



# LA PREMIERE EXPERIENCE : LE 18 AOUT 1958

## UN CONTEXTE AUX ENJEUX FORTS

En Janvier 1958, un décret ministériel rend obligatoire la présence de radeaux pneumatiques à bord de tous les navires de plus de 25 tonneaux et passant plus de 72 heures d'affilées en mer. Ce décret concerne le port de pêche d'Etel, dont la flotte repose sur des navires de 115 tonneaux en moyenne. Une fronde s'opère de la part des marins-pêcheurs. La raison est essentiellement financière : un radeau pneumatique coûte alors à l'époque 300 000 francs, ce qui représente 10 mois de salaire d'un pêcheur.

Dans ce contexte, le radeau devient à la fois un enjeu sécuritaire et un enjeu économique, d'autant que la concurrence s'installe entre L'Angevine, Zodiac et Kléber-Colombes entre autres...

Pour démontrer l'efficacité des radeaux aux pêcheurs mécontents, l'Angevine mène des expérimentations (III-1), effectuées sur des sites de passage difficile (Raz de Sein, Quiberon...)

Alain Bombard, conseiller technique et « représentant » de l'Angevine, organise et participe aux démonstrations.

Ses faits et gestes attirent les médias et retiennent l'attention de certains Etellois qui vont à leur tour réclamer une démonstration sur la Barre (III-2).



1. Expérimentation d'un radeau Bombard 20 places  
(Fonds des Jattes-Méditerranéennes de Lorient)



2. Article de La Liberté du Morbihan-aout 1958

## LE 18 AOUT

Ce lundi 18 août 1958, Etel s'anime. Ambiance :

« Touristes, curieux, reporters, photographes, s'étaient donnés rendez-vous sur la falaise et sur les quais pour assister, croyaient-ils, à un exploit » (La rivière, journal des marins du quartier d'Etel)

Le journal *La Liberté du Morbihan* décrit l'opération dans un article du 19 août 1958 :

Les conditions de mer et les conditions climatiques :

- Mer descendante, courant de 4 à 5 nœuds
- Pluie, sans souffle de vent

## Le déroulement de l'expérience

- 8h30 : Mise à l'eau du radeau de survie et embarquement de 11 volontaires dont Alain Bombard (III-3, 4 et 5)
- 8h39 : Le radeau est pris en remorque (III-6)
- 9h : Largage de l'amarré
- 9h20 : Le radeau dérive sur la barre
- 9h30 : Le remorqueur récupère l'embarcation pour le retour au port
- 9h55 : Accostage du radeau et de son équipage

« Il s'agissait pour le docteur, de franchir la barre à bord d'un canot pneumatique. Ce qu'il fit aisément car elle était ce jour là d'un calme remarquable. » (La rivière, journal des marins du quartier d'Etel)



3. Volontaire qui saute d'un bateau dans le radeau de survie  
(Fonds des Jattes-Méditerranéennes de Lorient)



4. Bombard sauté du quai  
(Fonds des Jattes-Méditerranéennes de Lorient)



5. Volontaires dans le radeau  
(Fonds des Jattes-Méditerranéennes de Lorient)



6. Le radeau tiré par le remorqueur  
(Fonds des Jattes-Méditerranéennes de Lorient)

La stabilité du radeau était prouvée mais la mer était trop calme : Bombard promet de revenir un jour de mauvais temps. (III-7)

Il charge alors Marcel Riou, le directeur de la coopérative maritime d'Etel, de l'avertir...



7. Article de la Liberté du Morbihan - 19 août 1958





# LES CIRCONSTANCES

## DU DRAME SUR L'INSTANT (partie A)

LE DÉROULEMENT DU DRAME : UNE SUCCESSION DE MALCHANCES.

10H45 :

- Le radeau de survie, à bord du remorqueur, est lancé à l'eau. L'ingénieur Beauvais monte à bord en premier pour tout mettre en place. Les 6 autres volontaires, équipés de leurs brassières, embarquent par la suite (III - 1 et 2)

11H00 :

- Le radeau est largué du remorqueur qui se tient en-deçà de la barre suivant ses consignes.



1. Beauvais dans le radeau (Fonds: Job, Jules Michalache de Lorient)



2. Beauvais dans le radeau



3



4

### LE RADEAU PNEUMATIQUE CHAVIRE

Arrivé sur la barre, le radeau est terriblement secoué.

Bombard tombe à l'eau dès les premières vagues. Il est repêché par ses compagnons. Une déferlante survient et l'embarcation est « roulée », les 7 occupants sont projetés à la mer.

Cinq d'entre eux s'accrochent au pneumatique et tentent de le redresser, tandis que deux autres essaient en vain de rejoindre leurs compagnons... (III - 3 à 7)



5



6

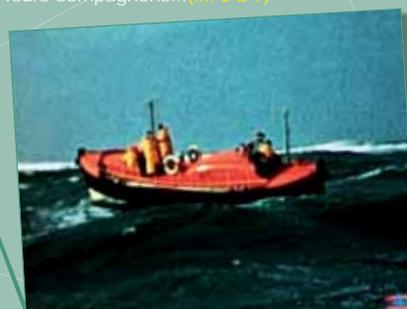


III - 2 A F - Extraits du film amateur de Jean Scaevrin - Musée des Thoniers - Etl

### INTERVENTION DU CANOT DE SAUVETAGE

Aussitôt le canot de sauvetage (III.8) se rend sur les lieux et parvient non sans peine, en un quart d'heure, à récupérer cinq naufragés, dont Bombard. Apercevant un autre homme dans les brisants, Emile Daniel met le cap sur celui-ci. Des bouts (cordages) lancés précédemment du canot de sauvetage, trainant le long du bord, se prennent dans les hélices bâbord puis tribord. Successivement les deux moteurs stoppent. Le canot Vice-Amiral Schwerer II perd de la vitesse. Il se retrouve alors en travers des brisants. N'étant plus manœuvrable, l'embarcation est retournée par une lame.

A cet endroit précis, il y a peu de fond. Les deux embarcations sont à la dérive. Le canot de sauvetage reste retourné, « la quille en l'air ». Quatre hommes : Bombard, Alexandre Le Formal, Bernard Trahan et Joseph Luro parviennent à se hisser sur la coque. (III - 8 à 10)



8. Intervention sur le canot de sauvetage



9. Remorqueur s'approchant du canot de sauvetage retourné (Ouest-France - 4-21 oct 1958)



10. Rescapés sur la coque (Ouest-France - 1-17 oct - 1958 - Musée de Lorient)

### LE REMORQUEUR ENTRE EN ACTION

Le « Ville d'Étel », alors en retrait, intervient, après avoir déposé certains de ses passagers sur le bateau du passeur, afin de ne pas aggraver la situation. Une bouée est lancée à un naufragé, mais épuisé celui-ci ne réussit pas à l'attraper. Le remorqueur parvient tout de même à récupérer les quatre hommes, hissés sur la coque du canot retourné. Ils sont aussitôt ramenés à terre. (III - 11)

Le premier naufragé aperçu, M. Le Breton, est ensuite repêché à l'aide d'une gaffe.

L'« En douce », un bateau du « Vieux Passage », avec Joseph Le Leuch et René Le Guennec à son bord, transfère par la suite M. Le Breton sur la plage pour le mener au Sémaphore où des soins de première urgence lui sont administrés. (III - 12 et 13)



11. Les rescapés, Alexandre Le Formal et Alain Bombard, à l'arrière du remorqueur (Fonds: Job, Jules Michalache de Lorient)



12. Transfert de M. Le Breton du « Ville d'Étel » sur l'« En douce » (Ouest-France - 4-5 oct 1958)



13. M. Le Breton, inconscient, allongé sur le pont de l'« En douce » (Ouest-France - 4-5 oct 1958 - photo Jean Le Bord)





# LES CIRCONSTANCES

## DU DRAME SUR L'INSTANT (partie B)

### UN SOUTIEN AÉRIEN

L'alerte ayant été donnée à terre, deux avions bi-moteurs « Neptune » de la base aéronavale de Lann-Bihoué et l'hélicoptère Bell de la Protection Civile arrivent sur zone.

- Les avions par d'incessants passages tentent de localiser les naufragés en vie.
- L'hélicoptère essaye vainement de secourir deux hommes par différents moyens :

1. en lançant un radeau de survie. La tentative tourne à la catastrophe. Massé, le mécanicien de l'hélicoptère réussit à lancer le radeau à la mer mais la capsule de la bouteille de gonflage lui explose au visage.

2. en déroulant une échelle, que Massé devait utiliser pour secourir les deux hommes. Gravement blessé, il doit renoncer.

Epuisés, les deux naufragés n'ont la force ni de nager jusqu'au radeau ni de saisir l'échelle. Dumas, le pilote, contraint par les circonstances, abandonne l'opération afin de rapatrier son mécanicien à terre pour l'acheminer à l'hôpital. (III, 1) L'hélicoptère, sans son mécanicien, se charge alors de transporter d'Etel à Lorient l'un des rescapés, M. Le Breton. (III, 2 et 3)

13h00 :

- Le remorqueur tente de redresser le canot de sauvetage mais sans résultat car l'amarre se brise. Celui-ci continue les recherches avec le bateau du passeur, appelé en renfort, et les deux avions. Il est déjà trop tard...



1. Hélicoptère avec l'échelle déployée. (Photo: Job, Jutra, MédiaThèque de Lorient)



2. M. Le Breton débarqué sur la plage. (Photo: Job, Jutra, MédiaThèque de Lorient)



3. Hélicoptère prenant à son bord M. Le Breton. (Photo: Job, Jutra, MédiaThèque de Lorient)



4. Tracteurs sur la plage. (Photo: Job, Jutra, MédiaThèque de Lorient)



5. Le canot venant juste d'être retourné. (Photo: MédiaThèque de Lorient)

### LE CANOT DE SAUVETAGE DÉRIVE DU CÔTÉ DE PLOUHINEC...

Des témoins du drame se rendent du côté de la pointe de Plouhinec où l'épave du canot de sauvetage vient de s'échouer après une dérive d'une heure. Plusieurs personnes tentent, à l'aide de câbles, de redresser le canot. Le relais est ensuite pris par trois tracteurs de fermes avoisinantes, mais toujours sans succès. (III, 4)

Enfin deux camions militaires du polygone de Gávres, après plusieurs essais infructueux, parviennent à retourner le canot. (III, 5) En fin d'après midi, la mer n'avait rendu que trois corps, celui de l'ingénieur Beauvais, de Maurice Formal et de Jean Kerzerho. (III, 6) Bombard déposé sur le quai se réfugie dans les locaux de l'inscription maritime. L'ambiance est pesante.



6. Les corps des victimes déposés au sémaphore. (Photo: Lorient, du 18/07/1959 - 18/07/1959)



7. Le radeau de survie échoué sur la plage. (Photo: MédiaThèque de Lorient)



8. Le radeau de survie récupéré par des volontaires. (Photo: MédiaThèque de Lorient)





# LES ACTEURS, LES VICTIMES ET LES TEMOINS DU DRAME

## LE RADEAU BOMBARD-L'ANGEVINIÈRE (7 VOLONTAIRES)

- 3 rescapés :
  - Alain BOMBARD
  - Philippe LE BRETON, représentant de l'Angevinière\*
  - Joseph LURO, mousse
- 4 victimes :
  - Marcel RIOU, Directeur de la Coopérative d'Etel
  - BEAUVAIS, Ingénieur de l'Angevinière
  - Etienne MALLET, pêcheur
  - Jean KERZHÉRO, matelot



1. Alain BOMBARD



2. Joseph LURO



7. Alexandre LE FORMAL



8. Bernard TRAHAN



9. Emile DANIEL



10. Gustave MIGNANT



11. Eugène DANIEL



12. Maurice LE FORMAL



13. Louis LOFFICIAL



3. Marcel RIOU



4. Ingénieur BEAUVAIS



5. Etienne MALLET



6. Jean KERZHÉRO

## LE CANOT DE SAUVETAGE VICE-AMIRAL SCHWERER II (7 SAUVETEURS)

- 2 rescapés :
  - Alexandre LE FORMAL, mécanicien
  - Bernard TRAHAN, volontaire
- 5 victimes :
  - Emile DANIEL, patron du canot de sauvetage
  - Gustave MIGNANT, sous-patron
  - Eugène DANIEL, canotier de sauvetage
  - Maurice LE FORMAL, mécanicien du canot de sauvetage
  - Louis LOFFICIAL, radio

## LE REMORQUEUR VILLE D'ETEL

- L'équipage :
  - Georges BURGUIN, patron du remorqueur
  - Emile LE ROUZIC, matelot
  - Jean PÉNÉ, mécanicien
- Les volontaires :
  - Joseph YVON, marin-pêcheur et président du comité des pêches\*
  - Yannick LE LOUER, marin-pêcheur, volontaire
  - Roger PASCO, marin-pêcheur, volontaire
- Les passagers :
  - Jean SCAVINER, armateur\*
- Quelques journalistes de La Liberté du Morbihan, Ouest-France, Télégramme de Brest spécialement dépêchés pour l'évènement\*



14. Georges BURGUIN



15. Emile LE ROUZIC et Roger PASCO



17. Yannick LE LOUER



16. Jean PÉNÉ

## LE BATEAU L' « EN DOUCE »

- Joseph LE LEUCH\*
- René LE GUENNEC\*

## L'HÉLICOPTÈRE DE LA PROTECTION CIVILE

- Mr DUMAS, pilote
- Mr MASSÉ, mécanicien

## LE BATEAU DU PASSEUR

- Equipage inconnu\*

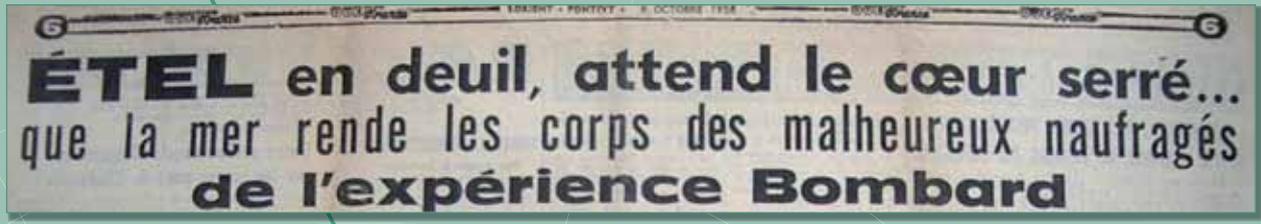


18. Mr DUMAS et Mr MASSÉ

14. 6 Fonds Jean-Claude Melin  
14. 6 Fonds Jean-Claude Melin  
14. 13 et 17 Fonds Rob. Joffe-Bibliothèque de Lorient  
14. 8 30 Fonds de Cherbourg - 1901 1908  
14. 9 et 13 Collection «Amis du Sauvage, Maritimes» Société Centrale de sauvetage des naufragés  
14. 2 et 14 142 Programme 4 et 5 1908  
14. 15 17 et 18 (Quelques France) 4-5 oct 1908  
14. 16 Fonds Jean-Burgun  
\* clichés absents



# L'APRES-DRAME POUR ETEL



1. Photo France 44 oct 1958

## L'ENQUÊTE

Une information contre X pour homicide involontaire est ouverte par le procureur de Lorient. Des interrogatoires des victimes, des acteurs et des témoins du drame sont menés, pour déterminer le degré de responsabilité de chacun. Mais les enquêtes, judiciaire et maritime, sont abrégées et personne ne porte plainte. (III. 2 et 3)



2. Photo France 45 oct 1958



3. Photo France 45 oct 1958



4. Photo du Morbihan

## LES OBSEQUES

Les enterrements des victimes du drame se succèdent pendant une semaine éprouvante pour la communauté locale, au fur et à mesure des découvertes de corps, rendus par la mer. (III. 4 et 5)



5. Photo J.M. Joffe-Masson/Agence de Lorient



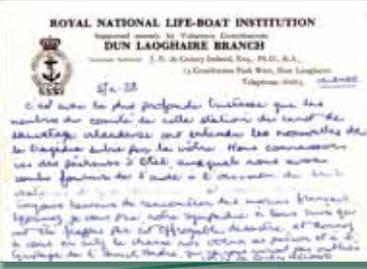
6. Photo Alain Morvan/ Musée des Pontons d'Étel

## LES CONDOLÉANCES

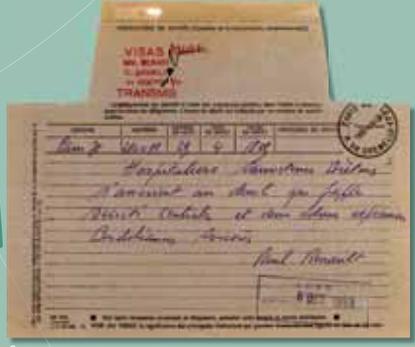
Des courriers arrivent de toute la France et de l'étranger pour exprimer un soutien aux familles des victimes. (III. 6 à 9)



7. Photo Alain Morvan/ Musée des Pontons d'Étel



8. Photo Alain Morvan/ Musée des Pontons d'Étel



9. Photo Alain Morvan/ Musée des Pontons d'Étel





# LA FLAMBÉE MÉDIATIQUE

Le drame d'Étel est traité à l'égal de certains grands événements en ce mois d'octobre 1958. Le rapport des faits par les journaux, souvent approximatif, est à prendre avec discernement par rapport à la réalité. L'ampleur du drame entraîne un retentissement national et international. La notoriété d'Alain BOMBARD contribue à amplifier son traitement dans les gros titres de la presse écrite.



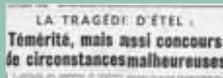
1. France-Soir; 6 oct. 1958  
2. Le journal du dimanche; oct. 1958  
3. L'Aurore; 4-5 oct. 1958  
4. Le Parisien libéré; oct. 1958  
5. Le figaro; 7 oct. 1958  
6. Source inconnue



2



4



5



6

## NATIONAL

Bombard, miraculeux survivant de la tragédie d'Étel, a été accusé par certains : "Il est responsable. En tout cas coupable de légèreté". D'autres lui envoient des télégrammes de réconfort. Les passions ne sont pas encore tombées : 20 jours après le drame, Georges Menant et nos reporters ont mené une enquête qui vous permettra de vous faire une opinion.

### Y A-T-IL UNE AFFAIRE BOMBARD ?

C'est l'été qui est « défilé », et son « pari », mais une expérience. Une expérience qui a coûté sa vie, celle de son compagnon. Nous sommes à Amiens, dans le grand hôtel-restaurant de la gare, de l'ancien et de l'ancien de la gare d'Étel, les survivants de l'Étel-Match, a été les seuls à franchir le seuil de ce foyer où le premier de l'Étel-Match, le 1000 mètres, se tenait. Cette fois, tout de suite, contre à la première page des journaux, étonnants, honteux, victorieux — cette fois, dit-on, aujourd'hui la France. Et c'est la grande affaire de l'Étel qui nous a conduits à attendre d'avoir sous les yeux les éléments d'appréciation en notre possession pour parler la vérité — le « dossier » qu'on se lit. Le meilleur, pour Bombard, sera toujours d'avoir connu de la chance, l'Étel, le baril de l'Étel, le baril de l'Étel, le baril de l'Étel. C'est dans les journaux marocains.

Photo de nos reporters « Ville d'Étel » après le drame d'Étel, cette photo montre dans des eaux agitées l'accrochage à l'épave de l'Étel qui s'est vu, au milieu de la barre.

7. Paris-Match; 11 oct. 1958; N°496



## LOCAL

8. La Liberté du Morbihan; 4 oct. 1958  
9. Le Télégramme; 4-5 oct. 1958  
10. Ouest-France; 4-5 oct. 1958



## INTERNATIONAL

11. Le petit Marocain; 4 oct. 1958  
12. La Vigie marocaine; 4 oct. 1958





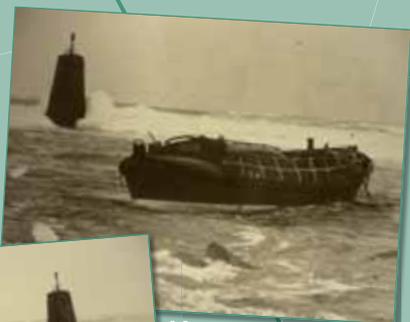
# QUESTIONNEMENTS AUTOUR DU VICE-AMIRAL SCHWERER II

Le canot en se retournant lors de sa tentative de sauvetage, a entraîné de multiples interrogations quant à sa conception. La majorité des témoignages évoquent le fait qu'il était considéré comme auto-redressable.

La confusion est alors très grande et les rumeurs se multiplient. Mais qu'en était-il de ses propriétés réelles ?



1. Canot retourné, échoué à la pointe de Plouhinec (La Photographie, 4 et oct 1958)



2. Canot à la dérive (Collection MCHOUX et LEBLANC)



3. Canot à la dérive (Collection MCHOUX et LEBLANC)



4. Bout dans l'hélice (La Photographie, 4 et oct 1958)



5. Canot éventré, échoué à la pointe de Plouhinec (Olivier FROST, 4 et oct 1958)

## POURQUOI LE CANOT DE SAUVETAGE S'EST-IL RETOURNÉ ?

Par Jean DUMÉT, 1958, extrait

« Le canot de sauvetage manœuvrait pour se tenir bout à la lame. Un orin (certains disent l'ancre flottante du canot pneumatique et d'autres, une aussière du canot lui-même) s'est pris dans les hélices qui se sont bloquées.

Il n'y avait plus aucune force propulsive pour manœuvrer le canot. Celui-ci s'est mis en travers de la vague et a été roulé.

Il existe deux types de canot de sauvetage :

- Le modèle lesté, qui se redresse automatiquement s'il a chaviré, mais qui est susceptible de se retourner relativement facilement
- Le modèle stable, qui une fois la quille en l'air est pratiquement impossible à redresser.

C'est malheureusement ce second type qui était à Etel, car le modèle lesté est de plus en plus abandonné.

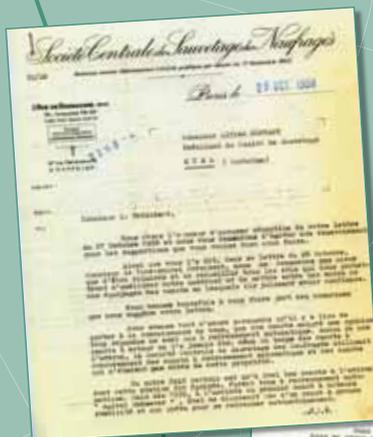
Pourquoi les hélices ne sont pas protégées ? Parce que c'est pratiquement impossible. Déjà les hélices des canots sont dans des « tunnels » qui, en principe, les protègent des chocs, mais les cordages, par exemple, sont aspirés par le courant de l'hélice et peuvent se prendre dans les pales. Aussi les canots de sauvetage sont-ils munis de trappes de visite manœuvrables du cockpit. Il suffit d'ouvrir ces trappes pour que les hélices puissent être atteintes du bateau lui-même et dégagées des câbles ou autres objets qui pourraient les bloquer. Mais il faut un certain temps pour effectuer ces dégagements et, dans le cas d'Etel, pour dégager les hélices, l'équipage n'a pas eu le temps nécessaire. »

## HISTORIQUE DU CANOT DE SAUVETAGE

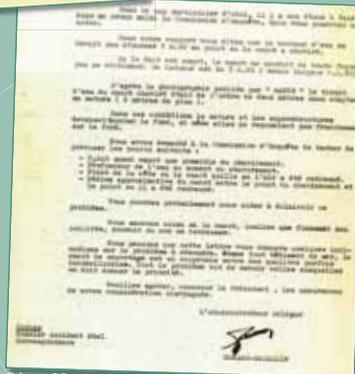
Le canot de sauvetage d'Etel « Vice Amiral Schwerer II » a été mis en service en 1938 à St Servan sous le nom de « Pourquoi pas ? ». Il est déclassé à St Malo en 1956 et refondu à Fécamp en Normandie en 1957. Il arrive à Etel en mai 1958.

## CARACTÉRISTIQUES

Longueur : 11,93 m - largeur : 3,46 m - Tirant d'eau : 0,99 m  
Poids : 10,250 t. - Moteurs : 2 x 28 cv diesel, Beaudouin  
Vitesse : 7,9 nœuds



6. Lettre SCSN-Morvant (Fondation Morvan, Musée des Thoniers-Etel)



7. Lettre SCSN-Morvant (Fondation Morvan, Musée des Thoniers-Etel)



# CONCLUSION

## LES FAMILLES DES VICTIMES

Le coût en vie humaine et l'ampleur du drame constitue un vrai traumatisme pour Etel. Cela restera une plaie ouverte pour toute une génération ; le sujet qui fâche et que l'on préfère taire. Un ressentiment se développe contre Alain Bombard. Ses propos retranscrits par la presse et les médias, accusant « le canot de sauvetage, les moyens de surveillance et de sécurité d'avoir tué tout le monde », ne sont pas acceptés par la population. De plus certains Etellois ne lui ont jamais pardonné de ne pas être revenu à Etel.

## LE MATÉRIEL DE SURVIE ET DE SAUVETAGE

En janvier 1959 la loi impose le pneumatique sur les bateaux de pêche, non sans réticences (III. 1). Mais des récits de naufrages et des expériences personnelles réussissent à convaincre les marins qui vont même jusqu'à les réclamer par la suite, sous peine de ne pas embarquer. Les radeaux de survie sont améliorés pour augmenter leur tenue à la mer.

L'enquête de la SCSN permet de tirer des leçons du drame pour perfectionner le matériel de sauvetage. Les canots désormais vont devoir remplir deux critères considérés alors comme incompatibles mais nécessaires, c'est-à-dire être stables et auto-redressables.

## LES INSTITUTIONS DE SAUVETAGE

Le 15 octobre 1967, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN) et les Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB) fusionnent pour une meilleure coordination et une amélioration de l'efficacité du sauvetage en mer. Cette fusion donne naissance à la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM).



2: Canot «Patron Emile Daniel»  
(Photo Alfred Morvan - Musée des Thoniers-Etel)



3: Naufrage de la Souriante  
(Photo Eugène Le Bihan - Musée des Thoniers - Etel)

## LES RESCAPÉS

Bernard Trahan quitte ensuite Etel pour l'Irlande où il poursuit son activité de marayer. Il décède en 2005. Alexandre Le Formal reste à Etel où il n'a jamais plus reparlé du drame. Il décède en 2003. Joseph Luro est aujourd'hui le dernier survivant des quatorze naufragés... Il vit au Pays-Basque.

## ALAIN BOMBARD

Bombard ne parvient pas à effacer dans son esprit le souvenir douloureux du drame d'Etel, qu'il considère comme un tabou. Sa santé s'en ressent. Une phase de dépression l'entraîne à une tentative de suicide en 1963. Sa rencontre avec Paul Ricard, qui finance un « Observatoire de la Mer » en Méditerranée avec comme axe de recherche la protection de la mer, lui permet de rebondir.

Il s'engage également dans la politique, en adhérant au PS puis devient Secrétaire d'Etat à l'environnement sous Mitterrand en 1981. Mais après un mois, il est remercié pour des déclarations hostiles à la chasse à courre. De 1981 à 1994 il siège à Strasbourg en tant que député européen, apportant son engagement et sa verve de tribun. Alain Bombard décède en juillet 2005.



1: Grève de pêcheurs à Douarnenez  
(Le Télégramme - 21 Janv. 1959)

## LA STATION DE SAUVETAGE D'ETEL

Après le drame d'octobre 1958, le port d'Etel encore sous le choc est orphelin de son canot de sauvetage. Les marins expriment leurs craintes face à cette absence lorsqu'ils franchissent la barre.

La station de sauvetage de Groix assure l'assistance aux bateaux en difficultés dans les parages d'Etel. Il intervient entre autre en juin 1959 pour secourir un chalutier, le « Credur-Jesus », échoué sur la barre.

Malheureusement, l'absence d'un canot propre à Etel se fait lourdement ressentir comme le démontre le tragique accident survenu lors du naufrage du chalutier « La Souriante » en 1960 (III. 3). Mais ceci est une autre histoire...

Une souscription nationale est lancée pour venir en aide aux familles des victimes et pour acquérir un nouveau canot. Les dons affluent même de l'étranger. La station renouée, accueille en juin 1962, un canot neuf, stable et auto-redressable, baptisé ...« Patron Emile Daniel » (III. 2). Alexandre Le Formal et Bernard Trahan, rescapés du 3 octobre 1958, se portent volontaires pour constituer l'équipage.

## ETEL

La pêche déclinant dans les années soixante, Etel se tourne vers le tourisme et la plaisance et continue à former des hommes de la mer avec son Lycée Maritime.

La commune accueille aussi à partir de 1969 le CROSSA (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage pour l'Atlantique), devenant ainsi une vigie pour les marins de l'Atlantique.

