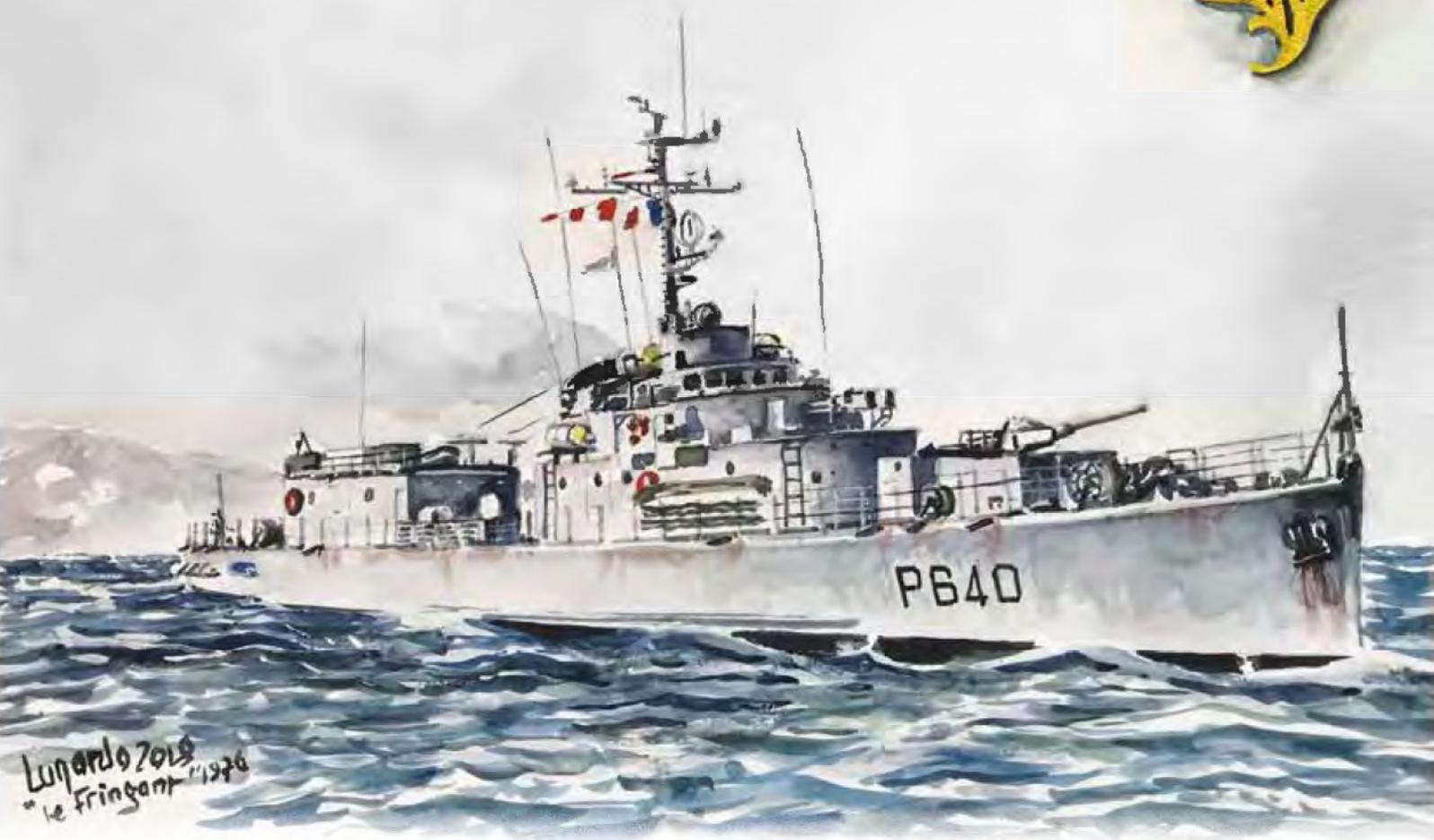


MISSIONS DES ESCORTEURS CÔTIERS



Le Fringant en 1976, en configuration de «Garde-pêche»
(Aquarelle de Roberto Lunardo)

Missions de temps de guerre



Année 1944, à bord du PC *L'Emporté* en patrouille, l'équipage sur les extérieurs, ici au repos, peut à tout moment être appelé au poste de combat, notamment pour aller armer les grenadeurs en cas d'attaque sous-marine (Photo ECPA - Coll. Henri Landais)

Les escorteurs côtiers vont participer successivement à trois conflits. Avant la Libération, l'arrivée dans les rangs de la Marine nationale d'une trentaine de PC va aider une flotte décimée par le sabordage de la flotte à Toulon à reprendre pied dans la seconde guerre mondiale. Jusqu'à la démobilisation, les premiers PC cédés par les États-Unis à la France vont participer activement aux escortes de convois et aux derniers combats en Méditerranée. D'autres PC vont venir renforcer les forces navales engagées par la suite dans le conflit d'Indochine et joueront un rôle important dans la campagne d'Extrême-Orient en participant au dispositif de contrôle de l'activité côtière. Certains PC connaîtront aussi à leur fin de carrière la guerre d'Algérie, jusqu'à ce qu'ils puissent être relevés dans les missions de SURMAR par les tout nouveaux escorteurs côtiers de conception et construction françaises.

Vue générale du port de Casablanca; en arrière-plan droit, à la jetée Delure, quatre PC français (Photo DR)



Missions de temps de crise ou de paix



Chassé croisé d'escorteurs côtiers de conception française en ce pacifique 7 novembre 1973 à Toulon: *Le Frondeur* au premier plan, *Le Fringant* au second (Photo Pradignac & Leo)

Missions d'entraînement

La première occupation d'un bâtiment de combat en temps de paix reste l'entraînement aux missions de temps de guerre. Les exercices à la mer permettent de former l'équipage à la mise en œuvre de toutes les installations du navire et de le préparer aux situations qu'il pourrait rencontrer en temps de guerre. Les

instructeurs vérifient à la même occasion le niveau de performances atteint et les capacités militaires propres à chaque unité.

En temps de paix, les escorteurs côtiers vont consacrer une bonne part de leur temps en mer aux missions d'entraînement ASM avec notre flotte sous-marine. Le bénéfice est mutuel, chaque partie profite de ces exercices et concours pour parfaire ses aptitudes au combat et ses parades.

11 novembre 1973, au quai des flottilles de Brest, les trois escorteurs côtiers de la 2^e DEC ont hissé le grand pavois, respectivement de gauche à droite *L'Attentif*, *L'Étourdi* et *Le Hardi* (Photo DR - Coll. Dominique Charvin)



pour apporter cette assistance à bord du navire de pêche qui le nécessite, une visite dont on revient le plus souvent chargé de cet excellent poisson tout frais pêché. Après-guerre, le *Spahi* est le premier en 1947 à réaliser cette mission. Plus tard, un côtier de la 1^{re} DEC de Cherbourg assure cette mission, *L'Agile* puis *Le Fringant* seront dotés d'une vaste infirmerie par adjonction d'un roof sur le pont milieu.

Dans le golfe de Gascogne, les escorteurs côtiers vont aussi par roulement prendre part au dispositif de surveillance de la pêche au thon et à l'anchois. Un escorteur côtier de la 2^e région maritime basé à Brest est régulièrement détaché dans les eaux basques à la demande des autorités maritimes locales à compter des années cinquante, pour traquer les pêcheurs étrangers en infraction dans nos zones de pêche. Lorsque Brest n'est pas capable de fournir un bâtiment, Cherbourg envoie à sa place un bâtiment de la 1^{re} DEC. Sur zone, le garde-pêche embarque un officier des Affaires maritimes, en général un ancien pêcheur qui comprend l'espagnol et le portugais pour aider le bord à traquer sur les ondes les pêcheurs en infraction. Appareillant généralement peu de temps avant la nuit, l'escorteur effectue généralement sa surveillance de 20h00 à 08h00 du matin en semaine, tous feux éteints. Il se positionne de manière à attendre les éventuels fraudeurs, bateaux espagnols ou autres. Aussitôt un fraudeur repéré, la passerelle est prévenue, les machines passent à PMP pour aller appréhender le contrevenant, il est parfois impossible de l'intercepter si celui-ci a senti le vent venir et a quitté la zone à l'arrivée du garde-pêche. La journée en semaine, le bâtiment est souvent mouillé au large des côtes basques, en baie de Saint-Jean-de-Luz par exemple ; il est généralement à quai le week-end, dans le port de Bayonne par exemple.

Les escorteurs côtiers sont en revanche trop petits pour assurer correctement la surveillance pour la grande pêche en Atlantique Nord, bancs de Terre-Neuve, golfe du Saint Laurent, côtes du Labrador et du Groenland, Islande et bancs de Norvège. La Marine nationale détache pour ces secteurs une unité de plus fort tonnage, une frégate type River puis, plus tard, un aviso-escorteur ou un remorqueur de haute mer. *Le Fringant* en poste à Cherbourg sera tout de même désigné pour effectuer en 1977 une mission de surveillance des pêches dans le secteur de Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette mission d'assistance des pêches traditionnelles et de surveillance de notre ZEE des 200 NM, nouvellement instituée, se tiendra autour de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon conjointement avec la marine canadienne. La pêche, très réglementée sur les bancs de Terre-Neuve et le triangle au sud de l'île, fait l'objet de pillages essentiellement par des bateaux russes, allemands, polonais ou portugais. *Le Fringant* sera à la limite de ses possibilités concernant l'autonomie lors de sa traversée de l'Atlantique, l'expérience ne sera pas renouvelée.

De même pour les missions de surveillance des pêches au large des Antilles et de la Guyane Française, *L'Alerte* sera en 1974 le seul escorteur côtier à avoir tenté cette mission lointaine. Pour la première fois, un bâtiment de ce type traverse l'océan Atlantique, de Madère à Fort-de-France, l'amenant ainsi à la limite de son autonomie. Cette mission avait pour but la surveillance et l'assistance des pêcheurs guyanais de crevettes. Elle se heurtera à plusieurs problèmes et, n'ayant pas les résultats escomptés, ne sera pas renouvelée.

Flagrants délits pour les pêcheurs espagnols

Au début des années soixante-dix, *L'Agile* effectue des missions de surveillance des pêches dans le Golfe de Gascogne, missions qui se déroulent durant les mois de mai et juin, saison pour la pêche des anchois, de manière que les pêcheurs espagnols ne viennent piller les eaux territoriales françaises.

Avec une équipe en zodiac, aux ordres d'un officier, *L'Agile* traque les chalutiers en infraction. L'équipe monte alors à bord du contrevenant et l'escorte jusqu'à Bayonne.

Lors d'une mission, alors que *L'Agile* rentre à Saint-Jean-de-Luz, il croise trois chalutiers espagnols en train de pêcher en toute tranquillité, en pleine zone de réserve interdite pour tout le monde. Le zodiac est rapidement mis à l'eau et une équipe monte à bord d'un des trois chalutiers. Évidemment, les deux autres commencent à prendre la fuite. Un deuxième est rattrapé mais il ne veut pas stopper. Le commandant lui en donne l'ordre au porte-voix, mais sans résultat. La mitrailleuse est montée et des balles à blanc sont tirées, toujours sans résultat. La mitrailleuse est alors chargée en balles réelles, à la vue des gerbes d'eau autour de son bateau, le pêcheur espagnol stoppe enfin.

Le deuxième zodiac est mis à l'eau, et une autre équipe monte à bord de ce deuxième chalutier. Le troisième chalutier ayant pris la poudre d'escampette, est maintenant trop loin pour pouvoir le rattraper. Les deux chalutiers pris en flagrants délits, sont escortés jusqu'à Bayonne avec *L'Agile* comme chien de garde.

Surveillance et police de la navigation commerciale

Le mouvement commercial indispensable à la vie des populations représente un tonnage formidable qui doit arriver à bon port. Même en temps de crise ou de paix, les routes maritimes font l'objet constant d'une surveillance et d'une protection par les unités de la Marine nationale.

L'Union Française ne peut en particulier vivre sans assurer ses communications maritimes. Après guerre, des escorteurs côtiers vont rester affectés à Bizerte, Casablanca, Oran et Alger principalement aux fins d'assurer depuis ces ports la surveillance et la protection des routes maritimes est/ouest et nord/sud en Méditerranée occidentale. Les routes est/ouest sont celles de l'Atlantique vers le Moyen-Orient, l'Océan Indien

et l'Extrême-Orient ; les routes nord/sud sont surtout celles de nos intérêts nationaux. La Méditerranée occidentale est une mer où la navigation est dense et la prédominance jusque dans les années soixante-dix y est française. Dans les années cinquante, on estime à 150 navires le nombre moyen de navires marchands français en mer ou au port dans cette zone. En outre, la Méditerranée occidentale est le grand collecteur du pétrole du Moyen-Orient vers l'Europe, chaque jour dans les années cinquante, il sort déjà du canal de Suez 115 000 t de pétrole brut en provenance du golfe Persique, et 90 à 95 000 t des pipelines du Levant. Chaque jour, c'est donc dans les 200 000 t de pétrole qui traversent la Méditerranée occidentale à partir du canal de Sicile, soit pour alimenter nos raffineries du sud/est, soit pour continuer vers Gibraltar. La plupart des pétroliers pénètrent en Méditerranée occidentale en doublant le cap Bizerte, près de Ras-Enghela, le point le plus septentrional de l'Afrique.

Genèse des PC

La construction en nombre des PC (ici PC-643 futur *Le Volontaire*) est une réponse américaine à la menace sous-marine allemande pesant sur les flottes marchandes durant la Seconde Guerre mondiale par la flotte sous-marine allemande (Photo US Navy - Coll. Yves Grangeon)



Les pertes de la marine marchande furent colossales durant la Seconde Guerre mondiale. Plus de la moitié du tonnage mondial existant avant la guerre, 37 millions de tonnes, va couler sous les coups de l'ennemi. Les sous-marins allemands sont les principaux responsables, ils occasionneront la perte des deux tiers du tonnage marchand et d'un tiers du tonnage militaire. La guerre sous-marine menée par la marine allemande durant la Seconde Guerre mondiale, encore plus intense que celle de la Première Guerre mondiale, entravera durement le ravitaillement des populations et des forces armées. Pour venir à bout du péril sous-marin et remédier à l'hémorragie de tonnage, les alliés engagent des efforts inouïs et de gigantesques programmes de construction. De 1941 à 1945, 15 cuirassés, 100 porte-avions, des centaines de croiseurs mais aussi près de 10 000 escorteurs de tous types, 40 000 avions, 80 000 engins amphibies et 46 millions de tonnes de navires marchands sont construits. Si la guerre sous-

marine aboutit finalement à un échec pour l'Allemagne du point de vue tactique, elle aura immobilisé chez les Alliés un personnel très nombreux et imposé la construction puis la mise en œuvre d'une immense flotte de bâtiments d'escorte et de surveillance.

Pour les escorteurs, les conditions particulières de la lutte ASM amènent juste avant la guerre au développement de plusieurs types de bâtiments d'escorte. Caractéristiques communes à ces navires, leur grand rayon d'action et leur vitesse maximum peu élevée, comme les bateaux de commerce qu'ils doivent accompagner. Ceci conduit à équiper les escorteurs de petits moteurs diesel, plus économiques et surtout plus robustes que les turbines, les moteurs puissants ne pouvant être soumis à des changements rapides de régime sous peine d'usure prématurée. De la souplesse de manœuvre reste toutefois nécessaire à l'escorteur pour lui permettre de réagir dès que l'ennemi



Lancement dans le fleuve Ohio du *Cavalier* (PC-627) par le travers aux chantiers Jeffersonville Boat and Machine (État de l'Indiana) en septembre 1942 (www.navsource.org)

Conception

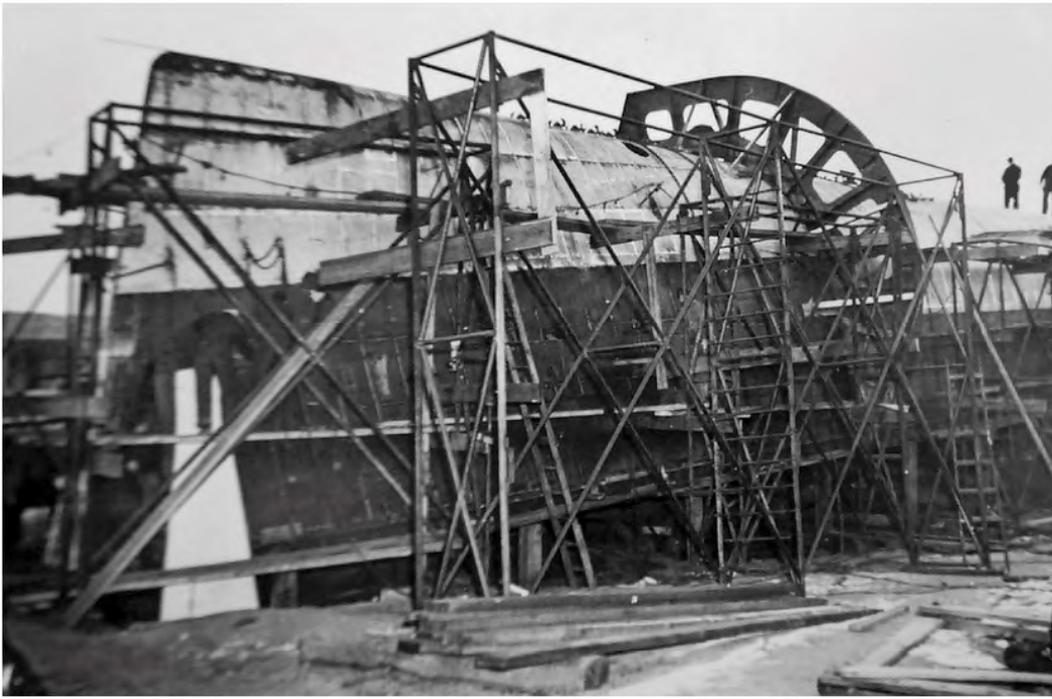
Le déplacement total des PC est fixé à 325 t Washington correspondant à 370 t en situation légère et à 430 t à pleine charge. Ce déplacement est limite pour la navigation hauturière. Fort heureusement, les bâtiments disposent d'une coque robuste de 52,934 m de long sur une largeur maximale de 7,3 m au fort (7,07 m à la flottaison) leur permettant d'affronter toutes les mers. Le tirant d'eau varie entre 2,17 et 2,32 m à l'avant, entre 2,29 et 2,34 m à l'arrière (plus 0,92 m avec le débordement des hélices). Un peu limite pour les opérations hauturières (blue waters), ce gabarit restreint est idéal pour les opérations côtières (green waters) voire fluviales (brown waters).

La coque est en acier entièrement soudé. Elle est divisée en sept tranches étanches par six cloisons transversales principales. Sur toute la longueur, un total de 12 cloisons compartimente le bâtiment en 13 tranches distinctes.

Le pont principal, type Flush deck, constitue les plages et avant arrière et supporte le roof.

Les locaux sous le pont principal sont divisés en deux niveaux, le pont des logements et le faux-pont.

Un grand compartiment propulsion occupe toute la section de la coque du bâtiment.



« Upside Down » ou Technique de construction à l'envers de la coque des PC; retournée, la coque est d'un accès plus aisée pour les ouvriers tant pour son sondage que pour la mise en place de ses cloisons intérieures, ce qui réduit sa durée de construction (Photo DR)



La *Pique* début 1954, vue par le travers, sur coffre à Bizerte; les PC sont des unités dont le pont principal est continu d'un bout à l'autre du navire, « Flush deck » selon la terminologie anglo-saxonne (Photo DCN Bizerte - Coll. Pradignac & Leo)

Plans d'aménagement

À la période du transfert, chaque bâtiment est armé par un équipage de 62 hommes avec un état-major limité à quatre officiers. L'âge moyen est de 20 ans seulement. Le commandement est confié à un LV ou un CC si l'unité est chef de division. La composition et le nombre de membres d'équipage peuvent varier, essentiellement en fonction de la mission du bâtiment et de la période. En période de paix, l'équipage d'un PC basé au Maroc n'est plus que de 45 hommes.

Les PC jouissent d'aménagements modernes voire judicieux au regard de la taille réduite du bâtiment. Les standards américains sont bien supérieurs à ceux requis à l'époque par

les marines européennes y compris Française. L'habitabilité est considérée très tôt par les Américains comme une performance militaire essentielle du navire. De fait, ils accordent un soin particulier à l'aménagement de leurs navires, au même titre que l'armement, les machines et l'équipement électronique. L'aménagement des PC concourt en grande partie pour l'ensemble de l'équipage à de bonnes conditions de repos et donc de travail quelle que soit la large variété de climats dans lesquels ces bâtiments seront amenés à travailler, les conditions les plus difficiles étant rencontrées en Indochine (conditions mêlant chaleur et humidité).

Année 1945, L'Emporté à quai à Casablanca, la moitié environ de l'équipage prend la pose à l'occasion d'un évènement, peut-être la fin de la guerre? (Photo ECPA - Coll. Bertrand Magueur)



Aménagement de la plage avant

La plage avant reçoit de l'avant vers l'arrière les appareils de mouillage (ligne de mouillage et guindeau), le brise-lames, le canon anti-aérien de 76 mm, deux lance-grenades ASM surnommés mouse-traps par les Britanniques du fait de leur forme (sur certains bâtiments), deux armoires pour matériel et la descente vers le poste équipage pour 14 hommes.

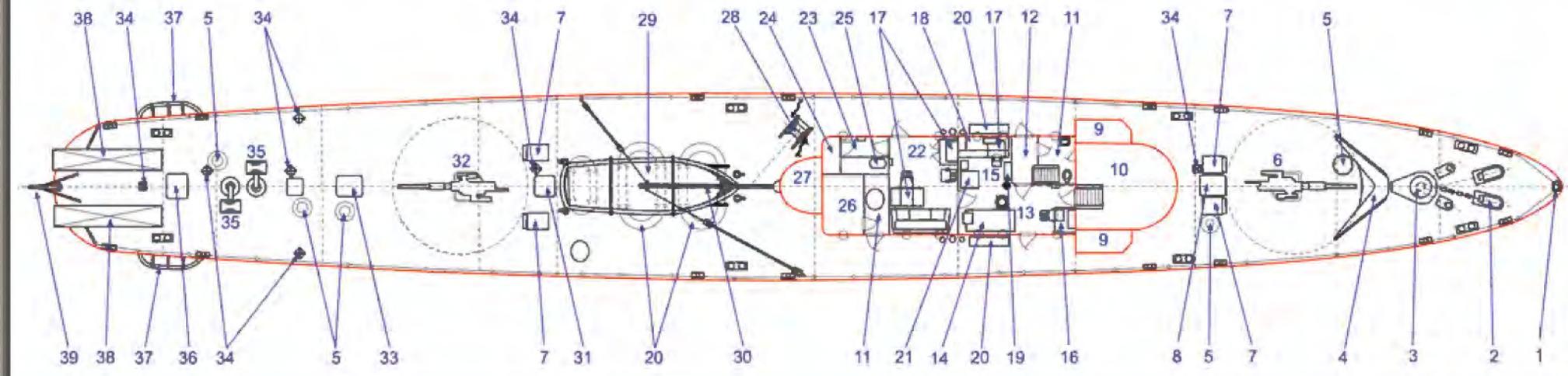
Aménagement du roof et de l'abri navigation

L'abri navigation occupe la partie avant du roof. De chaque côté de l'abri navigation, un aileron permet aux veilleurs et au personnel de quart d'observer l'environnement immédiat du bâtiment. L'abri de navigation et les ailerons sont surélevés

par rapport au pont principal. Dans cette surélévation, sont aménagés un local de stockage du matériel de manœuvre et deux locaux ventilation. Sur le pourtour de l'abri navigation, 11 hublots assurent la visibilité vers l'extérieur et deux portes étanches permettent l'accès aux ailerons. De chaque aileron, un escalier permet l'accès au pont principal. De l'abri de navigation, un escalier communique avec le PC opérations. La partie arrière du roof abrite un sanitaire, un sas communiquant avec le pont principal, un local regroupant secrétariat, PC opérations et PC radio, le carré des officiers avec son office, un sas donnant accès à un magasin technique. La cheminée forme la partie arrière du roof.

Le dessus de l'abri navigation reçoit le télémètre tandis que le dessus de la partie arrière du roof reçoit les canons de 20 mm, le caisson à pavillons, des caissons pyrotechniques et de sécurité et des radeaux de sauvetage.

PC 483/487 - Pont principal



PC 483/487 - Pont principal (Plan Dominique Charvin)

Légende pont principal

1: Mât de pavillon avant	16: Secrétariat, machine à écrire	31: Panneau d'accès à la soute à munitions
2: Écubiers	17: Tables	32: Canon de 40 mm arrière
3: Guindeau	18: Radio	33: Descente vers le réfectoire équipage
4: Brise-lame	19: Armoires	34: Emplacements pour fixation des potences de manutention
5: Ventilateurs	20: Radeaux de sauvetage	35: Mortiers grenadeurs
6: Canon anti-aérien de 76 mm avant	21: Classeur	36: Panneau d'accès à la soute à grenades
7: Armoires pour matériel de service	22: Carré des officiers	37: Pare hélices
8: Panneau d'accès au poste équipage avant	23: Office	38: Rampes lance grenades anti-sous-marines
9: Locaux ventilation	24: Réfrigérateur	39: Mât de pavillon arrière
10: Stockage du matériel de manœuvre	25: Évier	
11: Sanitaires	26: Magasin technique	
12: Sas	27: Cheminée, ventilation	
13: Chambre des cartes, PC opérations	28: Touret pour aussière	
14: Table traçante	29: Embarcation à moteur	
15: PC radio	30: Potence de mise à l'eau embarcation	



Juin 1958, le *Fantassin* à Oran, à sec sur un des docks flottants de ce port (Photos Jacques Laborie)

ESCORTEURS COTIERS ORIGINE USA 1

LE CIMETERRE AU NELYAGE EN MARS 1944



L'INDISCRET LORS DE SON TRANSFERT EN AVRIL 1944



LE SPANI CHEF DE DIVISION (1^{ère} DIPT) EN OCTOBRE 1951



LE LANSQUENET A CHERBOURG EN 1951



Carrières des PC d'origine américaine cédés après la Libération



Lac de Bizerte le 31 juillet 1957,
le *Lancier*, ex PC-1227 sur coffre
(Photo DCN Bizerte - Coll. Pradignac & Leo)

SABRE



1944 - 1959

Le PC-1248, devenu le *Sabre* le 18 janvier 1944, est le premier des PC à être transféré à la Marine française par les États-Unis. Le bâtiment est spécialement construit pour la France. C'est donc une unité neuve qui, le 21 janvier, se rend à Key-West en Floride pour parfaire l'entraînement de son équipage français placé sous le commandement du LV André Maître-Devallon. Le *Sabre* quitte Key-West le 2 mars pour arriver à Norfolk le 6, il en appareille le 14 pour l'AFN, profitant de cette traversée pour escorter un convoi allié. Il arrive à Oran le 31 mars, puis rallie son premier port base, Alger, le 5 avril. Rattaché à la 1^{re} DE des forces d'escorte d'Alger avec la marque de coque W11, le *Sabre* participe d'avril à juillet à l'escorte des convois de Corse. Le 10 avril, il appareille avec le torpilleur *Basque* et la vedette *VP15* pour escorter trois bâtiments marchands jusqu'à Ajaccio; sur le chemin retour, les mêmes navires militaires ramènent deux cargos, Alger est rallié le 19 avril. Le PC reprend la mer le 24 avril avec le torpilleur *Basque* et le destroyer *Sénégalais* pour une nouvelle liaison Alger-Ajaccio-Alger s'achevant le 2 mai. Le 4 mai, il appareille d'Alger avec le torpilleur *L'Alcyon* et la corvette *Commandant Détrouyot* pour convoier six cargos jusqu'à Ajaccio. Du 18 au 25 mai, avec le torpilleur *Tempête* et la corvette *Commandant Détrouyot* escorte un convoi sur la

Le *Sabre* longeant la jetée du large du port d'Oran dont on distingue les silos à grain si caractéristiques
(Photo Marine nationale - Coll. Henri Landais)



liaison Alger-Ajaccio-Alger. Du 22 au 25 juin, avec la *Pique* et le destroyer d'escorte *Tunisien*, il escorte le convoi AC52 entre Ajaccio et Alger. En juillet, il croise entre Alger, Oran et Gibraltar, ramenant notamment le navire câblé *Arago* à Alger le 25 juillet. Début août, il est associé aux missions d'escorte réalisées dans le cadre des opérations de débarquement en Provence. Entre le 29 août et le 3 septembre, le PC réalise une mission spéciale sur Port-Vendres, qui vient d'être libéré par les FFI, il y débarque une équipe de sécurité militaire destinée à prendre en charge la police à la frontière franco-espagnole. Affecté à la Flank Force à compter du 24 novembre, le *Sabre* opère pendant quelques mois le long du littoral franco-italien. Dans la nuit du 10 au 11 décembre, au cours d'une patrouille au sud de Cannes, l'escorteur détecte au radar, puis aperçoit deux vedettes rapides qu'il identifie rapidement comme ennemies, et sur lesquelles il ouvre le feu. L'une de ces vedettes fonce sur le *Sabre* et l'aborde en plein travers. L'escorteur a juste le temps de mettre sa barre toute, la vedette s'écrase sur lui en ne provoquant que des avaries légères, elle rebondit et défile à tribord recevant tout un chargeur de 20 mm tiré du *Sabre* à bout portant. La vedette cesse le feu et paraît désemparée. Tout en appelant à la rescousse deux torpilleurs d'alerte à Golfe Juan, le *Sabre* tourne autour de la vedette silencieuse en guettant l'attaque probable de la 2^e vedette dont il a perdu le contact. Le torpilleur *Le Fortuné*, le PC *Cimeterre* et le torpilleur américain *Ludlow* arrivent sur les lieux. Alors que le *Ludlow* éclaire la vedette, le *Sabre* reprend le contact radar de la 2^e vedette, à 7 000 yards. Le *Ludlow* et le *Sabre* ouvrent le feu sur cette vedette qui s'éloigne prise en chasse par le *Ludlow*. Par la suite, le *Sabre* accoste la vedette désemparée et recueille à son bord 12 hommes parmi lesquels le LV commandant la 10^e flottille de vedettes lance-torpilles italiennes type MAS, un radio allemand et six blessés; cinq cadavres gisent sur le pont de la MAS531 que le *Sabre* vient de neutraliser. Le PC essaie de prendre en remorque la vedette mais celle-ci finit par couler.

À la fin du mois de janvier 1945, le *Sabre* quitte la Flank Force mais reste basé à Toulon. Le 17 mars, le navire rallie en urgence l'avisodragueur *Commandant Duboc* qui annonce avoir un écho, le PC rallie la zone pour quelques heures de recherche infructueuse. Courant avril, le LV André Storelli est nommé commandant. Le *Sabre* gagne Alger le 18 septembre, il est nouvellement rattaché à COMAR Alger. Il fait route le 14 octobre vers Oran qu'il atteint le lendemain. Il est de retour à Alger dès le 16 octobre. À l'occasion d'un entraînement avec le sous-marin *Centaure*, le PC passe à Djidjelli le 20 novembre, le *Centaure* arrivant de son côté le même jour à Oran. L'escorteur rallie seul Alger deux jours plus tard. Après une dernière escale à Oran entre le 13 au 20 décembre, il passe les fêtes de fin d'année à son poste à Alger.

Pour sa première sortie de l'année 1946, le *Sabre* passe à Bougie le 6 janvier 1946. Il regagne Alger le 10 janvier puis refait route au milieu du mois de février sur Bougie avec

Carrières des PC d'origine américaine cédés pour le conflit en Indochine



26 décembre 1953, *L'Ardent* au mouillage
(Photo Marine nationale - Coll. Yves Grangeon)

L'INTRÉPIDE



1950 - 1954

Armé à Bremerton dans l'État de Washington, le PC-1130 est transféré à la Marine française le 28 septembre 1950 au titre du PAM. Passé sous pavillon français et placé sous le commandement du LV Henri Sautriot, il rejoint tout d'abord San Francisco, d'où il appareille avec *L'impétueux* le 26 décembre, pour rallier l'Indochine.

Les deux escorteurs en transit vers l'Indochine, font d'abord escale à Pearl Harbour à Hawaï d'où ils appareillent le 2 janvier 1951, puis font escale à Kwajalein aux îles Marshall du 9 au 16 janvier, à Hollandia en Indonésie du 22 au 25 janvier, à Sandakan en Malaisie du 31 janvier au 2 février, avant de rallier Saïgon le 5 février. *L'Intrépide* est alors rattaché à la 7^e flottille de la DNEO, relevant des FMEO. Indisponible à Saïgon jusqu'au 23 février, le navire appareille alors pour le golfe du Siam où il exécute une première mission de surveillance jusqu'au 2 mars. Il appareille à nouveau le 7 mars pour le Centre-Annam où il croise entre le 17 et le 26 mars. Il passe alors sous le commandement du LV Dubois (J.-A.-R.) en provenance du *Hué*, le LV Henri Sautriot passant sur le *Hué*. *L'Intrépide* reprend la mer du 17 avril au 20 mai pour de nouvelles patrouilles dans le golfe du Siam.

À son retour à Saïgon, il y reste indisponible jusqu'au 12 juin. Il appareille à cette date pour le Tonkin, secteur qu'il surveille jusqu'au 13 juillet. Il reste ensuite à quai à Saïgon jusqu'au 18 septembre. Après une nouvelle patrouille dans le golfe du Siam jusqu'au 29 septembre, le navire croise du 11 au 16 octobre en Annam. Il appareille à nouveau pour le même secteur le 17 novembre, puis reste sur zone jusqu'au 31 décembre, jour de son retour au port base.

Passé sous le commandement du LV José Monsaigeon, *L'Intrépide* exécute sa première mission de l'année 1952 du 24 janvier au 9 mars dans le golfe du Siam. À son retour à Saïgon, il entre en carénage et reste indisponible jusqu'au 13 avril. Le patrouilleur quitte Saïgon pour des exercices du 15 au 19 avril, puis il reprend sa mission de surveillance en Annam. Rentré à Saïgon le 23 mai, il reste au port base jusqu'au 28 juin. Il appareille à nouveau à cette date pour l'Annam où il patrouille jusqu'au 7 juillet, avant d'enchaîner par une mission de surveillance au Tonkin jusqu'au 12 août. Le 28 août, le PC débute sa troisième mission en Annam de l'année. À son retour à Saïgon, il entre en grand carénage à Saïgon. Il reste indisponible durant tout le dernier trimestre. Le 21 décembre, le bâtiment passe sous le commandement du LV Jean Chaumeil.

L'Intrépide sort de grand carénage à Saïgon le 3 avril 1953. Entre le 23 au 25 avril 1953, il est amené dans le cadre de l'opération Riff à apporter avec l'avis colonial *Savorgnan de Brazza*, l'avis-dragueur *Annamite* et *L'Impétueux* un appui feu en soutien à un débarquement destiné à encercler et disloquer un groupement vietminh stationné dans le nord-est de Pha-Thiet; le débarquement est opéré par quatre LST et par les tenders *Paul Goffeny* et *Commandant Robert Giraud*. Fin avril, en baie de Kikuik, il prend en remorque deux jonques vers l'île de Cualo-Ré, ces embarcations font partie d'un ensemble de huit jonques capturées la veille avec l'avis-dragueur *Commandant Dominé*. Le 20 mai, notre patrouilleur de la DNEO canonne et coule encore six jonques de transport de 12 t. Le 24 mai, une force placée sous les ordres du tender *Commandant Robert-*



Indochine 1952, *L'Intrépide* vu d'un aviso-colonial, soit le *Dumont d'Urville*, soit le *Savorgnan de Brazza* (Photo ECPA - Coll. Henri Landais)

Liste des escorteurs côtiers type *Le Fougueux*

Nom	Marque	Chantier	Cale	Lancement	PAE	PEO	CA	Service
LE FOUGUEUX ex P1 <i>PC-1610</i>	P641	At. & Ch. Dubigeon (Nantes)	03.1954	31.05.54	30.06.55	19.07.55	29.07.55	14.08.55
L'OPINIATRE ex P2 <i>PC-1611</i>	P642	Forges & Ch. de Méd. (Graville-Le Havre)	11.1953	04.05.54	17.06.55	15.10.55	12.12.55	13.12.55
L'AGILE ex P3 <i>PC-1612</i>	P643	At. & Ch. de Provence (Port-de-Bouc)	01.1954	26.06.54	09.04.55	17.09.55	19.09.55	20.09.55

Historique du programme

Dès le milieu des années cinquante, les derniers PC américains encore sous pavillon français montrent quelques signes de fatigue alors que la Marine nationale a grand besoin de bâtiments au fonctionnement irréprochable, notamment pour la surveillance des côtes de l'AFN et tout particulièrement d'Algérie. Le STCAN répond rapidement à ce besoin en proposant des unités à la conception très inspirée des PC mais avec quelques perfectionnements, notamment côté d'appareil propulsif.

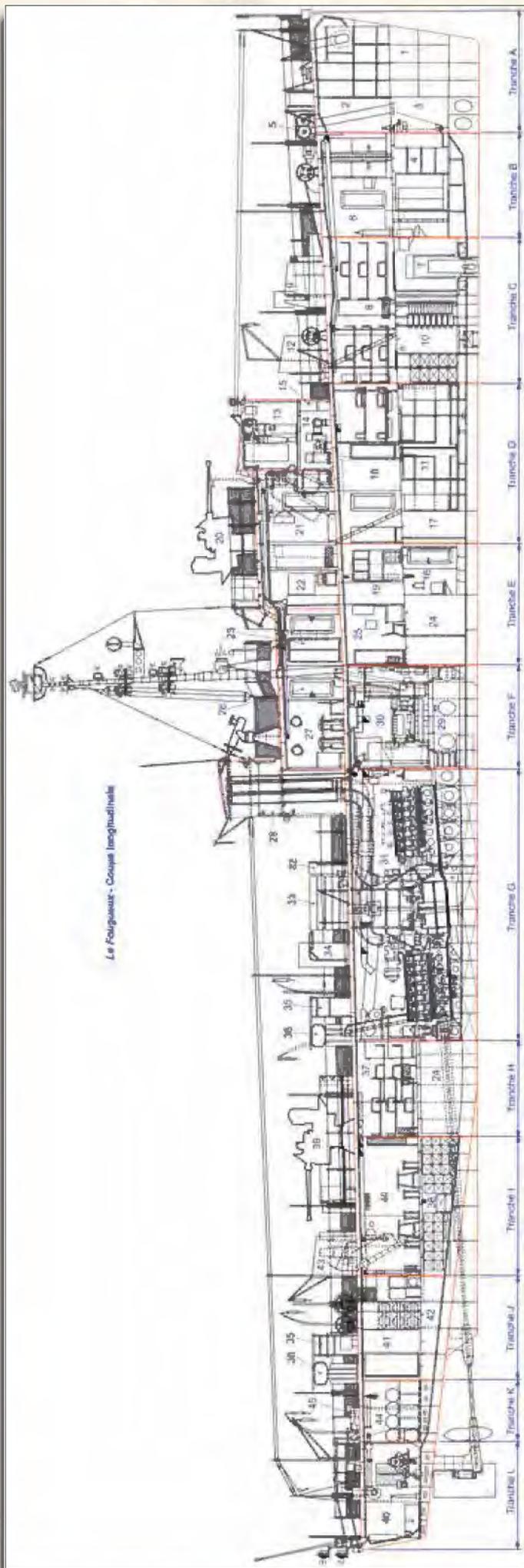
Au titre du PAM, les Américains apportent les finances faisant défaut côté français. Ils passent commande le 28 mai 1952 de neuf unités à quatre chantiers privés français: trois aux Chantiers Dubigeon à Nantes, deux aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer, deux aux Ateliers et Chantiers de Provence à Port-de-Bouc, deux aux Ateliers

Augustin-Normand au Havre. Les navires sont désignés P1 à P9 dans la nomenclature française. Seuls les P1 à P3 seront cédés aux forces françaises dès leur prise d'armement, ils reçoivent leurs noms de baptême le 12 octobre 1954. Les six autres bâtiments du programme sont attribués à d'autres marines de l'Europe occidentale: trois au Portugal (P4 futur *Funchal*, P5 futur *Porto-Santo*, P8 futur *San Nicolau*), un à la Yougoslavie (P6 futur PRB 581), un à l'Éthiopie (P7 futur *Dexy-Deres*) et un à l'Allemagne (P9 futur UW 12).

L'arsenal de Brest est chargé de la présentation en recette de toutes les unités.

Initialement désignés patrouilleurs, ces navires reçoivent l'appellation d'escorteurs côtiers (EC) le 20 février 1955.





Le Fougueux - Coupe longitudinale (Plan Dominique Charvin)

Légende coupe longitudinale

1 : Peak avant	14 : Local ventilation	25 : Chambre pour deux officiers à tribord, chambre du commandant à bâbord	38 : Soute à munitions de 40 mm
2 : Soute du maître de manoeuvre	15 : Armoire à artifices	26 : Coursive	39 : Canon de 40 mm arrière
3 : Puits aux chaînes	16 : Poste équipage pour 12 hommes à tribord, poste officiers mariners pour 4 hommes bâbord	27 : Carré des officiers	40 : Réfectoire de l'équipage à tribord, poste des officiers mariners à bâbord
4 : Magasin général	17 : Soutes à eau douce	28 : Cheminée	41 : Cambuse à tribord, cuisine à bâbord
5 : Guindeau	18 : Local gyrocompas à tribord, magasin à bâbord	29 : Magasin des mécaniciens	42 : Ballasts d'assiette et caisses à eau douce
6 : Hygiène des officiers mariners et de l'équipage	19 : Chambre pour un officier à tribord, hygiène des officiers à bâbord et coursive officier	30 : Compartiment des auxiliaires	43 : Panneau de descente au réfectoire de l'équipage
7 : Local Asdic	20 : Canon de 40 mm avant	31 : Compartiment propulsion	44 : Soute à grenades
8 : Poste équipage pour 12 hommes et infirmerie	21 : PC ASM	32 : Armoire à artifices	45 : Panneau de descente à la soute à grenades
9 : Parc à munitions Hedgehog	22 : Chambre des cartes	33 : Radeaux de survie	46 : Local appareil à gouverner
10 : Soute à munitions de 20 mm et armes portatives	23 : PC radio	34 : Armoire pour brassières de sauvetage	
11 : Poste équipage pour 12 hommes	24 : Soutes à gazole	35 : Parcs à grenades	
12 : Panneau de descente aux postes équipage		36 : Mortiers grenadeur	
13 : Abri navigation		37 : Poste équipage pour 14 hommes	

Équipements et installations

Appareil propulsif

Le navire dispose de deux ensembles de deux moteurs diesels SGCM 17PA1 V14 d'une puissance unitaire de 875 ch chacun, 14 cylindres en V, quatre temps, réversibles, suralimentés par un turbocompresseur Brown Boveri type VTR250RC, alésage 175 mm, course 210 mm.

Ces moteurs sont du fameux type Pielstick de la SEMT dont les Chantiers de Bretagne, Augustin-Normand, Penhoët et la Société Générale de Constructions Mécaniques (SGCM) ont acquis la licence fin 1953. Ces moteurs seront aussi montés sur les gabares type G et les dragueurs de mines type D, cette standardisation sera appréciée par la Marine nationale car elle facilite grandement

le travail des mécaniciens retrouvant des installations similaires d'un bâtiment à un autre, sans parler des avantages qu'une telle disposition apporte dans la gestion des rechanges.

Le fait de disposer de quatre moteurs permet une grande souplesse de fonctionnement suivant le type de navigation. Un moteur en fonction à très faible allure; deux moteurs, un sur chaque ligne d'arbres, en navigation courante; quatre moteurs aux allures rapides et aux postes de manœuvre. Le fonctionnement des moteurs est alterné de manière à équilibrer les heures de fonctionnement de chacun. Avoir quatre moteurs est également appréciable lors des postes de manœuvre, cela permet d'avoir sur chaque ligne d'arbres un moteur lancé en marche avant et un moteur lancé en marche arrière, une



Transmetteur d'ordres tribord sur *Le Fougueux*
(Photo DR - source <https://www.fougueux.n1>)



Propulsion : moteur SEMT Pielstick, turbocompresseur Brown Boveri et réducteur sur *Le Fougueux*
(Photo DR - source <https://www.fougueux.n1>)

ESCORTEURS COTIERS CLASSE LE FOUGUEUX



LE FOUGUEUX AU NEUVAGE EN 1954



L'OPINATRE CHEF DE DIVISION (1^{ère} D.E.C.) EN 1960



L'AGLE APRES MODIFICATION EN 1968



LE FOUGUEUX APRES SA VENTE A UNE SOCIETE HOLLANDAISE EN 1978



Carrières des EC type *Le Fougueux*



L'OPINIÂTRE



1955 - 1975

Premier à être mis sur cale, le patrouilleur P2 est également le tout premier des escorteurs côtiers de conception française à être lancé. Retardée d'une journée pour cause de mauvais temps, la cérémonie de lancement se tient en présence d'un contre-amiral américain. Livré par le chantier en mai **1955** aux autorités américaines, le patrouilleur P2 passe sous le commandement provisoire du LV Henri Chapalain également désigné pour quelques mois comme commandant du patrouilleur P6. Le bâtiment prend la mer le 15 juin pour essais. Dès le lendemain, il met le cap sur Brest, son port d'armement. À son arrivée le 17 dans le grand port du Ponant, il est présenté en recette. Il poursuit la série de ses essais avant de subir en juillet-août les visites et démontages après essais. Toujours à Brest, le patrouilleur P2 est enfin remis par les États-Unis à la France le 12 décembre. Le même jour et durant une cérémonie commune, trois patrouilleurs identiques sont transférés par les États-Unis au Portugal. Devenu *L'Opiniâtre*, l'escorteur est dès le lendemain admis au service actif et rattaché à la 2^e DEC sous le commandement définitif du LV Henri Chapalain.

Aucune trace d'activité à la mer pour **1956**, qui laisse penser à une possible mise en complément à Brest de l'escorteur durant toute cette année. En octobre, le LV André Labbe est nommé au commandement du bâtiment.

Le 1^{er} juillet **1957**, la 2^e région maritime met *L'Opiniâtre* à la disposition du GASM le temps de l'exercice Gascogne II. L'escorteur

De retour au chantier de son constructeur après sa première journée à la mer pour essais le 15 juin 1955, le commandant, prudent, a demandé l'assistance d'un remorqueur (Photo DR - Coll. Henri Landais)



rallie le golfe de Gascogne où il participe à l'entraînement du sous-marin *Laubie* et de quatre escorteurs rapides sous l'œil attentif de l'amiral GASM embarqué sur l'avisos *Gustave Zédé*. Du 31 juillet au 5 août, il enchaîne par une mission de représentation à Bayonne avec le dragueur de mines *Vinh Long* à l'occasion des fêtes traditionnelles de la ville. L'avisos *Bisson* et l'escorteur rapide *Le Breton* sont également présents. Courant octobre, le bâtiment passe sous le commandement provisoire du LV François-Xavier Leclerc.

L'Opiniâtre appareille de Brest le 20 janvier **1958** avec *L'Agile* et *Le Fougueux*. Les trois bâtiments rallient leur nouveau port base, Cherbourg. À leur arrivée à bon port le lendemain, ils sont intégrés au sein d'une 1^{re} DEC reformée et qui comprend également le patrouilleur P706. *L'Opiniâtre* passe en même temps sous le commandement définitif du LV François-Xavier Leclerc. Le 1^{er} février, la 1^{re} DEC quitte Cherbourg pour se rendre au complet en mission de représentation à Fécamp pour le Pardon des Terre-Neuvas. La division regagne Cherbourg le 4 février. *L'Opiniâtre* appareille de Cherbourg le 2 juin en soirée pour effectuer, à la suite de l'escorteur *L'Agile*, la deuxième mission occasionnelle de surveillance des pêches et d'assistance à nos marins en mer du Nord. Après une première escale à Boulogne-sur-Mer du 3 au 4 juin destinée à préparer la mission avec les pêcheurs, le bâtiment débute sa campagne de surveillance par une patrouille sur le banc Utsire. Il séjourne à Bergen du 7 au 9 juin. Il y trouve l'escorteur *L'Aventure* de retour de Terre-Neuve via l'Islande et sur le point de repartir vers le Grand Nord. À peine entreprend-il une patrouille sur les bancs Vikings qu'il reçoit une demande de secours médical émanant du chalutier boulonnais *Bayard* lui déclarant deux blessés suite à un accident. *L'Opiniâtre* se rend immédiatement à leur secours. Malgré des conditions atmosphériques extrêmement défavorables, il parvient à récupérer le marin le plus grièvement blessé et l'achemine à Bergen pour qu'il puisse y être hospitalisé. Il se dirige ensuite vers le nord des Shetland où s'affairent de nombreux chalutiers français. Après avoir croisé sur les bancs Bressay Shoal, Fladen Ground et d'Utsire, il passe dans le port écossais d'Aberdeen du 14 au 17 juin. Puis il patrouille sur les bancs de Farn Deep, Dogger, Outer Silver Spit, S.W. Spit, Grand et Petit Fisher et Skagerrak. Le médecin du bord dispense de multiples assistances médicales par radio. L'escorteur côtier fait une dernière escale étrangère à Kristiansand, du 21 au 23 juin avant d'entamer son retour. Il effectue une ultime patrouille ainsi que des relevés halieutiques au profit de l'Institut des Pêches sur les bancs Skagerrak, Grand et Petit Fisher, Dogger, Outer Silver avant de retrouver Cherbourg le 27 juin. Il semble ne plus reprendre la mer sur les nombreux mois à suivre.

À la suite d'exercices, *L'Opiniâtre* arrive à Cherbourg le 5 mai **1959**, disponible au personnel et au matériel. Le 4 juin, il effectue un entraînement à la mer avec *Le Fougueux*. À peine rentré au port le 5 juin, il en appareille à nouveau pour Saint-Laurent-sur-Mer et Port-en-Bessin-Huppain où, le lendemain, il représente la Marine nationale aux

Liste des Escorteurs côtiers type *L'Adroit*

Nom	Marque	Chantier	Cale	Lancement	PAE	PEO	CA	Service
L'ADROIT ex P10	P644	Arsenal de Lorient (Lorient)	20.02.57	05.10.57	14.12.57	17.01.58	01.04.58	23.06.58
L'ALERTE ex P11	P645	Arsenal de Lorient (Lorient)	20.02.57	05.10.57	25.01.58	15.04.58	01.05.58	16.06.58
L'ATTENTIF ex P12	P646	Arsenal de Lorient (Lorient)	15.04.57	05.10.57	08.03.58	27.03.58	01.06.58	10.07.58
L'ENJOUÉ ex P13	P647	Arsenal de Lorient (Lorient)	15.04.57	05.10.57	12.04.58	29.04.58	07.07.58	19.08.58
LE HARDI ex P14	P648	CMN (Cherbourg)	02.07.57	17.09.58	17.09.58	24.11.58	04.04.59	01.05.59
L'ARDENT ex P15	P635	Ch. Augustin Normand (Le Havre)	07.03.57	17.07.58	07.10.58	23.10.58	10.02.59	22.03.59
L'INTRÉPIDE ex P16	P630	CMN (Cherbourg)	26.09.57	12.12.58	01.1959	27.01.59	30.05.59	28.07.59
L'ÉTOURI ex P17	P637	Forges & Ch. de Méd. (Graville-Le Havre)	15.05.57	05.02.58	15.09.58	24.09.58	10.02.59	22.03.59
L'EFFRONTÉ ex P18	P638	Ch. Augustin Normand (Le Havre)	03.09.57	27.01.59	09.03.59	10.04.59	23.07.59	01.09.59
LE FRONDEUR ex P19	P639	CMN (Cherbourg)	07.10.57	26.02.59	1959	14.04.59	21.07.59	01.09.59
LE FRINGANT ex P20	P640	Forges & Ch. de Méd. (Graville-Le Havre)	06.07.57	05.02.58	02.12.58	17.12.58	13.04.59	15.06.59

Historique du programme

À partir de 1955, les PC arrivent à bout de souffle et les trois EC type *Le Fougueux* souffrant de quelques défauts de stabilité ne peuvent servir de modèles aux navires devant les remplacer.

Avec des crédits offshore accordés en 1956, la France décide la construction de cinq nouveaux EC d'un modèle amélioré, les P10 à P14. Au titre d'un « Programme complémentaire 1956 Bis » pour l'AFN, la construction de six autres EC (P15 à P20) sont encore commandés.

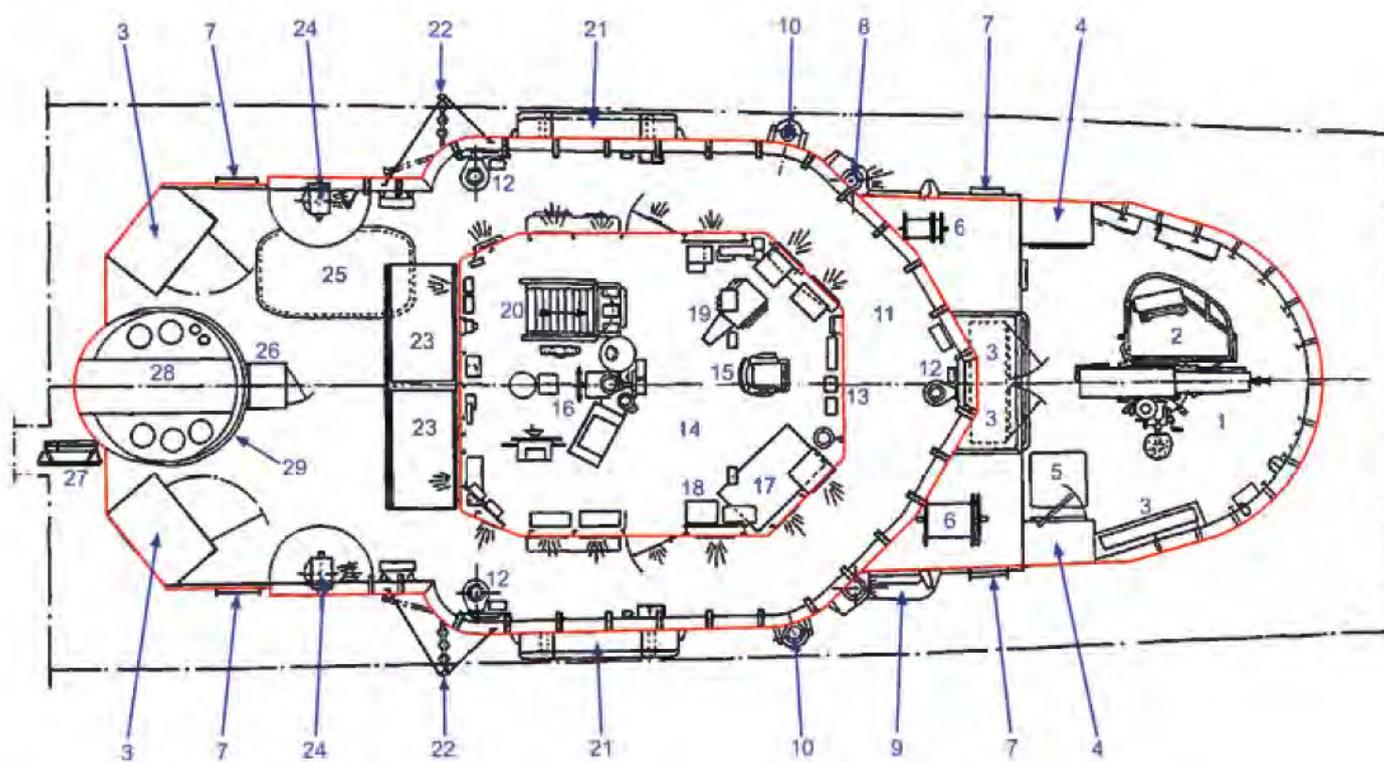
Les cinq EC de la première tranche reçoivent leurs noms de baptême le 11 juillet 1956, les six de la seconde tranche en juin 1956.

Les plans de construction des EC type *L'Adroit* sont établis par la DTCN de Lorient, visés entre autres par les ingénieurs du génie maritime Castellan, Cauchy, Cazaban, Dutilleul, Guetschel et Picard. Construits dans différents chantiers de l'hexagone, ils seront tous armés par l'arsenal de Lorient.

Achèvement à flot des EC *L'Étourdi* (P17) et *Le Fringant* (P20)
(Photo Forges et Chantiers de la Méditerranée - Le Havre)



L'Adroit - Premier pont - Bloc passerelle (Plan Dominique Charvin)



Légende du premier pont

1 : Barbette du mortier de 120 mm	12 : Compas répéteurs de relèvement	22 : Bouées « Homme à la mer »
2 : Mortier de 120 mm	13 : Hublot tournant	23 : Caissons à pavillons
3 : Armoires à artifices	14 : Abri navigation	24 : Projecteurs
4 : Conduits d'air de ventilation	15 : Fauteuil du commandant ou du chef de quart	25 : Brèche pour dépose /repose des groupes électrogènes
5 : Accès à la soute des munitions de 120 mm	16 : Barre	26 : Caisson
6 : Tourets pour câbles	17 : Table à cartes	27 : Poste de repos de la coupée
7 : Échelles d'accès	18 : Sondeur	28 : Cheminée
8 : Feux de navigation bâbord	19 : Radar de navigation	29 : Cloche
9 : Feux de navigation tribord	20 : Accès à l'abri navigation	
10 : Antennes de 10 m	21 : Postes de repos pour radeaux de sauvetage type Brest	
11 : Passage extérieur passerelle		

Équipements et installations

Appareil propulsif

Le navire dispose de deux groupes moteurs composés chacun de deux moteurs diesels réversibles SGCM 17V14PA (SEMT Pielstick) d'une puissance unitaire de 875 ch chacun. Ces moteurs quatre temps à 14 cylindres en V sont suralimentés par un turbocompresseur Brown Boveri type VTR250RC.

La vitesse maximale de rotation du moteur est 1250 tr/min. Deux réducteurs à engrenages hélicoïdaux, à simple réduction, abaissent la vitesse de rotation pour la ligne d'arbres à 350 tr/min. Quatre accouplements hydrauliques type Vulcan K80 permettent d'accoupler ou désaccoupler le moteur, le réducteur et la ligne d'arbres.



Passage au bassin pour *L'Alerte*, cliché mettant en exergue les lignes propulsives d'un escorteur côtier (Photo Dominique Charvin)



Le Fringant, salle des machines (Photos DR - Coll. Dominique Charvin)



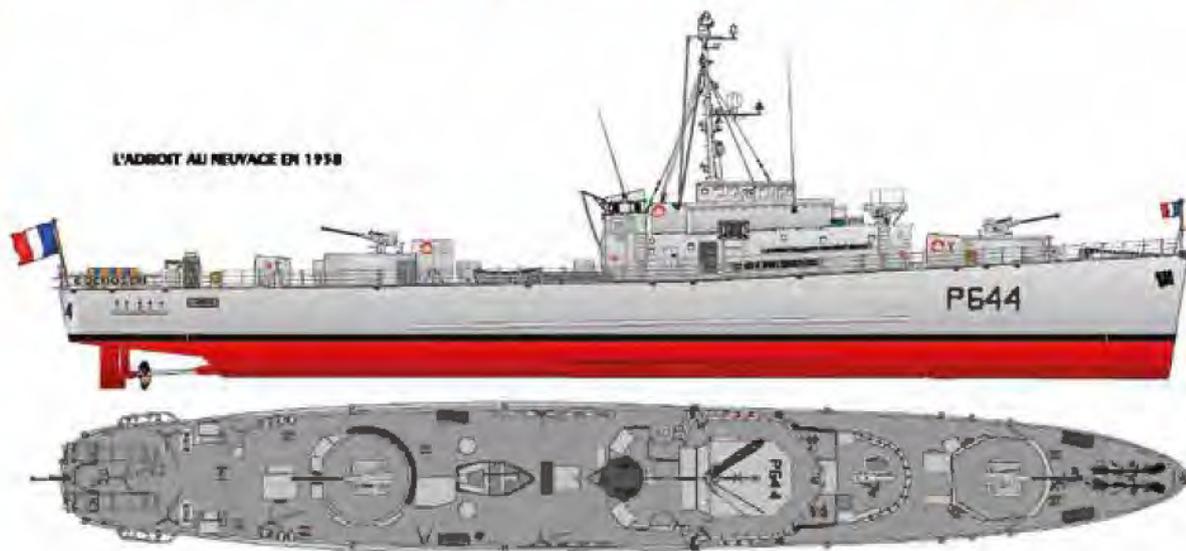
Les deux lignes d'arbres sont composées chacune de trois arbres (un arbre en sortie réducteur de 2,7 m de long, un arbre intermédiaire de 7,8 m et un arbre porte hélice de 7,4 m) soit des lignes d'arbres de presque 18 m de long avec une pente de 4°15', et une divergence par rapport à l'axe du bâtiment de 37,5 mm/m. Chaque ligne d'arbres est équipée d'un frein de lignes d'arbres et d'un presse-étoupe de sortie.

Les deux hélices supradivergentes, en laiton HR, sont à trois pales, d'un diamètre de 2,032 m et d'un pas de 2,235 m. Les hélices étant débordantes, les EC type *L'Adroit* sont dotés de pare-hélices les protégeant lors des manœuvres de quai.

Deux safrans de 1,7 m² sont placés derrière les hélices, commandés depuis l'abri de navigation. L'appareil à gouverner est du type hydro-électrique à deux presses de la société des ateliers Duchesne et Bossière du Havre. Une commande locale de secours à palans avec un compas répéteur est installée dans le local barre.

ESCORTEURS COTIERS CLASSE L'ADROIT - I

L'ADROIT AU NEUVAGE EN 1958



L'ATTENTIF AU NEUVAGE EN 1959



L'ÉRIQUE APRES MODIFICATION EN 1964



L'ENTREPRISE APRES MODIFICATION EN 1964



Carrières des EC type *L'Adroit*



L'ADROIT

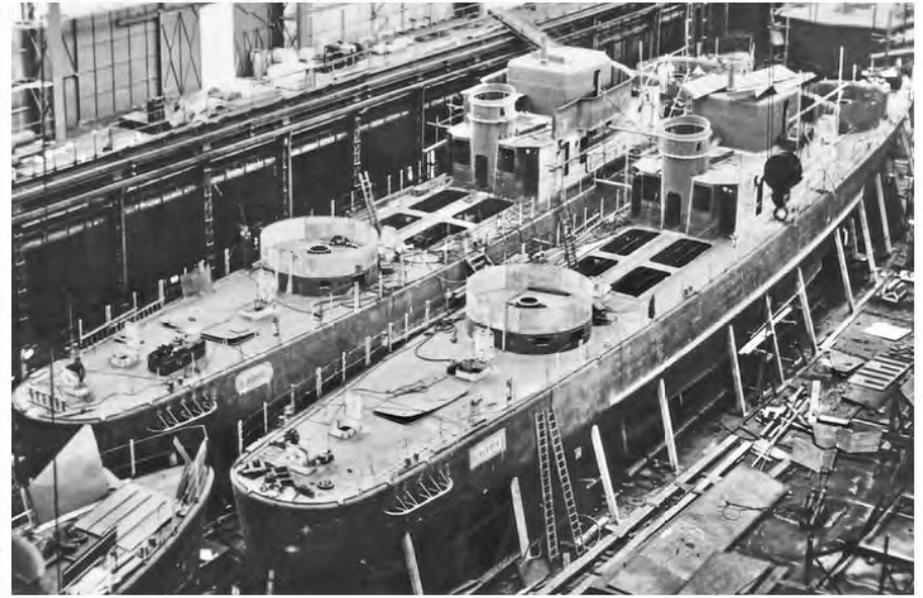


1957 - 1979

Le 14 décembre 1957, la cérémonie de prise de commandement de *L'Adroit* se déroule à flot au bassin 3 de Lorient à proximité de *L'Alerte* et de l'ER *Le Provençal*. Le CC Robert Chabasseur est désigné commandant de *L'Adroit* et de la division des escorteurs côtiers en armement à Lorient qui regroupe *L'Adroit*, *L'Alerte*, *L'Attentif* et *L'Enjoué*.

L'Adroit effectue sa première sortie à la mer en janvier 1958. Courant février, il effectue deux nouvelles sorties pour essais, le 3 et le 5. Il ressort pour essais divers entre le 18 et le 25 mars puis entre le 8 et 11 avril. Le 18 avril, l'escorteur réalise des essais de remorquage avec *L'Alerte* puis il rallie Brest le lendemain pour démagnétisation. De retour à Lorient, le personnel de la DCAN mène les ultimes travaux nécessaires à la présentation en recette du bâtiment le 23 avril. Le lendemain, *L'Adroit* quitte Lorient pour Brest. Le 26 avril, l'escorteur se voit remettre dans le grand port du Ponant les trophées attribués à ses illustres devanciers homonymes. Le CV Clément Reboul, qui commandait le torpilleur de 1780 t *L'Adroit* sabordé à Toulon en novembre 1942, transmet au CC Robert Chavasseur le pavillon et le fanion décorés de la Croix de

L'Adroit et *L'Alerte* côte à côte lors de leur montage en 1957 au fond de la grande forme de Lanester (Photo DCN Lorient - Coll. Dominique Charvin)



Dernier galop d'essai sur la base de vitesse des Glénans le 13 août 1959 (Photo DCN Lorient - Coll. Robert Dumas)

Vivre à bord d'un escorteur côtier

Les conditions de vie sur un escorteur côtier sont idylliques si on les compare à celles endurées par les marins du temps de la voile ou de la vapeur, elles sont difficiles si on les compare à celles vécues aujourd'hui.

Tradition oblige, de nombreuses dispositions d'organisation et de fonctionnement appliquées sur les EC restent encore d'actualité.

Organisation en services

La définition des différents services du bord permet d'en appréhender le fonctionnement. Au sein d'un service, chaque membre de l'équipage tient un rôle particulier en fonction de son métier ou spécialité.

État-major

L'état-major compte quatre officiers :

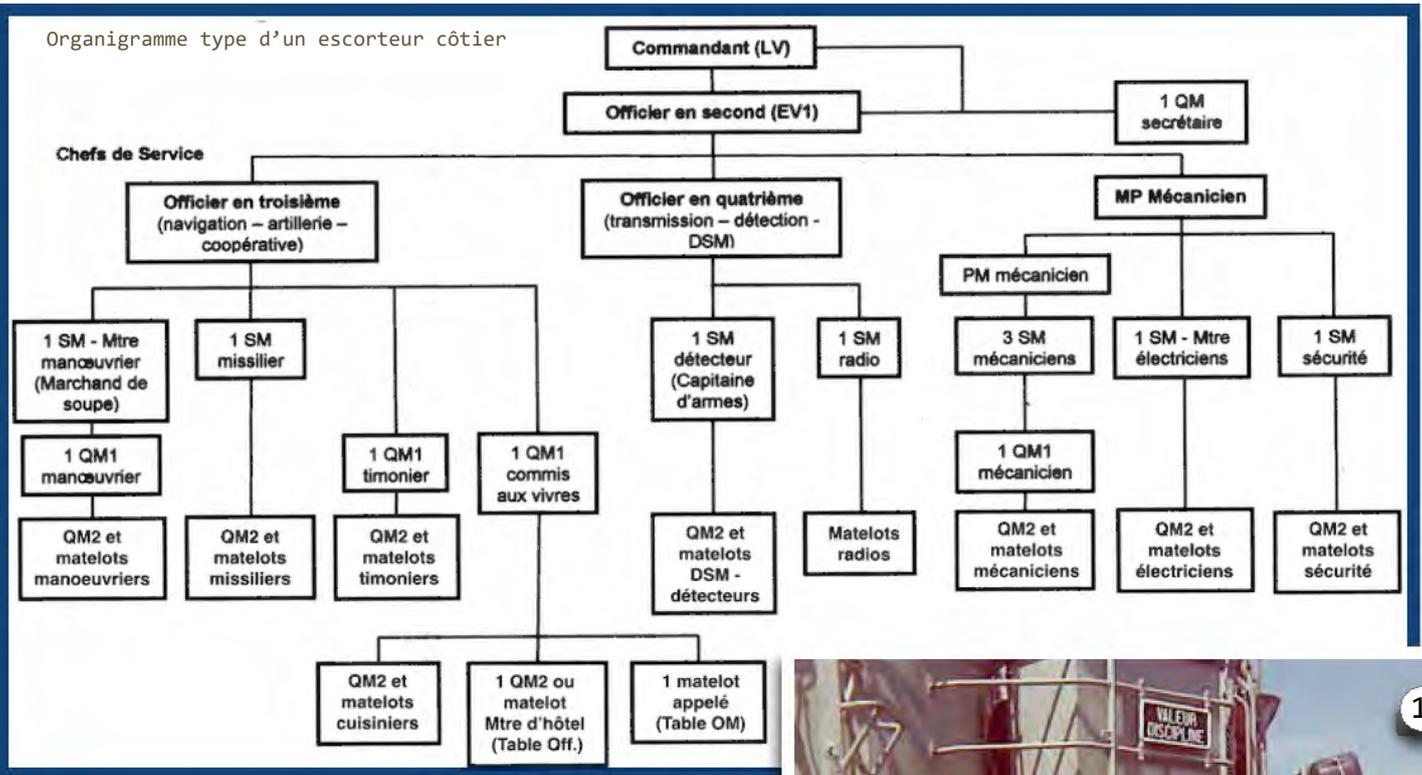
- le commandant familièrement appelé « pacha » ;
- l'officier en second (O2), responsable entre autres du service intérieur et de la discipline à bord ;
- l'officier en troisième, responsable des services conduite du navire, artillerie et commissariat, également responsable de la coopérative ;
- l'officier en quatrième, responsable des services détection et transmission.

Bien que ne faisant pas partie du corps des officiers, le maître principal (MP) mécanicien, responsable du service énergie, propulsion, sécurité, est considéré comme faisant partie de l'état-major d'un EC en sa qualité de chef de service.



- 1 & 2 : Prise de commandement sur *L'Attentif* (Photos Didier Moreaux)
 3 : Prise de commandement à Mers el-Kébir sur *L'Alerte* en mars 1966 (Photo Benoît Deusedas)
 4 : en septembre 1967 (Photo Alain Bruel)
 5 : Le commandant et le commandant en second de *L'Étourdi* en passerelle en 1961 (Photo Alain Joveniaux)

Organigramme type d'un escorteur côtier



Organigramme type d'un EC

L'effectif type d'un EC de conception française est de quatre officiers, un maître-principal, un premier-maître, neuf seconds-maîtres ou maîtres, quatre quartiers-maîtres de 1^{re} classe, 29 quartiers-maîtres de 2^e classe ou matelots. Le commandant est généralement un lieutenant de vaisseau (LV), mais si l'escorteur est désigné chef de division, le commandement est confié à un capitaine de corvette (CC).

- 1 : État-major de *L'Ardent* et leur maître d'hôtel - 1967 (Photo Guy Noël)
- 2 : Équipage de *L'Alerte* en août 1970 (Photo DR)
- 3 : L'équipage de l'EC *Le Fringant* en grande tenue pour l'arrivée à Sao Miguel aux Açores - 1981 (Photo P.E. - Coll. Dominique Charvin)



Quart au compartiment propulsion

Il n'y a pas de PCP à bord d'un EC, le quart à la machine s'effectue directement dans le compartiment propulsion, coincé entre les deux moteurs avant, devant le tableau de commande et de contrôle. Pour tout confort, l'homme de quart ne dispose pour s'asseoir que d'un siège rudimentaire disposé entre les moteurs.

Le bruit de casserole est infernal, le compartiment machine intègre dans un espace réduit pas moins de quatre moteurs dont le modèle est réputé pour sa robustesse, moins pour son silence de fonctionnement. Si l'allure demandée par la passerelle de navigation n'est pas trop importante, un ou deux moteurs seulement sont mis en fonction, le bruit devient acceptable.

Sous les tropiques, la température peut dépasser les 60 °C, d'où la nécessité pour le personnel présent dans le compartiment machine d'ingurgiter des pastilles de sel afin d'éviter la déshydratation.

La mise en route de chaque moteur de propulsion demande plusieurs manipulations de la part des mécaniciens : ouverture des 14 robinets de décompression (un par cylindre), virage du moteur à la main à l'aide d'une énorme clé à virer mise en bout du vilebrequin, pré-graissage du moteur à l'aide d'une pompe

1 & 2 : À bord de *L'Attentif*, un jeune matelot pose devant le tableau de manœuvre (Photos Didier Moreaux)



3, 4 & 5 : Mécaniciens de quart au compartiment propulsion de *L'Alerte* (Photos DR - Coll. Dominique Charvin)

Une histoire de mascotte

En 1969, Bouboule est la mascotte du *Fringant*. C'est un chien marron clair, intrépide, un peu têtu, mais d'une rare intelligence. Il aime les bains de mer et les matelots ont parfois du mal à le faire sortir de l'eau, aussi utilisent-ils un panier à pain immergé pour le remonter à bord.

Le 25 août 1969, alors que le bâtiment largue les amarres à Las Palmas pour se rendre sur les côtes d'Afrique, le pauvre Bouboule est bêtement oublié sur le quai. Désespéré, le chien plonge dans les eaux du port et tente de rejoindre le bâtiment, mais en vain!

L'équipage s'en aperçoit malheureusement trop tard, puis on ne retourne pas comme cela dans un port étranger sans autorisation.

Par chance, le chien est aperçu par les douaniers espagnols du port, repêché, haletant et suffoquant, il vient d'échapper à la noyade. Heureusement, les douaniers décident de l'héberger.

À l'époque, beaucoup de bâtiments de la Marine nationale se rendant sur les côtes d'Afrique, font relâche aux Canaries, et la mésaventure de Bouboule fait le tour des radios. *Le Fringant* est donc mis au courant que leur chère mascotte a été récupérée et est entre de bonnes mains.

Mais l'affaire est loin d'être terminée. Au bout de quelques jours, pensant que le chien s'ennuie à terre, les douaniers proposent à un autre bâtiment de la Marine de passage, d'embarquer le chien et de le garder provisoirement à bord, en attendant le retour du *Fringant*. Si l'équipage accepte, il en est tout autrement de Bouboule qui refuse de passer la coupée. Il reconnaît parfaitement l'uniforme de nos marins, mais pas question d'embarquer sur un bâtiment autre que le sien, c'est *Le Fringant* ou rien!

Bouboule reste donc aux bons soins des douaniers et commence une longue attente. Chaque jour, durant des semaines, le chien arpente le quai de long en large. Enfin, le 27 octobre 1970, apparaît à l'horizon un bâtiment que le chien reconnaît immédiatement, son *Fringant*!

La patience de la pauvre bête a été mise à rude épreuve, car plus d'un an s'est écoulé depuis le départ de son bateau vers les côtes africaines, qui a fait retour vers la France, puis de nouveau les côtes africaines avec l'escale de Las Palmas.

Mais alors que le chien voit s'amarrer le bâtiment, le cœur n'y est plus, trop de temps s'est écoulé, il semble même agressif. C'est avec prudence qu'il gravit lentement la coupée à la suite des matelots venus le récupérer. Auparavant, c'est lui qui précédait toujours les membres de l'équipage pour descendre à terre et monter à bord; les habitudes se sont perdues.

Après quelques jours, tous se rendent à l'évidence, Bouboule ne se plaît plus à bord, bien que choyée, il s'isole et délaisse même ses plats préférés. Ne sachant plus quoi faire pour sa mascotte, l'équipage se concerta, la décision est prise de la rapatrier avec carnet de santé et de vaccination à jour.

Que c'est-il passé dans la tête de Bouboule à ce moment-là? A-t-il reconnu certains mots-clés le concernant, a-t-il senti venir cette importante décision prise à son égard? Toujours est-il que la décision de la rapatrier a fait l'effet d'un électrochoc, et le miracle attendu par l'équipage se produit. Le chien retrouve sa joie de vivre, son appétit et ses anciennes habitudes, comme de récupérer les poissons volants qui s'échouent sur le pont pour aller les aligner au pied de la cheminée. Il échappe donc au rapatriement et est autorisé à rester à bord. Pour avoir retenu la leçon, Bouboule est désormais le premier à l'appel et ne manqua plus aucun appareillage.

La mascotte est un membre à part entière de l'équipage, ici tout le monde prend la pose sur *Le Rusé* (Photo DR - Coll. Dominique Charvin)

