

Lors d'un ravitaillement en flèche du *Brestois* sur le pétrolier *Le Mékong* en novembre 1955, l'arrivée de la manche sur le pont avant est scrupuleusement observée. (DCN Lorient)

Le doris de 3,5 m. (photo Jacques Valbousquet)

démontable. Les écubiers de retour au puits font partie du bâti du guindeau. Une plate-forme d'observation est disposée de chaque bord au droit des écubiers.

Le guindeau installé sur la plage avant est à axe horizontal. Il est actionné par un moteur électrique étanche (alimenté en courant alternatif 440 V) également placé sur la plage avant et comporte 2 barbotins à 5 empreintes pour chaînes de 32 mm et 2 poupées de 400 mm de diamètre pour la manœuvre des aussières. La manœuvre de secours se fait à bras par 2 manivelles démontables montées sur un arbre longitudinal.

Pour l'amarrage, chaque navire dispose de chaque bord de 6 paires de bittes, de 2 chaumards à 3 rouleaux et de 2 chaumards ordinaires. Des boucles, rouleaux et accessoires sont disposés sur le pont pour une sûre exécution des manœuvres usuelles. Pour l'embossage, on se sert des chaumards et bittes d'amarrage de l'arrière. On y dispose d'un treuil de touage électrique (muni de 2 poupées clavetées aux extrémités d'un arbre horizontal et d'un tambour central) placé dans l'axe. En cas de manque de courant, ce treuil peut être actionné à bras par manivelles.

Le chaumard de corps avant est utilisé pour être remorqué (la remorque étant fixée à un croc largable de type Guérigny) tandis qu'un très fort piton disposé sur le pont arrière permet de remorquer.

Drome

Le bâtiment dispose d'une baleinière de service de 7 m à moteur placée à bâbord sous bossoirs à cols de cygne oscillants (axe au pied, manœuvre d'oscillation par 2 manivelles actionnant chacune un vérin à vis irréversible, hissage par 2 palans à 3 brins). Cette embarcation est complétée par un Doris de 5 m à avirons disposé sur le pont contre la paroi du rouf, à tribord (manutention à bras par une potence).

Chaque navire est en outre doté d'une douzaine de radeaux de sauvetage Klegecell pour 15 hommes et de 4 bouées couronnes répartis de façon variable selon les unités et les périodes.

Sécurité

Les équipements de lutte contre les voies d'eau sont particulièrement développés: l'épuisement repose sur 4 éjecteurs à vapeur (2 dans chaque compartiment machine et chaufferie) et 5 pompes mobiles. Les moyens d'assèchement reposent sur 4 pompes de 24 t/h: une pour le collecteur avant, une seule à l'arrière et 2 au milieu.





Les superstructures du *Brestois*, en 1972-1973, avec la baleinière visible à bâbord. (DR)



À Toulon en juillet 1962. (photo Monique Quester)

À l'issue des permissions de Noël, *Le Brestois* reprend la mer le 10 janvier **1963**. Toute l'activité de l'année est consacrée à la formation au personnel ASM de la marine. Les sorties à la mer s'enchaînent, ne durent guère plus que quelques jours et, au regret de l'équipage du navire, sont rarement agrémentées d'escales, on note toutefois pour 1963 le passage du navire école à Marseille (30 mars), Naples (31 mai au 4 juin), Cannes (30 juin), Beaulieu (27 au 29 juillet), Ajaccio (23 au 25 novembre) et La Spezzia (14 au 16 décembre). Cette dernière escale se fait avec l'EE *D'Estrées*, les deux bâtiments étant chargés de soutenir le cours d'application des officiers polytechniciens. Rentré au port le 19 décembre, notre escorteur débute le lendemain des travaux d'entretien. Depuis le 15 juin, il est placé sous le commandement du CC Barthelemy.

Le navire est déclaré disponible le 9 janvier **1964**. Cette année reprend sur un rythme similaire à l'année précédente, les escales se faisant encore plus rares puisque limitées sur les dix premiers mois de l'année, à Barcelone du 13 au 16 mars et à Gênes du 26 au 29 juin (avec l'EE *D'Estrées* à l'occasion d'une sortie au profit du CPOMA). Le 2 novembre, notre bâtiment quitte pour un moment Toulon car il est attendu pour un grand carénage à Lorient. Au cours de sa traversée Toulon - Lorient du 2 au 9 novembre, il fait une escale de routine à Malaga du 4 au 6.

En pleine période de travaux, le CC Bonnafont prend le commandement du navire le 13 janvier **1965**. Paré pour ses essais à la mer après travaux le 3 mars, *Le Brestois* effectue de courtes périodes à la mer depuis Lorient jusqu'au 3 juin. À cette date, il rallie Brest. Déclaré disponible après travaux le 4 juin, il appareille le 8 vers Toulon qu'il rallie le 24 après escales à Lisbonne (11 au 14) et Funchal (18 au 21). Tout le mois de juillet

est consacré à de courtes sorties pour entraînement individuel. Après les permissions d'été en août, le navire reste encore cloué à quai tout le mois de septembre pour cause d'entretien. Disponible le 28 septembre, il reprend son cycle de sorties d'entraînement au profit du personnel ASM de la Marine nationale jusqu'au 10 décembre, date à laquelle débute une nouvelle période d'entretien de ses installations.

Disponible le 6 janvier 1966, Le Brestois change de commandant le 15 janvier (le CC Loubens prenant ses fonctions) entre deux sorties d'instruction. Le bâtiment exécute un petit carénage du 21 janvier au 6 février. Les sorties d'instruction de trois à cinq jours s'enchaînent jusqu'au 13 avril. À cette date, l'escorteur effectue une sortie de représentation à Saint-Tropez avec le sousmarin Minerve (du 16 au 18 avril) puis est déclaré indisponible au matériel (du 19 mai au 5 juin). Les sorties de formation reprennent, cette nouvelle période d'instruction étant marquée par des escales à Trapani en Sicile (17 au 21 juin), Port-Vendres (1er au 3 juillet) et Sète (5 au 7 juillet). Le bâtiment reste ensuite indisponible pour entretien du 15 juillet au 2 septembre. Après trois sorties pour exercices individuels en Méditerranée réalisés au profit des écoles, il appareille de Toulon le 4 octobre en vue d'exercices avec l'escadre de la Méditerranée sur les côtes de Provence les 5 et 6, exercices suivis d'une escale de routine à Barcelone, du 7 au 11 octobre. Le dernier trimestre est dédié aux élèves de l'école ASM qui bénéficient de toute l'instruction pratique apportée par cinq nouvelles sorties à la mer jusqu'au 4 novembre, date à laquelle Le Brestois bénéficie de travaux d'entretien. Déclaré disponible le 6 décembre, le navire termine l'année par une mission le long des côtes de Provence exécutée du 12 au 20 décembre avec mouillage aux Salins dans la nuit du 19 au 20. Le 23 décembre, le CC Ducasse remplace le CC Loubens.

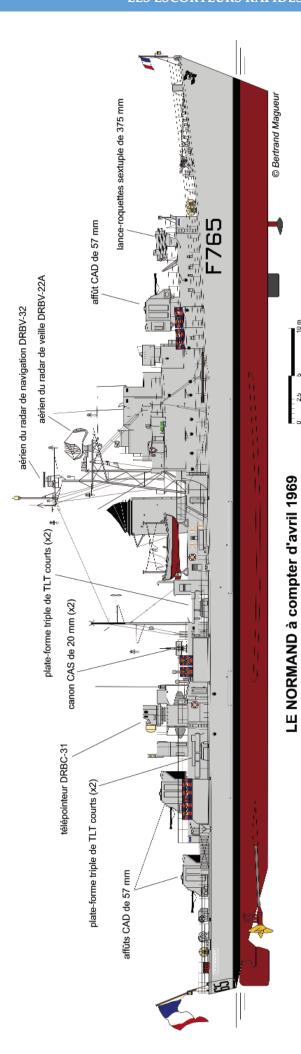


À Sète en juillet 1966. (photo Capitaine Blondel)

FICHE TECHNIQUE À COMPTER D'AVRIL 1969, IDEM ÉTAT PRÉCÉDENT SAUF:

Appareils de détection: 1 radar de veille combinée (air et surface) DRBV-22A, 1 radar de navigation DRBV-32, 1 intercepteur-goniomètre de radars ARBR-10D (avec analyseur ARBA-10), 1 intercepteur-goniomètre des radiocommunications HF AN/SRD-7, 1 intercepteur-goniomètre des radiocommunications VHF AN/URD-2A, 1 sonar de veille DUBV-24C, 1 appareil d'écoute microphonique DSBV-1C, 2 PDV optiques

Contre-mesures: 1 système TMK6 (2 bruiteurs acoustiques remorqués) Conduites de tir: 1 télépointeur DRBC-31, 2 PDO optiques (1 PDOM avant, 1 arrière)







7 En mai 1955, les E8 et E9 sont à couple à quai. Ouverture de la brèche pour embarquement des appareils propulsifs. (ACL)

- 8 Habillage des superstructures de l'avant (octobre 1955). (LN)
- 9 En novembre, fin du montage des superstructures, montage de la
- cheminée, montage de l'appareil moteur en cours (novembre 1955). (LN)
- 10 Au chantier Loire-Normandie (février 1956). (ACL)
- 11 En finition à quai (avril 1956). (ACL)



Le *Maillé Brézé* et *Le Bourguignon* sont en escale à Hambourg en mars 1957. (photo Bödecker & Drauz)

À Saint-Malo en juin 1957. (photo Jean Lassaque)

En évolution d'escadre à la fin des années cinquante. (photo René Bail)



Témoignages du CV(H) Max Moulin, LV chef Machine de l'ER Le Champenois en 1974-1975

Mon prédécesseur comme chef Machine m'avait passé une suite très complète en me détaillant les mesures qu'il avait dû prendre dans l'urgence en adoptant le système D et en s'affranchissant quelque peu des contraintes réglementaires. En avarie de compresseur HP lors d'une ZMAG, il était rentré à Brest avec un compresseur roulant des Travaux Publics prêté par la DDE locale, amarrés à plat pont par des ridoirs et raccordé au circuit HP des diesels au moyen des tuyaux soudés par les moyens du bord! (totalement hors normes "Bureau Veritas!"). Le bouilleur, autre élément vital, présentait une avarie au niveau du corps de chauffe dont la plaque de tête était fissurée; mettant en communication eau de mer et eau distillée.



Max Moulin au carré des officiers avec le médecin du bord.

En l'absence de concours DCN hors périodes d'Iper (à cette époque par raison d'économie drastique, les concours de la DCN, de nature industrielle, n'étaient accordés que pour les Iper programmées), le corps de chauffe ne pouvait être remplacé. Le chef Machine avait en conséquence mis au point un processus de réparation "de fortune" c'est-à-dire provisoire et d'urgence à la mer, au moyen de métal synthétique genre Metolux acheté (sur ses deniers) chez le quincaillier du coin! L'avarie se manifestait par une brusque montée de la salinité de l'eau distillée produite, totalement incompatible avec l'alimentation en eau des chaudières. L'opération de réparation imposait d'arrêter le bouilleur pendant



une douzaine d'heures et nécessitait de gros démontages, manipulation de charges lourdes (coquilles de corps de chauffe) au moyen de palans par les moyens du bord (pas toujours évident par mer forte) et réfection au Metolux après usinage de la plaque de tête à la meule rotative. En un mot du bricolage à l'état pur. Pendant ce temps la chaudière en service fonctionnait à régime réduit pour économiser l'eau distillée en réserve, mais suffisant pour garder le navire manœuvrant. La réparation provisoire avait une durée de vie limitée de quelque 48 à 72 heures!

Aquarelle de Max Moulin représentant un escorteur d'escadre vu du *Champenois* dans le golfe de Gascogne au cours de l'hiver 1975.

Lors d'une mission de sûreté Fost ordonnée dans le golfe de Gascogne en hiver 1975, avec une météo annonçant mer 8, l'ingénieur Escadre, recevant le chef Machine venu lui rendre compte, se voulut rassurant: "On connaît la situation de votre chaffuste, chef, on ne vous en voudra pas si vous êtes obligé d'alimenter vos chaudières en eau le lavage! Et de toute façon si vous tombez en carafe, un remorqueur de haute mer sera en alerte."

La RSA de l'ER Le Champenois étant prévue en 1975, il avait été décidé par l'EMM qu'il serait désarmé de manière

anticipée à la première avarie imposant une intervention lourde de nature industrielle par la DCN. La consigne donnée par l'Escadre, compte tenu de ses missions opérationnelles, était de tenir l'échéance de la date prévue de RSA par tous les moyens militaires possibles (bord et AMF) en s'affranchissant si besoin des contraintes réglementaires (sauf bien entendu en matière de sécurité des personnes) on était alors en pleine guerre froide et la sûreté des SNLE vis-à-vis des intrusions soviétiques imposait la disponibilité maximale des moyens de détection et lutte ASM, et donc des escorteurs de l'Escadre de l'Atlantique



Aquarelle de Max Moulin représentant la passerelle du *Champenois* dans le golfe de Gascogne au cours de l'hiver 1975.

Le Basque reste indisponible du 10 au 21 janvier 1962. Le 23 janvier, il appareille avec quatre autres escorteurs pour la croisière d'hiver de l'Escadre légère en Afrique francophone. Dans la nuit du 25 au 26 janvier, il croise au nord du cap Finisterre le paquebot France qui s'est illuminé de tous ses feux pour saluer l'Escadre légère. Le Basque et sa formation relâchent dans les ports de la Communauté française habituellement fréquentés par nos navires, Port-Étienne du 31 janvier au 2 février, Abidjan du 7 au 13 février, Port-Gentil du 16 au 20 février, puis il rallie Dakar pour une escale prolongée (pour cause de travaux sur une chaudière) du 26 février au 15 mars. À l'issue d'essais à la mer les 15 et 16 mars, Le Basque est déclaré de nouveau disponible, il appareille de Dakar le 18 et arrive à Gibraltar le 22. Appareillé le 2 avril, l'escorteur fait route sur Brest. En remontant les côtes du Portugal, il se livre à un Passex franco-britannique. Rentré à

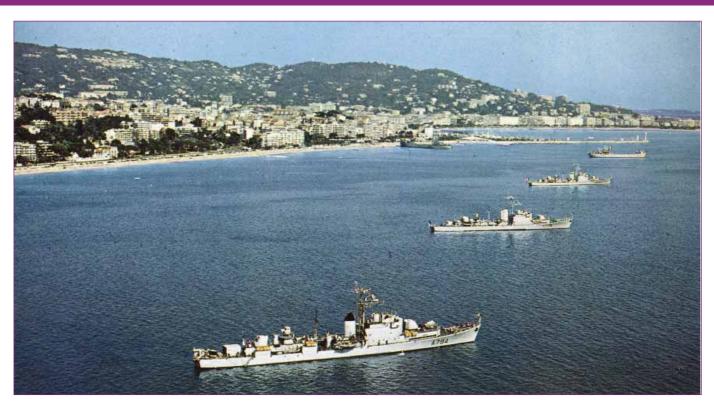
Brest le 5 avril, il y reste indisponible jusqu'au 1er mai. La croisière de printemps de l'Escadre qui provient de Méditerranée se déroulant en Atlantique, il est décidé que l'Escadre légère se rende en Méditerranée pour sa propre croisière. Le Basque appareille avec sa formation pour Toulon le 2 mai. Lors de son transit, il effectue l'exercice Écume VI couplé avec un exercice ASM. Cet entraînement achevé le 5 mai, l'escorteur remet le cap au sud. Il arrive avec l'Escadre légère à Toulon le 12 mai. Le 15 mai, il appareille avec Le Breton pour se joindre aux escorteurs Châteaurenault, Forbin et Du Chayla en stage CEF/Aéro, la formation au complet regagne Toulon le 18 mai avant d'en ressortir du 21 au 23 pour la seconde partie de ce stage. Au retour à quai, le CF Lannuzel (futur chef d'état-major de la Marine et ayant déjà commandé Le Breton) prend le commandement du navire et de la 7^e DER. Le lendemain 24 mai, Le Basque appareille pour un exercice d'entraînement d'armes de l'Escadre légère sur les côtes de Provence, il mouille à Golfe-Juan du 26 au 28 mai puis regagne Toulon le 29. Le bâtiment reprend la mer le 5 juin pour un nouvel entraînement de groupe donné au large de l'Espagne en compagnie du porte-avions La Fayette. Du 7 au 11 juin, Le Basque fait escale à Barcelone en pleine semaine française. Appareillé de ce port, il regagne Brest le 15, se livrant la veille de son retour à l'exercice Corrida sur les côtes sud de la Bretagne. Il reste indisponible pour un petit carénage s'achevant le 21 juin. Le lendemain, nouvel appareillage pour Boulogne où il fait une escale de représentation les 23 et 24 avant de regagner dès le lendemain Brest pour quelques heures, le temps de ravitailler. Il ressort en effet pour une mission en Méditerranée relâchant à Mers el-Kébir où il séjourne du 28 juin au 4 juillet avant de regagner Brest le 7. Après une nouvelle période d'entretien menée du 23 juillet au 8 septembre, Le Basque reprend ses exercices en Atlantique jusqu'à la fin du mois de septembre. Du 19 au 23 septembre, il sort pour entraînement individuel puis ressort du 24 au 26 avec l'EE Guépratte. Pendant la période du 27 au 29 septembre, c'est avec Le Champenois que s'entraîne notre escorteur. Le Basque réappareille le 2 octobre, toujours avec Le Champenois, en direction de la Méditerranée. Le 5, il fait escale à Mers el-Kébir d'où il appareille le lendemain pour prendre part à l'exercice Linois. Après une escale à Toulon du 11 au 15, il regagne Brest le 19 octobre. Notre navire reprend la mer dès le 25 octobre avec des sorties d'entraînement de groupe au large de la Bretagne. Indisponible la première quinzaine de novembre, il par-



Au Portugal en juin 1962. (DR)

ticipe les 15 et 16 novembre à une sortie d'entraînement élémentaire de l'Escadre légère sur les côtes de Bretagne. Il ressort le 19 pour la croisière d'automne de l'Escadre légère qui a lieu jusqu'au 12 décembre, cette sortie voit notre escorteur d'abord passer à Lorient du 23 au 26 novembre. Après des exercices ASM effectués devant Saint-Nazaire, l'Escadre légère relâche à Lisbonne du 29 novembre au 3 décembre, les huit navires qui la composent alors (escorteurs d'escadre Chevalier Paul, Forbin, Guépratte, Bouvet et escorteurs rapides Le Breton, Le Champenois, Le Normand et Le Basque) s'y présentent en une majestueuse ligne de file. Lors de sa remontée vers le port base, sept des huit escorteurs exécutent les 5 et 6 décembre l'exercice Frimaire II puis participent à l'exercice DAM Écume VII réalisé devant les côtes landaises. L'Escadre légère séjourne à Bordeaux du 7 au 10 décembre avant de regagner Brest trois jours plus tard.

Le 8 janvier **1963**, le bâtiment appareille pour un nouvel exercice avec l'Escadre légère mais une avarie l'oblige dès le lendemain à rebrousser chemin. Le Basque reste indisponible pour entretien du 10 janvier au 1er février puis reprend les sorties d'entraînement. Le 4 février, il se rend en Manche avec l'Escadre légère. Après une escale à Cherbourg du 8 au 11 février avec Le Breton, Le Basque rallie Portsmouth pour une escale non officielle du 12 au 15 février avec les *Chevalier Paul, Forbin,* Guépratte, Le Breton et Le Normand. Rentré à Brest le 16 février, il en ressort le 25 pour prendre part à l'exercice Dawn Breeze VIII réalisé en Manche et en Atlantique. Il quitte Brest le 23 mars, ralliant Lorient le lendemain pour un grand carénage qui le rend indisponible jusqu'au 19 septembre. Depuis le 24 mai, le CF Chaperon assure le commandement de l'escorteur. À l'issue d'essais à la mer du 16 septembre au 21 octobre, Le Basque est de nouveau déclaré disponible. Il appareille le 23 octobre pour Toulon qu'il rallie le 28 en vue d'un stage CEF de la 7^e DER. En chemin, le 26 octobre, il retrouve au sortir de Gibraltar les ER Le Breton et Le Champenois. Après de nombreuses sorties devant Toulon dans le cadre de leur stage, les trois escorteurs de la 7^e DER appareillent du port du Levant le 18 décembre pour rallier Brest sans escale le 23 décembre.

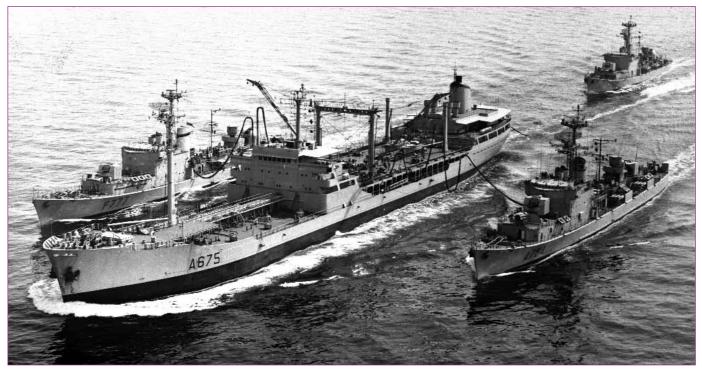


Mouillage d'escadre en baie de Cannes. On distingue *L'Agenais* (A784), *Le Vendéen* (F778), *Le Provençal* (F777) et le BDC *Dives* ou *Argens* (L900x). (CP Yvon)

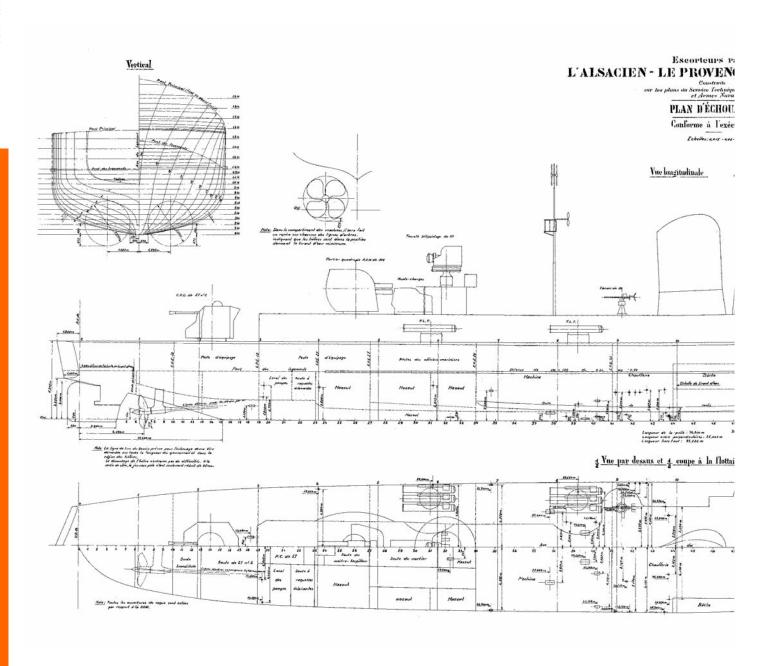
Le 1^{er} janvier **1979**, le navire est rattaché au Cepman. Reclassé à la même date bâtiment d'expérimentation, on lui attribue la nouvelle marque de coque A784.

À l'issue d'une sortie d'essais du 7 au 9 mai, les travaux sont officiellement clos le 11 mai. *L'Agenais* sortira peu à la mer, en dehors des campagnes d'essais, il lui arrivera d'apporter son concours à la formation maritime au profit des écoles de la région, de servir de *raider* ou encore d'assurer la protection du champ de tir du Levant. Sur l'année en cours, le navire réalise une seule Surmed, du 14 au 24 juillet avec passage à Livourne. Après les permissions d'été, *L'Agenais* apporte un concours à la mer au Cepman les 6 et 7 septembre. Cette sortie profite à Thomson-CSF qui pour la première fois peut juger des perfor-

mances de son Sorel. Du 27 au 30 septembre, le bâtiment participe aux journées de la Marine qui réunit en rade de Cannes pas moins de 17 bâtiments de surface, un sous-marin, deux commandos, des avions et des hélicoptères de l'aéronavale pour une présentation au grand public. Suite à une avarie, notre bâtiment reste par la suite indisponible du 2 au 30 octobre. Fin novembre, *L'Agenais* apporte de nouveau son concours au Cepman et à Thomson-CSF en achevant l'évaluation du Sorel. Lors de cette sortie, il croise la route des unités engagées dans l'exercice Îles d'Or et se fait ravitailler à la mer par le pétrolier *Isère*. Le 10 décembre, le bâtiment d'expérimentation entre en petit carénage, il redevient disponible le 20 janvier suivant.



Le Provençal, L'Agenais et Le Vendéen en ravitaillement sur le pétrolier Isère (A675) en novembre 1979. (DR)



L'année 1973 débute par une sortie de reprise, du 23 au 24 janvier. Le Vendéen entre en stage CEF de base le 29 janvier, cet entraînement est marqué par quelques sorties intenses à la mer jusqu'au 3 mars. Une escale à Casablanca est organisée pour les Arpettes entre deux entraînements, du 23 au 27 février. L'escorteur rejoint ensuite l'escadre de la Méditerranée pour sa sortie d'hiver, il manœuvre en escadre du 5 au 7 mars, puis quitte Toulon le 26 mars pour Brest où l'attendent de grandes réparations. Le grand port du Ponant est rejoint sans escale le 31 mars. À compter de cette date, Le Vendéen est rattaché à Prémar II. Pour ce grand carénage et dans le cadre de mesures de réduction budgétaire, le navire est désarmé à compter du 2 mai. Les travaux ne débutent qu'à compter du 15 juin.

Le Vendéen réarme le 2 février 1974 sous le commandement du CC Renoux. Son effectif n'est complété qu'à la date du 12 février. Ses travaux achevés le 25 février, le navire entreprend à compter du 1er mars une série d'essais devant confirmer un retour au bon fonctionnement de l'ensemble de ses installations. Cette vérification étant acquise fin mars, Le Vendéen appareille le 29 mars pour Toulon, date à laquelle on le rattache de nouveau à la 5e DER de l'escadre de la Méditerranée. À son arrivée à Toulon le 3 avril, l'escorteur passe les deux mois qui suivent à sortir régulièrement mais pour de courtes périodes le long des côtes varoises. On le voit mouiller devant Saint-Tropez du 16 au 18 mai pour représenter la Marine nationale aux fêtes de la Bravade. Le 28 juin, le navire appareille pour la Corse. Au départ de Calvi, il effectue un nouveau stage CEF de base du 1er au 11 juillet. À cette date, son équipage est placé en permissions d'été, l'escorteur redevient disponible au personnel le 17 septembre. Il reprend la mer pour une courte mission de surveillance en Méditerranée à l'issue de laquelle, du 24 au 26 septembre, il assure la mise en conditions du sous-marin Galatée. Après quelques concours aux écoles la première quinzaine d'octobre et au départ d'un mouillage devant Cavalaire, Le Vendéen est engagé dans la sortie d'automne de l'escadre de la Méditerranée qui se tient le long des côtes italiennes entre le 14 et le 26 octobre. Il fait une escale à La Spezzia du 17 au 21 octobre et mouille dans le golfe de Santa Manza les 24 et 25 octobre. À son retour à Toulon, le bâtiment tombe en indisponibilité accidentelle du 28 octobre au 18 novembre. À cette date, il est indisponible au personnel pour cause de permissions jusqu'au 13 janvier suivant.





À Toulon à la fin des années soixante-dix. (CP JPP Azur)

Après deux courtes sorties d'essais devant Toulon, les activités pour l'année 1975 reprennent avec la mise en conditions du sous-marin Flore du 20 au 25 janvier. Le 18 février, Le Vendéen appareille avec l'escadre de la Méditerranée en vue d'exercices de groupe puis quitte l'Escadre le 26 février poursuivant seul sa route vers la Zone II dans le cadre d'un détachement en ZMAS et ZMAG. Avec *Le Bourguignon*, il forme à compter du 27 février le groupe Sargasse 1. Cette mission de deux mois emmène nos deux escorteurs rapides au Sénégal, en Côte d'Ivoire, au Brésil, au Venezuela et dans plusieurs îles des Antilles. Durant ce détachement, le groupe séjourne et montre le pavillon à Dakar du 1er au 5 mars, Abidjan du 9 au 10 et du 12 au 19 mars, Recife du 27 au 31 mars, Bridgetown du 7 au 11 avril, Fort-de-France du 11 au 14 et du 19 au 25 avril, Pointe-à-Pitre du 14 au 16 avril, Haut de Terre les 17 et 18 avril, Castries (Sainte-Lucie) du 25 au 27 avril. Sur le trajet du retour vers la métropole, Le Vendéen et Le Bourguigon font aussi deux escales à Punta Delgada, du 5 au 7 mai et du 11 au 13 mai. À son retour au port base le 17 mai, Le Vendéen accorde des permissions puis reste indisponible pour entretien à compter du 2 juin. D'autres permissions sont accordées du 1er juillet au 31 août ce qui maintient notre navire à quai près de quatre mois et demi. Le 1er août, le CC Canonne succède comme commandant au CC Renoux. Le Vendéen ne reprend la mer que le 1er septembre. Les 11 et 12 septembre notre escorteur est chargé de pister un navire soviétique dans le cadre d'une mission Sigint (mission de recueil de renseignement d'origine élec-

tromagnétique). À compter du 22 septembre et jusqu'au 11 octobre, l'équipage subit les affres des instructeurs du CEF lors d'un stage réalisé avec Le Provençal. Mais le 22 septembre, une avarie de chaudière l'immobilise à quai jusqu'au 29. Il appareille à cette date pour une mission de surveillance de la côte Est de la Corse, sortie qui s'achève le 3 octobre par un mouillage de 48 heures devant Calvi. Rentré sur Toulon le 9 octobre, Le Vendéen ressort à quelques reprises pour exercices et concours. Après une sortie au profit du CIN de Saint-Mandrier du 15 au 17 décembre, il prend part le 23 décembre à l'exercice Druide avant de placer son équipage en permissions pour les fêtes de Noël.

Le *Vendéen* lors d'un ravitaillement à la mer sur le BSL *Rhin* en 1976 ou 1977. (DR)