

Vertical du plan des formes d'un aviso-dragueur du type "Élan".
Rappel: On remarque la caractéristique de coque spécifique qui est le grand rayon de courbure de la virure gouttière reliant le pont principal aux virures préceintes formant le bordé du bâtiment. Ce sont les formes de ces bâtiments qui les ont souvent fait dénommer les "semi-submersibles".

Qualités et défauts des œuvres mortes (L'Impétueuse).

Formes de l'avant: les formes de l'avant surbaissées ont des avantages. Par houle de l'avant ne dépassant pas 2 m de creux, l'avant rentre dans l'eau et le bâtiment garde sa vitesse. Par houle de l'arrière, l'avant plonge sans réagir lorsque l'arrière se soulage et le bâtiment fatigue peu. Mais par forte houle la mer vient s'écraser sur l'avant parce qu'il ne peut se soulager et le bâtiment fatigue beaucoup. Par houle de 3 m de creux seulement, mais courte (Méditerranée) des avaries sont à craindre sur l'avant (plage avant et superstructures) si on ne réduit pas la vitesse à 10 ou 11 nd.

Formes arrondies: les formes arrondies du bordé présentent de grands avantages. Elles adoucissent les rappels en fin de roulis et même par très gros temps, il est rare que le pont soit couvert d'eau.

Superstructures: les superstructures du massif passerelle sont trop développées. Elles sont aussi hautes que celles des torpilleurs de 1800 t, d'où visibilité exagérée et forte dérive.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DU DEVIS DE POIDS

Désignation	Prévisions de l'auteur du plane en charge normale (t)
Coque emménagée	275,586
Installations spéciales	313,309
Matériel et munitions	101,085
Disponible	1,713
Déplacement total	692,281
Tirants d'eau correspondant au déplacement ci-dessus (m)	
Moyen	2,484
Différence	0,926
Avant fictif	2,021
Arrière fictif	2,947
Réel maximum sous hélices à 3,3245 sur l'avant de la PP AR	3,127
Relevé des tirants d'eau et déplacement à la fin de l'armement (m)	
Distance des échelles de tirant d'eau AV et AR aux PP voisines	3,690
Tirants d'eau fictifs sous fausse-quille prolongée relevés	
à l'échelle AV	2,332
à l'échelle AR	2,812
à l'échelle M	2,5725
Moyenne des tirants d'eau relevés AV et AR	2,565
Tirant d'eau moyen corrigé pour servir au calcul du déplacement	2,5695
Déplacement correspondant à ce tirant d'eau	732,148 tonneaux

SURFACES À PEINDRE (M²)

	COULEURS	Sous-marine vert ou rouge carène	Noir flottaison	Gris	Blanc	Blanc vernissé
Surfaces extérieures	Au-dessous de la flottaison	621				
	Tranche de flottaison	105	105			
	Au-dessus de la tranche de flottaison			510		
	Boulevards – Passerelles			152		
	Mât arrière			15		
	Mât avant			20		
	Cheminées			57		
Surfaces intérieures	Appareil propulsif				98	
	Chambres des machines				270	
	Coursives					150
	Blockhaus					35
	Tuyautage de la coque				90	
	Autres locaux				750	
	Cales à doubles-fonds					150

Appréciation générale motivée de la valeur
de l'avis dragueur *La Boudeuse*
en 1945.

1. Au point de vue nautique

La Boudeuse est un excellent bâtiment de mer qui se comporte, par mauvais temps, aussi bien que lui permet son faible tonnage. Ses possibilités sont cependant limitées en hiver et l'état de la mer peut lui imposer son allure. Le bâtiment est en excellent état tant au point de vue coque qu'au point de vue machines. Les culasses neuves mises en place fin 1944 ont ramené à leur maximum les possibilités du bâtiment.

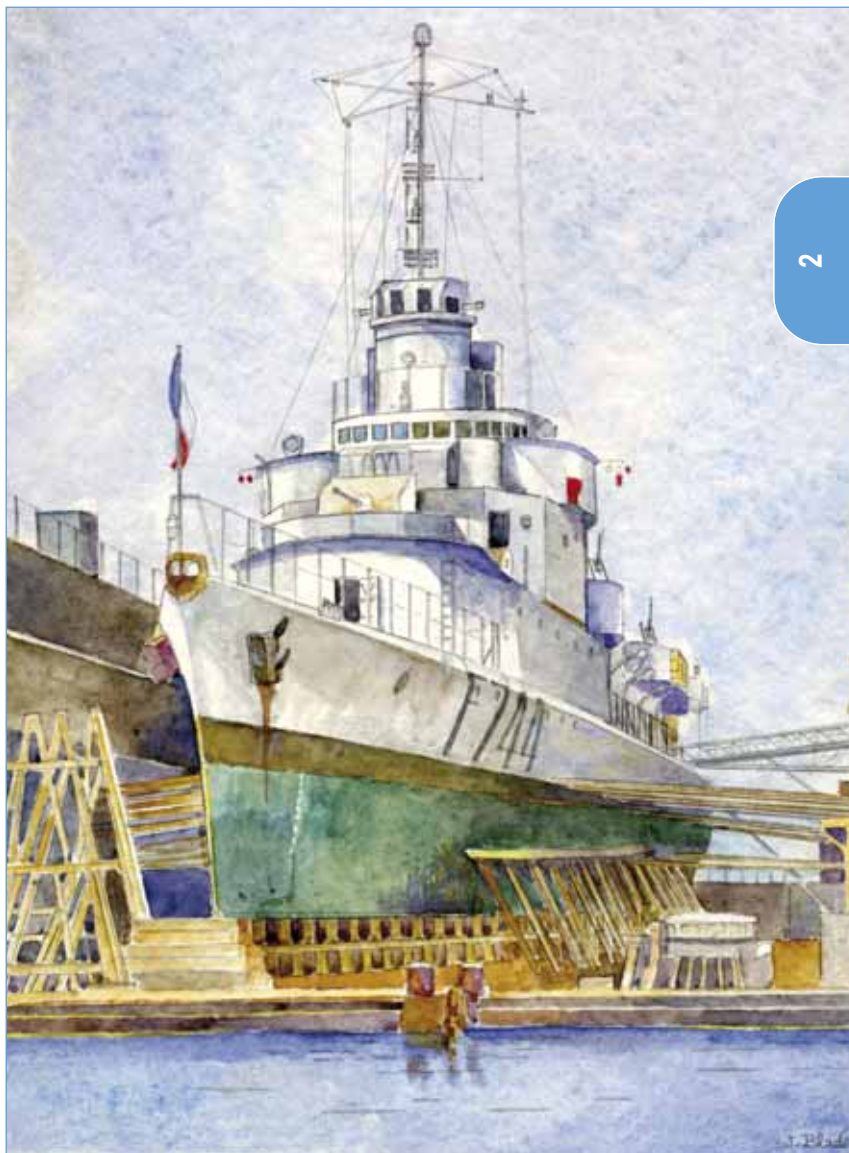
Le bâtiment pourra être conservé en excellent état s'il est possible de lui réserver un petit carénage avec passage au bassin tous les six mois, et un grand carénage chaque année, dans un chantier métropolitain.

2. Au point de vue militaire

La Boudeuse est avant tout un excellent escorte. Son allure est particulièrement économique, son endurance considérable. Le Radar américain et la DCA donnent entièrement satisfaction. L'Asdic actuel, par contre, à une portée bien faible. Enfin le manque de sondeur continu et sûr est souvent gênant.

Le qualificatif de « dragueur » a déjà été supprimé. Il est souhaitable que la drague elle-même le soit. Ce bâtiment métallique est précieux, ne me paraissant pas devoir être délibérément exposé aux mines modernes acoustiques et magnétiques.

À bord à Bizerte le 27 juin 1945,
le commandant quittant le bâtiment,
le capitaine de corvette Lafargue.



*La Boudeuse sur dock à Oran le 14 mai 1956.
(Aquarelle de Jean Bladé)*

LA BOUDEUSE								
Position de l'armement								
Dates	Plage arrière	Roof 4	Plateforme entre roofs 3 et 4	Roof 3	Fausse teugue arrière	Fausse teugue avant	Fausse teugue avant	Observations
1940		100 mm Mle 1893			2 x mitrailleuses CAD de 13,2 mm Hotchkiss		1 mitrailleuse CAQ de 13,2 mm Hotchkiss	
1941		100 mm Mle 1893 transformé en 1917	2 x mitrailleuses CAS de 13,2 mm Browning		2 x mitrailleuses CAD de 13,2 mm Hotchkiss		1 mitrailleuse CAQ de 13,2 mm Hotchkiss	
1943		Pseudo-tourelle double de 90 mm AA Mle 1926/30		CAS de 20 mm Oerlikon	CAS de 20 mm Oerlikon	CAS de 20 mm Oerlikon		
Juin 1944	CAS de 20 mm Oerlikon	Pseudo-tourelle double de 90 mm AA Mle 1926/30		CAS de 20 mm Oerlikon	CAS de 20 mm Oerlikon		1 canon CAS de 40 mm Bofors	
1957	CAS de 20 mm Oerlikon	Pseudo-tourelle double de 90 mm AA Mle 1926/30		CAS de 20 mm Oerlikon	CAS de 20 mm Oerlikon		1 canon CAS de 40 mm Bofors	Mis en réserve B en novembre
1958	X	X		X	X		X	Condamné le 15 avril

X = sans armement

Chapitre IV L'avisodragueur

LA CAPRICIEUSE

4

Septième du nom

Ce bâtiment va connaître, parmi tous les avisos-dragueurs, la carrière active la plus longue avec celle de *La Moqueuse*.

1938

Janvier, mise sur cale aux Chantiers Dubigeon à Nantes (tranche 1937).

1939

Le 19 avril, lancement sur la Loire.

Le 15 octobre, elle est armée pour les essais qui débutent le 3 novembre.

Le 25 décembre ⁽¹⁾, elle est admise au service actif de la flotte, intégrée à la 2^e escadrille d'avisos-dragueurs.

1940

À partir du 10 janvier, *La Capricieuse* (CC Érulín) assure plusieurs missions d'escorte entre Brest et l'Afrique du Nord. Le 17, elle appareille du Verdon avec le convoi 28 XS. Le 18, jonction avec le convoi 21 BS en provenance de Brest, puis *La Capricieuse* gagne Oran où elle parvient le 24. Elle en repart le 26 avec le convoi 7 RS à destination du Verdon et Brest. L'escorte est renforcée à Gibraltar par le patrouilleur auxiliaire *Minerva*. Ils rejoignent le convoi 59 KS escortés par les sous-marins de 1500 t *Agosta* et *Ouessant* accompagnés de l'avisodragueur *Élan*, partis de Casablanca le 27. Ils arrivent le 1^{er} février au Verdon puis à Brest.

1. Ou 25 septembre 1939 (autre document officiel), mais pas le 10 janvier 1940, comme on le lit souvent.



La Capricieuse flotte maintenant sur la Loire, puis sera remorquée jusqu'à son quai d'armement où les travaux continueront jusqu'à son achèvement.



Ces deux photos montrent La Capricieuse à la mer avec de la houle. Elle a troqué son radar cloche SL en tête de mât pour un radar aérien avec antenne tournante.

La Capricieuse en carénage à Sydney où elle séjourne du 28 janvier au 4 mars 1963.

Le quartier-maître mécanicien Penon posant pour la photo s'appuie à une des pales de l'hélice bâbord démontée.



La Boudeuse sur dock et le navire-hôpital Sphinx en 1944. (Aquarelle Jean Bladé)

Affectée aux convois entre Alger et Ajaccio, *La Boudeuse* appareille le 21 et, avec le *Simoun*, escorte un convoi (K 70) de quatre bâtiments jusqu'à Gibraltar le 22. Là, le 25, elle prend le transport *Barfleur* et l'escorte jusqu'à Alger où ils arrivent le 27. Jusqu'à la fin de l'année elle escorte 6 convois (les convois CA se font d'Ajaccio vers Alger et les AC en sens inverse) :

- du 29 novembre au 1^{er} décembre, le AC 18 ;
- du 6 au 9 décembre, le CA 18 ;
- du 9 au 12, le AC 20 ;
- du 13 au 15, le CA 20 ;
- du 24 au 25, le AC 25 ;
- du 28 au 30, le CA 24.

1944

Jusqu'au 20 avril, elle escorte trois convois ;

- du 5 au 7 avril, avec le torpilleur de 1500 t *Forbin* le CA 25 (4 bâtiments) ;
- du 14 au 17, avec *L'Alcyon* et *L'ajaccienne* le AC 22 (4 bâtiments) ;
- du 18 au 20, avec *L'Alcyon* le CA 30 (3 bâtiments).

Le 21, *La Boudeuse* appareille avec le convoi A 9 composé des deux cargos *Vendôme* et *Fort Archambault* pour Gibraltar qu'elle gagne le 24 ; elle en repart le 26 avec le convoi GC 66 (3 bâtiments) et arrive à Casablanca le 28. Après deux exercices avec les *PC 472* et *PC 480*, elle escorte le 4 mai trois bâtiments de commerce qui rejoignent le convoi OS 75, et rentre le 5. Le 7 mai, elle appareille avec les *PC 472*, *PC 473* (qui deviendra *L'Ardent* dans la Marine nationale) et *PC 480*, à la recherche du convoi UGS 40 et ramène le 9 à Casablanca la portion du convoi destinée à ce port.

1^{er} juin, le capitaine de corvette Lafargue prend le commandement de l'avisos. Exercices d'une journée devant Casablanca. Le 4, départ de

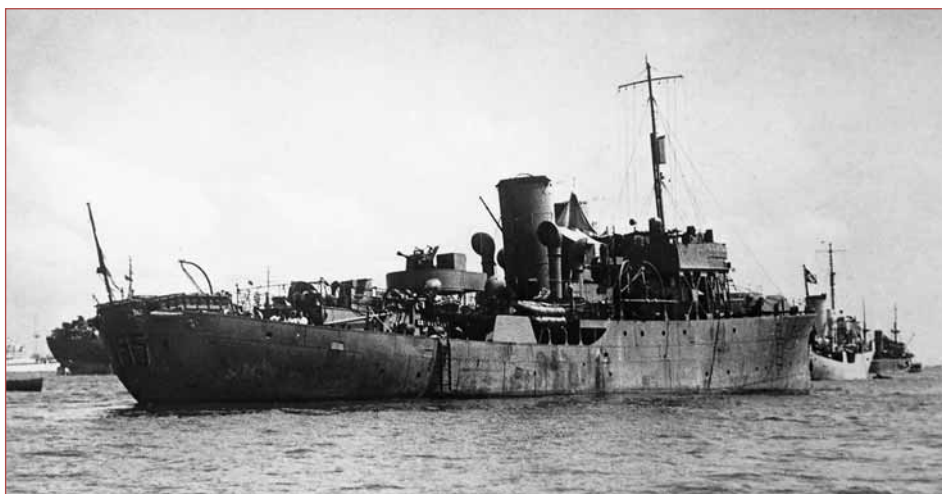


Casablanca de *La Boudeuse*, *La Gracieuse*, *Commandant Delage* et *L'Indiscret ex-PC 474* pour escorte de onze bâtiments qui rejoignent le convoi GUS 41, en vue le 5 à 09h00, et retour au port le 5 au soir en ramenant sept bâtiments du GUS 41.

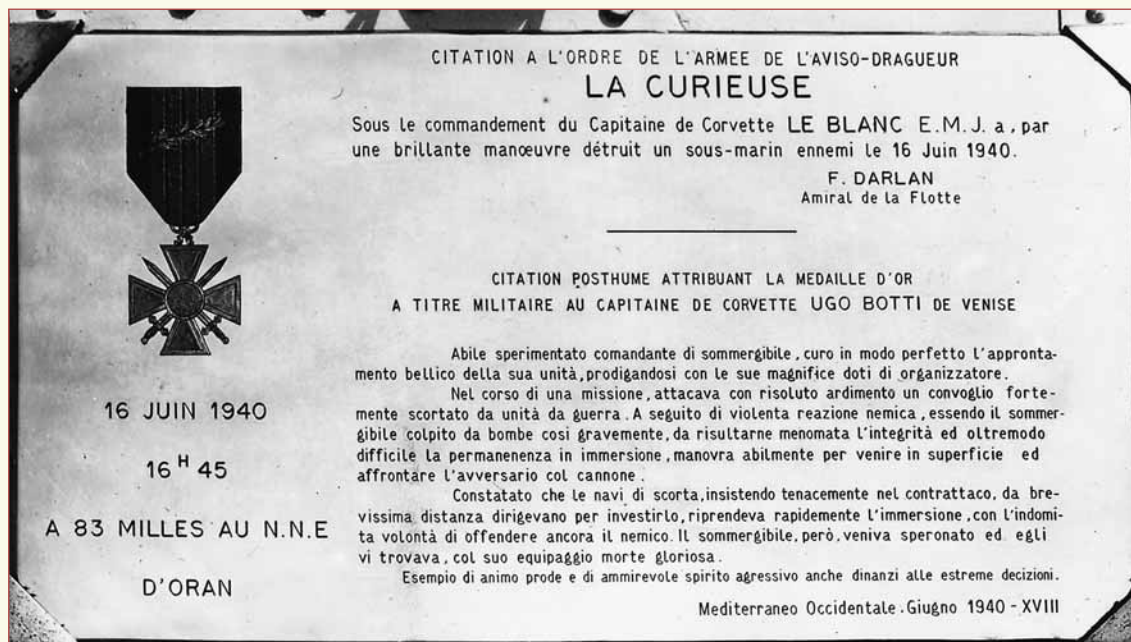


L'escorteur côtier américain PC 473 vu ici à Bay City, Michigan, dans les Chantier Défoe le 10 novembre 1941. Il deviendra L'Ardent 1^{er} du nom dans la Marine nationale. Il est perdu devant Casablanca par collision avec le SS Empire Abbey le 15 février 1945, cassé en deux et rayé des listes de la Flotte le 10 mars 1945.

La corvette K195 Commandant Drogou, ex-HMS Chrysanthemum en janvier 1945. Elle est rendue à la Grande-Bretagne le 3 juin 1947 et revendue au Portugal comme chasseur baleinier Terje X, avant de devenir le bâtiment hydrographe Carvalho Araujo, rayé en 1972.



Plaque commémorative de la citation à l'ordre de l'armée de l'avisodragueur La Curieuse (ordre 1376 FMF 3 du 22 juillet 1940) et de la citation posthume attribuant la Médaille d'or à titre militaire italienne au capitaine de corvette Ugo Botti commandant le sous-marin Provana. Cette plaque était fixée sur une des faces d'un des roofs de La Curieuse.



Encore un témoignage, par le commandant en second du Commandant Bory ⁽¹⁾

À droite toute ! En avant toute ! Catapulté de ma chambre à l'arrière par le coup de klaxon de rappel aux postes de combat, j'arrive sur la passerelle et je mets le cap sur l'énorme sillage que me désigne l'EV Pieters, officier de quart, et qui menace *La Curieuse* à 4000 m par le travers tribord. Le 16 juin 1940, nous escortons un convoi de cinq bateaux, allant d'Oran à Marseille. Le *Commandant Bory*, chef d'escorte, assure la protection à bâbord avant tandis que *La Curieuse* se tient à tribord. Il est 16h30, nous sommes à 83 milles dans le 030 d'Oran. "C'est une torpille en surface, commandant !" Le CC Robert Leblanc vient d'arriver sur la passerelle. Dès l'armement, il a ajouté à mes fonctions d'officier en second celles d'officier de manœuvre qui me valent d'être près de lui aux postes de combat.

"Sous-marin en surface !"

La Curieuse, commandée par le CC Edmond Le Blanc, abat vers nous pour éviter une deuxième torpille qui, elle, tient son immersion. Puis elle revient sur la droite et remonte le sillage, prenant les fonctions de guide. À 20 nd, nous gagnons sur elle, nous tenant à 100 m à gauche de son sillage, en formation pour un grenadage en section auquel nous sommes bien entraînés. Nous ne sommes guère à plus de 1000 m lorsqu'elle grenade la tache laissée par la bulle de lancement. À notre tour, nous mouillons huit grenades de 100 kg du grenadeur arrière et lançons les quatre grenades des mortiers.

Le sous-marin est-il encore à son point de lancement ? A-t-il fait route à son cap de lancement, s'est-il dérobé ?

Aucun moyen de le savoir. Ni *La Curieuse* ni le *Commandant Bory* n'ont encore reçu d'appareil d'écoute.

Soudain, une clameur : "Périscopes !" "Sous-marin en surface !" Dans le remous des explosions, en plein par notre travers tribord, le sous-marin apparaît. "Ouvrez le feu !" La mitrailleuse quadruple de 13,2 de l'avant arrose le kiosque. Le canon de 100 Mle 1892, qui remplace la tourelle double, déclenche les hostilités.

Hélas, nous sommes en giration, à grande vitesse, et nous avons une forte gîte. Le canon est sur butée et le fût est trop près. Le coup passe juste au-dessus du kiosque. "Suspendez le feu !" *La Curieuse* entre dans le champ de tir. Elle arrive droit sur le sous-marin, l'aborde entre le kiosque et le canon arrière, monte sur lui, se couchant sur bâbord, et l'enfonce. Elle se retrouve stoppée, la plage avant au ras de l'eau.

L'ennemi a disparu. Le *Commandant Bory* largue encore trois grenades de 35 kg, puis stoppe au milieu d'une tache huileuse où crèvent des bulles d'air, prêt à porter secours à *La Curieuse*.

"J'espère pouvoir flotter", nous dit son commandant tandis que l'équipage met une baleinière à l'eau. Mais l'officier en second, le LV Berthelot, a fait du bon travail. Il s'est précipité dans le poste avant et a vérifié portes et panneaux étanches, épontillé les cloisons et réussi à circonscrire la voie d'eau. L'étrave est cassée, la coque est profondément déchirée à bâbord, trois tranches sont envahies, les hélices affleurent. La ligne de mouillage tribord est filée et la cale arrière remplie d'eau pour remettre le bateau dans ses lignes.

Le *Provana* envoyé par le fond

Pendant ce temps, nous avons mis une baleinière à l'eau pour ramasser les rares épaves. C'est tout ce qui reste de notre agresseur. De l'équipage, un seul homme a été aperçu, probablement le commandant. Il sortait du kiosque au moment de l'abordage, a regardé d'abord du côté opposé à *La Curieuse* puis, laissant voir une barbe rousse, s'est protégé la tête de ses bras lorsque l'étrave de l'escorte est arrivée sur lui. Il a disparu avec le sous-marin. Que s'est-il passé dans le sous-marin après le lancement ? Sans doute, ne se sachant pas détecté, après avoir lancé dans l'axe, n'a-t-il pas changé son cap ni augmenté sa vitesse pour se dérober. Le mauvais fonctionnement d'une torpille et la rapide réaction des deux escorteurs l'ont surpris. Il s'est trouvé pris dans la vaste aire de grenadage des vingt-quatre explosions se succédant en deux minutes. Il a dû être très sérieusement secoué et ses moteurs ont probablement stoppé. Peut-être a-t-il eu une voie d'eau et a-t-il voulu essayer de sauver son équipage. Nul ne saurait le dire. Mais il est facile d'imaginer la fin brutale de ces marins et on ne peut s'empêcher d'avoir une pensée pour eux. [...]

Huit jours avant l'armistice, ce succès était la récompense de neuf mois de veille, d'escortes et de patrouilles au cours desquelles le *Commandant Bory* avait grenadé deux fois sans résultat apparent. Deux parties de cache-cache également chargées d'émotions, au large des côtes de l'Algérie, mais qui se révéleront infructueuses.

Cité pour ce fait à l'ordre de l'Armée.

1. *Cols Bleus* n° 2556 du 6 janvier 2001.

Fort du mont Faron à Toulon : la tour Beaumont abrite le Mémorial du Débarquement en Provence, commémorant "l'opération Anvil Dragoon", du 15 août 1944, qui permit aux Alliés de prendre pied dans le Sud de la France pour en chasser les troupes allemandes.



Pendant la phase d'assaut (15-16 août) on ne déplore que des pertes minimes, les croiseurs interviennent en soutien feu des premiers débarquements, tirant 1846 coups de gros calibre sur les fortifications de la région de Saint-Tropez - Saint-Raphaël. En fin d'après-midi, le 16, le gros de l'armée française commençait à débarquer dans la région de Saint-Tropez - Cavalaire. Nos croiseurs participent ensuite à la réduction des batteries côtières entre Cavalaire et Cépet, et prennent part à l'attaque de Toulon (20-28 août) et à l'exploitation du succès initial jusqu'à la frontière italienne. Ils tirent plus de 8500 coups de canon dont 5241 de calibre supérieur à 138 mm. Le 24 août, Cannes et Grasse étaient libérés, le 30 les Américains faisaient leur entrée à Nice. Le 28, Toulon et Marseille se rendaient à la 1^{re} armée du général de Lattre.

C'est la neutralisation des batteries allemandes qui sera l'opération la plus difficile : Giens ne se rendra que le 23, Cépet tiendra jusqu'au 28 ⁽¹⁾. *Le Fantasque* est touché (quelques blessés) le 19 août par des batteries de côte en tentant d'entrer en rade d'Hyères. Le *Georges Leygues* est atteint le 20 août, mais sans gravité.

Novembre voit réunis les cinq avisos : *La Moqueuse*, *Commandant Dominé*, *Commandant Bory*, *Commandant Delage* et *La Gracieuse*. Ils opèrent le long des côtes de Provence en effectuant des missions de surveillance.

En décembre, *La Moqueuse*, quant à elle, exerce son activité entre Alger et Marseille. À la fin du mois, l'avisos entreprend une

recherche infructueuse d'un cargo américain en difficulté lors d'une tempête.

Au moment où s'achève l'année et où cet aviso va caréner à Toulon, il aura eu à son actif, depuis 1941, 75 attaques contre sous-marins.

Une photo de *La Moqueuse* à la même date et au même endroit se trouve par erreur d'identification dans le tome I page 94 sous le nom de *Commandant Dominé*. En effet, les deux bâtiments se ressemblent beaucoup à cette époque, mais une particularité notable les différencie, le tuyau d'échappement placé en haut de la cheminée qui est sur l'arrière de cette dernière sur le *Commandant Dominé* et se trouve placé sur l'avant sur *La Moqueuse*, ce qui est le cas sur la photo incriminée.

1. On estime que la presqu'île de Saint-Mandrier reçut, entre le 13 et le 28 août, plus de 800 bombes de 500 et 1 000 kg et 1 400 obus de très gros calibre représentant un tonnage de 350 t, lancés par 600 avions et 15 grands navires qui se relayèrent pendant une semaine pour tenter de détruire la batterie de 340 mm.



La Moqueuse sortant de la Darse-Vieille de Toulon fin 1944, début 1945. On remarque de nombreuses modifications : un canon de 40 mm Bofors a remplacé le pom-pom et est entouré par un pavois circulaire, un radar aérien britannique type 271 Q sous sa lanterne est installé sur la passerelle supérieure derrière le mât. Un télémètre se trouve à l'emplacement de l'ancien projecteur sur le roof central, de part et d'autre deux encorbellements pour deux canons de 20 mm Oerlikon, et enfin une tourelle double de 102 mm britannique a remplacé le "4 pouces" simple de 1940.
(Aquarelle de Jean Bladé)

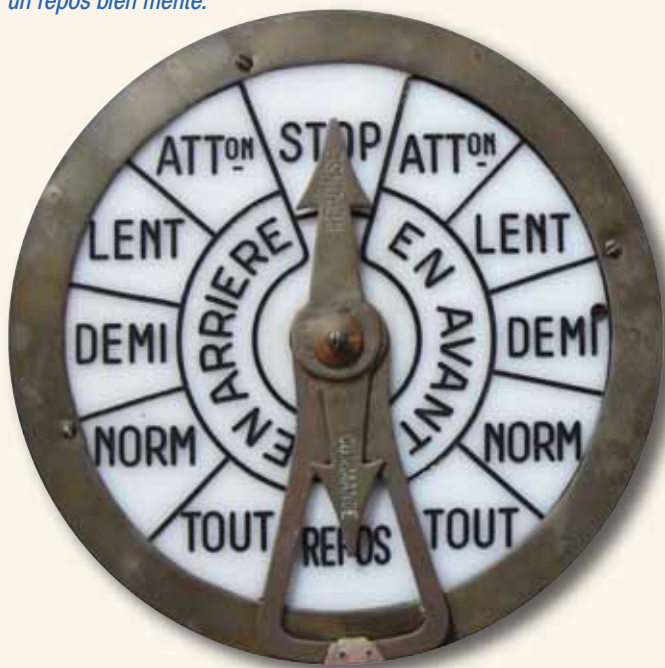
À bord du Q401 ex-La Moqueuse, au premier plan sur l'extrémité du pont volant l'emplacement du petit télémètre de 1,50 m, puis le bossoir en col-de-cygne du youyou. À droite la coque et les superstructures restantes de l'ex-Albatros.

On se quitta bons amis avec une poignée de main et un au-revoir chaleureux.

Nous remontons dans notre embarcation et cap sur notre embarcadère au pied de la Direction de la DCAN.

Le lendemain, mon ami photographe me faisait part du bilan, seulement quatre photos sauvées dont les trois ci jointes. Et pour ma part, outre le souvenir de cette mémorable journée, le cadran du transmetteur d'ordre de *La Moqueuse* que voici et que je conserve précieusement.

Comme l'indique la flèche de commande, *La Moqueuse* peut prendre un repos bien mérité.

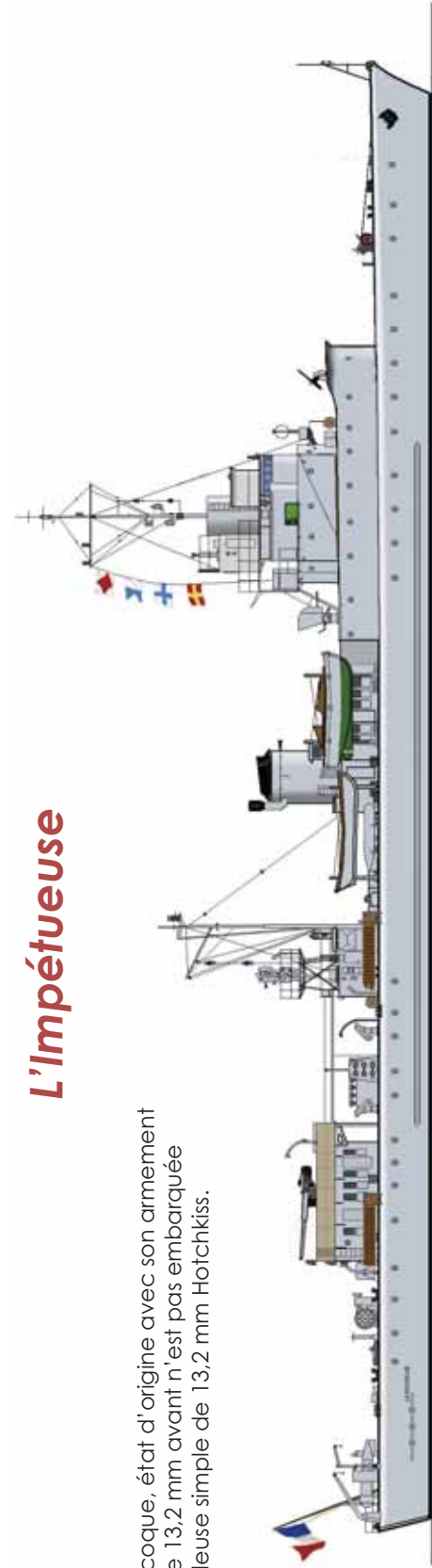


LES COMMANDANTS SUCCESSIFS DE *LA CURIEUSE*

Grade	Nom	Période de commandement
CC	Lavigne	juin 1940 - 3 juillet 1940
LV promu CC	Deméocq	10 août 1940, 15 octobre 1940 officiel - 15 août 1941
LV	Mesny	15 août 1941 - 27 octobre 1941
LV	Bissey	27 octobre 1941 - 1 ^{er} juin 1942
LV	Touchaleaume (par intérim)	1 ^{er} juin 1942 - 25 juillet 1942
CC	Moreau	25 juillet 1942 - 20 avril 1944
CC	Ploix	20 avril 1944 - 23 juin 1945
CC	Fournier	23 juin 1945 - 27 juillet 1946
CC	Guillemin	21 décembre 1946 - 13 avril 1948
CC	Borderies	13 avril 1948 - 19 mai 1949
CC	Dupuis	19 mai 1949 - 25 novembre 1950
CC	Géhin	25 novembre 1950 - 10 novembre 1951
CC	Bourgau	10 novembre 1951 - 29 mai 1954
CF	Gisquet	29 mai 1954 - 15 novembre 1958
CC	Houdaille	15 novembre 1958 - 8 décembre 1959
CC	Bowdier	8 décembre 1959 - 14 janvier 1961
CC	Boulangé	14 janvier 1961 - 25 juin 1963
CC	Danguy des Déserts	25 juin 1963 - 27 juin 1964
CC	Rambourg	27 juin 1964 - 21 décembre 1964

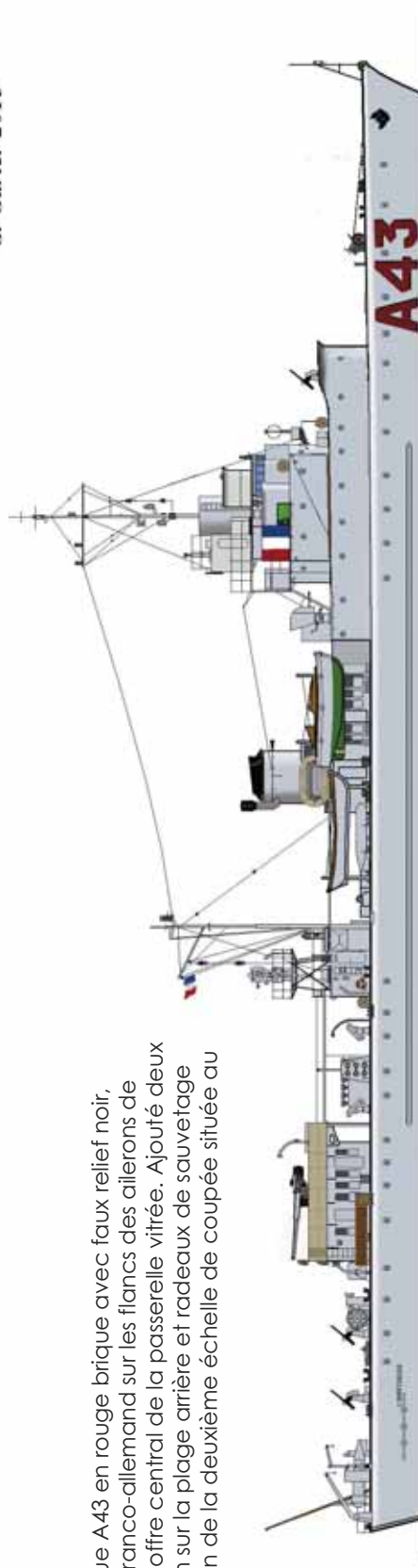
L'Impétueuse

1940, mai – Pas de marque de coque, état d'origine avec son armement au complet sauf que la CAQ de 13,2 mm avant n'est pas embarquée mais remplacée par une mitrailleuse simple de 13,2 mm Hotchkiss. Indicatif à la drisse.



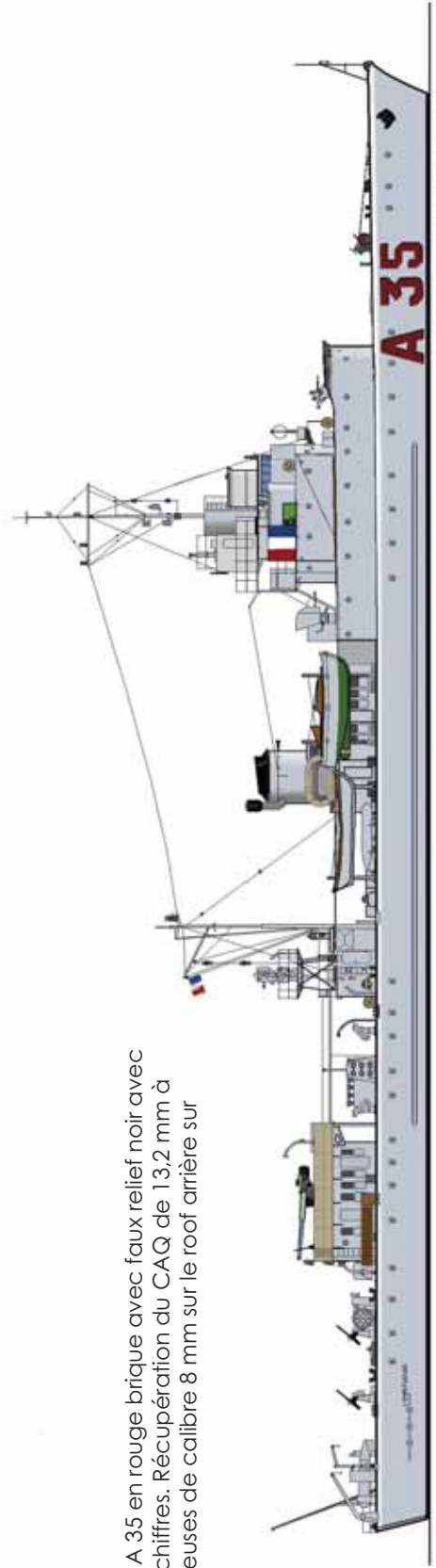
G. Garrier 2015

1941, janvier – Marque de coque A43 en rouge brique avec faux relief noir, marques tricolores d'armistice franco-allemand sur les flancs des ailerons de passerelle et sur la façade du coffre central de la passerelle vitrée. Ajouté deux mitrailleuses simples de 13,2 mm sur la plage arrière et radeaux de sauvetage contre la cheminée. Suppression de la deuxième échelle de coupée située au niveau du roof milieu.



G. Garrier 2015

1941, mars - Marque de coque A 35 en rouge brique avec faux relief noir avec un espace entre la lettre et les chiffres. Récupération du CAQ de 13,2 mm à l'avant et ajout de deux mitrailleuses de calibre 8 mm sur le roof arrière sur l'avant du canon de 100 mm.



G. Garrier 2015

LA GRACIEUSE



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦

1. A. Bertrand Paris déposé (fabrication 1941)
2. A. Bertrand Paris (fabrication 1948)
3. A. Bertrand Paris (existe fabrication locale en tôle peinte)
4. A. Augis Lyon dos lisse
5. A. Augis + adresse dos granulé
6. A. Augis + adresse dos lisse
7. A. Bertrand Paris (fabrication 1953)

LA BOUDEUSE



①



②



③



④



⑤

1. A.B. embouti non marqué signé au dos G. Guiraud Sc. (fabrication 1946).
2. A.B. embouti non marqué signé au dos G. Guiraud Sc. (fabrication 1946).
3. Mellerio rue de la Paix, Paris (un des rares modèles d'insigne portant la marque de ce bijoutier).
4. Courtois dos lisse
5. Courtois embouti dos lisse non marqué