

**Amicale
des
Pilotes de la Flotte**

BISSON

Numéro Hors Série extrait des bulletins n° 76 et 77

BISSON

Ce navire, bien connu des malouins, que les riverains de la Manche et des côtes françaises de l'Atlantique, ont vu sillonner leurs rivages pendant neuf ans, aurait dû, en principe, écraser les crabes depuis 1947... mais des événements extérieurs l'ont entraîné loin de nos alignements.

L'avis "A", puisqu'il porta ce simple repère pendant plusieurs années, fut commandé à l'arsenal de Lorient le 6 décembre 1939. A cette date, même si la France est déjà en guerre, elle n'est pas encore occupée. Elle ne le sera qu'à partir de mai 1940, même si quelques escarmouches se produisent de temps à autre autour de la ligne Maginot. Et la ville de Lorient et son arsenal sont encore parfaitement libres. Trois autres avisos font parties de la même commande, mais ils ne verront jamais le jour.

Le 1er mars 1940, l'avis "A" est mis sur cale, sur la cale n°5 (ainsi qu'un avis "B"). Il est prévu de lui donner le nom d' "Ambitieuse"; il serait donc ainsi le quatrième navire à porter ce nom depuis 1690.

C'est un avis de la série "Elan" du deuxième type, comme le seront les "Annamite" ("Chamois" d'après guerre) "Commandant Amyot d'Inville" et "Commandant de Pimodan", avec une teugue plus longue que les "Elan".

Mais le 18 juin 1940, les allemands envahissent Lorient. Le "Bisson" est à 25% d'achèvement, il est abandonné sur sa cale...

Le 25 juin, l'armistice entre en vigueur, et, le 17 septembre, il est envisagé d'achever le "Bisson" sans armement sous réserve que ses moteurs puissent être construits...

Les Allemands ne semblent pas avoir été intéressés par ce bâtiment, peut-être parce que les conditions de l'armistice prévoyaient qu'il devait être achevé pour le compte de la France. Les travaux ne progressent donc que lentement de 1941 à 1944, personne n'ayant envie que le voyant achevé, les Allemands se ravisent et s'en saisissent. Cependant le port de Lorient subit de nombreuses destructions, particulièrement en janvier et février 1943. Le 2 février 1943, une bombe anglaise la traverse sans éclater provoquant une déchirure de tôles et une léger incendie des câblages.

Le 7 mai 1945, l'occupant de Lorient capitule.

Sur la rive gauche du Scorff, les grands ateliers des bâtiments en fer groupés autour des cales de lancement et de la grande forme de construction offrent un aspect sinistre de ferrailles tordues et de toits écroulés. On retrouve les avisos "A" et "B" sur leur cale de construction : intacts !

Le 8 mai, les hostilités cessent en Europe.

Dès le troisième trimestre de 1945, les bâtiments en fer reprennent leur activité, et en août les travaux sont repris sur l'avis "A" qui, fin août est réparé des avaries subies en février 1943, puis achevé comme navire école de pilotage, suite à décision prise en décembre.

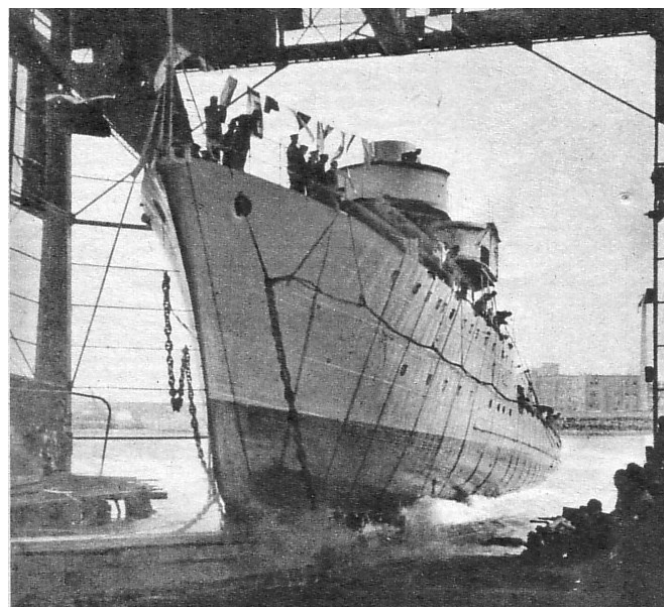
Il est baptisé "BISSON" en début d'année 1946 et lancé le 5 mars. Ce jour-là, le port de Lorient est en fête : c'est le premier navire lancé en France depuis la libération, qui marque aussi la résurrection de l'arsenal de Lorient.

Il hérite de la fourragère du Bisson, quatrième du nom et cette nouvelle destination entraîne des modifications des

Caractéristiques

Numéro de coque :	F 737
Longueur :	78,30 m
Largeur :	8,70 (9,05) m
T.E. maxi :	3,20 m
T. air :	20,50 m
Déplacement :	900 t.
Propulsion :	2 x 2000 cv Sulzer (2 temps) à inversement de marche - lancement à air. 2 hélices débordant de 25 cm de la quille.
Vitesse :	20 nds
Rayon d' action :	10 000 nq à 9 nds 8 000 nq à 10 nds 4 500 nq à 15 nds 3 000 nq à 18 nds
Armement :	Un 40 mm AA Bofors à l' avant. Six 20 mm AA Oerlikon simples Un affût double de 90 mm, modèle 1926, en tourelle à l' arrière. Quatre mortiers grenadeurs ASM Deux grenadeurs ASM de sillage.
Effectif :	8 officiers, 92 officiers marins et matelots.
Désarmé en 1965, condamné le 4 février 1974, devient Q 520 et sert de brise-lames à Lorient jusqu'en 1982.	

plans d'origine. Les travaux seront achevés le 15 juin



L' aviso "B" , quant à lui, reste sur cale : son achèvement est suspendu faute de crédits.

Mais c' est la guerre en Indochine et la Marine a besoin de navires de faibles dimensions pour patrouiller dans les rivières et assurer la surveillance des côtes du Cambodge, de Cochinchine, d' Annam et du Tonkin.

Le 6 décembre 1946, décision est prise d' envoyer le "Bisson" en Indochine. Il prend armement le 15 et est affecté, le 15 février 1947, à la 9ème division d' avisos, avec les "Cdt de Pimodan" et "Cdt Amyot d' Inville".

1947

Nouvelles modifications : destiné à l' Indochine, sa passerelle est blindée car les autres avisos déjà sur place, voient leurs passerelles transpercés par les balles de fusils viets.



Son premier commandant en prend le commandement le 29 mai, et effectue sa première sortie à la mer le 13 juin à 13 h 00 pour des essais qui se prolongent jusqu'au 27 juin.

Admis au service actif en septembre, le "Bisson" quitte Lorient le 26 du même mois, et fait route vers l' extrême- orient.

Pendant son transit, il fait escale à Casablanca, en septembre, puis à Oran en octobre et à Toulon, où Marius Bar en profite pour l' immortaliser !

Il quitte Toulon pour Bizerte d' où il appareille le 15 accompagné des dragueurs D 315, D 318, D 333 et D 336 qu' il est chargé d' escorter jusqu' à Saïgon où il arrive le 8 décembre.

Il semble, là, qu' il soit parti en "éclaireur" puisque les 4 dragueurs qui rallient la Division navale d' extrême - orient, n' arriveront, quant à eux, que quarante huit heures plus tard.

Dès le mois de décembre, il appareille pour sa première patrouille le long des côtes d' Annam, ne revenant à Saïgon que le 21 février 1948.

Paracels : Groupe d' îles situées à environ 250 nautiques à l' E.N.E. de HUE.

1948

Moins d' un mois plus tard, le 13 mars, il quitte à nouveau Saïgon pour une deuxième patrouille de surveillance maritime, pour combattre la contrebande, voire appuyer des coups de main à terre visant à détruire les dépôts de matériel ennemis.

Il rentre à Saïgon le 2 avril et en appareille le 19 pour une première patrouille dans le golfe du Tonkin, qui se termine le 31 mai, date à laquelle on le trouve mouillé en baie de la Noix (archipel des Faï Tsi Long).

Le 5 juin, il est au mouillage pour la revue navale de l' empereur Bao Daï, célébrant l' unité du Vietnam. Participent également à cette cérémonie : le croiseur "Duguay-Trouin", les avisos "Savorgnan de Brazza", "Annamite", "Cdt Amyot d' Inville", "Cdt de Pimodan", "Gazelle", "Gracieuse", "L' Île d' Oléron", le "Liamone", et 3 engins.

Il rentre à Saïgon, le 7, accompagné de la "Gracieuse" et du "Cdt Amyot d' Inville", qu' il s' empresse de quitter à nouveau pour participer à l' opération HURON. Il s' agit de "nettoyer" le Delta entre Saïgon et le Cap Saint-Jacques pour faciliter le ralliement des Binh Xuyen.

Retour à Saïgon le 15 juin.

Le 22 juin, le "Bisson" est affecté à la Flottille des Avisos et Dragueurs d' Indochine, placée sous les ordres de Comar Indochine et détachée de la D.N.E.O. Formation déjà existante, mais officialisée seulement à cette date.

Pendant ce temps, du 16 juin à début août, il a passé une partie des visites de garantie, mais doit appareiller le 5 pour sa première patrouille dans le golfe de Siam, dont il rentre le 20 septembre pour reprendre ses visites qui s' achèvent en novembre.

1949

Le 15, il repart pour une seconde patrouille dans le golfe du Tonkin ne rentrant à Saïgon que le 23 janvier 1949.

Quelques trois semaines plus tard, le 18 février, il quitte à nouveau Saïgon pour sa troisième patrouille sur les côtes d' Annam. Le 22, à Fort-Bayard, il embarque des "valeurs" pour la Banque d' Indochine, qu' il débarque à Tourane le 1er mars.

Départ de Tourane, le 4 mars pour sa troisième patrouille dans le golfe du Tonkin, à l' issue de laquelle il rentre à Saïgon le 20 avril.

A nouveau, le 10 mai, il entame une quatrième patrouille sur les côtes d' Annam.

Du 19 au 23 mai, puis du 27 au 27 juin il assume deux liaisons avec les Paracels. Mais entre temps, les 26 et 27 mai, il aura détruit 7 jonques devant Muiron.

En juin, toujours, à 60 milles dans l' ouest du Poulou Cecir de Mer, il arraisonne 3 jonques venant de Travinh, qui portent 24 tonnes de riz, tissus et médicaments, avant de rentre à Saïgon le 29.



Il quitte Saïgon le 13 juillet en direction du golfe de Siam pour une deuxième patrouille dans ce secteur. Là, le 27, avec le "Commandant Amyot d'Inville", il bombarde des cantonnements ennemis à Phu Quoc. Retour à Saïgon le 13 août.

Seconde patrouille sur le Mékong à partir du 23 août. (la première étant incluse dans sa mission dans le golfe de Siam en août septembre de l'année précédente.) Patrouille qui dure jusqu'au 10 septembre avant de repartir pour une troisième dans le même secteur le 30 octobre.

Les 5 et 6 novembre, il participe, en compagnie du "Commandant Robert Giraud", du "Perce-neige", d'un L.C.M. et d'engins divers, à l'opération AGATHA. Le mauvais temps empêchant de débarquer, par mer, au Sud de Tra Vinh, Comar Mékong " décide d'effectuer une incursion au Sud de l'île de Mocay. La surprise est complète. Elle permet de détruire un important matériel que les Vietminh n'ont pas eu le temps de camoufler.

Court passage à Saïgon, du 18 au 20 novembre, le temps de refaire les pleins, avant de repartir pour une troisième patrouille dans le golfe de Siam, patrouille qui dure jusqu'au 20 décembre.

1950

A partir du 10 janvier, nouvelle patrouille, la cinquième sur les côtes d'Annam.

Durant celle-ci, le bâtiment tire 4 coups de 90 sur une concentration ennemie près de Ly Hoa, et démolit un poste de commandement.

Le 26 janvier, puis le 26 février, il effectue des liaisons avec les Paracels, puis encore une patrouille dans le golfe de Tonkin, la quatrième, du 1er avril au 2 juin, puis une autre dans le golfe de Siam, la quatrième là aussi du 26 juin au 6 juillet et encore une, du 8 juillet au 12 août, la quatrième dans le Mékong. Patrouilles, patrouilles, patrouilles...

Pendant toute cette période de présence en Indochine, entre le 6 juin 1948 et le 10 juillet 1950, sous les ordres exclusivement des capitaines de corvette CLOAREC et CHOPART (voir tableau de commandants successifs), le "BISSEON" a parcouru plus de 40 000 nautiques, en 420 jours de mer...

Il a neutralisé 700 tonnes de jonques rebelles, capturant matériel, ravitaillement, armes.

Il s'est particulièrement distingué en rivière de Saïgon, à l'occasion de quatre opérations avec engins et éléments supplétifs.

Il est intervenu à plusieurs reprises contre des rebelles à DAI NGAI, CAI-LON et sur le fleuve à LY HOA et BADON en Annam.

Il a, pour ces actions, été décoré de la croix de guerre T.O.E. avec étoile d'argent.

Les Commandants de l'Aviso "BISSEON"

C.F.	SPITZ	29 mai	1947
C.C.	CLOAREC	1 juin	1948
C.C.	CHOPARD	9 juin	1949
C.F.	GAUSSOT	8 décembre	1950
C.C.	BAUD	1 janvier	1951
C.C.	NORMAND	3 octobre	1952
C.C.	REMIGNON	3 octobre	1953
C.C.	CLIQUEOT	2 octobre	1954
C.F.	MAGET	15 décembre	1955
C.F.	LAZENNEC	28 août	1956
C.F.	HENRY	27 août	1957
C.F.	BORDEAUX	3 septembre	1958
C.F.	MOLLEY	3 septembre	1959
C.F.	LE MEE	5 septembre	1960
C.F.	ROME	5 septembre	1961
C.F.	LE HARIVEL		
	de GONNEVILLE	5 septembre	1962
C.F.	DE LOYNES		
	DE FUMICHON	7 septembre	1963
C.F.	CHEVALIER	9 septembre	1964

Une dernière, la sixième sur les côtes d'Annam du 11 au 16 septembre avec un passage aux Paracels. Ce 16 septembre marque sa dernière "escale" à Saïgon.

En effet, le 22 septembre 1950, Le "Bisseon", après presque trois ans de présence en extrême orient, reprend le chemin de la métropole. Il escorte les dragueurs "Anémone", "Hortensia", "Jasmin", et "Marjolaine".



Le groupe fait successivement escale :

- à Singapour du 25 au 25 septembre,
- À Colombo du 9 au 13 octobre,
- À Aden du 24 au 25 octobre,
- À Djibouti du 26 octobre au 1 novembre,
- À Suez du 6 au 7 novembre avant de franchir le canal, il laisse Port Saïd derrière lui le 8.
- À Bizerte du 15 au 24 novembre,
- À Oran les 24 et 25
- Et arrive à Brest le 30 novembre 1950

1951

Alors qu'il était prévu en 1946, pour l'École de Pilotage, cette année le voit affecté comme annexe à l'École Navale. Il y reste jusqu'en 1955, bien que le C.F. Célérier, qui avait commandé le "Chevreuil" en 1946, alors qu'il était en Indochine, ait demandé le remplacement de l'Ancre par un aviso ...

1955

Le 15 décembre, le Capitaine de Frégate MAGUET, commandant de l'École de Pilotage depuis le 27 septembre, prend le Commandement du BISSON, enfin affecté à l'École presque 10 ans après qu'il y eut été initialement destiné.

Et ce sera la carrière que tout le monde lui connaît : Tournées de pilotage d'avril à fin octobre et participations éventuelles aux corvettes École Navale ou E.O.R. durant la période hivernale, en dehors bien sûr de ses arrêts pour entretien.

Des escales à l'étranger bien sûr, de temps en temps, Espagne, Portugal, Madère, Amsterdam, les ports de la côte Sud d'Angleterre.

Tous ceux qui ont "pratiqué" les avisos de ce programme, les connaissent comme de bons rouleurs. Le BISSON, du fait des poids ajoutés dans les hauts (blindage de passerelle) prend de forts coups de roulis. Une anecdote dit que le "BISSON" dans un fort coup de roulis, dans la région du Pas-de-Calais est resté quelques longues, très longues secondes, en position d'équilibre, couché... avant, enfin, de se redresser.

Aussi les commandants sont particulièrement prudents par mauvais temps, dans le choix des routes...

Je me souviens personnellement d'un demi-tour dans le FROMVEUR : Pour éviter de la casse, la passerelle avait fait diffuser : "Attention, nous allons faire demi-tour." Précaution assez fréquente quand on est amené à changer de route en présentant son flanc à la mer.

Et, un petit farceur, le dernier pilote en exercice, pour ne pas le nommer avait diffusé :

"Attention, le "BISSON" va se retourner".

Il est vrai que ses coups de roulis étaient impressionnants : Une autre fois, c'est après avoir doublé CHASSIRON, route vers la Gironde, mer bien formée, trois quarts de l'arrière que nous prenions presque à chaque lame, un bon coup de gîte et que le navire en profitait pour faire des embardées de 20 à 30 °...qu'il fallait rattraper rapidement avec les deux moteurs de barre... Sauf...

Sauf si le CAS de barre, et son 2ème année surveillant, ne s'étaient retrouvés propulsés contre la porte bâbord de l'abri de navigation heureusement fermée. Il est vrai que le linoléum brun du sol était bien ciré...

LA FIN

Mais en 1964, le navire est bien fatigué. La tôle de pont de la teugue n'est plus très épaisse et la couche de peinture camoufle certaines porosités que l'on peut deviner quand l'eau envahit la plage avant...

Un des derniers retours de Lorient sur Brest, par forte houle d'Ouest-Nord-Ouest, a d'ailleurs vu supprimer le passage prévu en baie de Douarnenez, pour ne pas se trouver dans la position houle grand large, évoquée plus haut, et le C.F. Chevalier avait préféré gagner en épaulant, l'abri relatif des Pierres Noires avant de virer vers le Goulet.

En mars 1965, LE BISSON est placé en disponibilité armée. C'est le "BERNEVAL", dragueur océanique sommairement aménagé pour les quelques mois que l'École de Pilotage a encore à vivre, qui le remplacera.

Le BISSON est mis en réserve en août.

Le 4 février 1974, il est condamné et devient le Q 520, il est alors utilisé comme brise-lames à Lorient jusqu'en 1982, année qui verra sa condamnation définitive après 43 ans de vie.





L'Aviso BISSON en sortie du chenal du Kerpont vers celui du Ferlas (abords de l'île de Bréhat)

Les " BISSON "

1 - Il y aurait eu un premier "BISSON", construit à Lorient en 1828 utilisé comme transport dont nous savons peu de chose. Il aurait été condamné en 1840. Cependant il semble avoir mené une vie parallèle avec le suivant :

2 - Le second " BISSON " est un **brick**, construit à Lorient en 1828 et lancé en 1830. Il est armé en 1835.
longueur : 33,60 mètres,
largeur : 9 mètres
tirant d'eau : 4,75 mètres.
déplacement : 500 tonnes.
armement : 2 canons de 30 - 18 canons de 24.
Il est rayé des liste de la Flotte en 1844.

3 - Le troisième "BISSON" est un **aviso à roues** construit à Lorient en 1849, lancé en 1850. Ex "Tantale", sa coque est en bois. Equipé d'une machine de 480 cv (120 ?), ses dimensions sont :
longueur : 42,05 mètres
largeur : 6,70 mètres (11,60 mètres hors tambours)
tirant d'eau : 2,25 mètres
déplacement : 305 tonnes
armement : 2 canons de ?

Désarmé le 27 avril 1868, il sert de bugalet à Lorient jusqu'en 1890.

C'est ce navire commandé en 1862, par le C.V. MOULAC qui fut le premier bâtiment-école de pilotage.

4 - Le quatrième "BISSON" est un **aviso de 1ère classe** à hélice, construit au Havre, en 1873 (même série qu'un "Bouvet") à coque en bois. Lancé en 1874. Gréé en 3 mats barque, il porte un beaupré "complet", mature et cheminée

verticales.

longueur : 60,80 mètres
largeur : 8,73 mètres
tirant d'eau : 3,86 mètres
déplacement : 823 / 900 tonnes.
machine : CLAPA-REDE de 700 cv
vitesse : 12 nœuds
rayon d'action : 1600 nq à 10 nds.
armement : 4 canons de 14.
102 hommes

Désarmé le 18 août 1892, il sert de "charbonnier" à Cherbourg jusqu'en 1900. Il est définitivement rayé des listes en 1903. (photo ci-contre)

~~~

**5 -** Le cinquième "BISSON" est un **torpilleur d'escadre**, mis sur cale aux Chantiers de Bretagne, à Toulon, en 1911 et lancé en 1912.

longueur : 78 mètres  
largeur : 7,95 mètres  
tirant d'eau : 2,90 mètres  
déplacement : 800 tonnes  
machine de 13 000 cv - chauffe au mazout.  
vitesse : 33 nds  
rayon d'action faible.  
armement : 2 canons de 100 - 4 canons de 65 - 4 tubes lance-torpilles de 450.  
5 officiers - 77 hommes.

Désarmé le 15 février 1933, il est condamné en 1934 et démoli. ( photo page suivante )



*Citation à l'ordre de l'Armée de Mer ( parue au journal officiel du 19 février 1919 ) :*

" Contre-torpilleur Bisson ; a détruit le sous-marin autrichien U3 en Adriatique, le 13 août 1915."

*Citation collective à l'ordre de l'Armée de Mer de la Division des Flottes de l'Adriatique ( parue au journal officiel du 4 avril 1919 ) :*

" Pendant plus de trois ans, dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive, malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de torpilleurs et à la moitié de son effectif de sous-marins. S'est particulièrement distinguée dans les opérations qui ont abouti au sauvetage de l'armée serbe en 1916."

Ces deux citations confèrent au bâtiment le droit d'arborer la flamme verte au mât de beaupré, et à l'équipage de porter la fourragère de la Croix de Guerre 1914 - 1918.

C'est cette fourragère qui était encore portée par tous les marins embarqués sur l'aviso Bisson ( sixième du nom ) en 1964, peu avant qu'il ne soit retiré du service.

*Ci-contre l'aviso de 1ère classe à hélice 1873 - 1908*



Le contre-torpilleur BISSON ( BS ) devant la gare maritime, quai Duguay-Trouin à St Malo en 1920 ( (Collection " La Palette Bretonne " )

6 - Il y eut un autre BISSON, chalutier fut lancé à North Shields en 1908 et réquisitionné en 1914 - 1918.

Ce patrouilleur auxiliaire, qui compte tenu de l'existence du précédent fut nommé " BISSON II " fut condamné en 1953.

Il fut lui aussi cité à l'ordre de l' Armée de Mer ( citation collective parue au journal officiel du 16 novembre 1917 ) :

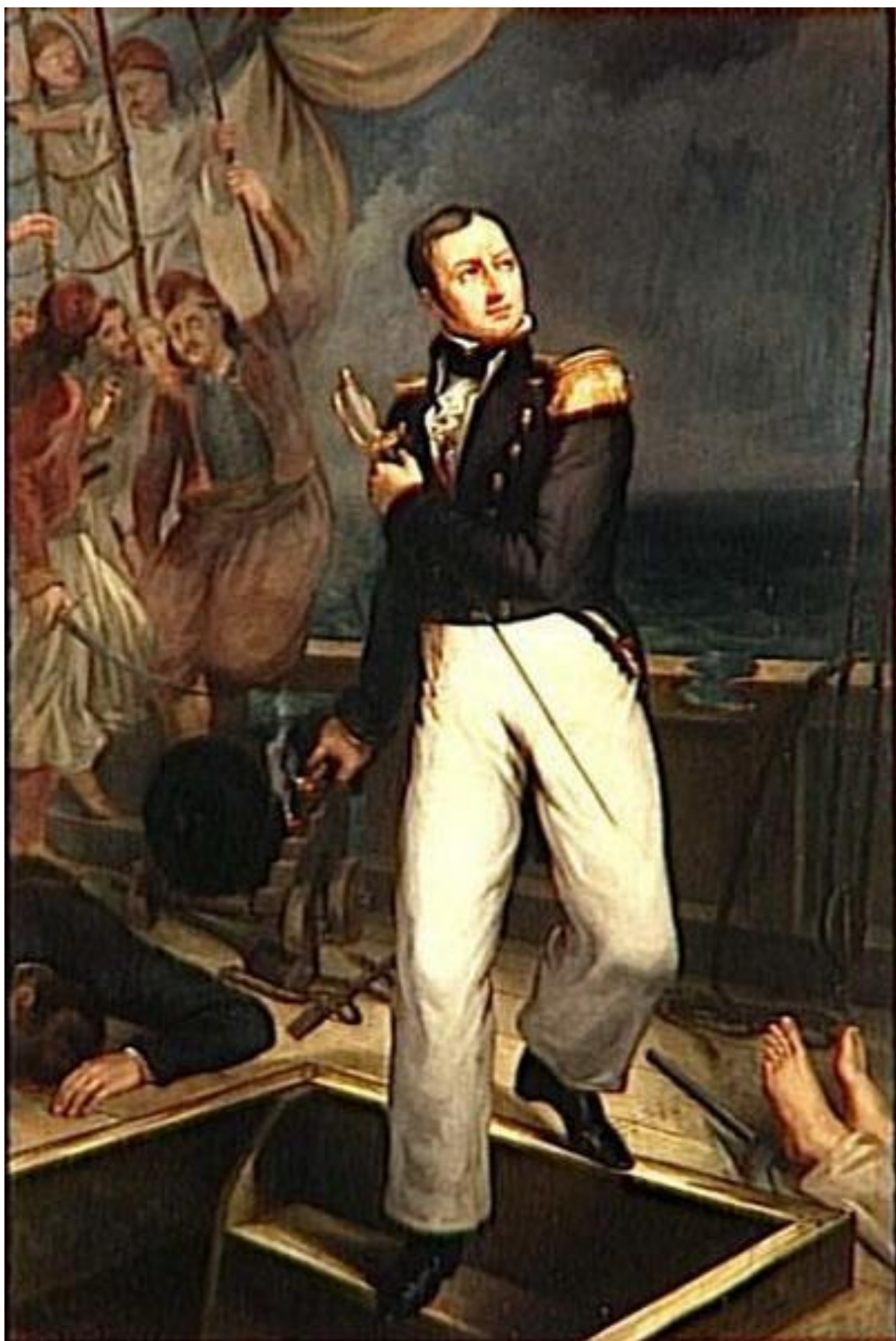
" Chalutiers Notre Dame des Dunes, Bisson II, Albatros II,

Ont réussi malgré la présence d'un sous-marin ennemi et dans des circonstances particulièrement difficiles à conduire au port un vapeur torpillé gravement atteint, qui n'a été sauvé que par la ténacité, l'énergie et l'habileté manœuvrière des commandants et des équipages."

~

7 - Et enfin le septième, l' aviso de 640 tonnes, dont les caractéristiques sont données en page 11 .





# Hippolyte BISSON

Traditionnellement, la Marine baptise ses bâtiments de noms de **marins célèbres** comme, par exemple, L'Opiniâtre, L'Etourdi, L'Effronté, l'Infatigable, Le Bordelais, Léopard ou Germinal, mais aussi Charles De Gaulle, Clémenceau, Foch, Poincaré, Jean Moulin, etc... parfois difficiles à trouver dans le dictionnaire d'Etienne Taillemite.

Pourtant on y trouve encore Forbin, Jaureguiberry, le Chevalier Paul, Jacobet, Suffren, La Touche-Tréville, Jean Bart, Saphir (cousin de Amar Pacha), et bien d'autres... de vrais marins ceux-là, tels que **Bisson**.

C'est à Guéméné (sur Scorff), arrondissement de Napoléonville\*, département du Morbihan qu'Hippolyte Bisson voit le jour, le 14 pluviôse an IV (3 février 1796). Son père, négociant et industriel établi à Lorient, avait épousé la fille d'un capitaine au régiment Lyonnais, laquelle meurt en donnant le jour au jeune Hippolyte.

Hippolyte vit ses premières années entre Guéméné et

Extrait des registres de naissances de la commune de Guéméné, arrondissement de Napoléonville\*, département du Morbihan :

Le seize pluviôse, de l'an quatre de la République, neuf heures du matin, a été présenté devant moi, Jean Louis Le Blanc, faisant fonction de Commissaire de l'état civil de la commune de Guéméné et portant au lieu des séances, un enfant pour lequel a été fait la déclaration suivante :

Marie-Jeanne Le Nouveau, sage-femme de profession, demeurant en cette commune de Guéméné, assistée du citoyen Joseph Le Guyader, homme de loi, âgé de quarante-six ans, et de la citoyenne Anne Brossard, veuve Raymond Duchélar, âgée de soixante ans, demeurant séparément dite commune de Guéméné, laquelle sage-femme a dit que le quatorze du courant environ midi, Marie-Anne Raymond Duchélar, femme du citoyen Magloire Laurent Bisson, absent, faisant avec son épouse domicile ordinaire en la commune de Lorient, est accouchée dans la maison de la citoyenne Anne Brossard, sa mère, résidente comme dit est, dans cette commune, d'un enfant mâle et que c'est elle qui l'a aidée dans les travaux de l'enfantement.

La déclarante ajoute que l'intention de la mère et celle du père manifestée avant son départ est que leur fils porte le prénom d'Hippolyte, la sage-femme ayant déclaré ne savoir signer, l'ont fait avec moi les témoins.

Ci-devant désignés les dits jours et an que dessus ainsi signé au registre : Le Guyader, Brossard, Duchélar, Le Blanc.

Délivré en mairie de Guéméné, le 15 juin 1811.

Pour extrait conforme,  
Le Guyader, maire.

Vu par nous président du Tribunal de première instance de l'arrondissement de Napoléonville, en législation de la signature de M. Le Guyader-Duboterff, maire de la commune de Guéméné, à laquelle Signature foi doit être donnée.

Napoléonville, le 17 juin 1811.

le collègue d'Avranches où il est un élève brillant et, au cours d'une baignade, sauve l'un de ses camarades de la noyade au péril de sa vie.



Lorient, le 4 janvier 1811

Monseigneur,

M. Bisson, négociant dans cette ville m'a prié de présenter à Votre Excellence la demande d'une place à l'Ecole Spéciale de Brest, pour son fils, Hippolyte, âgé de 15 ans, actuellement pensionnaire dans un lycée.

Il s'oblige à payer la pension déterminée par le décret impérial du 27 septembre et à se conformer à toutes les dispositions réglementaires qui pourront être ultérieurement arrêtées.

L'estime générale dont jouit depuis longtemps la famille de M. Bisson et qu'il possède et mérite lui-même me détermine à prier Votre Excellence de vouloir bien accueillir favorablement sa demande. Je joins ici l'extrait d'âge de son fils.

J'ai l'honneur de vous présenter, Monseigneur, l'expression de mon respect.

Le préfet du 4e arrondissement maritime :  
Daugier.

## L'EVEIL D'UNE VOCATION

Nous pouvons imaginer que le fracas des victoires des soldats de la République et de Napoléon parvient jusque dans la ville où, enfant, il joue avec ses camarades. Aussi n'est-il pas étonnant de voir qu'après trois ans d'études à Vendôme, il s'embarque en 1809, en qualité de novice sur le lougre "ALERTE", et que, deux ans plus tard, son père ne vienne

Napoléonville : aujourd'hui Pontivy

solliciter, par l'intermédiaire du préfet maritime, une place à l'École Spéciale de Brest pour son fils âgé de quinze ans.

Le jeune Bisson s'embarque le 1er février 1811, comme mousse, sur la goélette "LA VEDETTE" qui est employée à la protection des convois. Nos côtes, en effet, sont à cette époque, très surveillées par les escadres ennemies et nos navires de commerce ne peuvent circuler de port à port que sous fortes escortes. Souvent même ils sont attaqués par les bâtiments légers et les frégates anglaises. ( *l'histoire du "VETERAN" n'est pas si lointaine. Voir notre numéro 68* ) Il en résulte d'après combats dont quelques-uns sont demeurés célèbres dans l'Histoire, comme celui que livra à un vaisseau à trois-ponts britannique, un jeune officier qui, lui aussi, est une des gloires de la Marine française, le lieutenant de vaisseau Charles Bovin, devenu par la suite Amiral de France.

Pendant les huit mois qu'il passe sur la goélette "LA VEDETTE", Bisson se forme à la rude existence de marin à la faveur de l'incessant jeu de cache-cache mené par son bâtiment avec les bricks et les corvettes de la croisière anglaise.

Le 26 septembre 1811, après ce rude apprentissage, il embarque en qualité d'élève, pour une période de quatre ans, à l'École Spéciale de Marine établie sur le vaisseau "LE TOURVILLE" en rade de Brest.

Au cours magistraux se combinent de fréquents exercices pratiques à bord de la corvette "LE FESTIN". Et le 1er février 1815, Bisson, noté comme un élève intelligent, zélé, persévérant et plein de sang-froid, est promu aspirant de 1ère classe. Il avait su par son application, son sérieux, attirer la confiance de ses chefs. Le capitaine de vaisseau Faure, écrivait en effet au père d'Hippolyte; le 11 février 1814 : *" Votre fils est un bon sujet. Je suis très convaincu qu'il vous donnera toute espèce de satisfaction n'importe l'état auquel vous le destinez."*

Mais la fin des guerres napoléoniennes vient d'entraîner, au sein de la Marine, une brutale réduction tant des bâtiments armés que des effectifs. Il s'ensuit une situation anormale - rareté des commandements, lenteur de l'avancement - qui va grever la carrière du jeune Bisson.

Enfin, le 17 mars 1815, après plus d'un an d'attente, Bisson s'embarque sur le brick "LE HURON", brick avec lequel il fait une campagne de 18 mois dans la mer des Antilles et à Terre-Neuve. Ce séjour prolongé loin de France permet au jeune officier de compléter son éducation maritime. Sa véritable carrière commence...

## **VOYAGES EXOTIQUES ET CAMPAGNES LOINTAINES**

A son retour à Brest, le 1er mai 1816, nommé élève de première classe, il est affecté à la gabare "LA ZELEE", avec laquelle il parcourt, pendant 43 mois, les mers de l'Inde et visite les côtes de l'Afrique et de l'Amérique. Ce long voyage confirme l'opinion, déjà très flatteuse, de ses supérieurs. Quand il débarque de "LA ZELEE", le 12 juillet 1820, son commandant le capitaine de vaisseau Sérec, demandait pour lui, au ministre, le grade d'enseigne de vaisseau *" en récompense du zèle et des capacités dont M. Bisson avait fait preuve pendant 28 mois en remplissant les fonctions d'officier et de chef de cadre à la mer"*. Le capitaine de frégate Sérec ajoutait que : *" Ce jeune homme, par sa bonne éducation et ses capacités comme marin serait dans ce grade un des officiers distingués de la Marine"*. Le ministre se rendit aux raisons que venaient de lui fournir les supérieurs de Bisson et promut celui-ci enseigne de vaisseau le 1er mars 1821, non à

l'ancienneté, mais au choix. Avancement enviable compte tenu de la conjoncture, Bisson avait vingt cinq ans !

Bisson navigue ensuite sur la gabare "LA MENAGERE", une de ces bonnes à tout faire qui transportent en toutes saisons et sur toutes les mers, passagers, troupes et matériels, où il peut exercer des responsabilités inconcevables à bord d'un vaisseau de ligne...

Puis, devenu aide de camp du commandant de la Marine à Lorient, il ne songe qu'à reprendre la mer, et en décembre 1824, il rejoint la "DAPHNE" à Brest. L'état-major de cette élégante goélette ne compte, outre le L.V. Peyronnel qui deviendra son indéfectible ami, que deux élèves de la Marine. Après une escale technique à Toulon, la "DAPHNE" appareille pour le Levant et atteint Smyrne en mai 1925.

## **L' ARCHIPEL EN FEU**

Depuis quatre ans les Grecs sont soulevés contre une Turquie en pleine décadence; dans cette lutte confuse et acharnée, les stationnaires français en mer Égée ont fort à faire pour mener à bien leur mission humanitaire et sauver tour à tour minorités grecques menacées d'extermination ou familles turques vouées à d'implacables représailles.

Quant aux corsaires grecs, ils se conduisent en véritables pirates et la station du Levant, chargée de la protection du commerce maritime français, doit être renforcée. Les bâtiments marchands se réunissent en convois car tout navire isolé est attaqué par un chebec ou un mistick grec et pillé sous prétexte de connivence avec les Turcs !

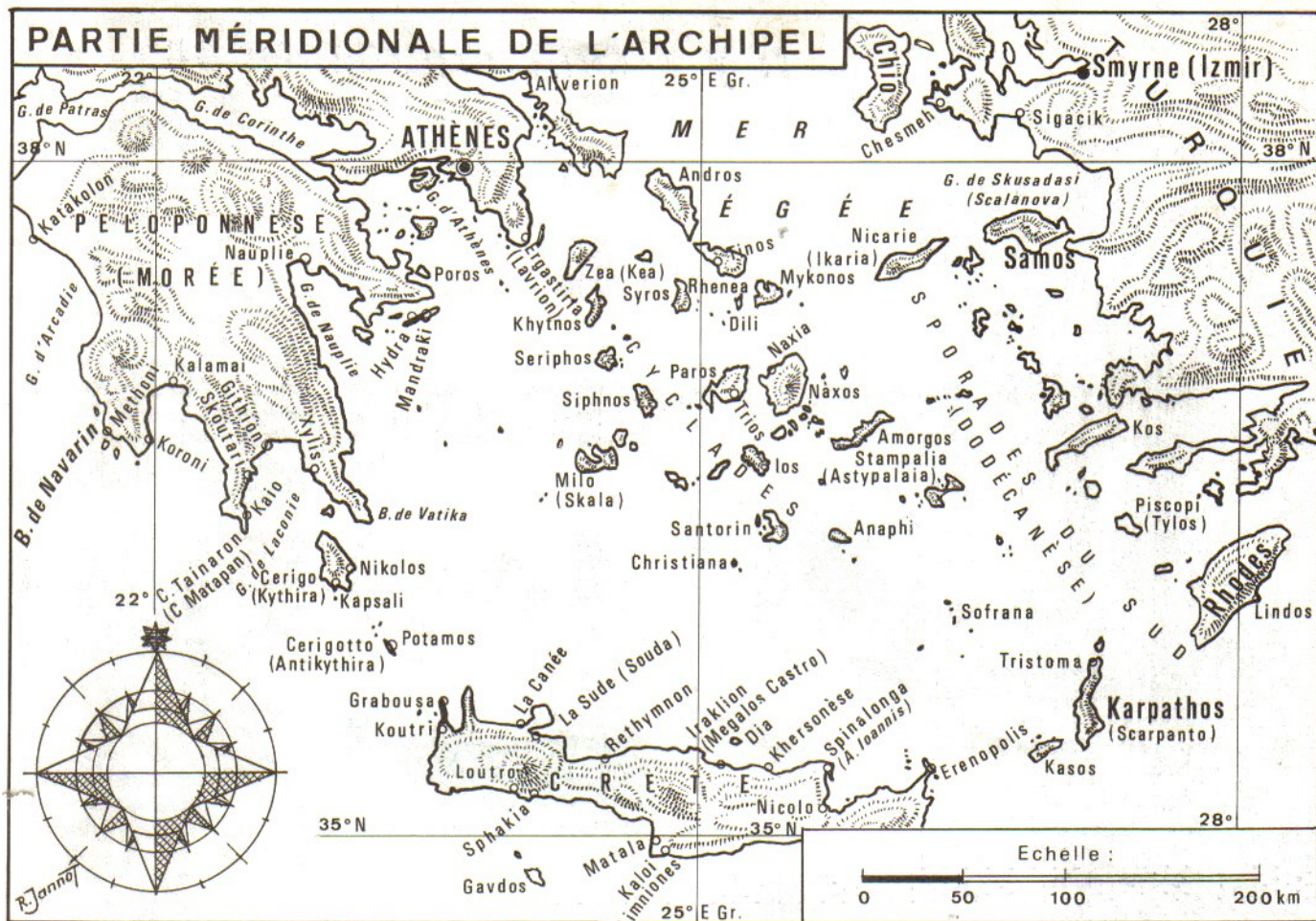
Croisant en mer Égée, la "DAPHNE", malgré son armement dérisoire, accomplit de la bonne besogne : trois navires pirates capturés en quatre mois de chasse ! Ces succès réjouissent Bisson, mais l'attitude des Grecs le déçoit : *" Les chefs de gouvernement, écrit-il à sa famille, passent leur temps à intriguer et ceux de l'armée, un petit nombre excepté, ne s'occupent que d'empocher l'argent qu'on leur donne pour s'entourer de soldats et marcher à l'ennemi"*. En effet, seules quelques personnalités, tels Miaoulis et Colocotroni, font preuve de désintéressement et de noblesse de caractère.

En 1826, la "DAPHNE" regagne Toulon pour caréner. Bisson quitte à regret la goélette et son ami Peyronnel. Il éprouve, de plus, une profonde amertume : son idéalisme est atteint; en outre il n'a pas été promu au grade supérieur. ( Il faut tenir compte du fait que les promotions étaient alors excessivement lentes. Sur sa promotion, qui comportait 17 élèves, 5 seulement avaient été promu à un grade supérieur au sien.

Mais son énergie et son optimisme naturels reprennent vite le dessus. Il se fiance avec une jeune fille de Guéméné, puis au printemps 1827, s'embarque à Brest sur la frégate de 46 canons la "MAGICIENNE" en partance pour le Levant. Cette frégate fait partie de l'escadre du Levant aux ordres de l'Amiral de Rigny. Elle appareille de Brest le 25 juillet 1827 pour les côtes de Grèce.

## **LA DERNIERE CAMPAGNE**

En cette année 1827, la tension s'est encore aggravée entre la Turquie et les trois puissances alliées - France, Angleterre, Russie - : le 20 octobre, à Navarin, la flotte turco-égyptienne est anéantie, de même que les espoirs de domination du sultan sur la Morée.



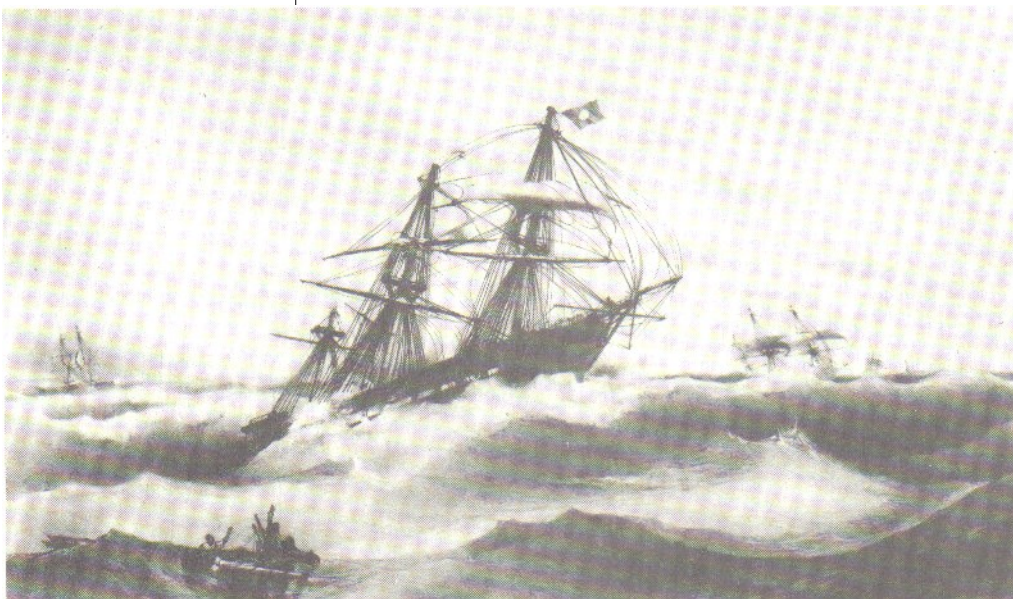
Mais l'activité des pirates grecs ne s'interrompt pas pour autant : d'août à octobre, sept navires français tombent entre leurs mains. L'amiral de Rigny, commandant l'escadre française du Levant lance alors un ultimatum : les stationnaires interdiront aux corsaires grecs, munis ou non d'une lettre de marque, de s'éloigner de plus de douze nautiques des côtes helléniques.

Le 27 octobre, la "MAGICIENNE" avec à son bord le reste des marins du navire capturé, et le "PANAYOTI", appareillent d'Alexandrie.

La "MAGICIENNE", que commande le capitaine de frégate Cornette de Venancourt, personnage fantasque mais bon marin, est stationnée sur les côtes d'Égypte. Et voici que la gabare la "LAMPROIE" entre à Alexandrie, suivie d'un gros brick grec, le "PANAYOTI" arraisonné sur les côtes de Syrie.

Le "PANAYOTI" est vite identifié comme pirate et Venancourt décide de le conduire à Smyrne afin de légaliser sa confiscation.

Bisson, nommé commandant temporaire de la prise, reçoit comme équipage un officier marinier, le pilote Yves Trémintin, quinze matelots de la frégate et six des soixante-dix marins du bâtiment confisqué.



La Magicienne ( 1823 ) - Litho par Delante et H. Durand-Brayer - ( photo Musée de la Marine )

## STAMPALIA

Dans la nuit du 4 novembre, une violente tempête éclate. Avec son équipage réduit, Bisson ne peut tenir le contact et voit disparaître les feux de la frégate. Le "PANAYOTI" est bientôt en danger et Bisson, à qui ces parages sont familiers, ordonne de virer de bord vers Stampalia, petit île proche de Milo et de Santorin, où il sait pouvoir trouver une baie abritée.

A deux heures du matin, tandis qu'une pointe rocheuse se dessine dans l'obscurité, deux des prisonniers grecs se jettent à la mer et rejoignent la côte toute proche. Bisson sait que les fuyards vont rejoindre les pirates dont cette côte fourmille et qu'il peut dès cet instant s'attendre à une attaque en force. Il mouille le 5 à huit heures du matin dans une petite baie à trois nautiques de la ville de Stampalia et met son bateau en état : les quatre canons du bord sont chargés, fusils et sabres distribués aux matelots.

"Pilote, dit-il à Trémintin, si nous sommes attaqués par les pirates et qu'ils réussissent à s'emparer du bâtiment, jurez-moi de mettre le feu aux poudres si vous me survivez". "Je le jure" répond l'officier marinier.

L'attente commence, car tout projet de fuite est illusoire. Vers dix heures du soir, deux grands misticks pénètrent dans la baie. Les hommes de Bisson gagnent leurs postes de combat, l'arme au poing.

Sur les bateaux assaillants, une bande de pirates dépenaillés pousse des hurlements féroces. Bisson, sur le beaupré, leur adresse les sommations réglementaires. Courant sur leur erre, les deux misticks se rapprochent toujours. Bisson ouvre alors le feu, imité par ses marins.

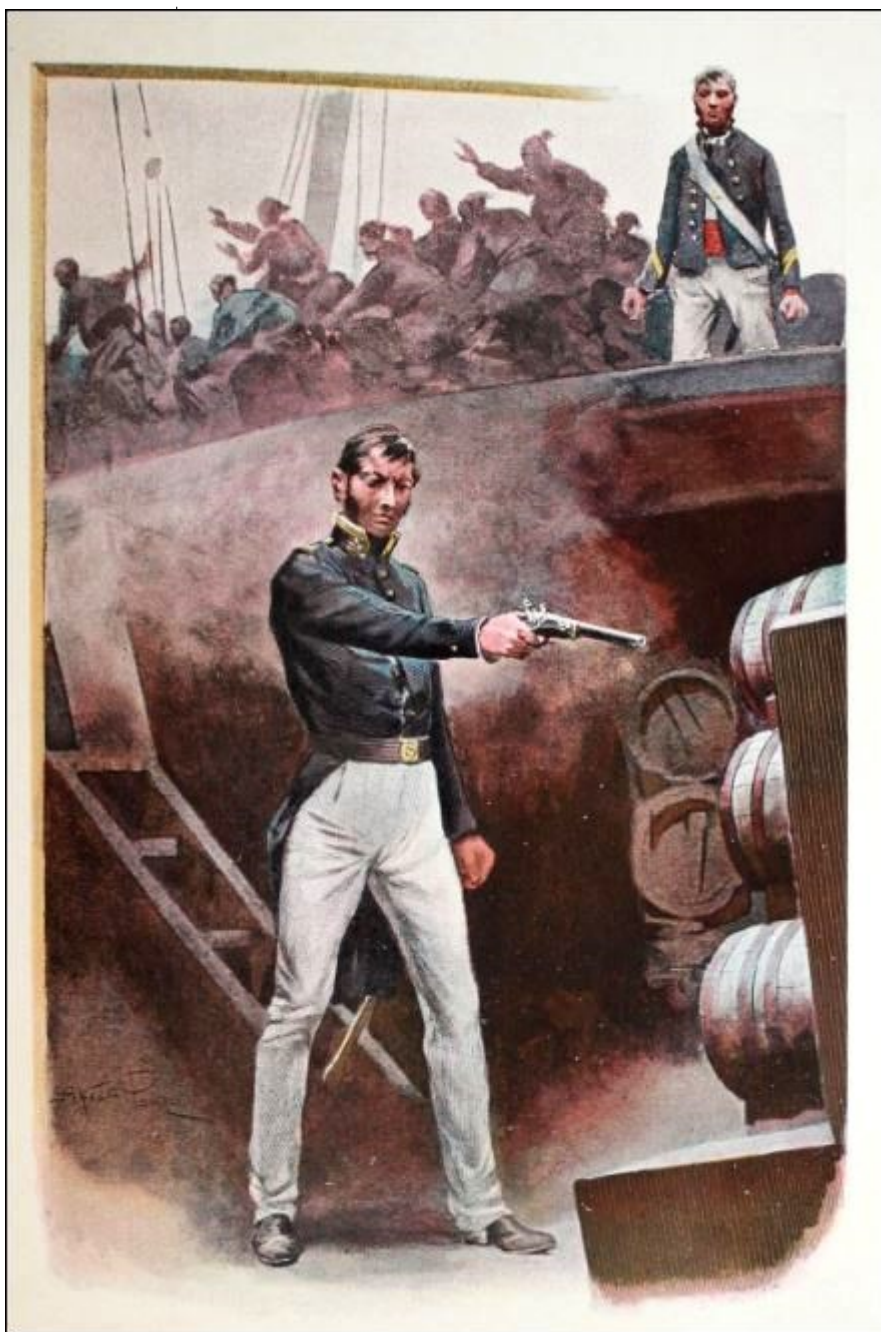
Peine perdue : les deux misticks viennent s'écraser contre la coque du "PANAYOTI", l'un sous le beaupré, l'autre contre la joue de babord. Et c'est la ruée !

## L' HOLOCAUSTE

Le gaillard d'avant est envahi par des pirates agiles et habiles à l'arme blanche. Dans cet inégal corps à corps, les Français tombent un à un. Soudain, une accalmie ! Près du capot de la chambre, à tribord, Trémintin, entouré de quatre matelots voit Bisson s'approcher chancelant couvert de blessures ; l'enseigne a pu se dégager du gaillard d'avant, dont les défenseurs sont tombés, tandis que les pirates se précipitaient à la recherche du butin.

"Ces brigands sont maîtres du navire, dit Bisson à Trémintin, la cale et le pont en sont remplis, c'est le moment de terminer l'affaire". Et il crie aux matelots : "Sauvez-vous, jetez-vous à la mer !".

Dans un suprême effort, il gagne l'écouille de l'avant-chambre, là où ont été entreposés quelques heures plus tôt des tonneaux de poudre.



La mèche s'allume du premier coup. Bisson remet sa montre à Trémintin, échange avec lui une dernière poignée de main : "Adieu pilote, voilà le moment d'en finir" !

Resté seul (les matelots ont plongé et nagent avec vigueur vers la côte), l'officier marinier ne peut se résoudre à abandonner son chef ; il hésite, marche vers la lisse, se retourne encore... Soudain une explosion fracassante, une lueur aveuglante, et puis le néant.

## LES SURVIVANTS

Brutalement secoué, Trémintin ouvre les yeux : un poignard à la main, un pirate le fouille, puis s'éloigne après l'avoir dépouillé de la montre de Bisson. Il reprend conscience peu à peu ; un pied brisé, un bras inerte, le corps couvert de plaies, il ne saura jamais par quel miracle il se retrouve encore vivant, sur le sable de la plage. Puis il entend des voix : ce sont de braves gens envoyés par le gouverneur de l'île pour secourir les éventuels rescapés.



Ils le transportent dans une maison amie où l' on soigne ses blessures et où deux des survivants le rejoignent peu après; les patrouilles ne retrouveront les deux derniers que cinq jours plus tard.

Les deux misticks ont disparus. Ont-ils été, eux aussi, détruits par l' explosion du "PANAYOTI" ? Nul ne le sait. En tout cas, s' ils ont pu fuir, ils doivent être bien mal en point, et que dire de leurs équipages ? On a dénombré les corps de soixante-dix pirates sur le sable de la plage !... Cette bande de malfaiteurs est virtuellement anéantie et les habitants de l' île ne savent comment exprimer leur reconnaissance aux marins français. Le 8 novembre, la "MAGICIENNE" mouille à Stampalia. Trémintin retrouve son bord avec joie. Il transmet aussitôt son rapport à l' amiral de Rigny.

#### Déposition du pilote Trémintin, à bord de la Magicienne

le 8 novembre 1827.

Mon commandant,

J'ai l' honneur de vous rendre compte du malheureux événement qui a causé la destruction de la prise du pirate le "PANAYOTI", où vous m' aviez mis comme second de M. l' enseigne de vaisseau Bisson, à qui vous en aviez confié le commandement.

Dans la nuit du 4 au 5 novembre, le mauvais temps nous ayant séparés de la frégate, le capitaine se détermina à chercher un abri contre le vent, et fit route en conséquence pour l' île de Stampalie. A deux heures moins le quart, arrivés à la pointe de l' île, deux prisonniers grecs se sont jetés à la mer pour joindre la terre. Le 5, à huit heures du matin, nous avons mouillé dans une petite baie, située à trois milles dans le nord-ouest de la ville de Stampalie.

Le même jour, M. le capitaine Bisson fit charger nos quatre canons, tous nos fusils , et fit monter sur le pont tous les sabres.

Aucune bonne disposition ne fut négligée pour repousser les pirates qu' il supposait pouvoir venir nous attaquer à l' instigation des deux Grecs échappés.

A six heures du soir, le capitaine fut prendre un peu de repos. Avant de me laisser, il me dit : "*Pilote, si nous sommes attaqués par les pirates, et qu' ils réussissent à s' emparer du bâtiment, jurez-moi de mettre le feu aux poudres, si vous me survivez.*" Je lui promis de remplir fidèlement son intention.

A dix heures du soir, nous aperçûmes deux grandes tartanes doubler une pointe de roches, dont les hommes se mirent aussitôt à pousser des cris ; chacun de nous se mit aussitôt à son poste de combat. Le capitaine Bisson monta sur le beaupré pour mieux observer les tartanes, qui se dirigeaient sur notre avant en nageant avec force; le capitaine les fit hélér plusieurs fois, enfin les voyant à mi-portée de fusil, il nous donna l' ordre de tirer, et tira lui-même son fusil à deux coups; elles nous répondirent par une vive fusillade. Une des tartanes nous aborda presque aussitôt par dessous le beaupré, et l' autre par la joue du bâbord. Plusieurs des nôtres avaient déjà succombé; en un instant, malgré tous nos efforts et ceux de notre brave capitaine, plus d' une trentaine de Grecs furent sur notre pont; une grande partie d' eux s' affalèrent dans la cale et dans les autres parties du bâtiment, pour piller. Je combattais en ce moment à tribord, près du capot de la chambre, le capitaine, qui venait du gailard d' avant, et qui était couvert de sang, me dit : "*Ces brigands sont maîtres du navire, la cale et le pont en sont remplis; c' est le moment de terminer l' affaire.*"

Il s' affala aussitôt sur le tillac de l' avant-chambre qui n' était que trois pieds au-dessous du pont et où étaient les poudres; il tenait cachée dans sa main gauche une mèche, dans cette position, il avait le milieu du corps au-

dessus du pont. Il me donna l'ordre d'engager les Français encore en vie de se jeter à la mer; ensuite, il ajouta, en me serrant la main : *"Adieu, pilote, je vais tout finir."* Peu de secondes après l'explosion eut lieu et je sautai en l'air.

Etant arrivé à terre, presque mourant et gisant sur le sable sans secours, je ne saurais dire comment j'y suis arrivé, si ce n'est que par un effet de la puissance divine. Dans cet état, un des brigands, échappé du désastre, me dévalisa, en me mettant un poignard sur le cœur, de tout ce que j'avais et notamment de la montre du brave capitaine Bisson, qu'il m'avait confiée.

Enfin des hommes envoyés par le gouverneur de l'île pour faire la recherche des malheureux qui auraient pu gagner le rivage, m'ont enlevé et conduit chez lui à deux heures du matin du 6. Les matelots Hervy et Leguillou rallièrent le même jour la maison que j'occupais, et cinq jours après les matelots Carsoule et Bouysson, restés errants dans les montagnes, furent ramenés par des gens envoyés par le primat de l'île.

C'est le 8 du courant, lorsque j'eus recouvré un peu mes forces, que, sur la sollicitation du gouverneur, je me décidai à envoyer la relation de notre malheureux naufrage au consul de l'île de Santorin. Celui-ci s'empressa d'en faire parvenir la nouvelle à M. Brest, consul de Milo. Les événements ultérieurs sont entièrement à votre connaissance.

Permettez-moi de recommander à vos bons soins les matelots Bouysson, Carsoule et Hervy, qui ont bravement combattu, et qui ne se sont jetés à la mer qu'au dernier moment, et sur mon ordre précis.

Je suis, etc...

Signé : Trémintin, pilote côtier,

pour copie conforme :

Le Vice-amiral, signé : Chevalier de Rigny.

Ce rapport, transmis à l'amiral de Rigny, repart bientôt vers Paris, où il arrive fin décembre 1827, avec les commentaires du vainqueur de Navarin :

A bord du "TRIDENT", à Ourlac, le 15 décembre 1827.

J'ai à rendre compte à Votre Excellence d'un de ces événements qui caractérisent la situation actuelle d'une grande partie des Grecs, et qui justifient trop malheureusement toutes les accusations dont ils sont l'objet sur toutes les places de commerce de la Méditerranée.

La corvette de S.M., la LAMPROIE, chassa et prit sur les côtes de Syrie un brig pirate grec, ayant soixante-dix hommes d'équipage. Ce pirate, conduit d'abord à Alexandrie, fut reconnu par plusieurs bâtiments marchands pour les avoir pillés, les uns à Scarpento, d'autres sur la côte de Caramanie, et divers objets leur appartenant furent reconnus et réclamés à Alexandrie.

La frégate la "MAGICIENNE" partant d'Alexandrie pour venir à Smyrre, prit à bord l'équipage du corsaire, moins six hommes qu'on y laissa; elle y mit un officier et quinze hommes de son bord, et rentra dans l'archipel avec le brig grec. Le 4 novembre, dans la nuit les deux bâtiments se séparèrent, le mauvais temps survint, et la prise fut obligée de relâcher à l'île de Stampalie...

Deux des Grecs restés à bord parvinrent à se sauver à terre. Cette circonstance conduisit M. Bisson, enseigne de vaisseau, qui commandait la prise, à se mettre sur ses gardes, car, ayant servi longtemps dans la station, il n'igno-



*Trémintin au moments où Bisson va faire sauter le Panayoti  
(photo Musée de la Marine)*

rait pas que toutes les îles de l'archipel fourmillent de pirates qui maîtrisent partout quelques pauvres villages dont les habitants n'osent pas les dénoncer à cause de la solidarité et de l'organisation que ces bandits ont établies entre eux.

M. Bisson et ses quinze hommes se préparèrent à une défense vigoureuse. Cet officier, s'assurant de la détermination du pilote qui lui servait de second, résolut avec celui-ci que le survivant ferait sauter le bâtiment, si les pirates parvenaient à s'en rendre maîtres.

Le même soir à dix heures, deux grands misticks chargés de soixante à soixante-dix hommes chacun, vinrent avec furie attaquer ces quinze français.

Ils abordèrent le brig par l'avant, après la plus vive résistance, que l'enseigne de vaisseau Bisson dirigeait avec le plus grand courage. Neuf Français furent tués, et le pont envahi. M. Bisson lui-même, blessé grièvement, parvint à se tirer du milieu des pirates; il se jeta dans la chambre où les poudres avaient été disposées, et ordonna au pilote qui combattait encore sur le pont, d'avertir les Français qui survivaient de se jeter à la mer, il s'écria : *"Adieu pilote; voilà le moment de nous venger !"* mit le feu aux poudres et se fit sauter. Le pilote Trémintin, fidèle à son serment, sauta avec le navire; mais plus heureux que son brave capitaine, il fut jeté sans connaissance sur le rivage, ayant un pied fracassé et le corps meurtri. Les quatre matelots français qui s'étaient jetés à l'eau à son commandement arrivèrent à terre sans blessures graves. Le lendemain matin, on retrouva gisant sur le rivage les corps de trois français et soixante-dix cadavres grecs, qui attestaient que la résolution héroïque du brave Bisson avait eu son plein effet.

Je joins ici la déposition du pilote Trémintin. La conduite de ce pilote, qui était informé de la résolution de M. Bisson, est digne d'être citée comme un modèle de courage et de dévouement.

Le Vice-amiral commandant l'escadre du Levant,  
signé : H. de Rigny

Et l' amiral de Rigny ajoure : « *Si aucun navire marchand ne peut paraître à vue d' une côte quelconque habitée par les Grecs sans être assailli, si des centaines de ces bandits capturés par des bâtiments de guerre, traduits devant les tribunaux, ne revenaient, acquittés, publier leur triomphe ou du moins leur amnistie, comment, dans la longue série de ces déprédations, pourrait-on persister à ne voir que le crime isolé de quelques hommes profitant du trouble et des orages actuels ? Il importe que le public soit informé ...* »

Les quatre matelots survivants reçurent une importante gratification. Trémintin fut décoré de la légion d' honneur; nommé enseigne de vaisseau à titre exceptionnel, il devait être maintenu en activité de service jusqu' à sa mort en 1862.

La France rendit hommage à Bisson : imposant service religieux à Saint Sulpice, monuments érigés à Lorient, à Guéméné, à Stampalia. D' innombrables tableaux, dessins, lithographies, poèmes contribuèrent également à maintenir le souvenir de son exploit.

L' héroïque sacrifice de Bisson eut en France un retentissement considérable. Les officiers de marine, ses camarades, demandèrent au gouvernement l' autorisation d' ouvrir une souscription pour élever une statue à leur camarade.

Une pension spéciale fut accordée par le Parlement à la sœur de l' enseigne de vaisseau. Charles X lui-même, décida que le nom d' Hippolyte Bisson serait à jamais conservé en tête de la liste des enseignes de vaisseau sur l' annuaire de la Marine, avec la mention :

**" Maintenu en mémoire de son dévouement héroïque "** pour perpétuer à jamais le souvenir de son geste glorieux.

Des bâtiments de guerre ont porté le nom de Bisson jusqu' en 1965, date de la condamnation de l' aviso qui hébergea l' Ecole de Pilotage pendant presque 10 années.

Ce nom ne figure plus aujourd' hui sur la liste des bâtiments de la flotte, pas plus d' ailleurs que dans l' annuaire des officiers d' active, en dépit de la loi - jamais abrogée - qui prévoyait son maintien en tête de la liste des enseignes de vaisseau.

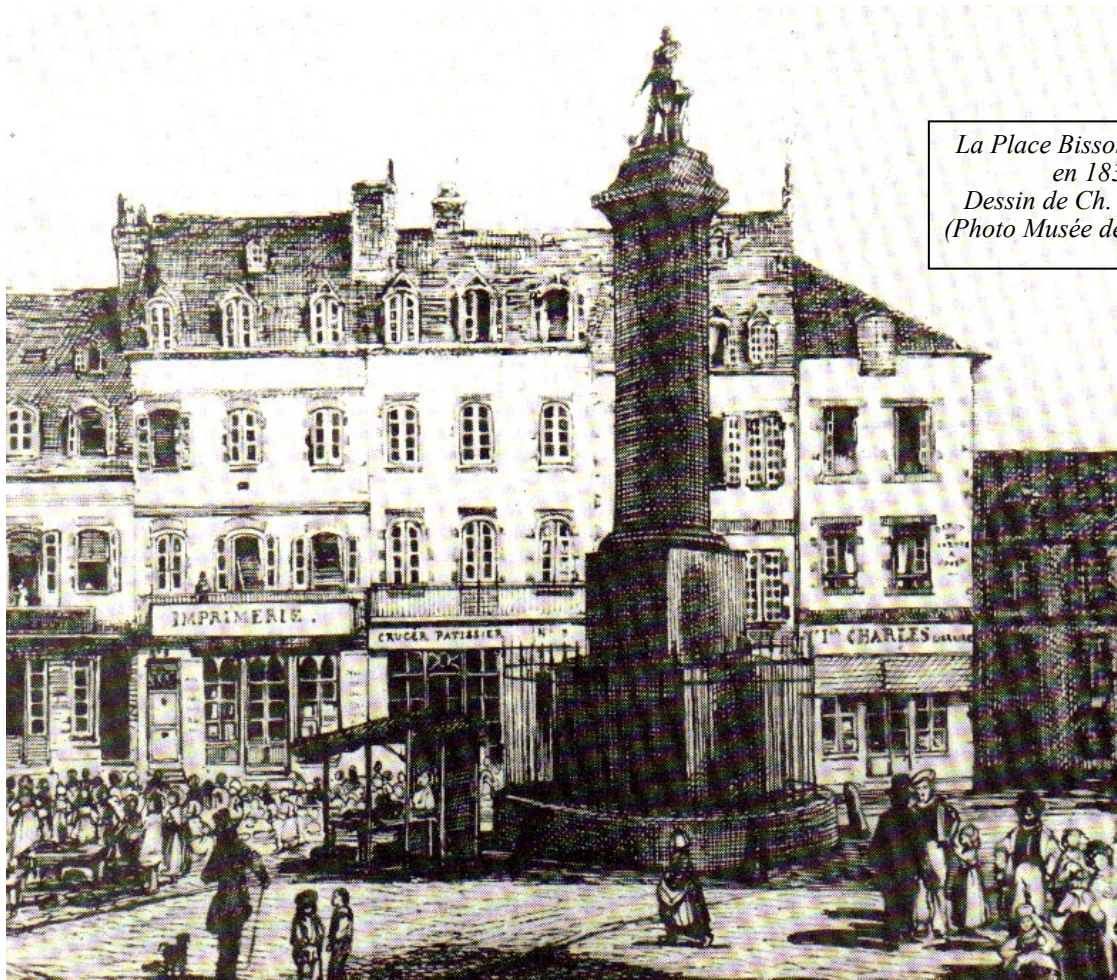
Mais tout est-il définitivement perdu ?

Ce texte est l' amalgame d' extraits des revues :

"Marine Nationale" n° 18 d' avril 1946, et

"Cols Bleus" n° 1496 du 19 novembre 1977.

On pourra également se reporter à notre bulletin n° 16 d' octobre 1980, dans lequel a été diffusé un extrait de l' article du Vice-amiral Halgan, paru dans la revue "France Maritime" de 1837.



La Place Bisson à Lorient  
en 1830  
Dessin de Ch. Grousset  
(Photo Musée de la Marine)

**BIBLIOGRAPHIE :** Un manque de place dans la mise en page de l' article sur l' Aviso Bisson, en a fait disparaître les sources ...

- La majeure partie de l' historique et des caractéristiques provient d' une note établie par notre ami Jean Meirat, confirmée quant aux caractéristiques par une fiche que m' avait laissée Jean Claude Mahé.
- Ceci se complète de quelques notes relevées dans les archives de l' Ecole au Service Historique de la Marine, notamment la liste des commandants et le bilan de la présence en Indochine. Plus un article du n° 60 de la revue "MARINE NATIONALE" du 15 octobre 1949, concernant la résurrection de l' arsenal de Lorient; et un article de la presse nantaise ( 1962 ) .
- Les photos ont été glanées un peu partout, avec l' aide de F. Lelong et de J. Corlobé.

## TREMINTIN

Né en février 1778, **Yves Trémintin** embarque à 14 ans comme mousse sur la frégate *La Résolue*. En 1797, il est fait prisonnier par les Anglais. En 1827, il est sur la *Lamproie* sous les ordres de **Bisson**. Pendant la guerre gréco-turque, sa corvette capture le brick *Panayoti*. Mais le brick est attaqué par des pirates. Les français ne sont que quinze alors que les pirates sont plus de cent. Alors, le 14 novembre 1827, **Bisson**, qui s'est mis d'accord avec **Trémintin**, fait sauter le navire et meurt. Il avait auparavant ordonné aux Français vivants de sauter à l'eau. Quatre marins seulement arrivent à gagner la terre et sont sauvés.

**Trémintin**, gravement blessé à un pied par l'explosion est l'un d'eux.





Siège social : 3 rue René Descartes  
56600 LANESTER

06 85 74 76 36