

L'escorteur d'escadre

Maillé-Brézé

Jean MOULIN

Sommaire

5 PRÉFACE

6 BIENVENUE À BORD

10 LA CONCEPTION DES ESCORTEURS D'ESCADRE

» Du Gearing au Surcouf	8
» La désignation des escorteurs	11
» Les modernisations	12
» La refonte ASM des escorteurs d'escadre	14

22 DESCRIPTION DU MAILLÉ-BRÉZÉ

» La coque	20
» Navigation et sécurité	21
La sécurité	
La lutte contre les voies d'eau	
La lutte contre les incendies	
La défense NBC	
» La propulsion	21
La chaufferie	
La machine	
Le réducteur	
Les hélices	
L'énergie électrique	
Les performances des escorteurs d'escadre	



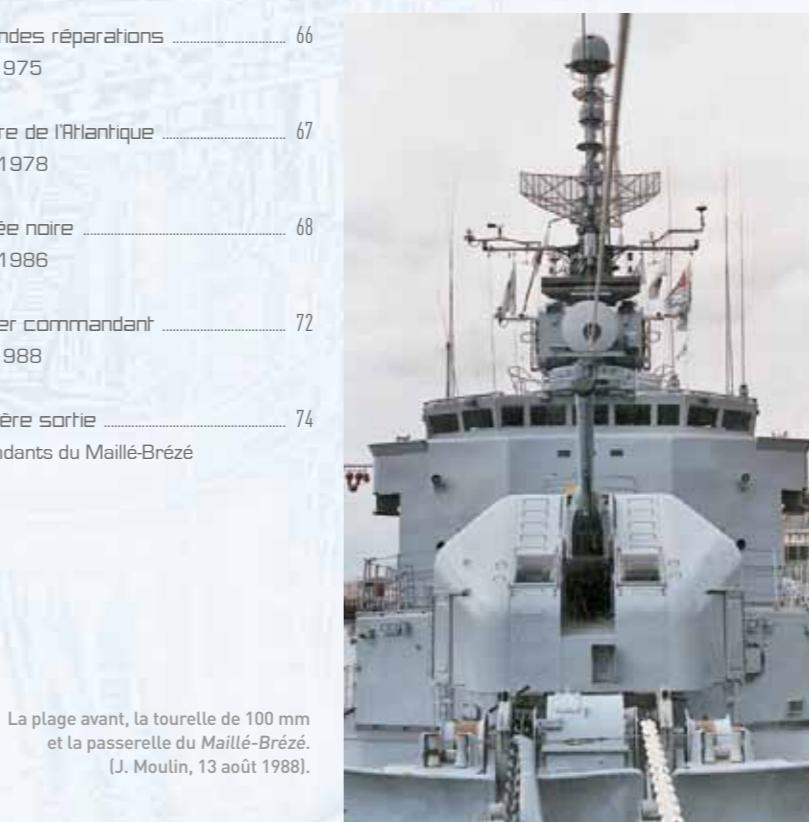
50 LA VIE DU MAILLÉ-BRÉZÉ

» Armand, duc de Maillé-Brézé	46
» La construction et les essais	48
1956	
» Le premier commandant, Robert Mine	49
1957	
» La croisière nordique	50
» En Méditerranée, avec la 1 ^{re} FEE	50
1958	
» Au large du Liban	51

Le Maillé-Brézé devant Paimbœuf le 28 octobre 1997.
Il regagne Nantes, en remorque après carénage à Saint-Nazaire.
(Photo Bernard Prézelin)

» L'artillerie	27
Le canon de 127 mm	
Le canon de 57 mm	
Le canon de 100 mm	
Le canon de 20 mm	
La conduite de tir	
Corps de débarquement, salut et protection rapprochée	
» Les torpilles	31
Les torpilles classiques	
» La lutte anti-sous-marin	32
Les torpilles ASM	
Le Malafon	
La détection sous-marine	
Les sonars des escorteurs d'escadre	
» La détection	37
La veille optique	
Les radars	
Électronique diverse, la guerre électronique	
Les détecteurs de radars	
Le Central Opérations	
» Les transmissions	39
» Les embarcations	39
» Les couleurs du Maillé-Brézé	40
» L'équipage	41
Les logements	
La vie à bord	

» Le premier grand carénage	52
1959 - 1960	
» La Surmar	52
1961	
» L'affaire de Bizerte	54
1962	
» Le second grand carénage	55
1963 à 1965	
» Avec la Flottille des Escorteurs de la Méditerranée	57
1966	
» La refonte ASM	59
1967 à 1969	
» Avec l'Escadre de l'Atlantique	60
» Les essais du sous-marin Le Redoutable	60
» La Flottille de l'Atlantique	61
1970 - 1971	
» Les essais du Terrible	63
1972 - 1973	
» Les grandes réparations	66
1974 - 1975	
» L'Escadre de l'Atlantique	67
1976 à 1978	
» La marée noire	68
1979 à 1986	
» Le dernier commandant	72
1987 - 1988	
» La dernière sortie	74
Commandants du Maillé-Brézé	



La plage avant, la tourelle de 100 mm
et la passerelle du Maillé-Brézé.
(J. Moulin, 13 août 1988).

80 LES SUCCESEURS DES ESCORTEURS D'ESCADRE

82 LA VISITE DU MAILLÉ-BRÉZÉ

Le Maillé-Brézé, musée à flot à Nantes.
(J. Moulin, 8 juin 2008).



84 ANNEXES

» Les navires du même nom	86
Le vaisseau Brézé (1647-1665)	
Le contre-torpilleur Maillé-Brézé (1931-1940)	
» Implantation machines	88
» Silhouettes du Maillé-Brézé	90
» Compartimentage d'un escorteur d'escadre (Maillé-Brézé ASM)	92
» Répartition des locaux à bord d'un escorteur d'escadre	94
» Sigles et abréviations	95
» Remerciements, Sources, Bibliographie	96

Le Maillé-Brézé juste après sa sortie de la forme de Lanester,
le 2 juillet 1955. (NMT)



PREFACE

Préface

Maillé-Brézé

PREFACE

BIEVENUE

CONCEPTION

DESCRIPTION

HISTORIQUE

SUCCESEURS

LA VISITE

ANNEXES

Avertissement

L'escorteur d'escadre Maillé-Brézé, conservé à flot à Nantes, est le premier navire de guerre de surface ainsi préservé en France. Une équipe de Nantais, regroupés dans l'association Nantes Marine Tradition, a réussi, après une longue série d'épreuves, à acquérir le dernier escorteur d'escadre de ce type avant son désarmement.

Le Maillé-Brézé, pratiquement dans l'état de sa dernière année de navigation, est ouvert au public depuis le 2 juillet 1988, en plein centre de Nantes. Il vient compléter la liste des anciens bâtiments de guerre convertis en musées en France en plus des sous-marins Espadon (à Saint-Nazaire depuis 1986) et Argonaute (à Paris depuis 1989) et du croiseur Colbert (à Bordeaux entre 1993 et 2006).

Les photos dont la légende ne précise pas le nom du bâtiment ont été prises à bord du Maillé-Brézé.

Décimée par les luttes fratricides avec nos alliés anglo-américains et par le tragique sabordage de Toulon, notre marine entre dans la guerre en 1943 avec des bâtiments, peu nombreux, et en partie inadaptés au conflit en cours. Tout comme leurs camarades des Forces navales de la France libre le faisaient depuis le début du conflit, beaucoup de marins français terminent la guerre à bord de bâtiments de construction étrangère, américaine (destroyers d'escorte, dragueurs, patrouilleurs) ou britannique (frégates, corvettes, sous-marins).

Quelques « prises de guerre » allemandes, trois porte-avions prêtés par nos alliés viennent compléter cet ensemble pour constituer la Marine nationale de la décennie 45-55.

Peu à peu les arsenaux de la marine et les divers chantiers navals se reconstituent, les ingénieurs ressortent leurs planches à dessin, la Marine reçoit l'aide des États-Unis et les premiers projets voient le jour.

Aux notions de torpilleurs et de contre-torpilleurs de l'avant-guerre, se substituent alors celles de bâtiments anti-sous-marins et anti-avions chargés de protéger et « d'escorter » les forces navales ou les convois.

Ainsi naissent les fameux T47 ou escorteurs d'Escadre chargés d'accompagner les forces navales et de contribuer à leur protection contre sous-marins et avions.

Héritiers des contre-torpilleurs d'avant 39 et notamment des Modagor, ils sont plus courts, plus endurants et un peu moins rapides, avec un déplacement léger de 2 750 tonnes, six canons de 127 mm, six canons de 57 mm et, arme nouvelle, 12 torpilles anti-sous-marins (ASM).

Le Surcouf, tête de série, entre en service en 1953 suivi de onze autres T47 puis de cinq T53 disposant de moyens

de détections aériennes renforcés et de nouvelles armes ASM et enfin d'un T56 préfiguration des bâtiments de la décennie suivante.

Dans les années soixante-dix, tous ces escorteurs d'escadre sont refondus pour modifier les emménagements, les équipements de détection et les systèmes d'armes et doter certains d'entre eux d'un système de traitement de l'information (SENIT), voire d'un hélicoptère. Le tableau des 18 escorteurs d'escadre résume ces transformations.

De très nombreux marins de ma génération ont eu l'occasion de servir à bord de ces beaux bâtiments, premiers témoins du renouveau de notre Marine nationale, et d'apprécier les qualités de ces bateaux « à tout faire » de nos escadres.

L'ouvrage de Jean Moulin nous fait découvrir la personnalité du Duc Armand de Maillé-Brézé, et décrit en détail l'histoire des bâtiments qui portèrent le nom de ce grand marin et, bien sûr, tout spécialement celle de l'escorteur d'escadre.

Sa lecture ne peut que nous inviter à remercier très vivement l'association Nantes Marine Tradition d'avoir sauvé le Maillé-Brézé et de le maintenir en parfait état de présentation. Ce bateau fait honneur à la construction navale française et sa visite permet de mieux connaître les conditions de vie des marins des années soixante-dix, ainsi que l'état des techniques de guerre navale des époques récentes.

Je souhaite au Maillé-Brézé, grâce à Nantes Marine Tradition, de couler de longs jours « de retraite » heureuse au quai de la Fosse à Nantes, pour le plus grand intérêt de ses visiteurs.

L'Amiral Brac de La Perrière,
ancien inspecteur général de la Marine.
(Préface rédigée pour l'édition de 1993)

Le lancement de l'escorteur d'escadre *Cassard*, à Nantes, le 12 mai 1953, aux Ateliers et chantiers de Bretagne. Le chantier a construit trois escorteurs d'escadre : le *Cassard*, le *Guépratte* et le *Tartu*. (ECPAD)



Nantes Marine Tradition et le Maillé-Brézé

Maillé-Brézé

PRÉFACE

Bienvenue

CONCEPTION

DESCRIPTION

HISTORIQUE

SUCCESEURS

LA VISITE

ANNEXES

En passant par Nantes, bon nombre de marins ou d'anciens sont étonnés de découvrir aujourd'hui, amarré au bout du quai de la Fosse, le magnifique escorte d'escadre, conservé définitivement en tant que musée naval à flot.

Créée en 1983, l'association (loi de 1901) Nantes Marine Tradition est parvenue à ses fins en juillet 1988. Dans le cadre de la sauvegarde du patrimoine maritime, ce petit groupe de Nantais avait décidé d'obtenir de la Marine nationale la possibilité de conserver, après son désarmement, l'un des beaux escorteurs d'escadre construits dans les années cinquante.

Sous l'impulsion de son président, François-Régis Bouyer, de nombreuses démarches furent entreprises. Progressivement un important dossier fut constitué, puis amélioré. Des subventions furent sollicitées, des partenaires intéressés. Après avoir espéré tout d'abord le *Casabianca* en 1984, puis le *Guépratte* ou le *Vauquelin*, ce fut finalement le *Maillé-Brézé*. Le 25 mars 1988, l'acte de cession du bâtiment à l'association est signé par le ministre de la Défense.

Dès le mois de novembre 1987, lors d'une escale mémorable, le capitaine de frégate Denavit avait entraîné son état-major et son équipage dans le soutien de l'action de l'association. Pour un équipage qui doit quitter un navire qui va être désarmé et livré à la ferraille, c'est une bien grande tristesse ; cette fois, ceux du « Maillé » savaient que le bâtiment pourrait être conservé à flot pour être admiré du public : une première en France pour un navire de surface, puisque le

sous-marin *Espadon* n'était transformé en écomusée à Saint-Nazaire que depuis l'année précédente.

Après la dernière cérémonie officielle des couleurs à Brest, le 1^{er} avril, le navire subit différents travaux et un sérieux carénage avant d'être remorqué vers Saint-Nazaire par le remorqueur de haute mer *Centaure* (capitaine de corvette Bonniou) le 6 juin. Les remorqueurs de Nantes, *Abeille 14* et *Abeille 18*, lui font remonter l'estuaire le 8 au matin et de nombreux adhérents peuvent admirer le navire prenant définitivement poste au quai Ernest-Renaud vers 13 h.

Aussitôt de nombreux aménagements sont entrepris, un circuit de visite, d'une longueur voisine de 280 m, dont environ la moitié à l'intérieur est installée et la formation de guides poussée à fond.

C'est une surface totale de 2 500 m² qui est aménagée et contrôlée pour permettre la visite du public avec toutes les conditions de sécurité nécessaires et l'installation de quelques locaux pour l'équipe d'une quinzaine de personnes, en grande majorité bénévoles qui assurent entretien, visite et gestion.

Un ponton et une passerelle sont mis en place. Un premier local d'accueil sera rapidement remplacé par un second, plus vaste. Une installation électrique, alimentée par EDF, est montée avec 800 mètres de câbles.

Le 1^{er} juillet 1988, l'inauguration se déroule en présence de nombreuses personnalités civiles et militaires, parmi lesquelles MM. Monestier, préfet de région, Guichard, président du conseil général, le vice-amiral Lefebvre, préfet maritime, le contre-amiral Turcat, commandant l'Escadre de l'Atlantique et plusieurs an-

ciens commandants dont, bien sûr, le capitaine de frégate Denavit. Pour la nouvelle vie du *Maillé-Brézé* ; NMT offre le parrainage à Ève Ruggieri.

Le musée *Maillé-Brézé* est ouvert au public le 2 juillet 1988.

Depuis, de nombreux visiteurs (individuels ou groupes organisés, jeunes ou anciens) sillonnent ponts et coursives :



L'étrave du *Maillé-Brézé* dans le bassin 3, à Saint-Nazaire, le 24 octobre 1997. [J. Moulin]

le circuit de visite a été remanié et progressivement amélioré, l'installation d'un musée *Maillé-Brézé* au carré des officiers mariniers a été effectuée dans d'excellentes conditions. Quelques problèmes de chauffage, en hiver, ont été résolus avec la remise en route d'un diesel alternateur d'origine.

La visite des machines a été ouverte en 1989 et, depuis, agrémentée par l'ouverture d'une chaudière et du réducteur de la machine avant.

Les postes d'équipage 3 et 4 ont été transformés en une vaste salle d'exposition ou de réunion d'environ 150 m², qui permet de regrouper aisément plus d'une centaine de personnes. Un local est aussi installé pour la formation des scouts marins.

Une ouverture pratiquée dans la cloison de la coursive arrière, permet l'accès du hangar

Malafon aux visiteurs. Le PC ASM et le CO ont été en partie réactivés par des spécialistes de Brest, afin de donner aux locaux une meilleure impression de vie opérationnelle. Vedette et baleinière ont été remises en état pour d'éventuelles missions sur la Loire autour du navire.

Avec un petit nombre de salariés et grâce au dévouement de bénévoles acharnés, l'affaire tient le cap. L'entretien est assuré de façon continue et des aménagements nouveaux se poursuivent. Un minimum de 350 kg de peinture est consommé tous les ans.

Les marins en activité et les anciens, en particulier ceux du D 627, sont et seront toujours bienvenus à bord, surtout s'ils peuvent apporter une contribution quelconque aux souvenirs du musée *Maillé-Brézé*.

Sachez enfin, qu'une tradition s'establit à Nantes depuis 1988 : à chaque escale d'un bâtiment de la Marine Natio-

nale, des échanges fort sympathiques et chaleureux s'établissent entre les états-majors, les équipages des navires et les membres de Nantes Marine Tradition.

L'entretien du *Maillé-Brézé* n'est pas toujours facile mais reste assuré par l'association. Le *Maillé-Brézé* est classé monument historique en 1993. En 1997, le bâtiment a été échoué dans le bassin 3 de Saint-Nazaire pour un carénage, et ses vingt ans de présence à Nantes ont été fêtés, avec quelques discours et la présence du bagad de Lann-Bihoué, les 7 et 8 juin 2008. Un second carénage, plusieurs fois retardé pour diverses raisons, est prévu en 2010.

L'association Nantes Marine Tradition est ouverte à tous et accueille volontiers les bénévoles pouvant participer à l'entretien et à la présentation d'un patrimoine maritime désormais unique.

Le *Maillé-Brézé*, en remorque, regagne Nantes le 28 octobre 1997. [Bernard Prézelin]



À gauche : *Le Fantasque* sortant de Toulon le 13 août 1945. Les quatre contre-torpilleurs survivants des six unités type *Le Fantasque* ont été re-classés croiseurs légers en 1943. [Marius Bar]

À droite : Le destroyer américain *Gearing* au mouillage sur la côte d'Azur en février 1949. [Marius Bar]



La conception des escorteurs d'escadre

Maillé-Brézé

PRÉFACE

BIENVENUE

CONCEPTION

DESCRIPTION

HISTORIQUE

SUCCESEURS

LA VISITE

ANNEXES

» Du Gearing au Surcouf

» La désignation des escorteurs

» Les modernisations

» La refonte ASM des escorteurs d'escadre



Le Maillé-Brézé dans son état initial, le 4 mai 1957. [Marius Bar]

» Du Gearing au Surcouf

Le 8 mai 1945, à la fin de la guerre en Europe, la Marine n'a plus que six contre-torpilleurs sur les trente-deux en service en 1939 : le *Tigre*, bien usé, l'*Albatros*, gravement avarié, et quatre unités du type *Le Fantasque*, reclassées alors croiseurs légers. Quatre contre-torpilleurs allemands nous seront livrés début 1946. La situation des torpilleurs n'est pas meilleure, les neuf torpilleurs de 1 500 tonnes survivants sont à bout. Six frégates britanniques et six destroyers d'escorte américains nous ont été cédés en 1944 mais, lents (19 noeuds), ne sont que des escorteurs de navires marchands. Deux torpilleurs allemands sont livrés en 1946 et remis en service. Des deux croiseurs légers et quatre contre-torpilleurs livrés par les Italiens en 1948, seuls les deux croiseurs légers seront remis en service en 1954 après avoir été transformés en escorteurs d'escadre.

Début 1946, le STCAN et l'état-major de la Marine se concercent au sujet des unités à construire pour le remplacement des contre-torpilleurs d'avant-guerre. Le STCAN précise les caractéristiques des nouveaux destroyers américains du type *Gearing*, qui semblent servir de modèle, avec des adaptations propres aux constructions navales françaises.

Les caractéristiques citées des bâtiments américains sont :

- Déplacement : 2 400 tW
- Dimensions : 119 m x 12 m x 5 m

- Puissance : 60 000 ch (44 153 kW)
- Vitesse : 37 nd
- Autonomie : plus de 6 000 nm à 15 nd
- Armement : 6/127 mm, 10 ou 12/40 mm, 10/20 mm, 10 tubes de 533 mm, 6 mortiers, 2 grenadeurs.
- Détection : 1 radar avion, 1 radar surface, 1 asdic.
- Equipage : 350 hommes.

Les adaptations françaises donneraient un destroyer de 2 482 tonnes Washington, contre 2 438 tonnes pour les *Gearing*.

L'échange de correspondance entre le STCAN et l'état-major général va être incessant. Les demandes de modifications ont une réponse qui appelle une autre modification, etc. Un navire de guerre est toujours un compromis entre le souhaitable, généralement lourd et cher, et le possible.

Le 26 septembre 1946, l'état-major demande des modifications de caractéristiques avec du matériel français :

- déplacement de 2 500 tW maximum,
- vitesse maximum pratique de 32 nd,
- autonomie de 4 500 nm à 18 nd,
- armement de :
 - 3 tourelles doubles de 127 mm avec 200 coups par tube,
 - 3 affûts doubles de 57 mm Bofors avec 2 000 c/tube,
 - 2 plates-formes quadruples de tubes de 550 mm,
 - 56 grenades genre Mark VII anglaises de 185 kg,
 - radars et asdic.



La mise sur tins du bloc de fond F 6 du Maillé-Brézé dans la forme de Lanester, le 9 octobre 1953. À gauche, le Bouvet qui quittera la forme le 25 septembre 1954. (NMT)



Le 11 octobre 1946, un courrier cite pour la première fois l'appellation T 47 pour l'avant-projet.

Finalement, le STCAN, sous la signature de l'ingénieur général du génie maritime Paoli, envoie à l'état-major le décembre 1947 un avant-projet T 47 A, déplaçant 2 550 tonnes Washington et long de 121 mètres avec un déplacement d'essai de 3 112 tonnes. L'armement serait de trois tourelles doubles de 127 millimètres et de trois affûts doubles de 57 millimètres, ces derniers pouvant être même remplacés par quatre affûts doubles de 40 millimètres si l'on veut augmenter l'autonomie.

Le 16 février 1948, le STCAN propose deux autres versions pour le T 47 : le T 47 B et le T 47 C. Les deux nouvelles variantes ont été étudiées en fonction des variantes d'armement envisagées par l'état-major, tout en restant dans les limites de 2 700 tonnes anglaises.

Les deux types ont en commun une longueur entre perpendiculaires de 123,50 m, un déplacement d'essai de 3 310 tonnes et une capacité de 860 tonnes de combustible.

Le T 47 B est armé avec trois tourelles doubles de 127 mm dont une seule à l'avant, trois affûts doubles de 57 mm, dix canons de 20 mm et une plate-forme quadruple de tubes lance-torpilles de 550 mm.

Le T 47 C est armé de trois tourelles doubles de 127 mm, de deux affûts quadruples de 40 mm, de deux affûts doubles de 40 mm, de dix canons de 20 mm et de deux plates-formes quadruples de 550 mm.

L'estimation générale est que les T 47 des versions A, B et C sont trop chargés dans les hauts, surtout les B et C. Le poids dans les hauts pose des problèmes, surtout pour obtenir de bonne tenue à la mer quand le bateau est à l'état léger. Le même problème a obligé les Américains à alléger les *Gearing* d'une partie de leur armement.

Le 30 décembre 1947, la solution machines et chaufferies alternées est adoptée. L'autonomie de 5 000 milles à 18 noeuds étant nécessaire, l'état-major ne veut pas réduire l'armement et préfère porter le tonnage à une limite maximum de 2 700 tonnes Washington.

Une note du 31 décembre 1947 précise les deux missions des contre-torpilleurs :

- attaque à la torpille des bâtiments de surface,
- protection anti-sous-marin des forces de surface rapides.

Il est précisé que la mission est, dans ce cas, de détruire le sous-marin, mais la priorité reste surtout de le neutraliser pendant le passage de la force de surface. Dans ce cas il est prévu que le contre-torpilleur se contente d'un armement anti-sous marin limité à des grenades, au profit d'un armement en torpilles anti-surface.

Enfin le 17 mars 1948, le choix de l'état-major est connu ; c'est le T 47 B qui est adopté, meilleur compromis.

Le budget en cours de discussion en juillet 1949 prévoit un escorte contre avions de 2 700 tonnes, plus exacte-

Le projet T 47 B (21 janvier 1948)

L'escorteur d'escadre *Tartu*, type T 53, dans son état d'origine. [DR]

ment de 2 751 tonnes Washington, appelé aussi, sur les atlas de coque par exemple, escorteur de 3 300 tonnes. Cet escorte est bien celui du projet T 47 B.

L'escorteur du budget 1949, baptisé *Surcouf*, est commandé à l'arsenal de Lorient et mis sur cale le 16 juillet 1951.

Trois types d'escorteurs étaient alors prévus :

- des escorteurs de 2 500 tonnes Washington, destinés à l'accompagnement des grands navires de combat comme les porte-avions,
- des escorteurs plus spécialement conçus pour l'escorte des convois de navires marchands, les futurs escorteurs rapides (*Le Corse*, *Le Normand*),
- des escorteurs de 3^e classe, de 1 000 tonnes Washington, les E 54, prévus vers 1954 et finalement abandonnés.

Douze T 47 B sont d'abord construits, sous l'appellation T 47 B, puis cinq autres désignés T 53 suivent, avec des équipements améliorés, une passerelle fermée, inspirés des Radar Picket américains, des destroyers de la série Gearing pouvant guider des formations aériennes et détecter des avions à grande distance. La construction du 18^e escorte sera retardée pour être faite sur des plans modernisés : ce sera le *La Galissonnière*, seul du type T 56.

» La désignation des escorteurs

De la fin de la guerre à 1955, la désignation des bâtiments des types contre-torpilleurs, torpilleurs et escorteurs a été assez fluctuante et les confusions ont été nombreuses.

Pour se limiter aux unités de combat de l'ordre de 2 000 à 3 000 tonnes de déplacement les appellations successives sont retracées ci-dessous.

En 1946, la marine française se retrouve avec des croiseurs légers, anciens contre-torpilleurs reclassés et des contre-torpilleurs.

Pour l'anecdote, les unités appelées torpilleurs d'escorte sont alors des destroyers d'escorte d'origine américaine, ainsi classés bien qu'ils ne possèdent pas de tubes lance-torpilles.

Le bâtiment de 2 700 tonnes Washington du programme de 1949 est classé escorteur rapide anti-aérien. Ces unités de 2 700 tonnes Washington, les *Surcouf*, sont ensuite appelées escorteurs de 1^e classe en 1951, destroyers-escorteurs de 1^e classe, escorteurs rapides en 1954 et, enfin, escorteurs d'escadre, terme imposé par une circulaire du 17 janvier 1955. Cette appellation

L'escorteur d'escadre *La Galissonnière*, type T 56, en essais en 1961. [DR]