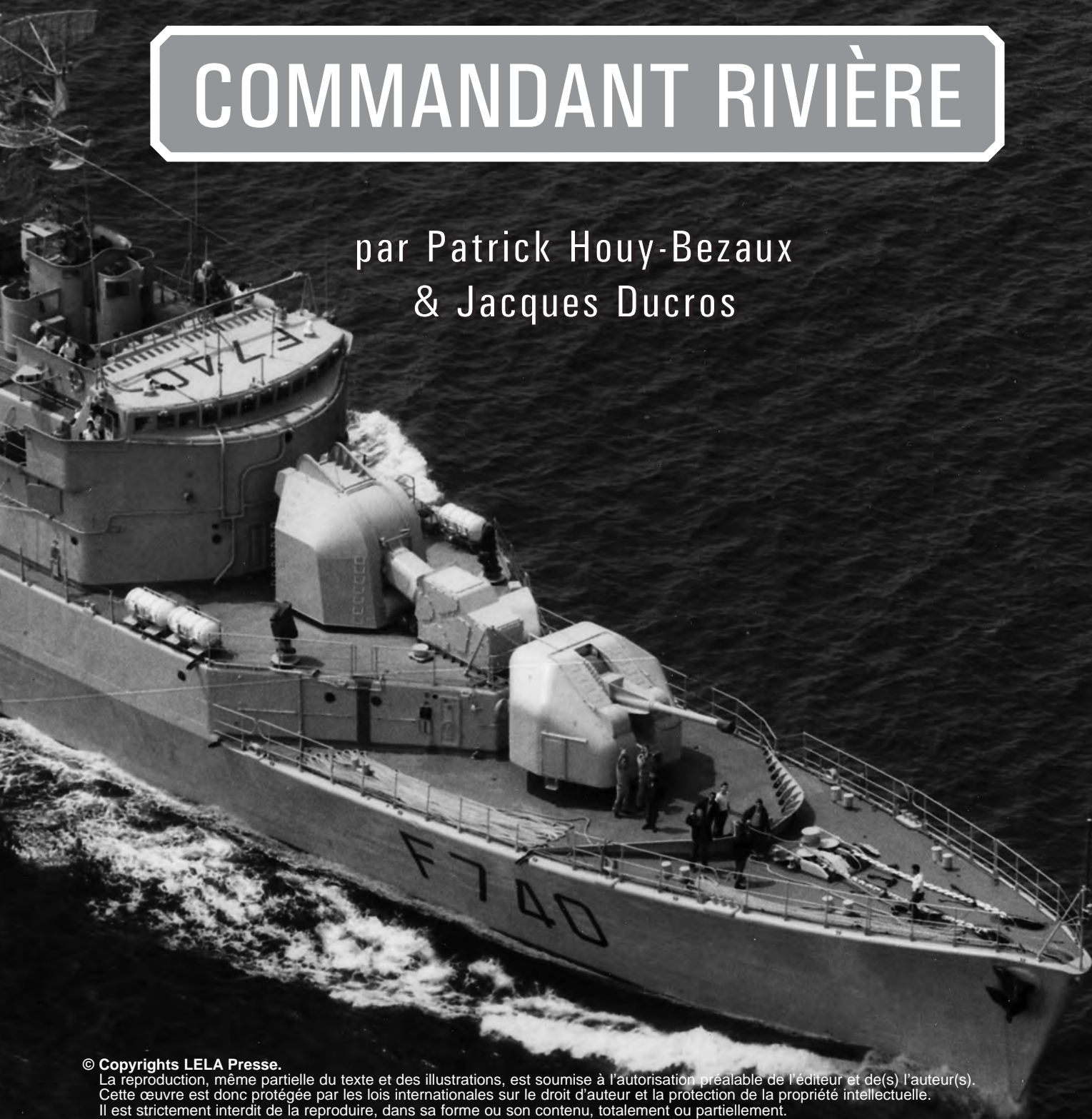


# Les avisos-escorteurs type

## COMMANDANT RIVIÈRE

par Patrick Houy-Bezaux  
& Jacques Ducros



© Copyrights LELA Presse.

La reproduction, même partielle du texte et des illustrations, est soumise à l'autorisation préalable de l'éditeur et de(s) l'auteur(s).  
Cette œuvre est donc protégée par les lois internationales sur le droit d'auteur et la protection de la propriété intellectuelle.  
Il est strictement interdit de la reproduire, dans sa forme ou son contenu, totalement ou partiellement.

Collection Navires & Histoire des Marines du Monde N° 12

# S O M M A I R E

<b>8</b>	<b>Sigles, lexique des termes "marine"</b>
<b>12</b>	<b>Genèse des avisos-escorteurs</b>
<b>18</b>	<b>Caractéristiques à l'entrée en service</b>
18	La coque et les superstructures
23	Mâture et gréements
25	Emménagements
32	Effectifs
33	Appareils et drome
42	Instruments de navigation
42	Transmissions et détection
49	Armements
63	Les appareils propulsifs
64	A - Type Diesel (pour A1, 2, 4, 5, 7, 8, et 9)
75	B - Type Pescara (pour A3)
79	C - Type Diesel turbine à gaz (pour A6)
85	Corps de débarquement
86	Installations de sécurité
89	Aviation
90	Qualités nautiques et militaires
<b>96</b>	<b>La carrière des avisos-escorteurs</b>
98	<i>Commandant Rivière</i> (F 733)
124	<i>Victor Schœlcher</i> (F 725)
152	<i>Commandant Bory</i> (F 726)
186	<i>Amiral Charner</i> (F 727)
218	<i>Doudart de Lagrée</i> (F 728)
254	<i>Balny</i> (F 729)
286	<i>Commandant Bourdais</i> (F 740)
322	<i>Protet</i> (F 748)
348	<i>Enseigne de vaisseau Henry</i> (F 749)
<b>381</b>	<b>Épilogue</b>
<b>382</b>	<b>Sources &amp; références</b>

## Prélude

La Marine nationale utilise le terme d'avis pour désigner un bâtiment stationnaire outre-mer : les avisos coloniaux puis les avisos-escorteurs et actuellement les avisos A69. On trouve ce terme en espagnol dans une encyclopédie de 1782.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, un ancêtre des avisos existait déjà : la barque d'avis.

Le terme aviso, emprunté de l'espagnol "nouvelle", "annonce", "avertissement" est devenu un terme de marine. C'est un petit navire rapide, de faible tonnage, chargé de porter des avis, des ordres. Il effectuait des missions de reconnaissance et de liaison pour le commandement ou assurait les communications entre les divers bâtiments et la terre.

Malgré la disparition de la marine à voile et l'usage généralisé de la radio, le terme d'avis est resté. Aujourd'hui, navire de combat de faible tonnage, affecté soit à la surveillance dans les eaux territoriales, soit à la lutte contre les sous-marins, l'avis-escorteur est destiné aux opérations océaniques lointaines et aux stations d'outre-mer. Ce bâtiment est aujourd'hui utilisé pour des missions d'escorte.

La classification Otan est celle d'une frégate (FF ou FFG). Le numéro de coque est précédé d'un "F". Aujourd'hui le terme aviso est tombé en désuétude pour les marines étrangères mais, en France, le terme est encore utilisé (A69) et désigne une classe de petites frégates à vocation anti-sous-marine et anti-navire.

## Histoire

La Troisième République utilise les avisos coloniaux, la Quatrième met en chantier les escorteurs de l'Union française, la Cinquième arme et, par décision 173 M/CM du 5 mars 1959, rebaptise le programme "avis-escorteur".

Entre la défense de l'Europe et les opérations d'Indochine, la Marine française doit remplir une troisième mission : la défense des communications maritimes et la sécurité des territoires de l'Union française. Ces territoires sont repartis sur trois océans d'une superficie d'environ 13 millions de kilomètres carrés. La mission de la Marine s'applique particulièrement au littoral de la côte occidentale d'Afrique, de Casablanca à Pointe-Noire et, sur l'autre face du continent africain, entre le mer Rouge et Madagascar, dans ce que l'on appelle la "zone stratégique de l'océan Indien". C'est dans ce dernier océan que se trouvent les positions françaises de Djibouti et de Diégo-Suarez, sur le lieu de passage des grandes routes des intérêts français.

Entre Otan et les fronts asiatiques, la zone stratégique de l'océan Indien est particulièrement importante. Elle participe à la sécurité de la route de Suez, tout en présentant une route maritime de rechange, celle du Cap. La sécurité de la route du pétrole exige la mise en service d'un nombre d'avisos coloniaux modernisés, aptes à l'escorte des grands pétroliers aussi rapides que nos paquebots et à la lutte anti-sous-marine.

Un programme a été établi et réalisé par Georges Leygues dans les années trente. Sa réalisation comportait huit avisos coloniaux de 2000 t pour une vitesse quelque peu sacrifiée à 15 nd et une aptitude à la lutte anti-sous-marine insuffisante. Ils étaient armés de trois pièces de 138 mm. Les moteurs Diesel leur donnaient une grande autonomie. Leurs prédécesseurs, construits en 1918, étaient plus rapides notamment pour la chasse aux sous-marins. À partir de 1919, on confia les missions d'outre-mer à huit avisos dits "type Aldebaran" de 1150 t et 17 nd, de construction anglaise

et chauffant au charbon. En Méditerranée orientale, les avisos type "Baccarat" furent utilisés au nombre d'une trentaine, de 650 t et de 20 nd. Ces deux types d'avisos étaient armés de deux canons de 145 mm. Lorsque le programme naval de 1938-1939 porta sur 18 avisos-drageurs de 640 t, il fut décidé d'en aménager 4 en avisos "coloniaux".

Il en résulte que la meilleure formule n'était pas celle de bâtiments trop petits de caractère fluvial ou côtier, mais celle de petits bâtiments présentant un minimum de caractéristiques océaniques, les "Aldébaran" et leurs successeurs, les "Dumont d'Urville". En conséquence l'option se porte sur des bâtiments d'un tonnage de 1500 à 2000 t. La formule modernisée des nouveaux avisos comprendra une artillerie de surface : 2 canons de 127 mm ou 3 de 100 mm pour un tir éventuel contre la terre, une vitesse soutenue de 20 nd, avec des pointes à 24 nd, une plate-forme pour hélicoptère et une capacité de transport d'un "commando" avec 2 LCVP.

Le rôle de notre Marine, entre Nato et l'Indochine, mais aussi dans nos territoires d'outre-mer apparaît comme une réalité. Il suffit d'adapter techniquement aux réalités modernes nos nouveaux bâtiments.

L'état-major général, en prévision du remplacement des anciens avisos et particulièrement des "La Grandière", pose le problème de l'escorteur d'Union française aux services techniques en 1952.

La réalisation du programme avancé est fort complexe. Les bâtiments doivent posséder des qualités de vitesse et d'armement leur permettant d'être des escorteurs anti-sous-marins en temps de guerre. Ils doivent donc être plus rapides que les anciens avisos, posséder des systèmes de détection et des armes sous-marines que ne possédaient pas les "La Grandière".

## Genèse

L'avant-projet d'avis-escorteur est l'aboutissement d'une série d'études effectuées depuis 1950 et résumées ci-après.

1) La note 1098 EMG/1 du 29 septembre 1950 demande au STCAN l'étude d'un patrouilleur d'escorte de 22 nd, d'une distance franchissable de 3000 milles, à propulsion Diesel armé de 2 affûts doubles de 40 mm, de 2 lance-roquettes, de grenadeurs et mortiers dont le déplacement serait, si possible, de l'ordre de 600 tW. L'étude a montré qu'un tel programme n'était pas réalisable en raison d'un pourcentage d'armes trop élevé et surtout d'un degré de vitesse trop fort. Avec le poids par cheval des appareils propulsifs disponibles, on aboutit à un bâtiment dont la vitesse maximale ne peut guère être garantie au-delà de 20,5 nd et avec un déplacement de l'ordre de 700 t.

2) À la suite de légères réductions du programme militaire (note 86 EMG/FC/993S du 30 novembre 1951), un seul lance-roquettes est prévu avec réduction du nombre de roquettes et de grenades. La note 149 EMG/FC/644S du 14 août 1951 ramène la distance franchissable à 2500 milles à 15 nd. L'étude aboutit (note 514.929 STCAN du 4 décembre 1952) à un bâtiment de 740 t, 7000 ch, dont la vitesse pourrait être voisine de 22 nd.

3) Le STCAN propose, par note précitée, d'accepter une majoration de l'importance du bâtiment qui permettrait la réalisation d'une vitesse maximale (23 nd), d'une condition de distance franchissable (4500 milles, 12 nd) et d'un armement à un lance-roquettes de 48 charges et 4 torpilles contre sous-marins, accordé aux conditions minimales imposées à l'escorteur océanique de 3<sup>e</sup> classe Otan. Il signale, en particulier, l'intérêt d'adopter pour un tel bâtiment un moteur à turbine à gaz à puissance d'appoint.

# SOS-ESCORTEURS

Il a semblé souhaitable que les escorteurs d'Union française puissent assurer sans indisponibilité les missions du temps de paix et du temps de guerre.

Les notes 201 EMG/FC/932S du 11 décembre 1952 et 21 EMG/FC/69S du 31 janvier 1953 posent la forme d'un bâtiment à deux fins : aviso d'Union française en temps de paix, escorte en temps de guerre, de 1000 t environ, 23 nd, armé d'affûts de 40 mm et d'un lance-roquettes.

4) Une série de conférences (dont la dernière le 14 avril 1953) conduit à définir le principe d'un bâtiment à double fin : escorte océanique de convois, utilisable pour les missions d'Union française après substitution d'armes et surcharge éventuelle exceptionnelle de combustible.

Diverses solutions sont envisagées. Une esquisse d'avant-projet de bâtiment est présentée par note 611.340 STCAN du 7 avril 1953 : - une solution de 950 t environ à vitesse maximale un peu inférieure aux 23 nd de l'exigence Otan, avec DCA réduite à un affût quadruple de 40 mm et télépointeur radar optique genre Mk 63. En conférence chez le chef d'état-major en date du 11 avril 1953, le programme est porté à 1200 t, 23 nd, 2 affûts de 57 mm, un lance-roquettes et quelques torpilles ;

- une solution de 1200 t environ, plus étoffée que la précédente pour qu'elle assure les 23 nd à une vitesse maximale et qu'elle garde deux affûts de DCA rapprochée de calibre 57 mm.

Finalement la solution 1200 t est retenue (voir les caractéristiques de petits navires d'escorte français et étrangers dans le tableau I ci-dessous).

Une esquisse d'avant-projet de 1190 t, 12000 ch est présentée par note 612503 STCAN du 19 juin 1953.

L'année suivante, le secrétaire d'État, par note 377 M/CM/019S du 24 avril 1954, prescrit l'étude de l'avant projet d'un aviso-escorte susceptible à la fois :

- d'assurer un rôle de convoi et d'escorte ;
- de transporter et d'appuyer un commando en un point quelconque, ainsi que d'assurer un rôle de représentation : bâtiment amiral, haute personnalité et sa suite.

Les caractéristiques militaires correspondant au programme ci-dessus ont été précisées comme suit par l'EMG par note n° 59 EMG/FC/415S du 14 mai 1954 :

- vitesse maximale pratique : 25 nd si possible ;
- appareil propulsif Diesel ;
- distance franchissable avec une seule ligne d'arbres au moins

PETITS ESCORTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS (TABLEAU I)

DÉSIGNATION	DÉPLACEMENT (t) MOYEN - PL. CHARGE	LONGUEUR (m)	PUISSANCE <sup>(1)</sup> (CH)	VITESSE (ND) AU DÉPLACEMENT MOYEN - PL. CHARGE	ASM	ARTILLERIE
<b>Aviso dragueur colonial</b>	770 - 830	73,80	4000/D	19,2 - /	1 grenadeur 4 mortiers	1 Tlle CAD* 100 1 MQ 13,2 2 MD 13,2
<b>Aviso Commandant de Pimodan</b>	857 - 924	73,80	4000/D	19 - /	1 grenadeur 4 mortiers	2 x 105 mm 1 x 40 mm CA* 6 x 20 mm CA
<b>Corvette type "Aconit"</b>	1157 - 1290	57,90	2750/V	16 - /	Asdic 1 hedgehog 2 grenadeurs 2 mortiers	1 x 102 mm 1 x 40 mm CA 6 x 20 mm CA
<b>DE La Combattante</b>	1300 - 1450	82	19000/V	/ - 26	Asdic 2 grenadeurs 2 mortiers	3 x 102 mm CAD 1 x 40 mm CA 2 x 20 mm CA
<b>Frégate Utility (GB)</b>	1200 - 1310	91,40	15000/V	/ - 25	Asdic 4 TLT fixes (4T) 1 double	1 x 40 mm CAD 1 40 mm CA
<b>DE États-Unis</b>	1350 - 1530	91,50	6000/ DE	/ - 19	Asdic 1 hedgehog 2 grenadeurs 8 mortiers	3 x 76 mm CA 1 x 40 mm CAD 8 x 20 mm CA
<b>Corvette type "Bombarda" (IT) <sup>(2)</sup></b>	700 - 750	58,50	3500/D	18,5 - /	2 TLT grenadeurs	1 x 100 mm CA 4 x 37 mm CA 7 x 20 mm CA
<b>Escorteur type "Centaurio" (IT)</b>	1750 - 2000	96,40	20000/D	26 - 25	1 plate-forme TLT 1 mortier nouv mod	2 x 90 mm CAD 2 x 20 mm CAD

1. D: Diesel - V: Vapeur - DE: Diesel électrique.

2. De nouvelles corvettes seraient en construction avec un armement moderne.

## LES AVISOS-ESCORTEURS TYPE "COMMANDANT RIVIÈRE"

égale à 6 000 milles (10 000 milles si possible) ;

- bonnes qualités manœuvrières ;

- armement :

- 3 tourelles de 100 mm CA automatique,
- 1 mortier de 305 mm, pouvant éventuellement tirer contre terre,
- 2 affûts doubles de 20 mm ;

- matériel TER : celui des escorteurs E 52 ;

- bâtiment spécialement étudié pour pays chauds : climatisation poussée.

En temps de paix :

- logement d'un amiral et de son état major ou d'une haute personnalité et sa suite ;

- possibilité d'embarquer en plus de l'effectif de temps de paix soit (en l'absence d'un amiral et son état-major) un commando de 60 hommes avec matériel, soit une compagnie pour une durée très courte ;

- possibilité d'assurer l'appontage d'un hélicoptère léger (sans hangar) au besoin en débarquant une tourelle de 100 mm ;

- moyens de levage, engins de débarquement, embarcations.

La notice sommaire du 1<sup>er</sup> juillet 1954, jointe à la note 712616 STCAN du 6 juillet 1954, présente l'esquisse d'un avant-projet de

bâtiment de 1 750 tW (croquis 5123/C3) répondant au problème posé avec une variante réduite de 1 450 tW.

Lors de la séance du 15 juillet 1954, deux variantes de ce type ont été présentées : l'une de 1 750 tW, l'autre de 1 450 tW.

Le Conseil supérieur a exprimé sa préférence pour le gros tonnage. Il a approuvé l'ensemble du projet en demandant toutefois :

- que l'accroissement du volume attribué aux logements se traduise par une augmentation de la capacité de transport d'éléments militaires et non par un luxe inutile dans les appartements ;

- que le rayon d'action permette de couvrir sans surcharge la distance Dakar - Diégo-Suarez (5 500 milles sur la carte) ;

- que l'artillerie comprenne, outre les trois tourelles de 100 mm CA simple, prévues sur plan, au moins deux canons de 30 mm du modèle étudié par l'Armée de terre en remplacement des 20 mm prévus.

Le lecteur trouvera en page suivante la description de l'avant-projet AEUF découlant des données ci-dessus et du développement des études. Le tableau comparatif rassemble les caractéristiques de programme AEUF des anciens avisos coloniaux type "Savorgnan de Brazza" et *Francis Garnier* (ex-*Erithrea* de la marine italienne) ainsi que des escorteurs E 52.

	Aviso-escorteur Union française		"Savorgnan de Brazza"	<i>Francis Garnier</i>	E 52
<b>Déplacement Washington</b>	1 650 tW <sup>(1)</sup>		2 000 tW		1 250 tW
<b>Déplacement moyen (tonnes métriques)</b>	1 810 t		2 125 t	2 400 t	1 500 t
<b>Vitesse maximale au Dm</b>	25 nd environ		15, 5 nd	20 nd	27 nd
<b>Distance franchissable à la vitesse de</b>	4 500 MN	6 000 MN <sup>(2)</sup>	6 000 m environ	5 600 MN environ	4 500 MN
	15nd	10 / 12nd	15nd	16nd <sup>(3)</sup>	15nd
<b>Artillerie</b>	<u>Mission escorteur</u> 3 x 100 mm ACAS 2 x 30 mm AS	<u>Mission UF</u> 2 x 100 mm ACAS 2 x 30 mm AS	3 affûts de 130 mm 4 affûts de 37 mm	2 affûts doubles de 120 mm, 47 mm, 37 mm	3 x 57 mm CA 2 affûts 20 mm
<b>Armes anti-sous-marines</b>	1 mortier quadritube de 305 mm 2 TLT (KT 50) 12 torpilles	1 mortier quadritube de 305 mm ---- ---- équipement sonar			1 lance-roquettes sextuple 4 x TLT (KT50) 24 torpilles
<b>Effectif total</b>	214	135 <sup>(4)</sup>	136	136	198

1. Chiffre en mission Union française (sans commando).  
 2. 7 700 MN à 10/12 nd en situation surcharge.  
 3. 8 800 MN à 13 nd.  
 4. Sans commando embarqué (d'un effectif total de 73).

En résumé, les escorteurs d'Union française sont mieux armés, plus rapides et plus confortables que leurs prédécesseurs qui déplaçaient 300 t de plus (type "La Grandière"). Il faut prendre en considération les progrès réalisés en vingt ans dans l'allégement des appareils propulsifs et des coques.

Le rôle primordial demandé à ces bâtiments est d'assurer la sécurité de nos territoires d'outre-mer, mais en cas de conflit ils peuvent être rapidement adaptés à la situation.

Ces EUF, compte tenu de leur tonnage, possèdent un excellent armement, contre avions, contre sous-marins.

À l'origine il était prévu deux versions :

- une version temps de paix ou "Union française" : une tourelle de 100 mm et les TLT sont débarqués, le bâtiment reçoit en contrepartie une grue sur la plage arrière et des embarcations supplémentaires. Les installations prévues en situation UF permettent également de transporter un commando avec son matériel. La plage arrière pourra permettre l'appontage d'un hélicoptère ;

- une version temps de guerre : escorteurs proprement dits, ils reçoivent deux tourelles triples lance-torpilles contre sous-marins.

Finalement, il n'est retenu qu'une seule version, compromis qui permet de maintenir sur les bâtiments l'armement temps de guerre et d'accomplir les missions temps de paix.

Les EUF seront les premiers bâtiments de notre marine militaire à se voir dotés de moyens techniques modernes. Ces navires sont

appelés à accomplir des missions en régions tropicales ou en régions polaires. En conséquence, l'ensemble de la série est équipé d'un système de ventilation conditionnée. Une usine assure, selon les climats, soit de l'air réfrigéré, soit de l'air réchauffé. Ce nouveau système de ventilation, fonctionnant indifféremment en pompe frigorifique ou en pompe de chaleur, a nécessité un développement très important de l'isolation des bâtiments.

Le personnel découvre le confort des postes équipages, les couchettes, les repas en "libre-service" dans une cafétéria transformable en salle de cinéma ou de réunion. L'effectif prévu est de 15 officiers et de 195 hommes d'équipage. Les bâtiments pourront transporter un commando.

En 1955, l'installation d'appareils propulsifs Pescara sur trois bâtiments de la série a été envisagée. L'État-major, fort de l'expérience acquise sur les dragueurs équipés de cet appareil propulsif, s'est montré violemment hostile à cette solution qui était soutenue par la DCCAN.

En juin 1956, le secrétaire d'État décide néanmoins l'installation des moteurs Pescara en la limitant à deux bâtiments.

Deux types d'escorteurs se différencient par l'appareil propulsif :  
 - moteur Diesel SEMT Pielstick pour sept bâtiments ;  
 - turbines à gaz alimentées par générateurs de gaz Pescara actionnant des hélices à pas variables pour deux bâtiments : A3 et A6.

### CARACTÉRISTIQUES DES ESCORTEURS DE L'UNION FRANÇAISE

<b>Déplacements:</b>	1 750 tW (2 250 pc) 2 500 t en pleine charge
<b>Dimensions:</b>	longueur 103 m largeur 11,50 tirant d'eau 3,80 m, 4,30 m pc
<b>Performances:</b>	vitesse 25 nd (27 nd maxi) distance franchissable 4 500 MN à 15 nd, 6 000 MN à 10/12 nd armement initial 3 tourelles de 100 mm AA automatique 2 affûts de 30 mm AA 1 mortier quadruple ASM de 305 mm à chargement automatique pouvant aussi tirer contre terre 6 tubes lance-torpilles ASM 550 mm en deux plates-formes triples de TLT
<b>Système propulsif:</b>	propulsion 4 moteurs Diesel SEMT/ PIELSTICK 12 cylindres en V de 4 000 ch chacun (2 par ligne d'arbres), 2 hélices Seul le <i>Commandant Bory</i> sera équipé de turbines à gaz alimentées par générateurs de gaz Pescara, 2 hélices à pales orientables et réversibles Kamewa
	énergie électrique 4 diesels alternateurs de 320 kVA gasoil 210 t
<b>Drome:</b>	2 LCPS: 2 dinghies

Suite aux déboires du "Bory", le *Balny* se voit doté d'un ensemble expérimental Codag composé de deux moteurs Diesel AOG 16 cylindres de 3 600 ch et d'une turbine à gaz Turboma M 38 (réacteur Atar 8 de l'Étendard IV navalisé, détimbré à 11 500 ch). Il est doté d'une ligne d'arbres avec une hélice à pales orientables et réversibles, il pourra franchir 13 000 MN à 12 nd. Il disposera de deux tourelles de 100 mm.

Le premier bâtiment de la série est mis en chantier au mois d'avril 1957 et a pour nom *Commandant Rivière* puis, la même année, le *Victor Schœlcher*. Six ans plus tard est mis sur cale le dernier de la série, qui a pour nom *Enseigne de vaisseau Henry*.

Les escorteurs d'Union française portent des noms illustrant notre histoire coloniale.

- Neuf bâtiments de cette classe sont commandés :
- tranche 1955 : A1 - *Commandant Rivière* - F 733 ;
  - tranche 1956 : A2 - *Victor Schœlcher* - F 725,  
A3 - *Commandant Bory* - F 726,  
A4 - *Amiral Charner* - F 727,  
A5 - *Doudart de Lagrée* - F 728,  
A6 - *Balny* - F 729,  
A7 - *Commandant Bourdais* - F 740,
  - tranche 1957 : A8 - *Protet* - F 748,  
A9 - *Enseigne de vaisseau Henry* - F 749.

### PROJET STCAN 1953 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

<b>Déplacements:</b>	d'essais 1 190 t en charge complète normale 1 280 t Washington 1 100 tW
<b>Dimensions:</b>	longueur entre perpendiculaires 89 m largeur maximum à la flottaison 9,55 m profondeur de carène 2,9 m creux en bord (à la division 4) 5,5 m
<b>Performances:</b>	distance franchissable normale environ 500 MN à 12 nd, carène sale distance franchissable exceptionnelle 10 000 MN vitesse décrochage Vi maxi déplacement charge normale 23 nd, carène propre
<b>Propulsion:</b>	1 ligne d'arbres puissance maximum normale: entre 10 000 et 12 000 ch
<b>DEM:</b>	1 radar de veille (air surface) dérivé du GBVC 1 radar d'artillerie Mk 63
<b>ASM:</b>	1 asdic d'attaque DUBA1 1 équipement d'écoute microphonique panoramique passive DSBV1
<b>Effectif:</b>	1 commandant, 8 officiers, 20 officiers marinières, 111 quartiers-maîtres et marins, soit un total de 140 hommes
<b>Drome:</b>	1 baleinière de service de 7 m, 1 baleinière de 6 m

Suivant les missions, le bâtiment est configuré comme suit:

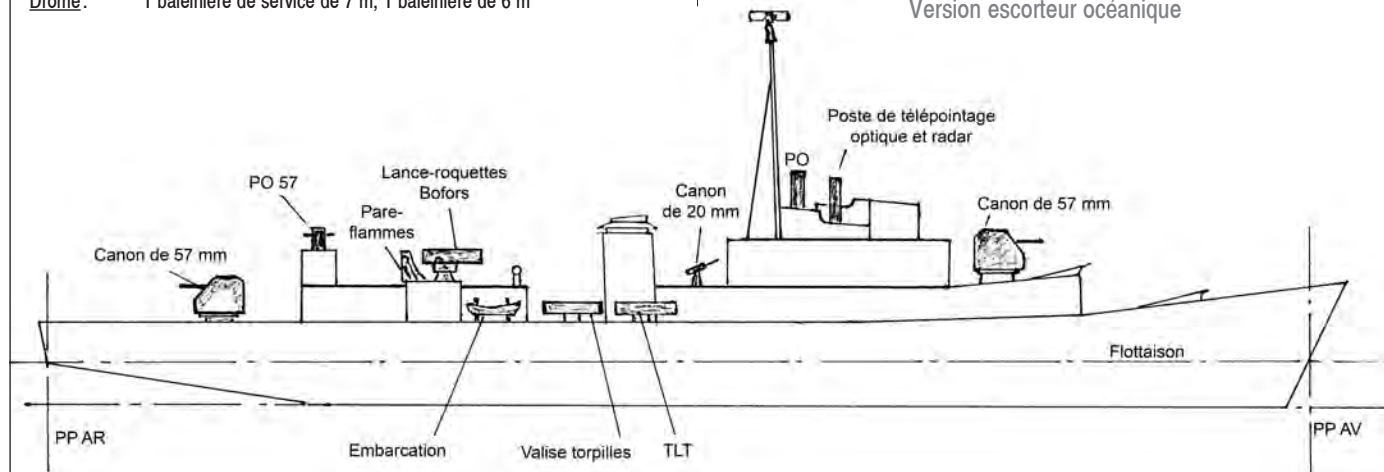
#### Mission escorteur océanique:

- 2 CAD de 57 mm - 1 000 coups par tube
- Conduite de tir optique radar
- 2 CAS\* de 20 mm - 2 000 coups par tube
- 1 lance-roquettes pour tir d'éclairage 50 roquettes
- 1 lance-roquettes Bofors - 48 à 60 roquettes
- 2 tubes semi-fixes TLK - 4 torpilles

#### Mission Union Française:

- 1 CAD de 57 mm - 1 000 coups par tube
- 1 canon de 100 simple - 300 coups
- 2 CAS de 20 mm - 2 000 coups par tube
- 1 lance-roquettes pour tir d'éclairage 50 roquettes
- 1 lance-roquettes Bofors - 48 à 60 roquettes
- 2 tubes semi-fixes TLK - 4 torpilles
- 2 canons de salut

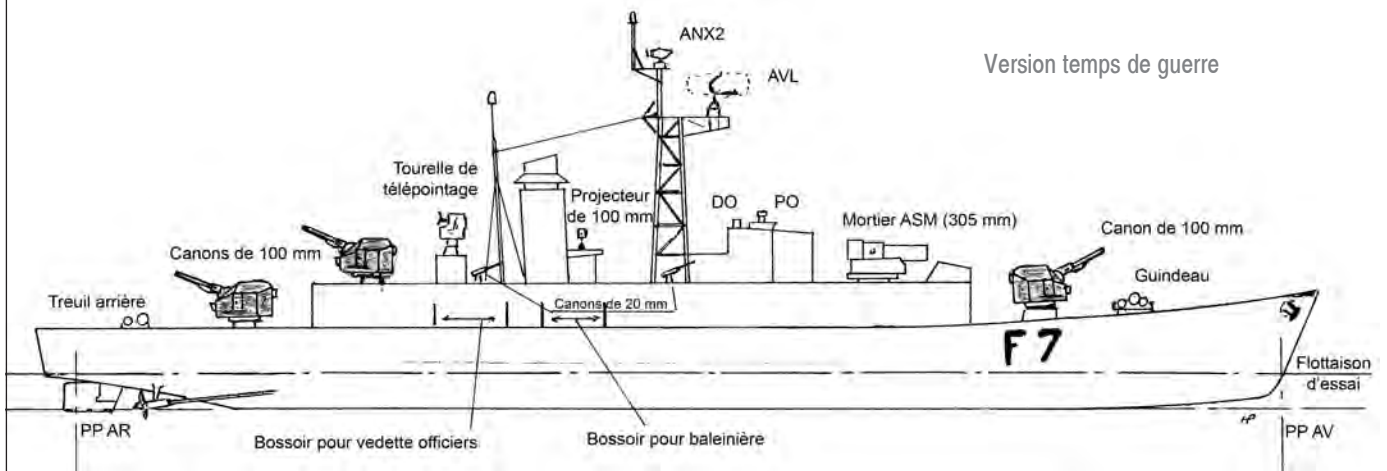
Version escorteur océanique



# LES AVISOS-ESCORTEURS TYPE "COMMANDANT RIVIÈRE"

## PROJET STCAN 1954

### Première proposition CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES



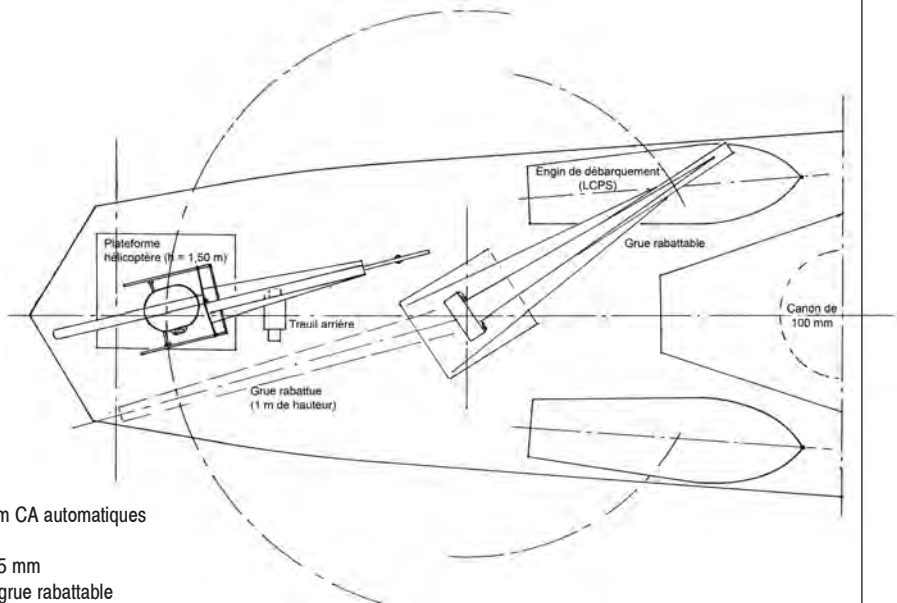
Version temps de guerre

#### Déplacements:

Washington 1785 tW environ  
moyen d'essais 1900 t environ

#### Dimensions:

longueur entre perpendiculaires 98 m environ  
largeur à la flottaison d'essais 12 m environ  
profondeur de carène d'essais 3,5 m environ  
tirant d'eau sous hélices 4,2 m environ



Version temps de paix

#### Temps de guerre:

3 tourelles de 100 mm CA automatiques  
4 canons de 20 mm  
1 mortier ASM de 305 mm

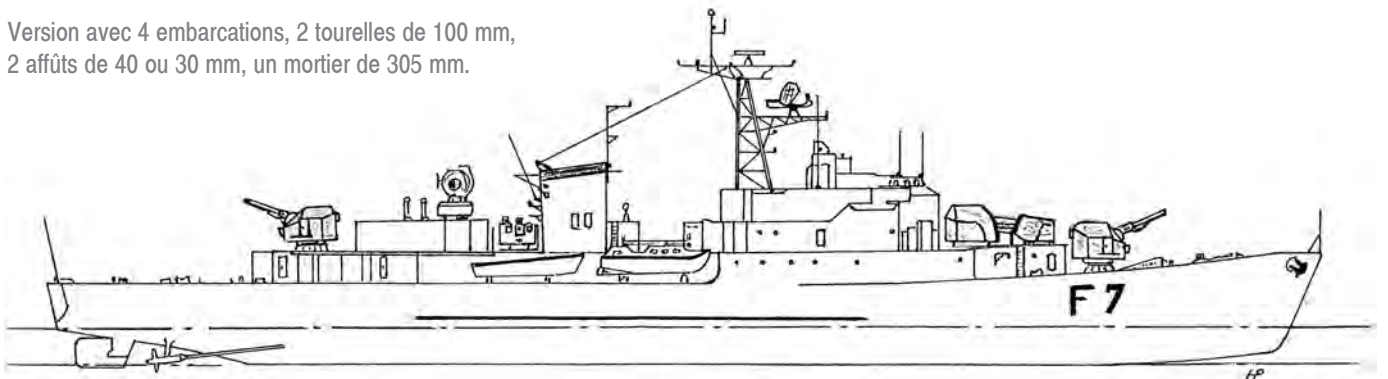
**Temps de paix:** La 3<sup>e</sup> tourelle de 100 mm est remplacée par une grue rabattable desservant les engins de débarquement et un hélicoptère Bell 47 D1 placé sur la plage arrière du bâtiment.

#### Drome:

à bâbord: deux baleinières  
à tribord: une baleinière et une vedette officiers

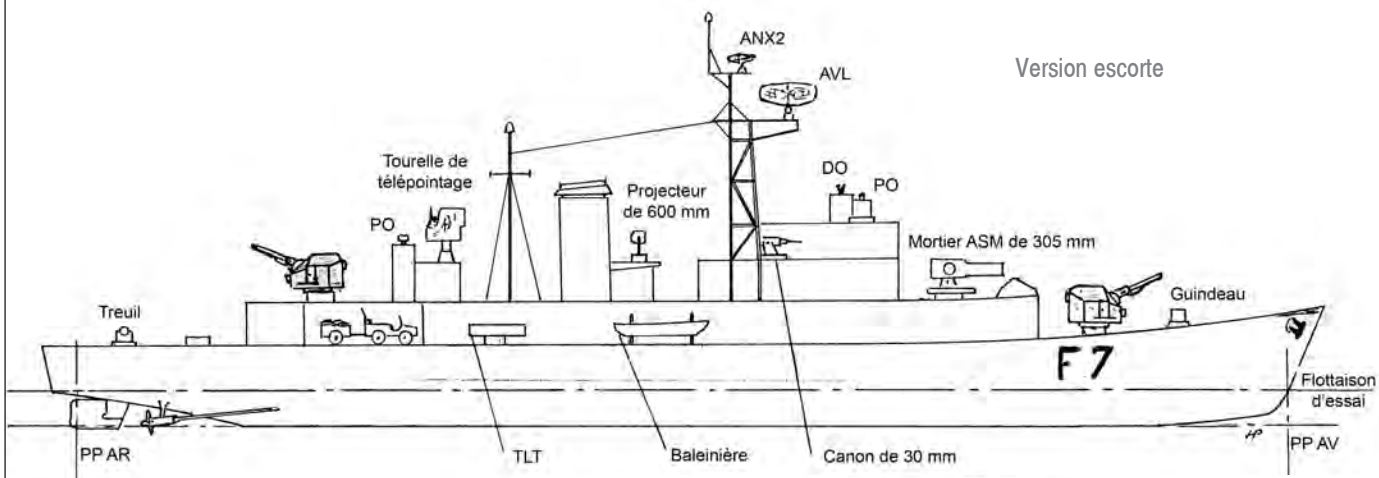
Il avait été imaginé en outre les versions suivantes.

Version avec 4 embarcations, 2 tourelles de 100 mm, 2 affûts de 40 ou 30 mm, un mortier de 305 mm.



PROJET STCAN 1954

Deuxième proposition  
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES



Déplacements:

Washington	1785 tW
moyen d'essais	1812 t

Dimensions:

longueur entre perpendiculaires	98 m
largeur à la flottaison d'essais	11,5 m
profondeur de carène d'essais	3,35 m
tirant d'eau sous hélices	3,65 m environ

Suivant les missions, le bâtiment est configuré comme suit.

Mission d'escorte:

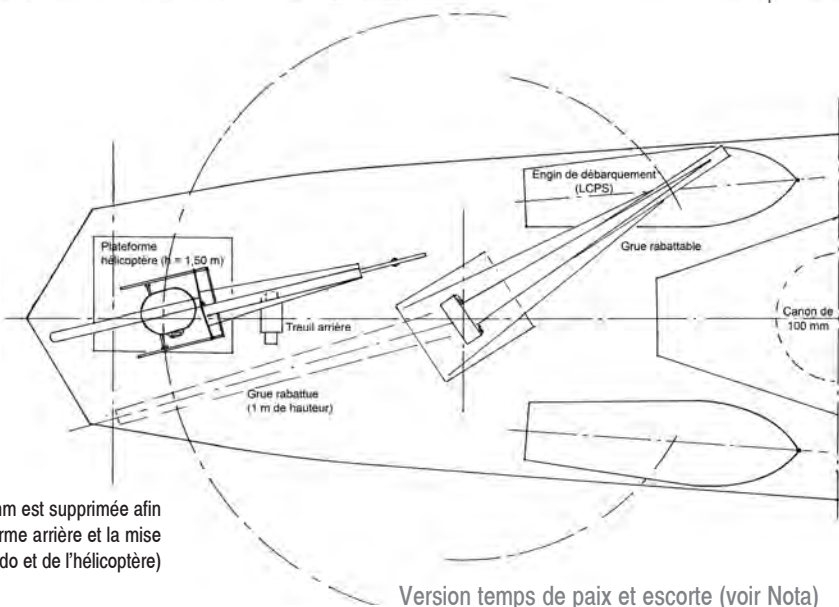
- 3 tourelles de 100 mm CA automatiques
- 2 canons de 30 mm
- 1 mortier ASM de 305 mm
- 2 plates-formes triple lance-torpilles

Mission d'Union Française avec commando embarqué:

- 2 tourelles de 100 mm CA automatiques (la 3<sup>e</sup> tourelle de 100 mm est supprimée afin de permettre l'appontage d'un hélicoptère Bell 47 D1 sur plate-forme arrière et la mise en place d'une grue légère pour manœuvre des doris du commando et de l'hélicoptère)
- 2 canons de 30 mm
- 1 mortier ASM de 305 mm
- 2 engins de débarquement remplacent les 2 plates-formes triple lance-torpilles
- 1 baleinière de service est remplacée par une vedette officiers

**Nota:** le bâtiment en mission d'Union française peut transporter, si le commando reste à terre:

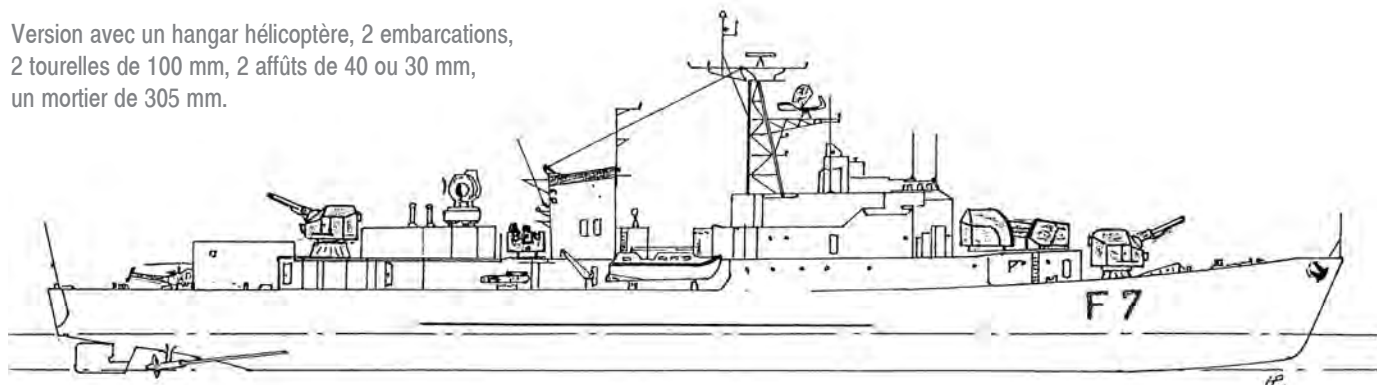
- soit un amiral avec son état-major ou une haute personnalité et sa suite.
- soit une compagnie de 150 hommes avec ses bagages personnels pour une traversée de courte durée.



Version temps de paix et escorte (voir Nota)

**Nota:** en version sans hélicoptère, la grue repose sur la plate-forme "hélico". De chaque bord des passes sont embarquées une Jeep et sa remorque, et la plage arrière se voit dotée de 4 doris à moteur de 5,6 m.

Version avec un hangar hélicoptère, 2 embarcations, 2 tourelles de 100 mm, 2 affûts de 40 ou 30 mm, un mortier de 305 mm.





# CARACTÉRISTIQUES À

## LA COQUE ET LES SUPERSTRUCTURES

Les superstructures répondent aux exigences modernes du commandement et de la détection, elles sont très développées pour la taille du navire. L'aménagement d'un large bloc passerelle couronnant le roof continu permet la circulation abritée et rapide d'un bout à l'autre du bâtiment.

### Généralités

#### Cœuvres mortes

Ce type de bâtiment est à un seul pont continu, sans pont teugue, avec assez forte tonture à l'avant, le creux en abord, au milieu, assure un franc bord suffisant au déplacement en pleine charge, ainsi qu'en surcharge. À l'arrière, les œuvres mortes ont la largeur strictement nécessaire pour protéger les hélices et le safran. À l'avant, les formes au voisinage de la flottaison sont étudiées dans l'intention de limiter le pilonnement de l'avant. Le raidissage du bordé de carène et du pont principal est assuré, pour l'essentiel, par des éléments longitudinaux (lisses, hiloires, élongis).

Il n'existe pas de cloison longitudinale s'étendant sur toute la longueur du bâtiment.

Les hiloires du pont principal et les lisses de fond se correspondent et sont reliées par des montants de cloisons renforcés et de fortes épontilles de façon à constituer des cadres longitudinaux :

- les cloisons transversales et les porques espacées assurent la rigidité transversale :

- les portions du pont des logements placés d'une part et d'autre à l'avant et d'autre part à l'arrière forment tirants de liaisons entre les murailles :

- l'emploi de la soudure est généralisé pour la liaison des éléments de charpente en acier.

La coque est en acier, à l'exception de certaines parois et toits de roofs, cloisons d'emménagement réalisées en alliage léger.

#### Cœuvres vives

Les dimensions et les formes de carènes ont été choisies en tenant compte des exigences demandées :

- bonne écoute sous-marine par immersion des sonars, recherche de tranquillité de plate-forme et d'élimination des bruits parasites (réduction de sifflement du brion par remontée de ce dernier) ;

- bonnes qualités de propulsion, pour assurer la vitesse requise malgré les limites de puissance des diesels et la conserver par mer houleuse ;

- bonnes qualités giratoires ;

- bonnes caractéristiques de stabilité transversale sous grands angles.

La coque est conçue dans la simplicité et la robustesse. Elle est, pour l'ensemble de sa construction, soudée avec réalisation par panneaux préfabriqués.

L'utilisation de différentes nuances d'acier dans la construction est la suivante :

- acier à 40 kg/mm<sup>2</sup> : qualités supérieures soudables :

- bordé de carène,

- pont principal,

- cloisons principales étanches,

- vaigres des cales d'eau, des soutes à gasoil et à huile en ballast,

- carlingages des moteurs principaux et groupes électrogènes,

- consolidations sous canons et tube lance-torpilles,

- gouvernail, support d'arbres, étambot,

- quille de roulis,

- tous les carlingages d'auxiliaires importants ;

- acier à 40 kg/mm<sup>2</sup> : qualité ordinaire :

- cloisonnements secondaires sur le pont des logements,

- plate-forme des logements,

- plate-forme de l'atelier machine,

- cloisonnements intérieurs des roofs,

- certains carlingages d'auxiliaires et appareils secondaires ;

- acier à 80 kg/mm<sup>2</sup> qualité homogène, spécial pour soudure : protection du PC 100 mm ;

- acier 120 kg/mm<sup>2</sup> ;

- alliage léger (AG4-AG3 - aluminium magnésium à 3,4 %), d'une manière générale largement utilisé pour les cloisons d'emménagements :

- installations des soutes à matériel, des soutes à munitions, etc.,

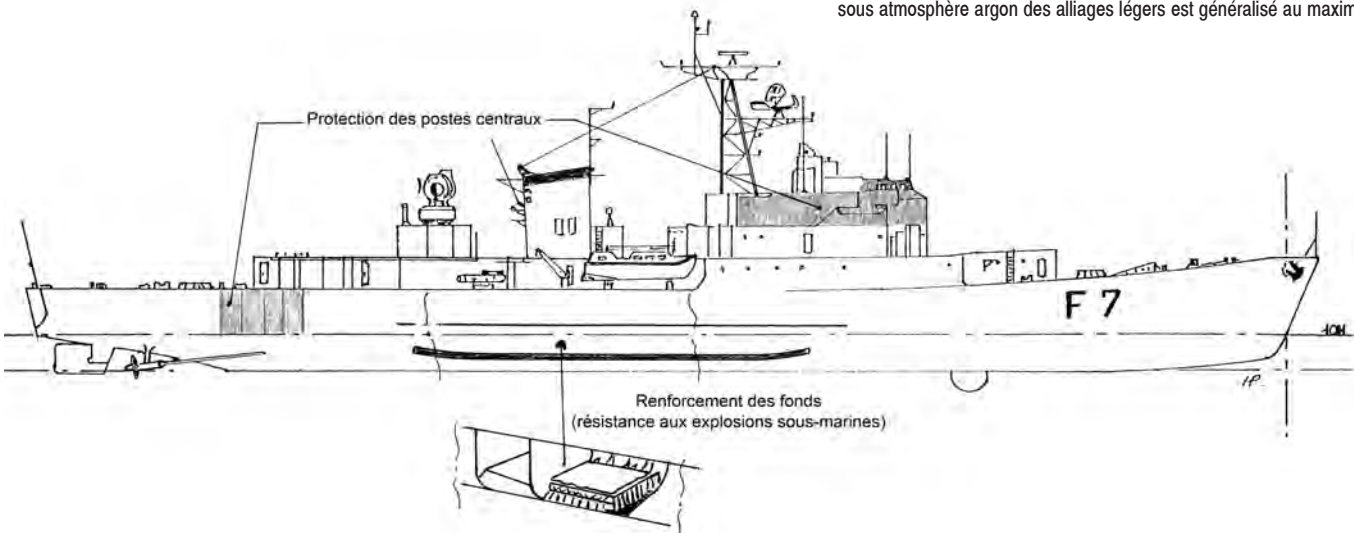
- enveloppe de la cheminée,

- cloisonnement intérieur des chambres froides,

- certaines parties de parois extérieures des roofs,

- roof supérieur et une partie du bloc passerelle.

**Nota :** Pour améliorer l'étanchéité des roofs et de la passerelle, l'usage de la soudure sous atmosphère argon des alliages légers est généralisé au maximum.



# L'ENTRÉE EN SERVICE

## Joint glissants

Le bâtiment comprend trois joints glissants situés aux couples 34,80, 50,50 et 44,5 environ.

Ces joints glissants ont été réalisés avec surbaux coulissants, compte tenu des cassures dans les surbaux, constatées sur les bâtiments précédents *Commandant Rivière* et *Victor Schœlcher*.

## Protection latérale de la coque

Défense en bois de 120 x 150 mm tenue en bordé par des plats soudés s'étendant de chaque port du couple C 24,5 à C 62,60.

## Les hublots

Au bordé et sur les parois de roof, nous trouvons des hublots mobiles de 250 mm en cupro-aluminium. Exposés au souffle de tir d'artillerie, ils reçoivent en plus une tôle de sûreté extérieure. Les autres hublots sont en alliage léger, tous sont munis d'une contre-tôle intérieure.

À la passerelle fermée, des châssis vitrés rectangulaires de 400 mm x 300 mm de clair permettent l'observation. Ces châssis sont en alliage léger et certains sont ouvrants vers l'intérieur. Trois d'entre eux sont munis d'essuie-glaces. Deux hublots tournants sont également installés sur la façade de passerelle.

À la passerelle ouverte, sur le toit de la passerelle fermée, est placé un pare-brise où se trouvent deux hublots tournants sur vitre fixe.

## Passerelles

1) La passerelle de navigation, ou de commandement, est l'abri.

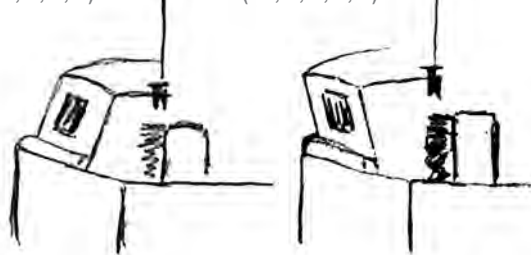
Vaste, bien conçue, elle permet de faire le quart dans d'excellentes conditions. L'officier de quart y dispose de tous les moyens traditionnels de navigation sauf celui d'y faire le point de relèvement; en effet le compas de l'abri est un compas axial dont le champ privilégié est centré sur l'axe du bâtiment et ne permet pas, dans la pratique, de prendre de relèvement "transversiers".

Quoique globalement bonne pour un "abri", la visibilité reste limitée. Les châssis vitrés, implantés trop haut, sont trop imposants :

- inclinés dans le mauvais sens, ils reflètent les lumières intérieures;
- trop petits, leur nombre multiplie les montants de vitres. Plus grands et en moins grand nombre, ils permettraient de diminuer les angles morts.

Vitrage passerelle  
(A1, 2, 3, 4)

Vitrage passerelle  
(A5, 6, 7, 8, 9)



Passerelle du *Commandant Bory* en 1964. (A. Trochon)



Passerelle du "Doudart" 1970. (P. Lodé)

Passerelle du "Doudart" 1991. (F. Péduran)



Passerelle supérieure du "Bory" en 1964. (A. Trochon)

2) La passerelle supérieure ou passerelle ouverte. C'est essentiellement une passerelle de veille et une passerelle artillerie. Par contre, certains points sont à redéfinir : ni les veilleurs, ni les servants de poste de désignation optique ne sont abrités du vent et des embruns. Au point de vue de la manœuvre, la passerelle n'est en fait qu'une passerelle secondaire, parce qu'on n'y dispose pas en général d'une vue aussi bonne que celle dont on dispose depuis les ailerons.

Si elle dispose de moyens de navigation essentiels et se trouve convenablement reliée à la passerelle de navigation et aux locaux opérationnels, elle est rendue bruyante, en manœuvre de port, par la présence de l'échappée de ventilation d'air vicié des auxiliaires. Les liaisons par porte-voix avec l'abri en souffrent. D'autre part, la hauteur des pavois sur l'avant masque les vues utiles aux personnes d'une taille inférieure à 1,65 m.



## Description technique

### Dimensions principales: (voir plan ci-dessous)

distance entre perpendiculaire	98 m
longueur hors tout	102,775 m
largeur maximum à la flottaison	11,519 m
creux en abord au couple 10 de la ligne d'eau zéro	
en dessous des barrots du pont principal	6,550 m
profondeur de carène à la 10 H	3,350 m
tirant d'eau arrière à la 10 H	3,368 m
tirant d'eau avant à la 10 H	3,368 m
déplacement correspondant	1821,3 t

### Membrures transversales et longitudinales

Le navire est construit dans le système longitudinal sauf en ce qui concerne les charpentes des extrémités qui sont construites dans le système transversal.

La charpente est de structure classique avec des fonds renforcés pour assurer une bonne résistance aux explosions sous-marines.

### Membrures transversales

Les membrures sont, en principe, espacées de 1,5 m.

### Membrures longitudinales

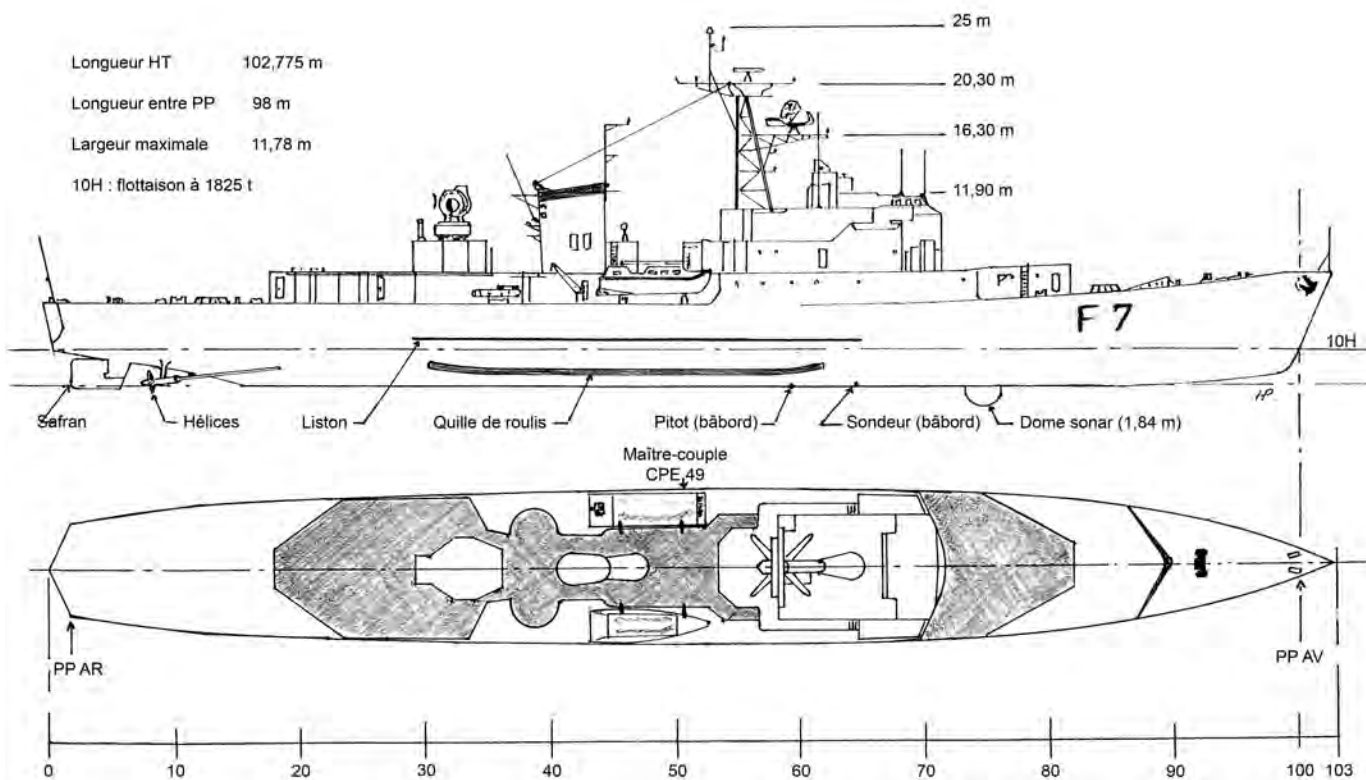
La carlingue centrale et les lisses forment les raidisseurs longitudinaux principaux du bordé de carène.

### Cloisons transversales principales étanches

Le bâtiment est divisé en 13 tranches par 12 cloisons principales étanches. Elles s'élèvent depuis le fond jusqu'au pont principal. Elles ne présentent aucune ouverture de circulation, sauf pour les cloisons 8,08 et 93,70 qui sont munies chacune d'une trappe étanche au-dessus du pont des logements. La cloison 86,70 reçoit une porte étanche dans l'entrepont des logements.

### Cloisons longitudinales étanches

Il n'existe pas de cloisons longitudinales principales étanches continues, mais des tronçons de cloisons longitudinales étanches d'emménagements.



### Logements et installations divers

Dans leur ensemble, les cloisons d'emménagements sont réalisées en tôle d'alliage léger (AG4) de 2 mm d'épaisseur, sauf dans les endroits où les conditions de résistance à la corrosion imposent l'acier et lorsqu'elles constituent des cloisons coupe-feu.

### Pont principal

Le pont principal présente sur toute sa longueur un bouge uniforme qui est de 250 mm au maître couple (sur une largeur de 11,70). Le livet milieu est horizontal jusqu'au couple 49,75. Sur l'avant de ce couple il présente de la tonture qui atteint à l'extrême avant fictif un maximum de 3,20 m. Le bordé du pont principal est formé de virures longitudinales soudées à franc bord.



Coursive centrale du "Schœlcher" en 1987. (O. Fontaine)



Coursive centrale du "Doudart" en 1987. (M. Brizon)

Panneau d'accès au pont supérieur du "Charner" en 1989. (L. Brialy-Fouquier)

## Appareil à gouverner

L'ensemble est logé dans un local (local barre) situé sur le pont des logements. Il est du type hydroélectrique. En cas d'avarie, il est prévu une manœuvre de secours effectuée par deux hommes au moyen d'un dispositif à pédales entraînant une pompe de secours. Le local de l'appareil à gouverner est équipé de divers moyens de liaison avec la passerelle supérieure :

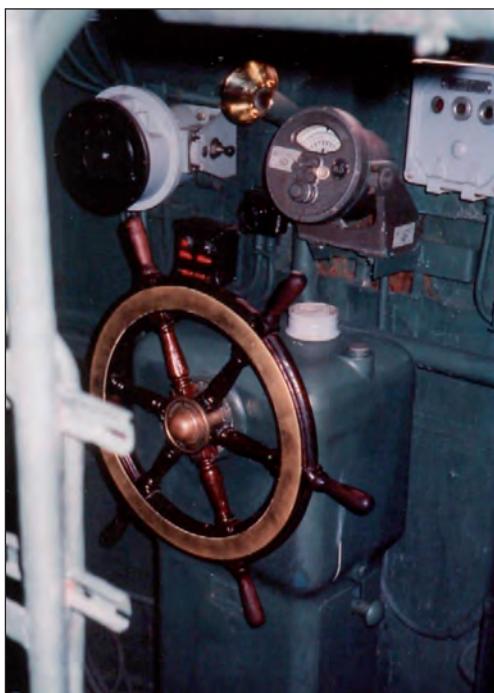
- liaison hydraulique ;
- transmetteur d'ordres ;
- indicateur d'angle de barre.

Le local possède aussi un répéteur de compas gyroscopique et un compas magnétique.



Manœuvre de secours au local barre du "Charner" en 1989. (L. Brialy-Fouquier)

## LES AVISOS-ESCORTEURS TYPE "COMMANDANT RIVIÈRE"



Barre de manœuvre de l'abri navigation du "Schœlcher". (S. Grelot)

### Commandes

On trouve :

- une commande à distance de l'abri navigation, actionnée par une roue en teck de diamètre 70 ;
- une commande locale à tribord arrière du local barre actionnée par une roue ;
- une manœuvre de secours située à bâbord avant du local barre (pédalo-purge à huile actionnée au pied par deux servants) et un levier de commande de distribution d'huile permettant d'agir sur l'un ou l'autre des deux pots de presses ;
- une manœuvre de grand secours, située sur l'avant et dans l'axe du local barre. Une bringuebale actionne une chaîne folle qui permet d'agir directement sur l'axe des pots de presses.

### Le gouvernail

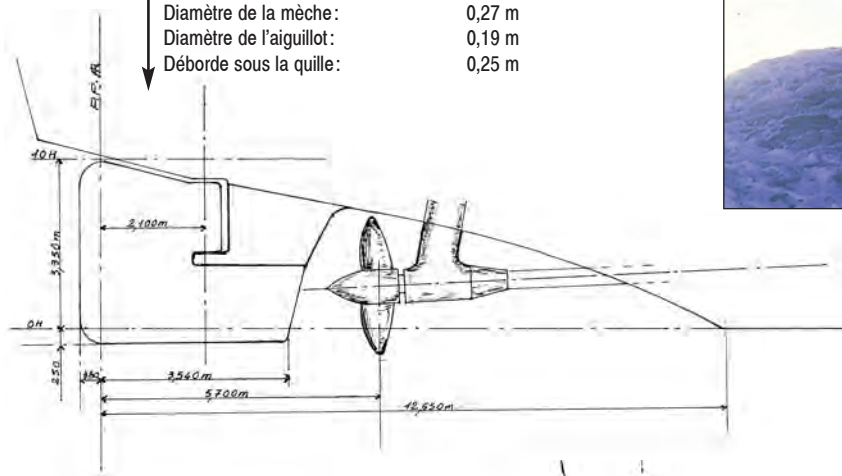
Le safran est du type compensé à ailerons d'une surface utile de 10,46 m.

Safran du *Protet* en 1966. (A. Santt)



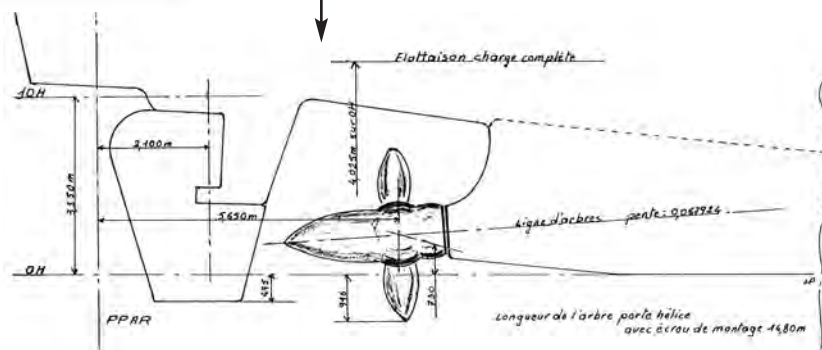
### CARACTÉRISTIQUES DU SAFRAN (TOUS AE SAUF *BALNY*)

Surface utile:	10,53 m <sup>2</sup>
Angle de barre marche avant:	35°
Angle de barre marche arrière:	15°
Un moteur par ligne d'arbres:	20°
Angle maxi d'orientation safran libre:	39°
Diamètre de la mèche:	0,27 m
Diamètre de l'aiguillot:	0,19 m
Déborde sous la quille:	0,25 m



### CARACTÉRISTIQUES DU SAFRAN DU *BALNY*

Rapport de la surface utile à la surface de dérive normale:	0,0222
Surface utile:	6,74 m <sup>2</sup>
Diamètre de la mèche:	0,27 m
Diamètre de l'aiguillot:	0,19 m
Surface de compensation:	1,52 m <sup>2</sup>



## Quilles - Étrave - Étambot

Les avisos-escorteurs ne possèdent pas de quille d'échouage en bois.

### Les quilles de roulis

Elles sont constituées par une tôle de 10 mm bordée en tête par un tube de 41,5 x 33,5 ouvert suivant une génératrice et fixé à la tôle par double soudure d'angle. L'attache des quilles de roulis est soudée sur le bordé.

### L'étrave

Elle est réalisée en tôlerie de 12 mm d'épaisseur et est reliée par soudure au bordé et aux éléments de la charpente avant. Elle représente une section transversale arrondie en vue d'éviter une fatigue excessive des chaînes de mouillage.

### L'étambot

L'étambot est constitué par :

- le support du gouvernail (acier moulé et tôlerie) ;
- un appendice en tôlerie soudée, prolongeant sur l'avant le support du gouvernail ;
- la pièce d'attache (en acier moulé) des bras intérieurs de supports d'arbres ;
- le talon de quille (en tôle formée soudée).



Quille anti-roulis bâbord du "Henry", 1969. (R. Lecoq)



Étrave du "Schœlcher" en 1969. (C. Kabelaan)

Le "Schœlcher" sur ligne de tin en 1985. (H. Réal)

Vue d'ensemble du mât tripode du "Doudart" en 1966. (J.-C. Pinchon)



## MÂTURE - GRÉEMENTS

### La mâture

L'ensemble mâture comprend le mât avant, le mâtèreau arrière et les mâts de pavillon et de flamme.

#### Le mât avant

Le mât avant est placé sur l'arrière du massif des passerelles dans l'axe du bâtiment. Il est constitué d'un bas mât tripode surmonté d'un mât de flèche. Les trois pieds du mât prennent appui sur le pont principal et sont encastés dans les roofs ; leurs extrémités supérieures sont reliées par une plate-forme située à 20,34 m au-dessus de la flottaison. Cette plate-forme reçoit l'antenne ACV1 du radar DRBV 50 assurant la veille surface navigation (au premier armement le *Commandant Rivière* reçoit provisoirement, à l'aide d'un carlingage intercalaire, l'antenne ANX3 du radar DRBV31). La plate-forme permet en outre de circuler autour de l'antenne ACV1. L'arrière du mât avant est constitué de deux vergues tripodes inclinées sur l'arrière. Ces deux vergues portent de chaque bord les



Vue d'ensemble de la partie supérieure de la mâture du "Schœlcher" en 1985. (S. Grelot)

Flamme et pavillons de code dans la mâture du *Commandant Bourdais* 1978. (M. Péron)



deux poulies supérieures qui permettent le passage de trois drisses pour signaux flottants. Ces drisses permettent de hisser chacune cinq signaux visibles ainsi que les extrémités d'aérien radio (à partir du *Victor Schœlcher* la vergue est supprimée et remplacée par un arceau fixé sur la plate-forme latérale de l'ARBA 10B et l'ARBR 10B est incliné vers l'arrière).

Le bas mât porte en outre à diverses hauteurs :

- les haut-parleurs orientables de convoi ;
- le feu de hune et le feu de remorque ;
- l'aérien de l'artidic <sup>(1)</sup> ;
- une plate-forme pour projecteur de signalisation (à bâbord seulement) ;
- les échelles d'accès aux plates-formes ;
- le mât de flèche constitué par un tube d'acier vertical, fixé sur l'arrière de la plate-forme supérieure du bas mât renforcé par des arcs-boutants. Il porte à son extrémité, à 24,34 m au-dessus de la ligne de flottaison, un goniomètre HF/MF ;
- les fanaux de tête de mât rouges et blancs ;
- les supports pour poulies de hunes de flammes et de marques ;
- le marchepied en échelle de perroquet permettant l'accès au goniomètre HF/MF.

### Le mâtereau arrière

Fixé sur l'avant de l'enveloppe de la cheminée dans l'axe du bâtiment, il porte :

- Une antenne VHF ;
- Une antenne UHF.

Une échelle métallique permet d'accéder au pied du mâtereau, l'accès au sommet étant assuré par une échelle de perroquet.

### Les mâts de pavillon et de flamme

Le mât de flamme, en bois, se trouve à l'avant du bâtiment sur l'étrave et le mât de pavillon, également en bois, se trouve dans l'axe et à l'arrière du bâtiment. Ces deux mâts sont démontables et rabattables sur le pont. Le bâtiment est muni d'une corne en tube d'alliage léger placée à l'arrière de l'enveloppe de la cheminée, dans l'axe du bâtiment, pour recevoir à la mer, le pavillon national.

1. Artidic : appareil de veille, sensible aux rayons gamma, pour mesurer l'intensité ambiante et rechercher des sources de rayonnement.

## Les gréements

Le bâtiment est muni de poulies, drisses nécessaires à la tenue des pavillons, flammes, marques et signaux. Il reçoit également le gréement permettant la mise en place du grand pavois ou du circuit d'illumination.

## Les feux de navigation

Les feux de navigation à bord sont :

- le feu de hune sur le mât avant ;
- le feu de remorque sur le mât avant ;
- les feux de côtés tribord et bâbord disposés sur les ailerons de la passerelle inférieure ;
- le feu de poupe blanc ou bleu ;
- le feu d'impossibilité de manœuvre ;
- le feu de sillage ou hublot discret de poupe.

Les feux de mouillage avant et arrière peuvent être blancs ou bleus.

Les feux de signalisation sur tout l'horizon se composent de :

- deux fanaux rouges de tête de mât ;
- deux fanaux blancs de tête de mât ;
- deux fanaux blancs de bouts de vergue ;
- deux fanaux rouges de bouts de vergue ;
- deux feux de fanaux colorés de couleur rouge, verte, ambre et blanche qui peuvent être hissés sur drisse.

Les fanaux de signalisation discrète et non discrète sont des fanaux à main type Aldis disposés sur les pavois bâbord et tribord et sur l'arrière de la passerelle inférieure.

## Transmission par moyen optique

La transmission par moyen optique se compose de :

- deux feux de bout de vergues visibles sur tout l'horizon ;
- deux projecteurs de 300 mm ;
- deux fanaux de signalisation discrète de nuit à faible portée, prévus pour être montés sur jumelles de 7x50 ;
- un projecteur de 600 mm.

## EMMÉNAGEMENTS

Une étude des besoins divers a permis de réduire les temps d'emploi et le nombre des marins indispensables aux servitudes. Au milieu du navire, se trouve, innovation appréciable, un bloc "vivre-repas" qui rassemble, dans les fonds, les chambres froides (à viande, légumes et denrées diverses), les cuves à vin, les soutes à vivres, à farine et pommes de terre et la cambuse, reliées directement par un monte-charge à la cuisine unique située au-dessus, sur le pont principal. Cette cuisine, centre nourricier du navire, est équipée rationnellement d'une batterie de cuisine, de marmites électriques, d'un coin de préparation de légumes, d'une table de travail centrale. Elle dessert directement, par rampe horizontale, la cafétéria équipage attenante et, par monte-charge si nécessaire, les offices des officiers marinières et des officiers, situés le plus près possible. Économies, réduction des tâches serviles et souplesse dans le service des repas ont été ainsi acquises en offrant un appréciable gain de temps aux usagers qui y trouvent aussi agrément et détente. Autre innovation principale correspondant au même souci de ce type de bâtiment, la dotation de groupes de locaux d'habitations associant étroitement couchage et hygiène, dont les accès généralement connexes n'engagent qu'exceptionnellement un parcours très limité de la course de circulation. L'éclairage est entièrement fluorescent, aux teintes étudiées, sur les tapis de sol modernes largement employés.

Les emménagements à bord comprennent le logement du commandant, les logements des officiers, des officiers marinières et de l'équipage. En outre, il est prévu des logements afin de recevoir un officier supérieur, une haute personnalité ou d'accueillir à bord un commando.

Les conditions d'habitabilité sont tout particulièrement adaptées pour tous les climats.

Les escorteurs de l'Union française profitent des derniers progrès :

- chambres, postes, carrés climatisés ;
- l'équipage possède une couchette avec lampe de chevet et ventilation individuelle ;
- avant-poste séparé avec tables et chaises ;
- cafétéria équipée de petites tables de couleurs, circuit d'eau réfrigérée ;
- emploi de tissus, de revêtement de murs et de sol assurant facilité d'entretien et augmentation du confort.

Les conditions de vie dans les divers climats sont ainsi plus supportables pour l'ensemble du personnel dont l'efficacité et le rendement sont améliorés.

### Les logements

#### Le logement du Commandant

Situé à tribord entre C 64,50 et C 67,20, il comprend une chambre et une salle à manger. La chambre dispose d'un bureau, d'une couchette, d'un cabinet de toilette avec un lavabo, d'une douche et d'un WC. Cette chambre communique avec la salle à manger. Le logement du commandant a été conçu pour recevoir et loger également un amiral ou une haute personnalité.

Un office dessert la salle à manger par l'intermédiaire d'un guichet passe-plats desservi par un monte-plats de la cuisine. Un coqueron permet de stoker une réserve de 270 bouteilles.

#### Les logements des officiers

Ils sont répartis entre l'avant et l'arrière du bâtiment :

- à l'arrière dans l'entrepont des logements sur le pont principal de C 24,50 à C 29,50 :
  - 1 chambre pour l'officier en second,
  - 6 chambres simples avec 1 lavabo par chambre et une douche sur le pont principal ;
- à l'avant dans le roof sur le pont principal à bâbord de C 66,70 à C 72,10 : 4 chambres simples avec lavabos ;
- à l'avant à tribord de C 52,50 à C 56,70 : 1 chambre pour 2 officiers.



Carré du Commandant du "Charner" en 1989. (L. Brialy-Fouquier)

Carré des officiers du "Bory" en 1995. (S. Feutry)



Carré des officiers du *Protet* en 1981. (B. Brusa)

Le carré des officiers se situe à bâbord arrière du roof supérieur C 50,50 à C 60,20 et est séparé de la salle à manger du commandant par une double cloison amovible, offrant la possibilité de réunir ces deux locaux lors de réceptions. L'ensemble du carré comprend : un office, un cabinet de toilette, un urinoir, un wc, un lavabo, un coqueron (à tribord sous le pont des logements).





Bureau (à gauche) dans la chambre de l'officier énergie du *Protet* en 1981. (B. Brusa)

Carré des OMS du "*Charner*" en 1989. (L. Brialy-Fouquier)

### Les logements des officiers marinières

Les logements sont disposés pour recevoir l'effectif suivant le temps de guerre ou de mission escorteur de convois : 1 premier maître, 12 maîtres, 30 seconds maîtres, 3 quartiers-maîtres fusiliers du cadre spécial.

Les logements comprennent :

- à bâbord arrière sur le pont des logements C 18,00 à C 24,50 : une chambre pour le PM mécanicien et le capitaine d'armes (tranche des maîtres) ;
- 2 postes de couchage pour les maîtres sur le pont des logements C 18 à C 24,50 ;
- 1 salle à manger pour les maîtres, située dans le roof sur le pont principal du C 52 au C 56,95 à tribord ;
- 1 poste de couchage pour les seconds maîtres de C 62,6 à 70 ;
- 1 salle à manger pour les seconds maîtres, située dans le roof sur le pont principal C 58,95 à C 63,60 à tribord ;
- 1 office commun aux salles à manger des maîtres et des seconds maîtres ;
- 1 coqueron sous la vaigre avant C 68,50 à C 70 à tribord.

### Les logements équipage

Les postes d'équipage allient à la fois le rôle de chambre aux couchettes individuelles et de salle de repos. Les couchettes sont superposées et ornées chacune d'une housse de couleur, d'une lampe de chevet, d'une bouche de ventilation réglable et d'un vide-poches. La salle de repos et de distraction est proche de l'entrée et regroupe tables, chaises et récepteur radio. Enfin, à l'entrée des toilettes trône un grand distributeur de serviettes éponges immaculées qui sont déposées après usage dans un panier à linge destiné à la buanderie. Voilà résolu le fameux problème du séchage des serviettes de toilette qui, avant cette innovation, moisissaient plus ou moins en dégageant des odeurs désagréables.



Poste des maîtres du "*Doudart*" en 1964. (J. Leridou)

Poste OMS du "*Charner*" en 1989. (D. Courtemanche)



Les postes d'équipage sont disposés pour recevoir, suivant le temps de guerre ou de mission escorteur de convois, 153 quartiers-maîtres et marins.

Les postes sont répartis comme suit :

- n° 1 (36 hommes) : de C 78,15 à C 86,70 sous le pont principal ;
- n° 2 (36 hommes) : de C 70,00 à C 78,15 sous le pont principal ;
- n° 3 (33 hommes) : de C 56,50 à C 62,60 sous le pont principal ;
- n° 4 (48 hommes) : de C 8,08 à C 12,00 sous le pont principal.

**Nota :** les aménagements du poste 4 peuvent être transformés rapidement pour loger 26 passagers qui sont en principe des officiers élèves. Les postes équipage, outre le coin repos, disposent d'un coin séjour ou distraction. Des crocs à hamacs sont prévus dans les postes d'équipage selon la répartition suivante pour assurer le couchage en hamac de 38 passagers (commando). (poste 1 : 9 hamacs ; poste 2 : 8 hamacs ; poste 3 : 8 hamacs ; poste 4 : 13 hamacs)



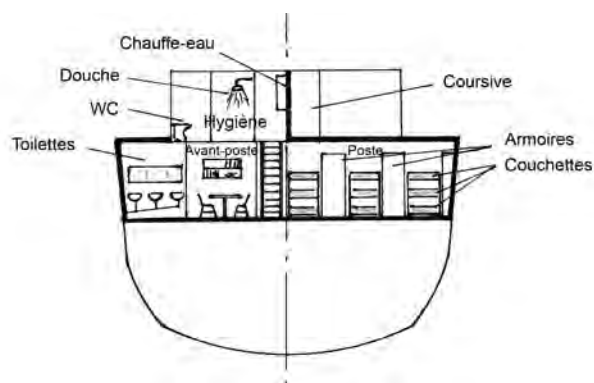
Poste équipage du "Schœlcher" 1985. (S. Grelot)



Poste équipage avant du "Doudart" 1966. (R. Hubert)



Bannettes et caissons équipage du "Charner" en 1962. (J. Payen)



Organisation du "bloc couchage hygiène"

## Locaux commissariat

### La buanderie

Elle est située sur le pont principal à bâbord de l'axe du bâtiment, entre C 72,00 et C 74,65. Son installation comprend une salle à laver avec séchoir, à bâbord de l'atelier de repassage qui lui est contigu.

La salle à laver comprend, sur la cloison arrière :

- 3 machines laveuses essoreuses avec éléments chauffants électriques pouvant laver chacune 6 à 7 kg/h de linge ;
- 1 bac à tremper ;
- 1 super essoreuse à bâbord ;
- 1 séchoir rotatif à l'avant.

Le local tribord est aménagé en atelier de repassage.

### La cafétéria

La cafétéria est agencée de façon à permettre le maximum de rapidité du service avec le minimum de déplacement du personnel de service. Ce système permet à chaque marin de se présenter à une extrémité de la desserte, dite "souillarde", de prendre couverts et plateau, et d'être servi en avançant devant une rampe de distribution. Les tables à quatre places sont revêtues de plastiques stratifiés aux couleurs vives et gaies. Le repas achevé, il suffit de remettre plat et restes à l'autre extrémité de la souillarde équipée d'une machine à laver la vaisselle à grand rendement.

La cafétéria, ouverte à certaines heures, joue à bord le rôle de salle de réunion et de cinéma. Ultérieurement la télévision sera installée en cafétéria et dans les salles à manger. La cafétéria est située dans le roof continu sur le pont principal C 57,35 à C 66,70.



Buanderie du "Bourdais" en 1988. (Y. Bérard)



Cafétéria du "Henry" en 1984. (J.-L. Fougeroux)



Cafétéria du "Doudart" en 1987. (M. Brizon)

Elle est attenante à la cuisine placée sur l'arrière et séparée de celle-ci par une rampe de distribution des repas. En dehors des heures de service, elle est isolée de la cuisine par des volets rabattables masquant l'ouverture de communication avec cette dernière. La cafétéria de 52 couverts est prévue pour servir également de salle de conférence, de distraction ou de salle de cinéma.

#### Les bureaux et locaux divers

Il est prévu à bord divers bureaux, situés dans le roof sur le pont principal :

- bureau militaire et administratif : 5 places à bâbord de C 25,50 à C 28,55 ;
- bureau du service intérieur (BSI) : 2 places à bâbord de C 22,40 à C 23,80 à bâbord ;
- bureau des mouvements (BM) : 1 place à bâbord de C 16,40 à C 17,80 ;
- bureau machine groupé avec le PC sécurité pour constituer un local unique à bâbord de C 35,10 à C 38,60 ;
- secrétariat du commandant à tribord de C 67,20 à C 68,90 ;
- agence postale à bâbord de C 44,15 à C 45,95 ;
- local des archives roof supérieur dans l'axe du navire de C 52,10 à C 55.

Dans le roof, divers locaux sont aménagés sur le pont principal pour accueillir :

- le coiffeur à tribord de C 44,80 à C 46,30 ;
- la coopérative dans l'axe du navire de C 47,55 à C 48,95 ;
- la soute coopérative, sous le pont principal à tribord (volume 11,1 m<sup>3</sup>) de C 59,60 à C 61,10 à tribord ;
- l'atelier cordonnerie tailleur de C 61,10 à C 62,60 à tribord contigu au local précédent (volume 8,7 m<sup>3</sup>).

**Nota :** à la demande du bord et contrairement à ce qui était prévu aux spécifications, le bureau machine et le PC sécurité ont été réunis en un seul local.



Bureau militaire du *Protet* en 1966. (F. Voisse)

À bord du *Balny* :  
le BSI en 1979  
(photo du haut) et le  
bureau militaire en  
1977.  
(A. Carle)



Pour le bien-être du personnel, le bord dispose, pour les divers locaux vie, d'équipements de chauffe-eau électriques à accumulation assurant la distribution d'eau chaude aux installations suivantes :

- la chambre du commandant ;
- la chambre de l'officier supérieur ;
- les douches et lavabos avant et arrière des officiers ;
- les douches et lavabos des maîtres ;
- les douches et lavabos des SM ;
- les douches et lavabos avant et arrière équipage ;
- les locaux hospitaliers ;
- la buanderie, la souillarde, la cuisine.

Il existe aussi des fontaines et buffets réfrigérants. Les buffets réfrigérants, d'un volume de 175 dm<sup>3</sup>, sont destinés à assurer :

- la conservation des aliments périssables ;
- la fabrication de glace comestible en petits cubes ;
- le refroidissement des boissons en carafe.