

AFA STORIES**CONTENTS / TABLE DES MATIÈRES**

MERMOZ AU PÉRIL DES AIRS.....	2
MERMOZ, AT THE PERIL OF THE SKIES.....	2
ALLIGATOR POACHERS.....	4
LES BRACONNIERS D' ALLIGATORS.....	4
WW2 – INVASION OF FRANCE	5
LA SECONDE GUERRE MONDIALE – INVASION DE LA FRANCE.....	5
COMPOSTELLE : DE GRADIGNAN À MOMS.....	7
THE WAY OF ST JAMES : FROM GRADIGNAN TO MOMS.....	7
MY POTTED HISTORY	9
MON HISTOIRE	9
HISTOIRE DE LA SNSM DE ROYAN.....	10
SNSM ROYAN HISTORY.....	10
FUNNY UK FATHER'S DAY CARD.....	12
CARTE POUR LA FÊTE DES PÈRES – HUMOUR ANGLAIS.....	12
A GILET MOMENT.....	13
L'INSTANT GILET.....	13
IF – ONLY.....	15
SI – SEULEMENT.....	15
LES TIMBRES ET MOI	16
THE STAMPS AND ME.....	16

THIRD EDITION / TROISIÈME ÉDITION*June / Juin 2021*

This issue and the previous AFA issues are available to read on the Association website :

Cette édition et les précédentes sont disponibles sur le site de l'Association:

www.afa17.com

Any new story contributions shall be welcomed by Allan Flood :

Merci de contribuer aux AFA Stories en envoyant vos histoires à Allan Flood:

aflood.afas@gmail.com

MERMOZ AU PÉRIL DES AIRS

par Françoise

En cette fin des années 20, on s'attend, dans le milieu aérien, à ce que "l'Aéropostale" s'attaque aux Andes. "l'Aéropostale" est une compagnie aérienne chargée de délivrer le courrier et de transporter quelques passagers. Elle a été créée sous le nom de "Société des lignes Latécoère", en 1918. L'idée d'une ligne aérienne transatlantique, rêvée par Pierre-Georges Latécoère, s'est déjà réalisée au fil des années 20.

Depuis des siècles, l'énorme massif montagneux des Andes, avec ses sommets qui culminent à 7000m et ses cols à plus de 4000, défie la circulation des hommes entre le versant atlantique et le versant pacifique de l'Amérique du Sud.

Depuis le 10 avril 1928, l'Aéropostale par un contrat conclu avec le gouvernement chilien a obtenu le monopole du transport du courrier et des messageries depuis l'Argentine, jusqu'au Chili. Mais cela à une condition: que les avions de la compagnie parviennent à ouvrir une voie transandine, avant la date fatidique du 10 août 1929.

C'est ce à quoi Jean Mermoz, chef pilote chevronné de 28 ans et Alexandre Collenot, son mécanicien préféré, vont devoir s'attaquer. C'est de Copiapo, un gros bourg au pied des Andes, à 900km au nord de Santiago, que les deux hommes s'élancent pour trouver une nouvelle voie dans la Cordillère, par une route sud-sud-est, le 9 mars 1929.



Jean MERMOZ*

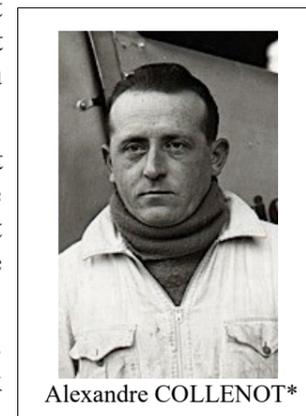
Mais l'expédition prend très vite un tour tragique. Face à la muraille glacée des Andes, Mermoz, dont l'avion plafonne à 4200m, parvient, après plusieurs approches à utiliser les vents porteurs montés du Pacifique pour franchir un col de 4500m. Il peut alors croire les Andes vaincues. Hélas, il n'en n'est rien. A peine franchi le col, le vent rabat l'avion contre les parois rocheuses scintillantes de neige. C'est le choc avec une plateforme caillouteuse et en pente, cernée de ravins vertigineux. L'avion finit par s'immobiliser, le nez tourné vers le ciel et la montagne, dans un concert de bruits peu réjouissants.

Au sol, les deux hommes ne peuvent que constater les dégâts: train d'atterrissage faussé et affaissé d'un côté, moteur, béquille et queue endommagés. Pour Collenot, il n'y a rien à faire. Le pilote et son mécanicien sont pris au piège. Il fait entre moins dix et moins quinze degrés. Ils sont à 4000m d'altitude, à des lieues de toute vie humaine. Pour comble de malchance, ils ont laissé leurs vivres de secours à Copiapo.

Ils envisagent d'abord de rejoindre la vallée par laquelle ils ont escaladé les Andes, au milieu des glaces et des rochers qui forment autant d'obstacles à leur progression. Mais au bout de deux heures, les deux hommes ont franchi seulement quelques centaines de mètres. Ils respirent mal. Ils n'y arriveront jamais. Ils retournent à l'avion. Une seule solution: tenter de le réparer et repartir.

Pendant deux jours, jusqu'au 11 mars, malgré le froid mordant et la faim qui les tenaille, s'arrêtant parfois quelques heures pour dormir, serrés l'un contre l'autre, dans la cabine du Latécoère, les deux hommes s'affairent pour réparer. Collenot puise dans toute sa science et de la mécanique et du bricolage pour improviser des solutions. On consolide le train d'atterrissage et la béquille avec des bouts de tissu et du caoutchouc. On répare le moteur et le radiateur avec d'autres rafistolages. Pour alléger l'avion en vue d'un redécollage, il est vidé de tout ce qui fait poids: réservoirs vides, tubulures inutiles, installation de la double commande, essence en excédent, sièges des passagers.

Au matin du troisième jour, les deux hommes, épuisés, espèrent repartir. Encore quatre heures d'efforts et enfin, le moteur démarre. Mais, tout de suite après, les tubulures du radiateur, remplies d'eau gelée, crèvent. L'eau s'échappe de partout. A nouveau, ce sont des heures passées à colmater les trous avec du fil de fer, de la colle, du vernis à peinture, des bouts de tissu, un peu de cuir des sièges.



Alexandre COLLENOT*

MERMOZ, AT THE PERIL OF THE SKIES

by Françoise

At the end of the 1920s, it is expected in the aviation industry that the Aéropostale will attack the Andes. "Aéropostale" is an airline responsible for transporting mail and carrying a few passengers. It was created under the name of "Société des Lignes Latécoère" in 1918. The idea of a transatlantic airline, dreamed by Pierre Latécoère, already came true during the 1920s.

For centuries, the enormous mountain range of the Andes, which peaks reach 7000m and which passes over 4000m has defied the movement of people between the Atlantic side and the Pacific side of South America.

Since April 10 1928, Aéropostale, by a contract concluded with Chilean Government obtained the monopoly of mail and courier transport, from Argentina to Chile. But, this, on one condition: that the company's planes manage to open a trans-Andean route, before the fateful date of August 10 1929.

This is what Jean Mermoz, 28-year-old experienced chief pilot and Alexandre Collenot, his favourite mechanic will have to tackle. It is from Copiapo, a small town, at the foot of the Andes, 900km North of Santiago, that the two men set off to find a new route in the Cordillera, by a south-south-east road, on March 9 1929.

But the expedition, very quickly takes a tragic turn. Facing the icy wall of the Andes, Mermoz, whose plane tops out at 4200m, manages, after several approaches to use the upward bearing winds of the Pacific to cross a pass of 4500m. He can then believe the Andes conquered. Alas, it is not. Barely cross the pass, the wind flaps the plane against the rocky walls glistening with snow. It is the shock with a stony and sloping platform, surrounded by vertiginous ravines. The plane ends up coming to a stop, its nose turned to the sky and the mountain, in a concert of unpleasant noises.

On the ground, the two men can only observe the damage: landing gear distorted and sagging on one side, engine, tail skid and tail damaged. For Collenot, there is nothing to do. The pilot and his mechanic are trapped. It's between minus ten and minus fifteen degrees. They are at an altitude of 4000m, miles away from all human life. To make matters worse, they left their relief supplies in Copiapo.

They first plan to join the valley through which they climbed the Andes. But it is in the middle of ice and rocks which form as many obstacles to their progress. After two hours, the two men only crossed a few hundred meters. They breathe badly. They will never make it. They go back to the plane. Only one solution: try to repair and start again.

For two days, until March 11, despite the biting cold and the hunger that grips them, sometimes stopping for some hours to sleep, huddled together, in the cabin of the Latécoère, the two men are busy repairing. Collenot draws on all his science of mechanic and DIY, to improvise solutions. Landing gear and tail skid are consolidated with pieces of fabric and rubber. The engine and the radiator is repaired thanks to other tinkering. To lighten the aircraft for a relaunch, it is emptied of everything that weighs: empty tanks, unnecessary pipes, installation of dual control, excess fuel, passenger seats.

On the morning of the third day, the two men, exhausted, hope to leave. Another four hours of effort and finally the engine starts. But immediately afterwards, the radiator pipes, filled with frozen water, burst. Once again, hours spent filling in the holes with wire, glue, paint varnish, scraps of fabric, a little leather off the seats.

* Photos extraites du site : <https://pilote-de-montagne.com/9-13-mars-1929-mermoz-et-collenot-survivent-a-un-crash-dans-les-andes/>

* Photos used from this website : <https://pilote-de-montagne.com/9-13-mars-1929-mermoz-et-collenot-survivent-a-un-crash-dans-les-andes/>

Pendant ce temps, Mermoz étudie le terrain. Car comment repartir ? L'avion est encore trop fragile pour décoller sur le peu de terrain qui sépare l'endroit où il est posé du précipice. Il faudrait le hisser en haut de la pente, au pied des pics, puis le retourner dans le sens de la pente, et enfin, compter sur celle-ci pour qu'il prenne assez de vitesse et puisse voler. Sinon, ce sera la chute, l'avion et l'équipage fracassés au fond du ravin.

Huit heures passent à remonter l'avion, jusqu'à la tombée de la nuit. On s'aide du moteur. On pousse. Enfin, les 500m de la pente sont parcourus. Mais de nouveau, les tubulures du radiateur éclatent. C'est la nuit. On verra demain. Le quatrième jour de calvaire des deux aviateurs débute par une nouvelle séance de réparation du moteur de leur Latécoère.

Et puis, vers midi, vient l'instant fatidique. Il faut tenter un décollage. Encore une affaire périlleuse: ils ont eu beau dégager la pente des cailloux qui auraient pu faire capoter l'appareil, la piste de fortune est traversée de deux crevasses, l'une de six mètres de large, l'autre plus grande encore. Pour les passer il faudra lever l'avion au-dessus de chaque obstacle, et rebondir ensuite sur le sol, sans casser le train, fragilisé quatre jours plus tôt. Mermoz et Collenot ont-ils le choix ? Avec au ventre l'inquiétude que l'on peut imaginer, Mermoz lance sa machine, l'oeil rivé sur la piste improvisée. Par deux fois, il passe l'obstacle. Parvenu au bord du ravin, l'avion est pris dans un courant ascendant. Il vole. Il vole vers la paroi montagneuse d'en face! Un virage sur l'aile et l'obstacle ultime est évité. La machine tient assez pour que le pilote retrouve le passage entre deux pics, emprunté quatre jours plus tôt. Direction Capiapo. Trente minutes de vol et de nouveau, le radiateur casse. Le Latécoère rejoint la plaine en vol plané.

Quelques jours plus tard, le 18 mars, après avoir rejoint Santiago, Mermoz et Collenot repartent pour la traversée des Andes, avec leur avion vraiment réparé. Cette fois, plus question de rechercher un passage inédit. Ils empruntent au sud de l'Aconcagua le trajet du chemin de fer transandin vers Mendoza. Ce sera désormais la voie de prédilection des aviateurs pour passer d'un côté à l'autre de la barrière rocheuse.

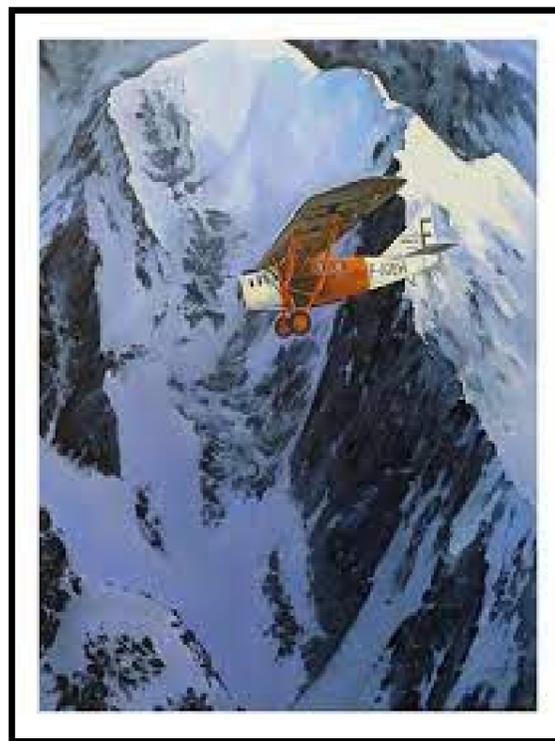
Meanwhile, Mermoz is studying the field. How to leave ? The plane is too fragile to take off on so little ground which separates the place where it landed, from the precipice. It would have to be hoisted up the slope, at the foot of the peaks, turned it over in the direction of the slope, and finally, count on it so that it took enough speed and could take off. Otherwise, it will be the fall, the plane and the crew smashed at the bottom of a ravine.

Eight hours pass to push the plane back up, until nightfall. They use the engine. They push it. Finally the 500m of the slope is covered. But, again, the tubes of the radiator burst. It's night. They will see tomorrow. The fourth day of ordeal for the two aviators begins by a new repair session for the engine of their Latécoère.

Then, around noon, comes the fateful moment. They must try a take off. Still a perilous affair: they may have cleared the slope of the pebbles that could have overturned the aircraft, the makeshift track is crossed by two crevasses, one six meters wide, the other, even larger. To pass them, it will be necessary to lift the plane above each obstacle and then, bounce on the ground, without breaking the undercarriage weakened four days earlier.

Do Mermoz and Collenot have a choice? With the anxiety you can imagine, Mermoz launches his machine, his eye riveted on the improvised track. He passes both of the obstacles. Arrived at the edge of the ravine, the plane is caught in an updraft. It flies. It flies towards the mountain wall opposite. A turn on the wing and the ultimate obstacle is avoided. The machine holds enough for the pilot to find the passage between two peaks, taken four days earlier. Direction Copiapo. Thirty minutes of flight and the radiator breaks again. The Latécoère reaches the plain in gliding flight.

A few days later, on March 18, after having reached Santiago, Mermoz and Collenot leave for the crossing of the Andes, with their plane really repaired. This time, there is no longer any question of looking for a new passage. They travel south of Aconcagua on the Trans-Andean railway route to Mendoza. It will now be the route of choice for aviators to cross from one side of the rock barrier to the other.



ALLIGATOR POACHERS

by Sandy Borthwick, born Edinburgh, Scotland.

In the late nineteen sixties I was a young Anglican priest working in South America, in the then Diocese of British Guiana, now Guyana. My parish consisted of a river, the river Rupununi and various encampments of Macushi Amerindians who lived along its banks. The jungle was very dense and almost impenetrable so most journeys were made by water in woodskin canoes so slender that one almost had to part one's hair in the middle to remain upright.

I was visiting a village called Annai and my next stop was to be a settlement called Imbaimadai, some forty kilometers upriver. After mass in the small wooden church, I said my farewell in Macushi "Nos a Mo", "I'm going but will return soon", and off I set in my canoe, helpfully fitted with an outboard motor. I should mention that the Rupununi river is infested with flies about the size of houseflies but much more malignant called Kaboura flies. They are equipped with jaws that not only sting but take a piece of flesh about the diameter of a pinhead. Now this does not seem much but thirty flies can feel quite painful and there are always other flies ready to take part in a feast. One remedy is to keep moving, the flies hate any breeze so whilst the boat was moving the flies were not a problem. I had gone about half the distance when I detected a strange sound in the motor, then smoke, then there was a splashing noise as the gears fell one by one into the coca cola coloured water. The Kaboura flies descended.

I paddled the canoe into the bank between swiping the flies and eventually reached the land. What was I to do? Imbaimadai was still twenty kilometers away, the flies were dreadful and the jungle was making distinctly nasty noises. My thoughts turned to remembered tales of man-eating jaguars or crushing boa constrictors, even armies of ants that could strip peoples flesh to the bone. It was either the flies or the jungle, so after securing the boat I set off. I had gone just a short way along the river bank, following animal paths when, were my ears playing tricks? I heard singing. I followed the sound and found two policemen at the side of the river. They had been sent to find and arrest some suspected alligator poachers. Now the Rupununi river is home to the large black alligator called the Cayman and its skin is much sought after for shoes and handbags, so much so that the cayman is now an endangered species and poaching is forbidden.

Unfortunately the poachers had found the policemen and in the night they had smashed a hole in the police boat so that it was quite useless. There we were, police with an engine but no boat and a priest with a boat but no engine. We joined forces and returned to my boat where we fixed on the police outboard motor and soon we were underway for Imbaimadai I made one miscalculation. The policemen were still anxious to catch the poachers and it was likely that we would now catch up with them. This we did, there was a brief scuffle but eventually the poachers were handcuffed but not quite arrested. We now had three poachers, two policemen, one priest and only woodskin canoe fit for two people. We reached Imbaimadai but only after leaving one policeman with the poachers, whilst I took the other to the village for help; one more trip and the poachers were in custody. The poachers were discovered to be engaged in another sideline, diamond smuggling but that, as they say, is another story.

LES BRACONNIERS D' ALLIGATORS

par Sandy Borthwick, né à Edimbourg, Ecosse. 

À la fin des années soixante, j'étais un jeune prêtre anglican travaillant en Amérique du Sud, dans l'ancien diocèse de la Guyane britannique, aujourd'hui, La Guyane. Ma paroisse se composait d'une rivière, la rivière Rupununi et de divers campements d'Amérindiens Macushi qui vivaient le long de ses rives. La jungle était très dense et presque impénétrable, de sorte que la plupart des voyages se faisaient par voie fluviale dans des canoës creusés dans des troncs d'arbre, si minces, qu'il valait mieux se faire une raie bien au milieu de la tête pour ne pas être déséquilibré et resté à la verticale.

Je visitais un village appelé Annai et mon prochain arrêt devait être une colonie appelée Imbaimadai, à une quarantaine de kilomètres en amont. Après la messe, dans la petite église en bois, j'ai fait mes adieux en macushi « Nos a Mo », « Je pars mais je reviens bientôt », et je suis parti dans mon canoë, utilement équipé d'un moteur hors-bord. Je dois mentionner que la rivière Rupununi est infestée de mouches de la taille de nos mouches domestiques mais beaucoup plus malignes, appelées mouches Kaboura. Elles sont munies de mâchoires qui non seulement mordent mais, en plus, arrachent un morceau de chair d'environ la taille d'une tête d'épingle. Bon, cela ne semble pas beaucoup, mais trente mouches peuvent s'avérer être assez douloureuses et il y a toujours d'autres variétés de mouches prêtes à participer à un festin. Un remède est de continuer à bouger, les mouches détestent la brise, donc pendant que le bateau avançait, les mouches n'étaient pas un problème. J'avais parcouru environ la moitié du trajet lorsque j'ai détecté un bruit étrange venant du moteur, puis de la fumée, et enfin, j'entendais des "ploufs" alors que les engrenages tombaient un à un dans l'eau de couleur coca cola. Les mouches de Kaboura sont descendues sur moi.

J'ai payé le canoë en direction de la rive en chassant les mouches et finalement atteint la terre. Que devais-je faire ? Imbaimadai était encore à vingt kilomètres, les mouches étaient épouvantables et la jungle faisait des bruits nettement désagréables. Mes pensées se tournèrent vers des histoires remémorées de jaguars mangeurs d'hommes ou de boas constrictors, voire d'armées de fourmis qui pouvaient dépouiller les gens de leur chair jusqu'aux os. C'était soit les mouches, soit la jungle, alors après avoir sécurisé le bateau, je suis parti. J'avais parcouru une courte distance au bord de la rivière, en suivant des chemins d'animaux quand, ... mes oreilles jouaient-elles des tours ? J'ai entendu chanter. J'ai suivi le son et j'ai trouvé deux policiers au bord de la rivière. Ils avaient été envoyés pour trouver et arrêter des braconniers présumés d'alligators. Aujourd'hui, la rivière Rupununi abrite le grand alligator noir appelé le Caïman et sa peau était très recherchée pour les chaussures et les sacs à main, à tel point que le caïman est désormais une espèce en voie de disparition et le braconnage y est interdit.

Malheureusement les braconniers avaient retrouvé les policiers et dans la nuit ils avaient fait un trou dans le bateau de la police, ce qui le rendait tout à fait inutile. Nous étions là, des policiers avec un moteur mais pas de bateau et un prêtre avec un bateau mais pas de moteur. Nous avons uni nos forces et sommes retournés à mon bateau où nous avons fixé le moteur hors-bord de la police et bientôt nous étions en route pour Imbaimadai. J'ai fait une erreur de calcul. Les policiers tenaient toujours à attraper les braconniers et il était probable que nous allions maintenant les rattraper. C'est ce que nous avons fait, il y a eu une brève bagarre mais finalement les braconniers ont été menottés mais pas tout à fait arrêtés. Nous avons maintenant trois braconniers, deux policiers, un prêtre et seulement un canoë en tronc d'arbre qui pouvait accueillir deux personnes. Nous avons atteint Imbaimadai mais seulement après avoir laissé un policier avec les braconniers, tandis que j'emmenais l'autre au village pour chercher de l'aide ; encore un voyage et les braconniers étaient en garde à vue. On a découvert que les braconniers étaient impliqués dans une autre activité secondaire, la contrebande de diamants, mais cela, comme on dit, est une autre histoire.



WW2 – INVASION OF FRANCE

by Barry Collins – born London, UK



LA SECONDE GUERRE MONDIALE – INVASION DE LA FRANCE

par Barry Collins – né à Londres, RU



The invasion of France, or the return of the English after the Norman Conquest.

Some of this story I have heard from my father (see photo below), but not all of it, as it has been filled in by other members of the family when speaking to me afterwards. When telling stories about the war, one must remember that not all of those involved in the struggle were heroes.

My father, being a tug captain, and having his Lighterman's licence on the Thames, was ostensibly "reserved occupation" and not therefore liable for call-up papers, but with ships being sunk so rapidly in the Atlantic every day early in the war, the Admiralty decided that he should join them. He, though, being of a cautious nature, tore up the Naval papers and applied to join the army as he thought they would be a "safer bet". However, on visiting them and explaining to them his occupation, the Army told him they would find him a boat of some kind. This involved putting him in a unit that some other members of the family had served in WW1, the Royal Engineer's Water Transport Unit, something he had forgotten.

At that time, the Americans had not arrived with their small landing craft and the Army had to make do with tugs and barges which were stationed in Stranraer, a remote Scottish port. He had never been to Scotland before although he had distant relatives in Ullapool, the MacLeans, and the journey to Stranraer just before Xmas '41, was not a pleasant experience. Not having specialised landing craft, the army experimented with having him charge towards the beaches in his tug and then at the last moment casting off barges which he was towing to let them fan out and land themselves. He was quite happy to do this, knowing full well that barges when not being towed have minds of their own, being flat bottomed and with no keels. For some time therefore, the barges ended up all over the place, but not on the beaches. However, Army officers who had been educated at Sandhurst and other military colleges, but not the Nautical College were unaware of barge behaviour.

Despite the failure of several weeks of experimenting with this method of landing, they carried on and were saved eventually by Mr Churchill's dictum that specialised landing craft should be built. Tank and Personnel landing craft, T.L.C.s, were built and arrived. Thus, he was given a Tank Landing Craft of approximately 300 tons, and 40 metres long, which could accommodate 18 tanks or 200 odd men.

At that time, he had been made a Staff Sergeant, but the authorities decided that with a craft of that size he should be commissioned to officer rank. He refused a commission and was made up to Sergeant Major, C.S.M. He did not tell anyone that he had refused because he thought officers should lead their men and he wanted his men to go ahead of him!!

Second instalment.

Having become a skipper of a larger craft than he had previously commanded, my father was allowed to familiarise himself with the capabilities of this new vessel, taking it up and down in the sea near Stranraer, an area he was unfamiliar with. However, being used to a 9 to 12 knot current on the Thames he soon became aware of its seaworthiness and the way it could wallow in various waters.

They first of all sailed it unloaded and then with tanks aboard, to see how it behaved when approaching the beaches. The craft possessed a ramp which could be opened and this had to be controlled when beaching and not before.

Although he was unaware of the amazingly complicated plans for the general French coastal attack, he was told of the obstacles the craft would face and the general advice given regarding his approach to the actual targeted beach.

His responsibility was to merely make a landing, and make sure the tanks and personnel being conveyed were deposited on the shore. The only problem was possible minefields in front of the beach and mines on

L'invasion de la France, ou le retour des Anglais après la conquête normande.

J'ai entendu une partie de cette histoire de mon père (photo jointe en bas de la page), mais pas la totalité, car elle a été complétée par d'autres membres de la famille lorsqu'ils m'en ont parlé, par la suite. Lorsqu'on raconte des histoires sur la guerre, il faut se rappeler que tous ceux qui ont participé au combat n'étaient pas tous des héros.

Mon père, étant capitaine de remorqueur et titulaire de sa licence de brigadier sur la Tamise, était, cela va de soi, "reserved occupation" (exempté de combattre)* et n'était donc pas appelé sous les drapeaux lors de la mobilisation, mais avec des navires coulés si rapidement dans l'Atlantique, quotidiennement, au début de la guerre, l'Amirauté décida qu'il se joindrait à eux. Lui, cependant, étant de nature prudente, a déchiré les papiers de la Marine et a demandé à rejoindre l'armée car il pensait que ce serait une "valeur plus sûre". Cependant, lors de la visite de contrôle, il leur expliqua son métier, et l'armée lui dit qu'ils lui trouveraient bien un bateau. Cela impliquait de le mettre dans une unité dans laquelle d'autres membres de la famille avaient servi pendant la Première Guerre Mondiale, la Royal Engineer's Water Transport Unit, ce qu'il avait complètement oublié.

A cette époque, les Américains n'étaient pas arrivés avec leurs petites péniches de débarquement et l'armée dut se contenter des remorqueurs et des barges qui stationnaient à Stranraer, un port reculé en Ecosse. Il n'était jamais allé en Écosse auparavant, même s'il avait des parents éloignés, les MacLean, à Ullapool et le voyage à Stranraer juste avant Noël 41 ne fut pas une expérience agréable. Ne disposant pas de péniches de débarquement spécialisées, l'armée essaya de lui faire tracter les barges vers les plages depuis son remorqueur puis, au dernier moment, de larguer les barges pour les laisser se déployer et arriver d'elles-mêmes sur la plage. Il était très heureux de le faire, sachant très bien que les barges, lorsqu'elles ne sont pas remorquées ont leur propre esprit, étant à fond plat et sans quilles. Donc pendant quelque temps, les péniches arrivaient un peu partout, mais pas sur les plages. Cependant, les officiers de l'armée qui avaient été formés à Sandhurst et dans d'autres collèges militaires, mais pas au Nautical College, n'étaient pas au courant du comportement des barges.

Malgré l'échec de plusieurs semaines d'expérimentation de cette méthode de débarquement, ils continuèrent et furent finalement sauvés par la maxime de M. Churchill selon laquelle il fallait construire des péniches spécialisées pour le débarquement. Des péniches de débarquement pour les chars et les soldats, les T.L.C., furent donc construites et livrées. Ainsi, on lui confia une péniche de débarquement de chars d'environ 300 tonnes, et de 40 mètres de long, pouvant accueillir 18 chars ou 200 hommes.

À cette époque, il avait été nommé sergent d'état-major, mais les autorités décidèrent qu'avec un engin de cette taille, il devrait être nommé officier. Il refusa une commission et fut remplacé par le sergent-major, C.S.M. Il ne dit à personne qu'il avait refusé parce qu'il pensait que les officiers devaient diriger leurs hommes et lui, il préférait que ses hommes le devancent !!

Deuxième épisode.

Devenu capitaine d'une embarcation plus grosse que celui qu'il avait commandé auparavant, mon père fut autorisé à se familiariser avec les capacités de ce nouveau navire, en le faisant naviguer en mer près de Stranraer, une région qu'il ne connaissait pas. Cependant, habitué à un courant de 9 à 12 nœuds sur la Tamise, il a vite pris conscience de sa navigabilité et de la façon dont il pouvait se mouvoir dans diverses eaux.

Ils l'ont d'abord piloté à vide puis avec des chars à bord, pour voir comment il se comportait à l'approche des plages. L'engin possédait une rampe qui pouvait être ouverte et celle-ci devait être ouverte lors du débarquement et pas avant.

Bien qu'il n'ait pas été au fait des plans incroyablement compliqués de l'attaque générale des plages françaises, il fut informé des obstacles auxquels son navire serait confronté et reçut des conseils d'ordre général concernant son approche de la plage cible.

Sa responsabilité consistait simplement à effectuer un débarquement et à s'assurer que les tanks et les hommes qu'il transportait étaient débarqués sur le rivage. Le seul problème était les possibles champs de mines au

* Sa profession avait le statut de "Reserved occupation". Ce statut exemptait de combat toute personne qui avait des compétences qui pouvaient servir à l'effort de guerre tels que les mineurs, les constructeurs navals, ingénieurs...

the actual beach, plus the fact that his portion of Bernières sur Mer had a “digue” or promenade and this was to be surmounted.

Fortunately the tanks he had were “Hobart’s Funnies”, a name given to tanks carrying various pieces of fittings, metal flails, large ramps, flame throwers - called “crocodiles” - and another tank, a Centaur, which could launch towards the enemy dust-bin sized containers full of t.n.t. to give concrete blockhouse defenders a “headache”. The Centaurs tanks could launch their containers 25m. or so.

Unfortunately for the people chosen to go ashore at Bernières/Courselles sur Mer, Juno Beach, the tide was a hour later than some of the other beaches and therefore the Germans were well and truly awake at the disembarking time.

Many of the TLCs and Troop Landing Craft foundered before arriving at their destination, but my father managed to survive, despite afterwards telling me that the sea was “boiling”, possibly with enemy fire? Anyway, he arrived, complete with crew and cargo, opened his ramp and allowed the flail tanks to start clearing the way to the digue.

The digue had a concrete rail on its edge and this had to be blown before the ramps could be put in place, but the Canadian Commandos did this and the ramps were duly laid.

My father told me that during the time his craft was laying in Southampton Water, he was more afraid of the Canadians than the enemy as they had shaved their heads and wore redskin type warpaint. They also all seemed to have large knives which needed constant sharpening.

Before the enormous fleet gathered in Southampton Water, various arms of the forces had been preparing for the coming action in that miniature submarines with frogmen had been testing the beaches by taking drilled cores of sand in order that they could be sure the sand base would take the weight of the tanks, and a huge collection of holiday postcards had been collected from all over the country to paste together, making a collage of the French coast to be invaded.

After arriving and depositing his cargo, I have a photo of him under the digue where apparently they made tea before setting off to construct the Mulberry Harbour and pontoons.



My father / Mon père

large de la plage et les mines sur la plage elle-même, plus le fait que sa portion de Bernières sur Mer avait une digue ou promenade et cela devait être franchie.

Heureusement les chars qu'il transportait étaient chars de déminage, les "Hobart's Funnies", nom donné aux chars transportant diverses pièces d'équipements, des fléaux anti-mine, de grandes rampes, des lance-flammes - appelés "crocodiles" - et un autre type de char, les Centaures, qui pouvait lancer des projectiles de la taille d'une poubelle remplis de TNT qui allaient donner des « maux de tête » aux défenseurs des blockhaus. Les chars Centaures pouvaient lancer leurs projectiles à 25 m. environs.

Malheureusement pour les personnes désignées pour débarquer à Bernières/Courselles sur Mer, Juno Beach, la marée avait une heure de décalage par rapport aux autres plages et donc les Allemands étaient bel et bien réveillés à l'heure de leur débarquement.

De nombreux TLC et des navires de transport de troupes sombrèrent avant d'arriver à destination, mais mon père réussit à s'en sortir, même s'il m'a dit, par la suite, que la mer « bouillonnait », peut-être sous le feu de l'ennemi ? Quoi qu'il en soit, il arriva, avec son équipage et sa cargaison au complet, ouvrit sa rampe et permit aux chars de déminage de commencer à dégager le chemin vers la digue.

La digue avait un rail en béton sur son bord et celui-ci devait être détruit avant que les rampes puissent être mises en place, mais les commandos canadiens s'en chargèrent et les rampes purent dûment être posées.

Mon père m'a dit que, pendant que son embarcation stationnait, dans l'estuaire de Southampton Water, il avait eu plus peur des Canadiens que de l'ennemi car ceux-ci s'étaient rasés la tête et portaient de la peinture de guerre de type indien. Ils semblaient également tous avoir de grands couteaux qui avaient besoin, semble-t-il, d'un affûtage constant.

Avant que l'énorme flotte se rassemble dans l'estuaire de Southampton Water, divers corps d'armée s'étaient préparées pour l'action à venir, dans des sous-marins miniatures avec des hommes-grenouilles, avaient testé les plages en prenant des carottes de sable afin de s'assurer que la nature du sable pourrait supporter le poids des chars, ils avaient amassé aussi une énorme collection de cartes postales de vacances venant de France, qu'ils avaient collé ensemble, faisant un collage de la côte française qu'ils devaient envahir.

J'ai une photo de mon père le montrant, après être arrivé et avoir déposé sa cargaison, sous la digue où apparemment ils ont fait du thé avant de commencer à construire le port Mulberry et les pontons.



By Stubbs (Sgt), War Office official photographer Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=25336241>

COMPOSTELLE : DE GRADIGNAN À MOMS

 par Nicou, née à Cherbourg, FR



On peut grouper les marches des **31 mars et 1^{er} avril** (de Gradignan à Le Barp 26,5 km / 17 km de Le Barp à Mons). L'organisation de ces deux jours était un peu compliquée car le refuge de Le Barp étant fermé pour travaux j'ai dû passer deux nuits à Gradignan.

Le matin du 31 mars j'ai fait la marche jusqu'à Le Barp où j'ai fait tamponner ma crédentiale à la mairie comme l'exige la procédure (tous les arrêts doivent être justifiés par un tampon mis dans les mairies ou dans les refuges, c'est ce qui prouve à l'arrivée que le chemin a été fait dans son intégralité). Par chance dans le Barp j'ai rencontré un couple qui, voyant que je faisais le chemin de St Jacques, m'a gentiment proposé de me ramener en voiture au refuge ce qui m'a évité d'avoir à attendre un bus.

A mon arrivée au refuge du Prieuré de Cayac pour passer ma deuxième nuit j'ai eu la surprise de trouver le dortoir occupé par une autre personne prénommée Jacqueline. Effectivement, sur les différents livres d'or qui se trouvaient dans tous les précédents refuges j'avais remarqué les annotations faites par une personne qui me précédait d'un jour. Comme elle a dû passer 2 nuits à Gradignan j'ai pu la rencontrer lors de son deuxième passage. Le lendemain elle faisait ce que j'allais faire le jour suivant : regagner Le Barp pour continuer le chemin.

Le lendemain matin, le couple que j'avais rencontré la veille est venu me chercher pour me conduire à Le Barp.

Jacqueline m'avait rassurée sur le balisage qui est bien fait sur cette portion de chemin. La marche se fait facilement. La marche se fait en forêt. C'est bien balisé mais il faut rester attentif pour ne pas rater le marquage.

Le sac est plus lourd car en plus des charges habituelles (nourriture pour la route, fruits secs et nourriture pour le dîner) il faut avoir une bonne provision d'eau car on ne traverse aucun village.

J'avais planifié de faire halte pour la nuit dans le refuge de Mons. Jacqueline s'était arrêtée un peu avant, je ne savais donc rien de ce refuge et j'ai eu la surprise de trouver cet hébergement absolument perdu au milieu de la forêt. Une personne de la mairie est venue ouvrir le refuge et m'a indiqué où laisser la clé le lendemain matin. L'intérieur était très bien aménagé avec une petite chambre séparée d'un dortoir. Une salle d'eau et une cuisine. J'ai occupé la petite chambre.

Le refuge était situé au milieu des bois, je n'avais aucun réseau et n'ai pu joindre aucune des personnes avec qui j'étais habituellement en contact par SMS et email. Il est à noter que certaines personnes notamment Evelyne s'amusaient à suivre mes déplacements sur une carte.

Alors que j'étais en train d'étendre mon linge j'ai vu arriver au loin un gros chien qui m'a semblé assez menaçant. J'étais trop loin du refuge pour avoir le temps de m'y réfugier. Je me suis donc mise accroupie, j'ai étendu mes mains en avant pour montrer que je n'étais pas armée !! Il s'est arrêté à moins de 2 mètres de moi et m'a observée un court instant. J'ai tenté de dialoguer mais il a fait demi tour. J'avoue que j'ai eu un peu peur.

Presque une heure plus tard, le chien est revenu et avait cette fois une grosse balle dans la gueule. Il voulait jouer ! J'ai passé un bon moment avec lui, ravie d'avoir un compagnon de jeu. Il a partagé mon dîner et je peux dire qu'il a mangé une bonne partie de mon fromage. C'est à regret que je l'ai fait partir après notre



THE WAY OF ST JAMES : FROM GRADIGNAN TO MOMS

by Nicou, born Cherbourg, FR 

It is possible to group together the walks of March 31st and April 1st 2017 (26.5 kms from Gradignan to Le Barp /17 km from Le Barp to Mons). Organising these two days was a bit complicated as due to the refuge at Le Barp being closed for repairs I had to spend two nights at Gradignan.

I did the walk as far as Le Barp on the morning of 31st March and there I had my credential verified at the town hall, as it is required (all of the stages have to be validated by a stamp done either at the town hall or the refuge, which prove at the end of the walk that it has been fully completed). By chance, I met a couple at Le Barp who, seeing that I was doing the Way of St James, kindly offered to take me by car to the refuge, which avoided me having to wait for a bus.

When I arrived at the refuge Prieuré de Cayac for my second night there I was surprised to find the dormitory occupied by a lady called Jacqueline. In effect, in the different visitors book found in all the previous refuges I had noticed the entries made by someone who was ahead of me by one day. As she had to spend two nights at Gradignan like me, I was able to meet her on her second night. The next day she was going to do what I was going to do the day after : go back to Le Barp to continue the route.

The next morning, the couple who I had met the day before came to collect me to take me by car to Le Barp. That was much nicer than taking a bus like Jacqueline had to.



Jacqueline had reassured me that the markers were properly done on this part of the route. It was easy walking. The walk is through a forest. It is well signposted but it is necessary to stay alert so as not to miss the markers.

The backpack is heavier because as well as the usual things (food for the walk, dried fruits and food for dinner) it is necessary to have plenty of water because there are no villages.

I had planned to stop the night at the Mons refuge. Jacqueline had stopped her walk a bit sooner, so I knew nothing about this refuge

and I was surprised to find this dwelling absolutely lost in the middle of the forest. Someone from the town hall came to open the refuge and showed me where to leave the key the next morning. She was already there when I arrived. Her big car was parked near the refuge. Inside, the refuge was well set out with a small bedroom separated from a dormitory. There was a bathroom and a kitchen. I occupied the small bedroom. The refuge was in the middle of the forest so I had no network coverage and I could not contact any of those I was usually in contact with by SMS and email. It is worth noting that some people, notably Evelyne, took pleasure in following my route on a map.

As I was hanging my washing out, I saw in the distance a dog arriving who looked menacing. I was too far from the refuge to seek sanctuary there. So I crouched down, and I put my hands out in front of me to show that I was not armed !!! He stopped at least 2 metres in front of me and watched me for a short time. I was tempted to have a dialogue with him but he turned round and went. I must admit that I had been a bit scared.

Nearly an hour later, the dog returned and this time with a big ball in his mouth ! He wanted to play! I had a good time with him, happy to have a games companion. He shared my dinner and I can say that he ate a good portion of my cheese. Regrettably, I made him leave after our meal as I was afraid that he would

repas mais j'ai eu peur qu'il décide de me suivre le lendemain. Je l'ai photographié. Il fait partie de mes bons souvenirs.

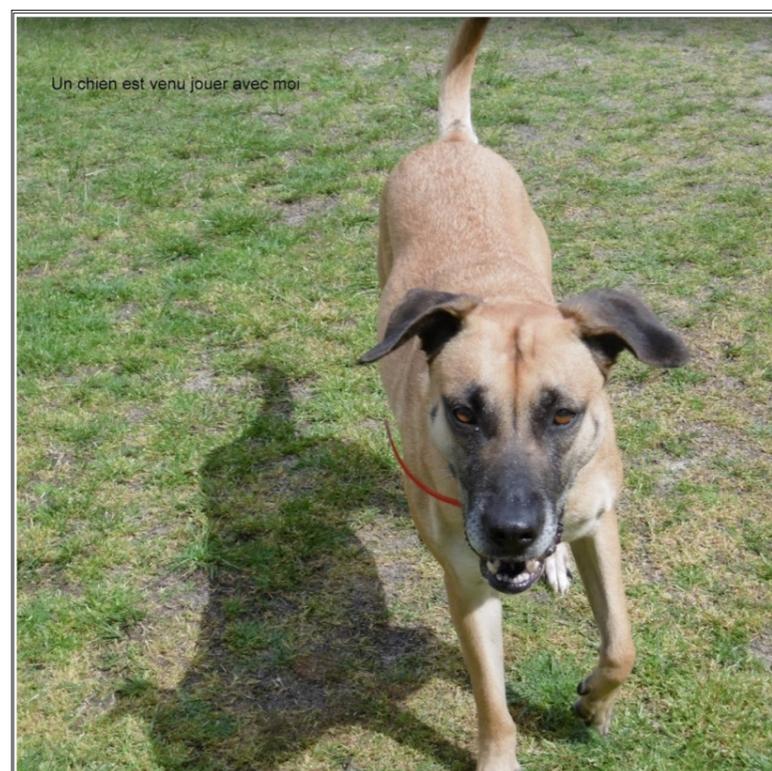
Dans la nuit j'ai été réveillée par le bruit de la pluie. C'est donc sous la pluie que je suis partie au petit matin mais je savais mon prochain lieu d'hébergement, le gîte Airial de Lavigne, dans le parc naturel des Landes allait vite me faire oublier ces longues lignes droites par mauvais temps. J'avais hâte d'y arriver pour avoir le temps d'en profiter.

A SUIVRE

decide to follow me the next day. I took a photograph of him. He is a part of my happy memories.

During the night I was awoken by the sound of the rain. It was in the rain that I left first thing in the morning but I knew that my next place to stay, the hostel Airial de Lavigne, in the Landes natural park, would soon make me forget the long straight walk in bad weather. I wanted to get there soon to have the time to benefit.

TO BE CONTINUED



MY POTTED HISTORY

by ANON (AFA Member)

I was born and initially brought up in Aberystwyth, West Wales; a small seaside and university town of at that time 10,000 population which has now grown to about 16,000, the same size as Royan. My paternal grandfather was a native of LLanelli but moved to Aberystwyth and married my grandmother, a native of the town. He established an ironmongery business which later my father joined.

My father was an only child, arriving when my grandfather was 44 and my grandmother 40. My father served in the Royal Navy during the Second World War and met my mother who was serving in the WRENS (Womens Royal Naval Service). My mother was from Glasgow but moved to Aberystwyth on marriage.

Growing up in Aberystwyth was very pleasant and being a part of a well-known family it was a very comfortable existence. Living in a seaside town we spent a lot of time on the beach. I nearly drowned on my fifth birthday when my mother was distracted by a friend. A stranger rushed down the beach and hauled me out as I sank beneath the waves. My grandparents and father were Welsh speaking but my father refused to teach my brother and me the language, possibly because my mother being Scottish would have been excluded.

One of my father's cousins, Kathleen Miller was a Third Officer in the WRNS and died in 1941 while enroute to Gibraltar when the ship "SS Aguila" was torpedoed. She and 20 other WRENS and one Nursing Sister were killed, the first and highest death toll of WRENS during the war. This event was immortalised in the book, "Nightmare Convey" by Paul Lund and Harry Ludlam. Nicholas Monsarrat was a young officer in one of the naval escort ships and described the attack on the convoy as his worst experience of the war. Monsarrat later used the event in his highly successful novel "The Cruel Sea" (also a very good film with Jack Hawkins). In 1951, after a public subscription, a lifeboat was launched at Aberystwyth named "Aguila Wren" in memory of the WRENS. The lifeboat served until 1964 and saved 14 lives. I have a photograph of the naming ceremony and remember my family being given a personal tour of the lifeboat, but I am not sure when this was.

After the death of both my grandparents, the ironmongery business was sold and we emigrated to Michigan USA in the "RMS Queen Mary" to join my maternal grandmother who, after being widowed in 1944, had emigrated to Detroit and taken American nationality. I still have the laminated identity card confirming my immigrant status. We sailed from Southampton and landed in New York, (Ellis Island had been closed the year before). I remember passing the Statue of Liberty. We took an overnight train to Detroit, which was then the car capital of USA. The move was not a success and we returned to Aberystwyth later the same year via Montreal where we boarded the "RMS Saxon" for Southampton.

The following year we moved permanently to Nottingham where my father had two cousins who ran a family tea business, "Miller's Tea." Moving to Nottingham was a severe culture shock for my brother and me. We were known for many years as "The Welsh Kids" and had some difficulty in integrating, strangely more so than in USA.

I left school at the age of sixteen and started work as a clerk in a firm of plumbers' merchants. I became an expert on all types of plumbing fittings. At the age of eighteen I joined the Royal Navy Reserve as a radio operator. It was through the RNR that I met my wife. I moved on from the plumbers' merchant to the Civil Service and then onto university, a career as a solicitor in Scotland, followed by a second career teaching English in Paris. My wife and I retired from Paris to Royan in 2017.



MON HISTOIRE

par ANONYME (Membre de l'AFA)

Je suis né et j'ai d'abord grandi à Aberystwyth, dans l'ouest du Pays de Galles ; une petite ville balnéaire et universitaire de 10 000 habitants, à l'époque, qui compte aujourd'hui environ 16 000 habitants, soit la même taille que Royan. Mon grand-père paternel était originaire de LLanelli mais a déménagé à Aberystwyth et a épousé ma grand-mère, originaire de la ville. Il a créé une entreprise de quincaillerie que mon père a rejoint plus tard.

Mon père était un enfant unique, arrivé quand mon grand-père avait 44 ans et ma grand-mère 40. Mon père a servi dans la Royal Navy pendant la Seconde Guerre mondiale et a rencontré ma mère qui servait dans le WRENS (Womens Royal Naval Service). Ma mère était originaire de Glasgow mais a déménagé à Aberystwyth pour se marier.

Grandir à Aberystwyth était très agréable et, faire partie d'une famille bien connue, c'était une existence très confortable. Vivant dans une ville balnéaire, nous avons passé beaucoup de temps sur la plage. J'ai failli me noyer le jour de mon cinquième anniversaire lorsque ma mère a été distraite par un ami. Un étranger s'est précipité sur la plage et m'a tiré alors que je coulais sous les vagues. Mes grands-parents et mon père parlaient gallois mais mon père a refusé d'enseigner la langue à mon frère et à moi, peut-être parce que ma mère écossaise aurait été exclue.

L'une des cousines de mon père, Kathleen Miller était un troisième officier du WRNS et est décédée en 1941 alors qu'elle se dirigeait vers Gibraltar lorsque le navire « SS Aguila » a été torpillé. Elle et 20 autres WRENS et une infirmière militaire ont été tuées, le premier et le plus grand nombre de morts chez les WRENS pendant la guerre. Cet événement a été immortalisé dans le livre « Nightmare Convey » de Paul Lund et Harry Ludlam. Nicholas Monsarrat était un jeune officier dans l'un des navires d'escorte de la marine et a décrit l'attaque du convoi comme sa pire expérience de la guerre. Monsarrat a ensuite utilisé l'événement dans son roman à grand succès «

La Mer Cruelle » (un très bon film, aussi, avec Jack Hawkins). En 1951, après une souscription publique, un canot de sauvetage fut lancé à Aberystwyth nommé « Aguila Wren » en mémoire des WRENS. Le canot de sauvetage a servi jusqu'en 1964 et a sauvé 14 vies. J'ai une photo de la cérémonie de baptême et je me souviens que ma famille a fait une visite personnelle du canot de sauvetage, mais je ne sais pas quand c'était.

Après la mort de mes deux grands-parents, l'entreprise de quincaillerie a été vendue et nous avons émigré au Michigan, aux USA, sur le « RMS Queen Mary » pour rejoindre ma grand-mère maternelle qui, après être devenue veuve en 1944, avait émigré à Detroit et pris la nationalité américaine. J'ai toujours la carte d'identité plastifiée confirmant mon statut d'immigrant. Nous sommes partis de Southampton et avons atterri à New York (Ellis Island avait été fermée l'année précédente). Je me souviens être passé devant la Statue de la Liberté. Nous avons pris un train de nuit pour Detroit, qui était alors la capitale automobile des États-Unis. Le déménagement n'a pas été un succès et nous sommes retournés à Aberystwyth plus tard la même année via Montréal où nous avons embarqué à bord du « RMS Saxon » pour Southampton.

L'année suivante, nous avons déménagé définitivement à Nottingham où mon père avait deux cousins qui dirigeaient une entreprise familiale de thé, "Miller's Tea". Déménager à Nottingham a été un choc culturel sévère pour mon frère et moi. Nous étions connus pendant de nombreuses années sous le nom de « The Welsh Kids » et avons quelques difficultés à nous intégrer, étrangement plus qu'aux États-Unis.

J'ai quitté l'école à l'âge de seize ans et j'ai commencé à travailler comme commis dans une entreprise de plombiers marchands. Je suis devenu un expert sur tous les types de raccords de plomberie. À l'âge de dix-huit ans, j'ai rejoint la Royal Navy Reserve en tant qu'opérateur radio. C'est grâce au RNR que j'ai rencontré ma femme. Je suis passé de la plomberie marchande à la fonction publique puis à l'université, une carrière d'avocat en Ecosse, suivie d'une deuxième carrière d'enseignant d'anglais à Paris. Ma femme et moi avons pris notre retraite et, de Paris sommes venus nous installer à Royan en 2017.



HISTOIRE DE LA SNSM DE ROYAN

par Françoise M. et Didier Ellie (SNSM Royan)

Aujourd'hui, la station de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer) dont les bénévoles sauvent des vies en danger en mer, se trouve au port de Royan, mais avant la fondation de son ancêtre, en 1876, il n'y avait personne sur qui comptait si votre vie était en danger dans les eaux de la région de Royan.

L'embouchure de la Gironde a, de tout temps, été le théâtre de nombreuses catastrophes maritimes. La passe Sud, au sud du phare de Cordouan et la passe Nord, si proche de la Mauvaise et de la côte depuis la Palmyre jusqu'à Saint Palais étaient des itinéraires à risque, particulièrement avec des navires à voiles, pas aptes à remonter le vent ou à virer rapidement.

A la fin du XIX^{ème} siècle, la fiabilité du compas – quand il y en avait un – était souvent des plus discutables ; les prévisions météorologiques, basées uniquement sur l'observation et sur l'expérience des hommes, étaient plus que limitées dans le temps ; l'ancre était le seul secours pour éviter l'échouage par calme plat et courant défavorable ; le moteur absent pour éviter ou manœuvrer pour rentrer au port ; le système de communication était basé sur des pavillons hissés dans la mâture ou des feux allumés...

Les moyens de navigation se limitaient donc à des voiles, des rames, quelques feux, des bons yeux et surtout un profond sens marin.

Pour secourir les naufragés, il n'existait à l'embouchure de la Gironde que trois postes de refuge avec pour gardien, un douanier de la brigade des Mathes.

Dès sa fondation en 1865, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, créée à l'image de la société anglaise des *Life-boats*, s'est préoccupée de l'embouchure de la Gironde mais la configuration des lieux ne lui permettait pas de mettre en place sa structure de sauvetage « standard » à savoir un canot, une maison-abri, une cale de lancement et des équipiers volontaires dans le voisinage.

Les plages qui forment l'embouchure de la Gironde étaient dépourvues de tout centre de population – la zone entre Saint Palais sur mer et Ronces-les-Bains est quasi inhabitée - il fut absolument impossible d'envisager d'y recruter l'armement d'un canot de sauvetage. De plus, par les vents du large, la mer est si grosse et les lames déferlent au loin avec tant de violence qu'il serait impossible de faire franchir ces brisants à une embarcation.

Plusieurs études furent engagées qui aboutirent à la conclusion que seule une station flottante mouillée dans les passes et équipée d'un canot de sauvetage serait efficace.

Le choix se porta sur un ancien brick de douze canons, le *Cerf*, employé à Lorient comme ponton d'amarrage qui serait mouillé dans la baie de Bonne-Anse.

En août 1876, les moyens techniques ayant été réunis - le ponton, son canot et son équipage - il convenait, comme pour toutes les stations de Société Centrale, de consacrer le canot « Ville de Bordeaux ». Mr le cardinal Donnet, archevêque de Bordeaux, lui donna donc sa bénédiction le lundi 28 août 1876 à une heure de l'après-midi.

La station flottante de l'embouchure de la Gironde était née et... bénie.

Le 30 août à midi, le *Cerf* était sur son corps mort. Le *Cerf* était peint en blanc avec son plat-bord et sa lisse de bastingage noire ; entre ses deux listons, on pouvait lire en lettres noires : Sauvetage – Station Gironde.

Le soir même, la mer commençait à se faire et dans la nuit, il ventait tempête ; la station de l'embouchure de la Gironde recevait maintenant son baptême marin.

Today the local SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer), to save lives at sea, can be found at the Port of Royan, but until its organisations foundation in 1876 – there was no one to call upon by lives in peril of the sea.



The mouth of the Gironde has always been the scene of numerous maritime disasters. The South Pass, south of the Cordouan lighthouse and the North Pass, so close to the Banc de la Mauvaise and the coast from La Palmyre to Saint Palais were risky routes, especially with sailboats, not able to sail upwind or tack (change direction) quickly.

At the end of the 19th century, the reliability of the compass – when there was one – was often highly questionable; time-bound weather forecasts were based solely on observation and human experience ; the anchor was the only means of preventing stranding in a calm or unfavourable current; the engine was absent to avoid or manoeuvre to return to port; the communication system was based on flags hoisted in the mast or lights lit...

The means of navigation were therefore limited to sails, oars, a few lights, good eyes and above all a deep marine sense.

At the mouth of the Gironde, there were only three places of refuge to rescue the shipwrecked occupied by only a single custom officer from 'Les Mathes village' brigade.

Since its foundation in 1865, the Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, created in the image of the English Life-Boats Society, has been concerned about the mouth of the Gironde but the configuration of the environment did not allow it to set up its "Standard" rescue facility which means a canoe, shelter house, launch hold and volunteer crew in the vicinity.

The beaches that form the mouth of the Gironde were devoid of any population center – the area between Saint Palais sur mer and Ronces-les-Bains was almost uninhabited - it was absolutely impossible to consider recruiting the crew of a lifeboat. Moreover, with the winds of the sea, the sea is so huge and the waves surge with so much violence - that it would be impossible to cross these obstacles in a boat of that era.

Several studies were undertaken which concluded that only a floating station anchored in the passes and equipped with a lifeboat would be an effective way of supporting those in danger.

The choice was made on a former brig, *le Cerf*, previously employed at Lorient as a berth , which would be anchored in the bay of Bonne-Anse.

In August 1876, the technical means having been combined - the pontoon, its canoe and its crew - it was fitting, as for all the stations of Société Centrale, to consecrate the canoe «Ville de Bordeaux». Cardinal Donnet, archbishop of Bordeaux, therefore, gave his blessing on Monday, August 28, 1876 at one o'clock in the afternoon.

The floating station at the mouth of the Gironde was born and... blessed.

On August 30 at noon, *Le Cerf* was on mooring post. *Le Cerf* was painted in white with its gunwale and its black railing; between its two lists, one could read in black letters: 'Sauvetage – Station Gironde'.

The same evening, the sea developed a considerable swell, and, in the night, it was windy storm; the station at the mouth of the Gironde was now receiving its marine baptism.

The supply of le Cerf, both from the point of view of water, coal, and provisions, was provided by the steam schooner which was in charge of the Grand-Banc fire-pontoon. "Every fortnight, weather permitting, the

Le ravitaillement du Cerf, tant du point de vue que de l'eau, du charbon et des vivres, était assuré par la goélette à vapeur qui faisait le service du ponton-feu du Grand-Banc. « Tous les quinze jours, si le temps le permet, la goélette à vapeur viendra mouiller dans la baie de Bonne-Anse et vous apportera les vivres. Elle vous remettra les vivres de campagne destinés à compléter votre approvisionnement à trois mois, du pain. frais pour douze jours, de la viande pour trois jours et des légumes frais... L'eau douce vous sera expédiée à raison de trois tonneaux par mois, par une chaloupe à voile.»

Le commandant Balezeaux, inspecteur de la Société, demanda également au secrétaire du comité de Bordeaux, d'envoyer le plus tôt possible deux capotes et vingt vêtements complets en toile cirée pour l'équipage du *Cerf* et donna pour instruction à son capitaine « de faire sortir ses hommes avec le canot de sauvetage, les lundi, mardi, jeudi et vendredi de chaque semaine, quel que soit le temps, et jusqu'à nouvel ordre ; c'est le moyen de les rompre en peu de temps à la manœuvre de cette embarcation, dont ils doivent tirer tout le parti possible, et, dans de pareils conditions, il est indispensable qu'ils soient garantis contre la pluie ou les embruns des lames... »

Parmi les autres instructions données au capitaine, figure « votre équipage doit être toujours levé et les hamacs placés aux bastingages au plus tard à sept heures en hiver et cinq heures et demie en été. La matinée doit être consacrée à la propreté du bâtiment ; les heures de repas seront fixées et vous aurez soin que vos embarcations ne soient jamais absentes au moment du dîner et du souper ».

« Pendant tout le temps qui ne sera pas consacré aux exercices et à la propreté du navire, vous pourrez envoyer vos hommes à la pêche ; mais vos embarcations ne devront jamais s'éloigner hors de vue du bâtiment, et vous conviendrez d'un pavillon de reconnaissance pour les rappeler.»

Les hommes sont envoyés en permission un mois sur quatre.

Le *Cerf* essuya trois ouragans le 30 septembre, le 12 novembre et le 6 décembre 1876.

Le 15 mars 1878, le canot embarqué sur le *Cerf* signa son seul et unique acte de gloire avant d'être désarmé.

Le 15 mars 1878, à 6 heures 30 minutes du soir, une chaloupe déseparée de son grand mât et allant en dérive dans le S.-S.-O. à environ 6 milles de la pointe de la Coubre, est signalée par le guetteur du sémaphore, au capitaine du brick le Cerf, mouillé dans la baie de Bonne-Anse.

A 6 heures 40, le canot de sauvetage quitte le bord, parfaitement armé et se dirige vers le navire en détresse, qu'il ne peut atteindre qu'à neuf heures malgré un temps très-clair.

Le bateau signalé était la chaloupe la Marie de Fouras, laquelle ayant eu son grand mât cassé la veille à dix heures du soir, alors qu'elle se trouvait à 3 ou 4 milles du plateau de Rochebonne, essayait de gagner Royan au moment où elle fut aperçue.

L'équipage de la Marie, composé de quatre hommes, était à peu près démuné de vivres et aurait pu se trouver dans une position critique si le temps n'eût continué à se maintenir au beau, et si le canot de sauvetage n'était pas venu à son secours en donnant aux malheureux du biscuit et en les aidant à rétablir une mâture.

Le canot de sauvetage est rentré à bord du *Cerf*, à 11 heures 40 minutes du soir, après s'être assuré que la chaloupe qu'il avait escortée jusqu'à la pointe de la Palmyre, à l'entrée de la Gironde, pouvait sans danger gagner le port de Royan, où elle est arrivée dans la nuit même du 15 mars. »

Ce sauvetage valut une indemnité de 5 francs à chacun des canotiers.

A SUIVRE

steamer will come to anchor in Bonne-Anse Bay and bring you food. She will give you the country food to supplement your three-month supply, fresh bread for twelve days, meat for three days and fresh vegetables... The fresh water will be shipped to you at a rate of three tons per month, by a sailing boat.»



2023 ROYAN. — Bateau de Sauvetage en pleine Mer. — LL.

Commander Balezeaux, inspector of the Society, also asked the secretary of the Bordeaux committee to send as soon as possible two hoods and twenty complete clothes in waxed canvas for the crew of *Le Cerf* and instructed his captain “to take out his men with the lifeboat, on Monday, Tuesday, Thursday and Friday of each week, whatever the weather, and until further notice; this is the means of breaking them in a short time to the maneuvering of this boat, which they must make the most of, and under such conditions they must be guaranteed against rain or spray from the waves...”

Other instructions given to the captain include “Your crew must always be woken up and the hammocks placed at the railings no later than seven in the winter and five and a half in the summer. The morning must be devoted to the cleanliness of the building; mealtimes will be fixed and you will take care that your boats are

never absent at the time of dinner and supper».

“During all the time that will not be devoted to the exercises and cleanliness of the ship, you will be able to send your men to the fishing; but your boats will never have to go out of sight of the ship, and you will agree to a reconnaissance flag to call them back.”

Men are sent on leave one month out of four.

Le Cerf suffered three storms on September 30, November 12, and December 6, 1876.

On March 15, 1878, the canoe embarked on *Le Cerf* signed its one and only act of glory before being disarmed.

“On 15 March 1878, at 6:30 in the evening, a dinghy, disconnected from its great mast and drifting in the S.-S.-O. about 6 miles from Pointe de la Coubre, was reported by the spotter of the semaphore to the captain of the brig *le Cerf*, moored in the bay of Bonne-Anse.

At 0640, the lifeboat left the boat, perfectly armed and headed for the ship in distress, which it could only reach at nine o'clock despite very clear weather.

The reported boat was the “Marie de Fouras”, which had had its great mast broken the day before at ten o'clock in the evening, when it was 3 or 4 miles from the plateau of Rochebonne, trying to reach Royan when it was seen.

The crew of the Marie, made up of four men, was practically destitute of provisions and could have been in a critical position had the weather not continued to be good, and if the lifeboat had not come to its rescue by giving the poor the biscuit and helping them to restore a mast.

The lifeboat boarded the *Cerf*, at 11:40 in the evening, after having made sure that the boat which he had escorted to the point of Palmyra, at the entrance of the Gironde, could safely reach the port of Royan, where she arrived on the night of March 15.”

This rescue was worth an indemnity of 5 francs to each of the canoeists.

TO BE CONTINUED

 FUNNY UK FATHER'S DAY CARD

CARTE POUR LA FÊTE DES PÈRES – HUMOUR ANGLAIS 

Dad was close to tears as his accountant explained to him how much money he would have if he didn't have kids.



Traduction :

“Papa était au bord des larmes quand son comptable lui a expliqué combien d'argent il aurait eu s'il n'avait pas eu d'enfants”.



A GILET MOMENT

by Gary Coleby, London, UK



One minute you are a dashing young teacher. Some girls, albeit only a few very discernable ones, have crushes on you. Then you move into your late thirties and early forties and some girls see you as they might see their dad. In the fifties you become invisible and are not seen all. This is in spite of a lot of hard work undertaken in remodelling your body to become more noticeable – more weight, less hair on the head, fewer working teeth and a sudden and rapid growth of hair everywhere else – nose, ears etc.

Also your tastes begin to change – hence the “gilet moment”. I suppose you might be wondering what a gilet is. Well it will all become clear later. At the moment let it suffice to say that there are some things, especially clothes, which would not be considered by the young man about town, but become quite endearing in your later years. A few years ago, when I was about 40 and we were on holiday in Devon. I was alone in a car park. The car had broken down and I offered to wait for the breakdown man. In those days, you had a close relationship with the breakdown man (people sometimes talked in hushed tones about you due to your frequent meetings!), as your cars were always breaking down – sometimes more than once on a journey. It was a case of when it would groan and give up not if. Anyway, I was sitting in the car waiting and waiting. My almost dozing was shattered as something caught my eye – a coachload of pensioners. They started to disembark and several patterns seem to emerge. Nearly all of the men wore a uniform. Not, I grant you, a military one, but not far removed. There was a preponderance of beige zip up jackets or cardigans, polo shirts worn with ties, shirts with about three biros in the pockets and Velcro shoes. It was enough to scare off any foreign invader. They also carried their ammunition in plaid plastic or vinyl holdall bags. If challenged they would explain this by saying that it was a flask of tea, rock cakes and sandwiches, but we know better. And they all seemed to hobble. Is that because they have a cunningly hidden revolver...?



I got quite depressed by this spectacle and wondered if it was all I had to look forward to. I told Marguerite to get the gun and use it when I started to hobble. I wish I hadn't as strange things are starting to happen me. Velcro shoes, especially beige summer ones, are becoming seductively attractive, beige jackets beckon like some naughty temptress. I look forward to the Chums and Premier Man catalogues and those pencil drawn adverts in the cheap Saturday newspapers.

So back to the Gilet. It was a nice day and we decided to visit La Palmyre Sunday Market. We went with our friends Dave and Sue, their daughter Jenny and her fiancé Dan and their daughter Lois. We were going about 11 am and were going to meet Barry and Kay at 12.30 in the PMU bar afterwards. La Palmyre is an interesting place, largely deserted in the off season and massively populated in July and August. It has nice beaches and a huge bay. The market was massive and bright and colourful. Similar to English markets in some ways – cheap clothes etc, but a lot more besides. Wines, big sausages with strong aromas that we call “donkeys d...” (you can fill in the rest), fruit and vegetables, cheeses and much more besides. And a stall selling gilets. Now I used to hate gilets. These are those sleeveless jackets that you often see men of more mature years wearing with a large number of pockets. Now these were designed for country folk, hunters and the like, to keep all of those vital survival bits close at hand. A bit like a wear-your-own-toolbox. Now most of the visitors to this market, like me, are more like your urban warrior. No guns, or knives or hooks for us. However, or donc, as you might say in France, we urban chaps have a growing number of vital survival tools that need carrying: a wallet, mobile phone, loose change, indigestion tablets, other tablets, creams and ointments, passports, driving licences, six pairs of specs for every eventuality, tissues (for emergencies only – have you been to public toilets!), little packets of sugar that you get with your coffee but don't use, spare speculos biscuits and the list goes on. And where would you put it all? You would need a holdall (ah it is all becoming clearer), but not in France. You need a man bag (also becoming more appealing by the week) or a gilet. The ultimate wear-your-own-wallet and holdall. Never again will you

L'INSTANT GILET

Par Gary Coleby, né à Londres, RU



Une minute, vous êtes un enseignant jeune et fringant. Certaines filles, même si elles ne sont que quelques-unes à avoir bon goût, ont le béguin pour vous. Ensuite, vous arrivez à la fin de la trentaine et au début de la quarantaine et certaines filles voient en vous leur père. Quinquagénaire, vous passez inaperçus et devenez invisible. Ceci malgré un travail acharné entrepris pour remodeler votre corps pour qu'il devienne plus visible - plus de poids, moins de cheveux sur la tête, moins de dents qui travaillent et une croissance soudaine et rapide des poils partout ailleurs - nez, oreilles, etc.

Vos goûts commencent également à changer - d'où “l'instant gilet”. Je suppose que vous vous demandez peut-être ce qu'est un gilet. Eh bien, tout deviendra limpide bientôt. Pour le moment, il suffit de dire qu'il y a des choses, en particulier, des vêtements, qui seraient ignorées par le jeune métrosexuel, mais qui deviendraient assez attachantes pour vos vieux jours. Il y a quelques années, j'avais environ 40 ans et nous étions en vacances dans le Devon. J'étais seul dans un parking. La voiture était tombée en panne et je m'étais porté volontaire pour attendre le dépanneur. À l'époque, vous aviez une étroite relation avec le dépanneur (les gens parlaient parfois de vous, à voix basse, en raison de vos réunions fréquentes !), du fait que vos voitures tombaient toujours en panne - parfois plus d'une fois au cours d'un même trajet. Ce n'était pas un cas de *si* elle geint et s'immobilise mais plutôt *quand* elle geindra et s'immobilisera. Quoi qu'il en soit, j'étais assis dans la voiture attendant... attendant... Ma naissante somnolence fut interrompue quand quelque chose attira mon attention: un bus de retraités. Ils ont commencé à descendre du bus et plusieurs modèles de toute sorte apparurent. Presque tous les hommes portaient un uniforme. Non, pas militaire, je vous l'accorde, mais pas loin. Il y avait une prépondérance de vestes ou de gilets beiges avec des fermetures éclair, des polos portés avec des cravates, des chemises avec environ trois stylos à bille dans leurs poches et des chaussures à velcro. Cette armada suffisait pour effrayer tout envahisseur étranger. Ils transportaient également leurs munitions dans des sacs fourre-tout en plastique ou en vinyle à carreaux. En cas de contestation, ils avaient une explication toute trouvée: c'était un flacon de thé, des *rock cakes** et des sandwichs, mais nous n'étions pas dupes! Et ils semblaient tous boiter. Est-ce parce qu'ils avaient un revolver astucieusement caché...?

Ce spectacle me déprimait et je me suis demandé si c'était ce qui m'attendait. J'ai dit à Marguerite: “quand je commencerai à boiter, va chercher le pistolet et sers-t'en”. J'aurais bien aimé ne pas avoir autant de choses étranges qui commencent à m'arriver ; les chaussures à velcro m'attirent, en particulier les beiges séduisantes de l'été, le gilet beige m'invite comme une coquine tentatrice. J'attends avec impatience les catalogues de *Chums* et *Premier Man*** ainsi que les publicités dessinées au crayon dans les journaux bon marché du samedi.

Revenons-en donc à notre Gilet. C'était une belle journée et nous avons décidé d'aller au marché dominical de La Palmyre. Nous y sommes allés avec nos amis Dave et Sue, leur fille Jenny et son fiancé Dan et leur fille Lois. Nous devons y aller vers 11 heures du matin et, par la suite, devons retrouver Barry et Kay à 12h30 au bar du PMU. La Palmyre est un endroit intéressant, largement déserté en basse saison et massivement peuplé en juillet et août. Il y a de belles plages et une immense baie. Le marché était immense, lumineux et coloré. Similaire aux marchés anglais à certains égards - vêtements bon marché, etc., mais bien plus encore. Vins, grosses saucisses aux arômes puissants que nous appelons «Q... d'ânes» (vous pouvez remplir le reste), fruits et légumes, fromages et bien plus encore. Et un étal vendant des gilets. Bon, avant, je détestais les gilets. Ce sont ces vestes sans manches que vous voyez souvent portées par des hommes d'un âge certain avec un grand nombre de poches. C'est vrai qu'ils ont été conçus pour les paysans, les chasseurs etc..., afin d'avoir à portée de main tous les éléments vitaux de survie. Un peu comme une boîte à outils à porter sur soi. Voilà, la plupart des visiteurs de ce marché, comme moi, ressemblent plus à votre guerrier urbain. Pas de fusils, ni de couteaux, ni d'hameçons pour nous. Or ou “*donc*”, comme on dit en France, nous, les citadins, avons un nombre croissant d'outils de survie à transporter: un portefeuille, un téléphone portable, de la monnaie, des comprimés contre l'indigestion, d'autres comprimés, des crèmes et onguents, un passeports, un permis de conduire, six paires de lunettes pour couvrir chaque éventualité, des kleenex (pour les urgences uniquement – êtes-vous déjà allés

* Petits gâteaux secs à base de farine, levure, sucre, raisins secs, beurre, lait, épices et 1oeuf – très prisés pendant la Guerre 39-45. <https://pennysrecipes.com/5012/rock-cakes>

** Équivalents à notre La Redoute ou Blanche Porte mode homme

need trouser pockets like scrumping sacks, that pull your kecks down as you walk or never again will you sit down on pile inducing back pockets. Mind you will spend ten minutes patting your chest everytime you want to find something.

So there you have it. One minute a man sans gilet, the next a man properly kitted out to take on all of life's issues with supreme confidence.

And all for 5 euros. What a bargain!

dans les toilettes publiques!), des petits sachets de sucre que vous obtenez avec votre café mais que vous n'utilisez pas, des biscuits spéculos gardés en cas ... la liste est longue. Et où mettriez-vous tout cela? Vous auriez besoin d'un fourre-tout (ah tout devient plus clair), mais pas en France. Vous avez besoin d'une sacoche pour homme (qui devient également plus attrayant de semaine en semaine) ou d'un gilet. Le nec plus ultra sac de sport et portefeuille à porter sur soi. Plus jamais vous n'aurez de poches de pantalon en accordéon et qui font tomber vos pantalons lorsque vous marchez ni plus jamais vous ne vous assiérez sur des piles venant de vos poches arrière. Par contre, imaginez: vous passerez dix minutes à vous caresser la poitrine chaque fois que vous voudrez trouver quelque chose.

Et Voilà. Une minute un homme sans gilet, la suivante un homme tout équipé pour s'attaquer à tous les problèmes de la vie avec une confiance extrême.

Et le tout pour 5 euros. Quel bonne affaire!



IF – ONLY

by Allan Flood, born Manchester, UK



SI – SEULEMENT

par Allan Flood, né à Manchester, RU



Many of us shall have watched films where unrelated events combine together and result in some kind of disaster . Such happened to us on 1st June 2021 when, hot weather, no breeze and very enthusiastic singing birds awoke us at 05.30. At 06.30 and still awake, we decided to take advantage of an early start and walk to our local boulangerie for fresh baguettes to accompany our morning coffee for breakfast.

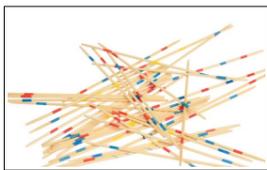
However, as our boulangerie did not open until 07.30 and was only a 15 minute walk , I decided to make use of the extra spare time. We had been invited to join a Virtual Wine Tasting , to take place the following day and had received in advance, by courier, 3 bottles of wine from Baron de Rothschild vineyards – 1 x white and 2 x red - so, it appeared to be a good time to separate them from the our rack and put the white in the fridge and have the other 2 bottles readily available.

It is worth mentioning that the wine rack (for 100 bottles) had only recently been given to us in lieu of being condemned to the déchetterie, and after painting – (dark green or black as advised by a local wine expert) it took its place - fitting perfectly between cupboards in a spare basement room , which also had many items ' that may be of some use within the next 100 years – or so '. Note, as the wine rack appeared to be very solid with the weight of so many bottles, I decided it did not need to utilise the extra 4 screw option holding points , into the wall.

As I started my very early morning search for the 3 gifted bottles, I started to move 1 bottle from the top shelf – the top shelf then led the way for the whole rack to lean 'aggressively' towards me. I held onto the first bottle – 'almost' in my hand, whilst the rest of that hand tried to stop the movement momentum – my second hand moved to hold the other portion of the rack , whilst I heard clinks and other noises from the back of the rack , as bottles slid between the rack and the wall and other bottles ! My legs then went into support mode – pointing in different directions , at different heights – trying to hold the racks middle/bottom portions – which still held the majority of bottles. (If you ever played TWISTER– you get an idea of my posture at that time), It was then that I saw that a red liquid was spreading along the white tiled floor towards my slippers. Thankfully, it was not blood - as in an Alfred Hitchcock film – but you perhaps understand the visual picture.

My shout for assistance brought my wife, who after throwing old blankets on the floor to soak up some of the wine, she also tried holding the 'leaning tower of Royan' rack - whilst I started trying to place the bottles in safe places - great Pilates – stretching to the maximum- repeatedly. As we chose which of the interior bottles to move in what order –

(remembering another game broken glass and broken bottles . In total one of the Rothschild reds ! It did not the smell to dissipate – and I deny any wine soaked blankets back into an



MIKADO). Eventually we came to we only lost 5 bottles - including only take too long to tidy the mess – longer for rumour that I tried to squeeze the now red empty bottle for re use.

By now the boulangerie was open so we strolled through the Parc, bought 2 baguettes some croissants and returned via the promenade – all without further incident. The next day, the metal wine rack was repositioned with wall screws for security - the virtual wine tasting went well, with the contents of the 3 bottles put to tasty good use.

As for the accident - **IF ONLY** - shall suffice.



Beaucoup d'entre nous aurons regardé des films où des événements, sans aucun rapport, se combinent et aboutissent à une sorte de catastrophe. Cela nous est arrivé le 1er juin 2021 lorsque, un temps chaud, une totale absence de brise et des oiseaux chanteurs très enthousiastes nous ont réveillés à 05h30. À 06h30 et toujours éveillés, nous avons décidé de profiter d'un départ matinal et de marcher jusqu'à notre boulangerie locale pour acheter des baguettes fraîches afin d'accompagner notre café matinal pour le petit-déjeuner.

Cependant, comme notre boulangerie n'ouvrait qu'à 7h30 et n'était qu'à 15 minutes à pied, j'ai décidé de mettre à profit les 45 minutes avant notre départ. Nous avons été invités à participer à une dégustation virtuelle de vins, qui devait avoir lieu le lendemain et avons reçu à l'avance, par coursier, 3 bouteilles de vin des vignobles Baron de Rothschild - 1 blanc et 2 rouge - donc, cela semblait être un bon moment pour les retirer de notre casier et de mettre le blanc au réfrigérateur et avoir les 2 autres bouteilles à portée de main.

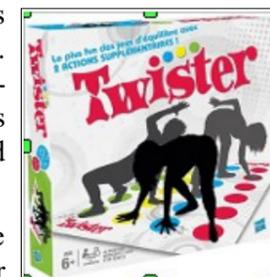
Il est à noter que le casier à vin (pour 100 bouteilles) ne nous avait été donné que récemment alors qu'il était condamné à la déchetterie, et après peinture - (vert foncé ou noir selon les conseils d'un œnologue local) il a pris sa place - s'insérant parfaitement entre les parois d'un placard d'une pièce du sous-sol , qui contenait également de nombreux trucs « qui pourraient être utiles dans les 100 prochaines années – ou à peu près ». Remarque, comme le casier à vin semblait très solide avec le poids de tant de bouteilles, j'ai décidé qu'il n'avait pas besoin d'être fixé au mur par les 4 points de fixation qui semblaient être en option.

Alors que je commençais très tôt ma recherche matinale des 3 bouteilles offertes, j'ai commencé à enlever 1 bouteille de l'étagère du haut – qui a entraîné avec elle, la dite étagère et a ensuite ouvert la voie à l'ensemble du support pour se pencher «agressivement» vers moi. J'ai tenu la première bouteille - "presque" dans ma main, tandis que le reste de cette main a essayé d'arrêter l'élan du mouvement - ma deuxième main s'est déplacée pour tenir l'autre partie du casier à vin, tandis que j'ai entendu des cliquetis et d'autres bruits à l'arrière du casier , car les bouteilles glissaient entre le casier et le mur et d' autres bouteilles ! Mes jambes sont ensuite passées en mode support – s'élançant dans différentes directions, à différentes hauteurs – en essayant de tenir les portions médianes/inférieures des étagères – qui contenaient toujours la majorité des bouteilles. (Si vous avez déjà joué à TWISTER – vous avez une idée de ma posture à ce moment-là), C'est alors que j'ai vu qu'un liquide rouge se répandait le long du carrelage blanc vers mes chaussons. Heureusement, ce n'était pas du sang - comme dans un film d'Alfred Hitchcock - mais vous comprenez peut-être l'image visuelle.

Ma femme a répondu à mon appel à l'aide. Après avoir jeté de vieilles couvertures sur le sol pour absorber un peu de vin, elle a essayé, également, de tenir le casier de la «tour penchée de Royan» - pendant que je commençais à essayer de placer les bouteilles dans des endroits sûrs - super Pilates – étirements au maximum – à plusieurs reprises. Nous avons dû sélectionné l'ordre des bouteilles “internes” à enlever – (on se souvient d'un autre jeu : le MIKADO). Finalement, nous avons atteint des débris de verre et des bouteilles cassées. Au total, nous n'avons perdu que 5 bouteilles - dont une seule des bouteilles Rothschild, un rouge ! Il n'a pas fallu trop de temps pour ranger le désordre – mais plus longtemps pour que l'odeur se dissipe – et je nie toute rumeur selon laquelle j'aurais essoré les couvertures imbibées de vin rouge et aurais rempli une bouteille vide.

À présent, la boulangerie était ouverte, nous sommes donc allés à pied par le Parc, avons acheté 2 baguettes et des croissants et sommes revenus par la promenade - le tout sans autre incident. Le lendemain, le casier à vin en métal était repositionné avec des vis murales pour plus de sécurité - la dégustation de vin virtuelle s'est bien déroulée, et on a fait honneur aux 3 bouteillers.

Quant à l'accident - **SI SEULEMENT** - suffira.



CHAPITRE 1 :

LES DEBUTS

Après l'introduction du mois dernier, voici le chapitre 1 .

Les premiers timbres dont je me souviens sont ceux de mon grand-père, une collection de gamin, avec des timbres de beaucoup de pays et à l'époque ça n'était pas aussi facile que maintenant pour trouver le timbre qui manque. Je n'avais bien sûr pas le droit d'y toucher.

Plus tard, mon père disait que c'était très précieux et que ça avait beaucoup de valeur.

A son décès, je suis allée consulter un expert à Paris et j'ai déchanté.... Les timbres de valeur n'y étaient pas. Bien sûr, ils sont rares donc chers. J'ai décidé que ça n'était pas grave et qu'il fallait chercher un autre attrait que le gain à la collection de timbres.

En 1981, un ami a donné à mon mari sa collection de timbres et d'enveloppes premier jour.

(Les enveloppes premier jour sont éditées par la poste et oblitérées à la date de sortie du timbre)

Mon mari n'avait pas la patience et j'ai donc passé le mois d'août à Royan avec un catalogue Yvert et Tellier (indique la cote des timbres). Et qu'est-il arrivé ? les timbres de valeur n'y étaient pas non plus !

A partir de ce moment je me suis mise à collectionner les timbres pour le plaisir. J'étais encore en activité professionnelle donc j'ai pu avoir les timbres des enveloppes reçues et à l'époque toutes les commandes, factures et lettres arrivaient par la poste. Il faut dire aussi que les oblitérations comportaient de jolies flammes touristiques ou message comme « boire ou conduire, il faut choisir » et de belles oblitérations. Tout ça n'existe plus malheureusement, mais



CHAPTER 1:

THE BEGINNINGS

Following last month's introduction, here is Chapter 1.

The first stamps I can remember are my grandfather's, a kid's collection, with stamps from many countries and back then it was not as easy as it is now to find the missing stamp. I was of course not allowed to touch it.

Later, my dad said it was very precious and very valuable.

When he died, I went to see an expert in Paris and I was disillusioned.... The valuable stamps weren't there. Of course, they are rare and therefore expensive. I decided that was okay and that something other than winning the stamp collection should be looked for.

In 1981, a friend gave my husband his collection of stamps and first day of issue envelopes. (The first day of issue envelopes are published by post and postmarked on the date of issue of the stamp)

My husband didn't have the patience so I spent August in Royan with a Yvert et Tellier catalog (indicates the stamp number). And what happened? the valuable stamps weren't there either!

From that moment on I started collecting stamps for fun. I was still working so I was able to get the stamps from the envelopes I received and at the time all orders, invoices and letters were arriving in the mail. It must also be said that the slogan cancellations including pretty touristic slogan or sayings such as "drink or drive, you have to choose" and other beautiful cancellations. Unfortunately, all of this no longer exists, but