

Aviso-escorteur DOUDART DE LAGRÉE

Mis sur cale à l'arsenal de Lorient le 24/03/1960. À flot le 15/05/1961 et est entré en armement pour essais en avril 1962.

Après une croisière d'endurance qui le conduisit en mai et juin 1963 sur les côtes d'Afrique, ce bâtiment revient à Lorient, fut admis au service actif et affecté à la Zone Maritime de l'Océan Indien.

En 1976, il est équipé de missiles Exocet pour accroître sa puissance opérationnelle, le rendant apte à sa mission d'escorte en temps de guerre.

Contrairement aux autres « conserves » de porte-hélicoptères Jeanne d'Arc, il n'a été ni en début, ni en fin de carrière. En 1981, il succède à l'escorteur d'escadre Forbin désarmé.

Il n'effectue que deux campagnes d'application des Officiers de Marine (1981/1982 & 1982/1983)

Désarmé en juillet 1991, les dernières couleurs auront lieu le 13 décembre 1991.

- Déplacement : 2250T
- Longueur : 103 m
- Largeur : 11,50 m
- Vitesse : 25 nds
- Équipage : 15 officiers ; 199 hommes
- Armement : 2x100 mm ; 2x3TTL 550 mm ; 1 mortier 4x305 mm ASM ; 2x30 mm AA ; 4 missiles MM38
- Puissance moteur : 16000 CV

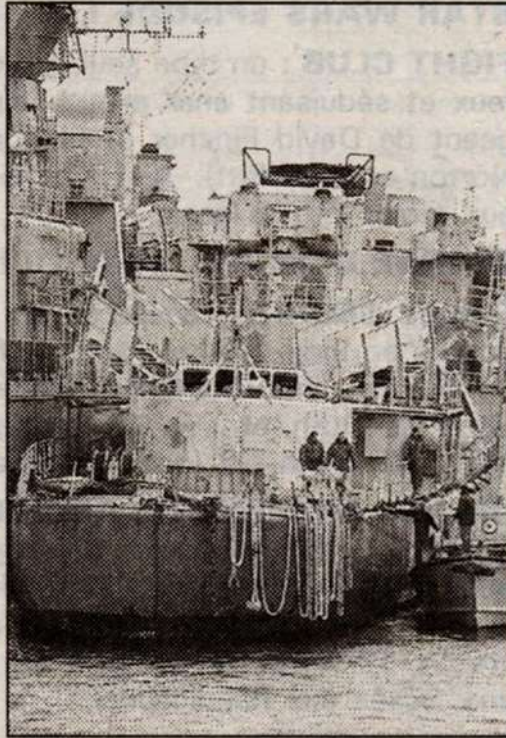


Le « Doudart de Lagrée » finira sa vie comme cible

Un nouvel exercice de tir sur cible se déroulera durant la première quinzaine de décembre au large de la Bretagne au-delà du plateau continental. C'est l'ancien aviso-escorteur « Doudart de Lagrée » qui fera les frais des tirs du « Latouche-Tréville ».

La semaine dernière, la Direction du port militaire a procédé au transfert de la coque du « Doudart de Lagrée » du club nautique de la Marine où il servait de brise-lame au premier épî porte-avions. Une équipe est venue poser des remorques qui permettront la prise en charge de la coque grise par un remorqueur.

Comme chaque année, à raison d'une moyenne de deux exercices, le Groupe d'action sous-marine commandé par le CA Cot (qui deviendra prochainement ALFAN Brest) puise dans les réserves de coques d'anciens navires de combat pour effectuer des tirs sur cible en haute mer. Cette fois, c'est la frégate « Latouche-Tréville » qui tirera des missiles mer-mer contre l'ex-aviso-escorteur (des Super-Etendard pourraient également lâcher quelques bombes).



L'ancien aviso-escorteur qui servait de brise-lame sera coulé lors d'un exercice de tir.

tarder la coque dans l'hypothèse qu'elle ne coule pas et reste flotter entre deux eaux au terme de l'exercice, présentant un risque pour la navigation. La coque du « Doudart » sera envoyée par le fond au-delà du tombant du talus du plateau continental, dans une zone de 4.000 m de profondeur.

Vide de carburants et de munitions

Cette opération est programmée, si les conditions météo permettent d'acheminer la cible sur zone et de l'immobiliser, entre le 10 et le 15 décembre. La zone de tir située à 120 nautiques de la pointe Saint-Mathieu sera « blanchie » par le survol d'un avion de patrouille maritime, la présence d'un patrouilleur de service public et la diffusion d'un avis aux navigateurs.

Sur la coque totalement vide de matériel, carburants et munitions, des charges explosives seront placées par les plongeurs démineurs. Celles-ci serviront à pé-

Ancienne conserve de la « Jeanne d'Arc »

L'avis-escorteur était le troisième bâtiment à porter ce nom après un torpilleur de haute mer (1886-1905) et une canonnière fluviale (1909-1941). Mis sur cale à l'arsenal de Lorient le 24 mars 1960, il a été mis à flot le 15 mai 1961. Entré en armement pour essais en avril 1962, il a été admis au service actif en 1963, après une croisière d'endurance qui l'a mené vers les côtes d'Afrique. Son tonnage est de 1.750 t, la puissance de ses machines atteignait 16.000 CV. L'avis-escorteur a été la conserve du porte-hélicoptères « Jeanne d'Arc » lors des campagnes d'application des officiers de marine 1981-1982 et 1982-1983.

Qui était DOUDART-DE-LAGREE ?

Né en 1823 à Saint-Vincent-de-Mercuze, d'une vieille famille originaire de Bretagne, mais fixée dans le Dauphiné depuis trois cents ans, Doudart-de-Lagree est reçu en 1843 à l'Ecole Polytechnique et choisit la carrière d'officier de marine à sa sortie de l'école. En 1853, il est enseigne de vaisseau à bord du vaisseau "FRIEDLAND", et se distingue à l'occasion de l'échouage de celui-ci à l'entrée des Dardanelles, ce qui lui vaut d'être promu au choix au grade de lieutenant de vaisseau. Il prend part à bord aux opérations du siège de Sébastopol. Rentré à Toulon, il passe sur l'"ALGESIRAS" et, en 1858, reçoit le commandement de l'avis "LE RODEUR", garde-pêche en Méditerranée. Puis il participe au premier armement de la frégate-cuirassée "LA GLOIRE". En 1861, des ennuis de santé l'obligent à servir à terre, mais, à la fin de 1862, il demande à faire campagne en Cochinchine. Il y prend le commandement de la chaloupe-canonnière n° 32 (qui deviendra "L'EPEE" en janvier 1867) ; il représente la France auprès du Roi du Cambodge et mène les négociations qui aboutissent à la signature du traité de Protectorat. Il est alors promu au grade de capitaine de frégate.

C'est à cette époque que, dans le but de chercher la possibilité d'une liaison fluviale entre la Cochinchine et la Haute-Asie, une exploration du Mékong vient d'être décidée. L'expérience et la valeur de Doudart-de-Lagree le font désigner comme commandant de l'expédition, avec le lieutenant de vaisseau Francis Garnier comme second.

Le 5 juin 1866, elle part de Saigon à bord des canonnières n° 27 et n° 32, et, à Kratiech, elle est arrêtée par les difficultés de navigation. Elle transborde sur des pirogues et continue son trajet jusqu'à Khon où une chute d'eau de quinze mètres interdit le passage. Abandonnant les pirogues, l'expédition atteint Bassac et y attend le retour de la saison sèche. Après un crochet dans l'ouest, elle rejoint le Mékong à Kamarat et atteint Vientiane puis Louang Prabang où elle arrive le 29 avril 1867.

Malgré les difficultés opposées par la nature, par la duplicité des autorités locales et l'état d'anarchie des régions traversées, Doudart-de-Lagree poursuit son but sans faiblesse et il repart en pirogue, le 25 mai, par Paklai où la navigation redevient difficile ; il doit abandonner le fleuve à Moung Hine et continue à pied sur la rive droite, dans des conditions physiques exténuantes. Pour faciliter son passage à travers la Birmanie Orientale, vers le Yunnan, il se rend à Xieng Tong pour obtenir l'autorisation nécessaire. Il rallie l'expédition et rejoint le Mékong à King-Hong. Le 18 octobre, il entre dans le Yunnan, où les obstacles s'accumulent.

Le Mékong s'étant révélé impropre à assurer les relations envisagées, Doudart-de-Lagree songe à une autre route, sur le Song Koï ou Fleuve-Rouge. Il le rejoint par Seu Mao, à Yuen Kiang, et envoie Garnier pousser une reconnaissance en aval : celle-ci montre les qualités de navigabilité du Fleuve-Rouge. La jonction se fait à nouveau à Lingan et l'expédition se porte sur Yun-Nan-Sen, où elle trouve un missionnaire français qui y réside depuis vingt ans. Doudart-de-Lagree ne peut obtenir du vice-roi l'autorisation de repartir dans l'ouest du Yunnan pour une dernière reconnaissance du Haut-Mékong. Il atteint avec beaucoup de difficultés Tong Tchuan, sur un affluent du Yang-Tsé, en Janvier 1868, et doit s'aliter, son état de santé devenant de plus en plus précaire. Garnier se rend jusqu'à Taly, dans le Haut-Yuccan, mais, à son retour, il ne trouve plus son chef qui est mort depuis trois semaines, le 12 mars 1868. L'expédition rentre alors à Saigon, le 29 juin, par le cours Yan-Tsé et Shanghai.

L'exploration du Mékong, si elle n'a pas réalisé les espoirs théoriques, a été une admirable épreuve d'énergie et de patience, et celle du Haut-Fleuve-Rouge est, par contre génératrice de perspectives d'avenir de grande valeur.