Capitaine de Frégate de la Marine Nationale Française qui a financé l'achat du canot de **Grandcamp**.
En cas de changement de station les canots sont Susceptibles de changer de nom mais jamais de Numéro de chantier.

Où ce canot était-il en station ?

De décembre **1894** à **1957** à la station du port de **Grandcamp** dans le Calvados c'est le canot qui a la plus longue durée dans la même station.

Poids du bateau

3600 kilos armement complet

Nombre d'hommes d'équipage

12 -équipage au complet
1 patron-**1** sous patron aussi appelé brigadier et **10** canotiers,assis par **2** sur **cinq** bancs avec parfois des places numérotées

Nombre d'avirons à bord

Minimum **12** dont **10** de nage (canotiers)
1 aviron dit de queue pour le patron en cas de défaillance du gouvernail.
2 ou **3** avirons de nage de rechange.

Longueur des avirons	Ceux dits de nage 3,80m -celui de queue 5,85m
Comment le canotier savait si la pelle de l'aviron était à plat ou verticale dans l'eau	Sur le manche de l'aviron est gravée une marque si elle est sur le dessus la pelle est à plat.
Couleur des avirons	A tribord vert ,à bâbord blanc Les canotiers sont face au patron donc pour faciliter la communication et éviter des mauvaises interprétations il n'est pas employé les termes bâbord et tribord
Mâts et voilure	2 mâts- 3 voiles surface environ 15 M2 au total 1 foc et deux voiles au 1/3.(voir plan)
Particularité de stabilité de ces canots	Canot à redressement immédiat en cas de retournement stabilité par caissons d'air situés à l'intérieur de chaque côté. Les dômes avant et arrière faisant office de « barriques » en cas de chavirement..
Particularité de ce canot	De son arrivée à Grandcamp en 1894 jusqu'à Sa sortie de la flotte des canots de la Sté de sauvetage seulement deux patrons ont commandé les équipages Alexandre Gibert dit le Père Biron de 1894 à 1919 et sont fils Pierre dit le Grand Biron de 1919 à 1957 . A la station de Grandcamp une Vedette a porté le nom de Pierre Gibert En 2009 c'est SNS 266 N-D de Grandcamp qui est en service.
Tableau d'honneur de la station	voir aussi le détail,mais Alexandre Gibert a sauvé 29 personnes en sa qualité de patron du Cdt Garreau .
Après sa sortie de la flotte des canots de la Ste Centrale de sauvetage qu'est-il devenu ?	A été acheté par le Centre Nautique des Glénan où il a servi avec 4 autres anciens canots de sauvetage de diverses stations comme bateau d'entraînement de 1957 à 1985 .
A-t-il gardé le même nom au CNG	Non il s'est appelé Le Grand-chose A repris son nom d'origine en arrivant au Musée de la Pêche en 1986

Est resté à flot à proximité de ***l'Hemeric***
 Jusqu'à son entrée dans la cour du Musée le
31 Mars 1987, après des manœuvres difficiles.

Comment était mis à l'eau les canots

Ils étaient sur un chariot tirés soit à bras
 soit par des chevaux.
 Les manœuvres de mises à l'eau et remises à
 sec faisaient l'objet d'un processus très bien
 défini où chaque participant avait sa place.

Comment était donné l'alerte au canot de
 Sauvetage lors d'un sinistre

Soit par le tocsin de l'église du village-
 Soit par deux coups de canons tirés du
 sémaphore si il y avait un à proximité, dans ce
 cas un pavillon noir était hissé au mâts du
 sémaphore ; soit par des coups de corne a
 brume en différents points du village

Où était entreposé le canot

Dans une maison abri spécialement
 construit dans un endroit le plus près possible
 du rivage pour faciliter les manœuvres.
 Dans certain cas des rampes de lancement ont
 été construites supportant directement le
 chariot de manoeuvres
 Aucun canot en bois ne restait en permanence à
 flot en dehors des missions.
 De nos jours tous les canots de sauvetage sont
 soit en plastique soit en aluminium et la plupart
 d'entre eux restent sur des mouillages qui leur
 sont spécialement affectés.

Comment la sécurité des canotiers
 était elle assurée à bord

En plus de leur brassière de sauvetage qu'ils
 devaient porter avant d'embarquer, à leur
 poste à bord il passait un de leur bras dans un
 anneau en cordage muni de cuir .Ce cordage
 était relié à une longueur de filin de retenu
 amarré au banc.

Matériel d'armement

Nombreux filins de différentes dimensions
 1 compas-1 fanal avec son huile d'éclairage
 le tout placé dans un seau en bois troué pour
 laissé passer l'eau. 1 boîte de secours avec
 quelques pansements et cachets divers-

1 ancre de mouillage et 1 ancre flottante avec
1 bidon d'huile de filage (pour atténuer la mer
après du canot)
1 bâton plombé (avec un plomb de 700gr) pour
servir de lance –amarre.

Matériel d'armement

Plusieurs grappins-1 hache coupe cordages.
1 porte-voix-1 baril de galère (eau douce)
Quelques jarretières ou carguettes ou garcettes
(courts cordages avec à une extrémité un
cabillot et une anse à l'autre, sert à maintenir
les objets en place. (espèces de sandows qui
n'est pas élastique.

Avec tout le matériel embarqué et placé sous les bancs et coffres quand l'équipage était au complet la place restant disponible pour récupérer des naufragés était très réduite et pourtant certains canots de sauvetage ont réussi à embarquer plus de 15 personnes en une seule fois.

En **1824** première station privée installée à Boulogne sur Mer

En **1866** la Sté centrale de sauvetage des Naufragés avait installé sur les Côtes de France Y compris Algérie et St Pierre et Miquelon **36 stations**

Virtus Et Spes –Courage et Espérance- telle était la devise des équipages des canots

En **2009** le nombre de station est de : **223** et **30** centres de formation

La S N S M que nous connaissons actuellement est formée de la fusion en **1967** de la **Sté Centrale des Naufragés** (créée en **1865**) et des **Hospitaliers Sauveteurs Bretons** (créée en **1873**).

Les vedettes actuelles sont réparties sur les côtes.

Elles sont répertoriées comme suit :

Celles dont le N° commence par **0** ce sont des vedettes **Tous temps**

Celles dont le N° commence par **1** vedette de 1^{ère} classe

Celles dont le N° commence par **2** vedette de 2^{ème} classe

Celles dont le N° commence par **3** vedette de 3^{ème} classe

Tous les autres engins portent la marque SNS ou SNSM

Les vedettes sont affectées, suivant leur classe sur les lieux qui sont susceptibles d'être dangereux et où le trafic maritime est important.

La classe détermine la spécification technique de la vedette – longueur-puissance matériel etc...



JMR

AR BEG SNS 127 vedette de 1^{ère} Classe station de Trévignon.

(son Numéro commence par un 1)



JMR

BRO FOEN SNS 297 Vedette de 2^{ème} Classe station de Beg-Meil Baie de la Forêt.

(son Numéro commence par un 2)

Musée de la Pêche
JMR-2010

Documents



Virtus Et Spes

Courage et Espérance
Devise des Equipages inscrite sur le pavillon
de la Sté Centrale de Sauvetage des Naufragés



Médaille de la Société Centrale de sauvetage des
Naufragés 1865

LOZIVIT Pascal
Patron Pêcheur
Concarneau
Sauvetage de 8 hommes d'un bateau naufragé
Ile aux Moutons
08 Août 1900 (x)



Diplôme commémoratif du sauvetage du 08 Août 1900

Doc.J.Le Roux-Col ;JMR

(x) Pascal Lozivit était le Pilote du Port de Concarneau

JMR/2010