

1973-74 – Il “Castore”



Il “Castore” nel canale navigabile di Taranto



La medaglia ed il crest

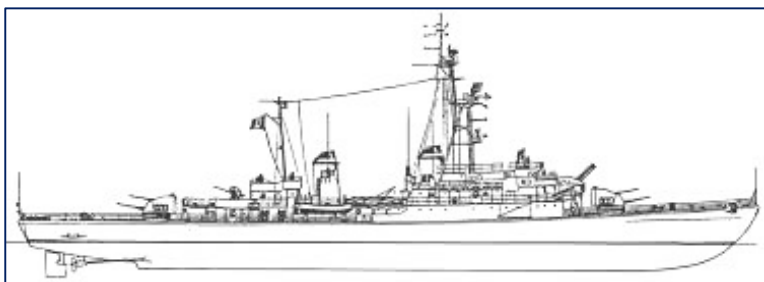
L'1 settembre 1973, dopo qualche giorno per un breve e sommario passaggio di consegne dal mio predecessore e la tradizionale cerimonia con l'equipaggio schierato in coperta in alta uniforme, assunsi il comando della fregata *Castore* (1). Considerando i miei “peccati”, commessi nelle precedenti attività di pilota e velista, giudicate paradossalmente dal vertice della Forza Armata atipiche per un Ufficiale di Marina, nella destinazione alla NATO, ritenuta da scansafatiche, ma soprattutto quello di gran lunga più grave e recente di essere stato uno dei protagonisti della “rivoluzione” del '70 al corso di Stato Maggiore presso l'Istituto di Guerra Marittima (IGM), non potevo lamentarmi del comando che mi era stato assegnato. Certo, ero ancora il terzo del mio corso e senza quei “peccati” avrei potuto aspirare, se non proprio ad una delle due nuove fregate della classe *Carabiniere*, dotate di elicottero, almeno ad una della classe *Margottini*, unità un po' più moderne ed anch'esse con elicottero, ma poteva andare anche peggio e, nel complesso, rimasi

soddisfatto del mio nuovo comando. Se non altro, rispetto alle altre fregate, tutte con propulsione diesel, avevo un vantaggio, già sperimentato, anche se non da comandante, su altre unità: la propulsione a vapore. Oltre alla reazione immediata nell'inversione del moto delle eliche, offriva potenza da vendere, quando necessario. Nelle numerose manovre di ormeggio che seguirono, spesso in condizioni limite, si confermò un notevole vantaggio.

Non avendo ancora esperienza di comando di una nave di quelle dimensioni, con un equipaggio di 230 uomini, solo dopo un paio di settimane e dopo le prime uscite in mare, cominciai ad avvertire la sgradevole sensazione che vi fosse a bordo uno stato di tensione, che si manifestava in gran parte del personale, soprattutto quello di macchina, a livello sottufficiali, e più palesemente nelle navigazioni con tempo cattivo e mare grosso. Ne parlai con il Comandante in Seconda, che aveva svolto l'incarico per più di un anno. Di poche parole ed ormai in procinto di essere sostituito, accennò alle possibili conseguenze dell'incidente, avvenuto qualche mese prima e del quale mi aveva già parlato brevemente il mio predecessore, mostrandomi il portello di accesso al castello, che giaceva in banchina e la flangia di spessa lamiera d'acciaio saldata e puntellata al suo posto. Accennò anche all'aspettativa del personale per un periodo di alcuni mesi di lavori e quindi di relativo riposo, che continuava ad essere rinviato, provocando delusione ed irritazione. La sua succinta analisi doveva rivelarsi sostanzialmente corretta.

L'incidente si era verificato in navigazione nel Golfo del Leone, durante una delle forti burrasche di "Mistral", frequenti da quelle parti. Nel pieno della notte, la nave, che procedeva a bassa velocità alla cappa, con il mare al mascone di dritta, aveva preso una profonda incappellata e la massa d'acqua che si era riversata violentemente sulla prora aveva reso lenticolare e proiettato all'interno il pesante portello stagno d'acciaio che, dal corridoio di dritta, dava accesso al castello. Insieme al portello, una notevole massa d'acqua aveva percorso tutto il corridoio, fino al centralino macchine, inzuppando coloro che erano di guardia. Più grave il fatto che una porzione non indifferente dell'acqua aveva imboccato la discesa verticale in locale caldaia di prora. E' facile immaginare l'impatto sul personale che era di guardia là sotto.

Perché fosse accaduto non sta a me giudicare. Ho cercato sempre di evitare di dare giudizi su incidenti avvenuti in mare o in volo senza che fossi presente e direttamente coinvolto. Nelle rare occasioni nelle quali mi sono sbilanciato, l'ho fatto sempre con molta cautela e dopo aver premesso che, se fossi stato io a dover prendere le decisioni in discussione, probabilmente avrei commesso gli stessi errori o avrei potuto fare addirittura anche peggio.



E' bene premettere che le fregate della classe Castore, come si vede nella silhouette a fianco, avevano una linea di prora sfuggente, e quindi una modesta riserva di galleggiabilità della prora stessa sull'onda. Il motivo era che, progettate per la caccia ai

sommergibili, questa caratteristica consentiva loro di evolvere in poco spazio e ridurre il tempo fra un attacco ed il successivo, rendendo più efficace l'azione offensiva. Da notare, inoltre, che la distanza fra l'asta del jack e le prime infrastrutture, fra le quali proprio il portello "incriminato", era breve e la massa d'acqua aveva poco spazio per defluire lateralmente prima di investirle.

Nel caso in esame, dai dati più che sommari sul Giornale di Bordo e da quanto ero riuscito a sapere parlandone con gli ufficiali, non era possibile comunque esprimere un giudizio e quindi le possibilità rimanevano due. O la velocità era la più bassa possibile per poter governare ed evitare di traversarsi al mare e quindi non vi era stato nulla da fare, soprattutto di notte, contro un frangente

invisibile, di dimensioni anomale ed imprevedibili. Oppure la velocità, superiore a quella minima per governare ed eccessiva per quelle condizioni del mare, poteva essere considerata la causa dei danni riportati. Rimaneva la sensazione palpabile che buona parte del personale, soprattutto fra gli addetti ai servizi scafo, propulsione ed elettrico, avevano perso fiducia nelle qualità marine della loro nave.

La causa dell'altro motivo di disagio, il continuo rinvio dei lavori, era quanto meno singolare. I vertici tecnici della nostra Marina avevano scoperto che la Marina degli Stati Uniti sottoponeva a revisione generale le caldaie delle navi a vapore dopo un numero di ore di fuoco quasi doppio e comunque molto superiore al limite stabilito da noi. Era stato deciso di verificare la possibilità di adottare le scadenze USA, prolungando così la disponibilità operativa delle unità a vapore e realizzando anche un notevole risparmio nelle spese di manutenzione. Il *Castore* era stato designato a fare da cavia ma, purtroppo, non erano stati stabiliti dei limiti precisi e si andava avanti con continui rinvii che erano causa di incertezza ed irritazione per il personale che non solo aspirava ad un periodo di riposo, ma temeva anche che si potesse verificare un incidente, sapendo bene che con il vapore surriscaldato non si scherza.

Con lo sbarco del Comandante in Seconda, imbarcò il suo sostituto. Mi fece subito una buona impressione, ma quanto accaduto nella sua precedente destinazione non poteva non destare, almeno inizialmente, qualche perplessità. Veniva dal Collegio Navale Morosini di Venezia, dal quale era stato allontanato non solo per il suo atteggiamento nei rapporti con gli allievi, aperto al dialogo e forse un po' troppo permissivo per gli standard di quei tempi, ma anche per le sue idee politiche, tendenzialmente di sinistra, anche se di una sinistra socialista moderata, che tuttavia a quei tempi era ancora considerata quasi alla stregua del comunismo ed i suoi simpatizzanti nelle Forze Armate subivano un certo grado di discriminazione. La premiership di Bettino Craxi era ancora lontana quasi un decennio! I mesi che seguirono, nei quali dovemmo risolvere insieme gravi e singolari problemi, come vedremo più avanti, mi consentirono di conoscerlo a fondo e di apprezzare appieno non solo le sue capacità professionali, ma soprattutto le sue doti umane, prime fra tutte la sincerità, la lealtà e la calma.

Questa breve presentazione del mio Comandante in Seconda e del suo atteggiamento aperto al dialogo con i subalterni mi offre l'opportunità per una considerazione sull'azione di Comando e sulla sua evoluzione negli anni della mia carriera in Marina. Nei primi imbarchi dopo i quattro anni di Accademia, i nostri comandanti erano ufficiali che avevano partecipato alla guerra, molti erano decorati e per noi erano delle figure carismatiche. I loro ordini venivano eseguiti quasi passivamente ed era raro che ci chiedessimo il motivo e tanto meno che formulassimo delle critiche. Raramente e solo per quanto riguarda il personale coinvolgimento, venivamo messi al corrente della missione da compiere.

Gerarchicamente al di sotto di noi, gli equipaggi erano di un livello culturale decisamente basso. Molti sottufficiali avevano la licenza elementare e solo una minoranza quella media. Per la maggior parte dei comuni di leva il servizio militare era la prima esperienza oltre i confini di uno sperduto paesello del Sud ed alcuni di essi erano analfabeti. Ho già accennato ai quattro marinai di leva ai quali insegnai a leggere e scrivere durante il mio primo imbarco sull'*Orione* negli anni '50. Il livello culturale del Paese e quindi degli equipaggi era cresciuto in misura significativa nel ventennio che era trascorso e la mia generazione si era gradualmente trovata ad avere a bordo un numero sempre maggiore non solo di sottufficiali, ma anche di marinai di leva, diplomati o addirittura laureati.

Scomparsa la figura carismatica del Comandante, dal basso si era cominciato a chiedersi qual'era lo scopo delle nostre attività ed a guardare all'operato dei superiori con spirito critico. Questa nuova

situazione era stata affrontata in maniera diversa da ciascuno di noi, ma coloro che non si erano resi conto dei cambiamenti avvenuti e che avevano mantenuto una linea di comportamento ormai superata avevano finito per riscuotere poche soddisfazioni e spesso poca fortuna nei loro comandi. Io credo non solo di aver percepito chiaramente il cambiamento, ma di averlo giudicato stimolante ed essermi adoperato per fare sì che i miei uomini fossero più motivati possibile, sapendo sempre cosa dovevano fare e perché. Sull'esecuzione degli ordini ho sempre mantenuto una linea ferma ed inequivocabile, che si può riassumere così: se dico al timoniere "Barra a dritta!" la barra deve andare a dritta e subito, ma dopo, a bocce ferme, si può anche discutere sul perché di quell'ordine. Ritengo che la relativa facilità con cui mi adattai al nuovo scenario sia dovuta soprattutto ai miei precedenti di volo e di vela, di microcosmi nei quali il comandante è costantemente esposto al giudizio dei suoi uomini, quasi tutti di buon livello culturale e professionalmente preparati, e può guadagnarsi la loro fiducia e la loro collaborazione, solo rendendoli partecipi della missione da compiere e dimostrando in ogni occasione le sue capacità professionali e decisionali.

Tornando al *Castore*, non era passato un mese dalla mia assunzione del comando che si verificò il primo sconcertante episodio. Il personale di ronda, che controllava periodicamente tutti i locali di bordo, avvertì un odore di bruciato che proveniva dal locale caldaia di prora – solo un caso che fosse lo stesso locale della "doccia notturna"? – e trovò una "miccia" sotto la pompa travaso nafta della caldaia. Un grosso barattolo pieno di nafta ed uno straccio imbevuto di gasolio che pescava nella nafta, quasi interamente carbonizzato. Per fortuna, la miccia non aveva funzionato, ma è facile immaginare cosa sarebbe potuto accadere se la nafta avesse preso fuoco! Era un chiaro tentativo, anche se maldestro, di sabotare la nave. Mi dedicai subito alla ricerca delle origini del gesto e delle motivazioni che avevano potuto spingere a compierlo. Scartai quasi subito la matrice politica, ispirata dall'esterno, per due motivi:

- anche se le prime azioni terroristiche delle Brigate Rosse erano già iniziate, le Forze Armate non erano mai state nel mirino ed il *Castore* non rappresentava certo un obiettivo pagante sul piano della visibilità;
- il personale militare e, per quanto riguardava la Marina, soprattutto quello imbarcato, era accuratamente controllato sul piano politico.

Rimanevano, quali più attendibili, le ipotesi del malcontento per l'attesa e più volte rinviata sosta per i lavori e la sfiducia nelle qualità marine della nave. La mia analisi trovò concordi non solo i miei ufficiali, ma anche il Comando delle Squadriglia, che si limitò a raccomandarmi di tenere "gli occhi aperti", cosa che stavamo già facendo, e non dare veste ufficiale all'evento, limitandomi a produrre una documentazione fotografica e riferire verbalmente, se si fossero verificati altri episodi del genere.

Era passata poco più di una settimana, quando accadde il secondo: un incendio in locale generatori elettrici, nel quale non vi era personale di servizio, come di norma quando eravamo all'ormeggio e ricevevamo energia elettrica da terra. L'origine dell'incendio era in un cestino di rifiuti, ma era chiaro che la causa non fosse assolutamente spontanea o accidentale. Anche in questo caso, la reazione del personale di ronda fu immediata e i danni furono limitati esclusivamente ad una bruciacchiatura sulla paratia, annerita dal fumo. Fu comunque la conferma della volontà di sabotare la nave e questa volta dovetti prendere provvedimenti anche sul piano personale. Come nelle precedenti destinazioni, la famiglia mi aveva seguito, avevamo preso in affitto un piccolo appartamento e tutti i giorni, quando non ero in mare, finito il lavoro nel tardo pomeriggio, tornavo a casa per cena e la mattina seguente ero di nuovo a bordo.

Dopo quanto accaduto ed in previsione che potesse verificarsi di nuovo qualcosa del genere, pur essendo un decentratore convinto, ritenni che la mia presenza a bordo fosse necessaria in occasione

di eventi straordinari come quelli già accaduti. La conseguenza fu che la mia presenza a casa fu ridotta in pratica alla sola cena.

Ormai era chiaro che, per i luoghi e le modalità che avevano caratterizzato i due incidenti, era più che probabile che l'autore o gli autori fossero fra il personale dei servizi Genio Navale ed Elettrico. L'indagine ebbe un inizio poco efficace, soprattutto per la debole personalità del Capo dei servizi tecnici, un ufficiale che aveva anche problemi familiari e profittava di ogni occasione per allontanarsi da bordo. Per fortuna, i suoi sottordini ai servizi scafo, propulsione ed elettrico, erano tre ufficiali dei Ruoli Speciali di primissimo ordine, imbarcati da tempo, che conoscevano bene la nave e soprattutto il loro personale.

Nonostante ciò, si brancolava ancora nel buio quando si verificò il terzo episodio. Una mattina, nei controlli prima di un'uscita in mare, fu trovato del sale negli avvolgimenti delle bobine dei generatori elettrici. Se fossero andati in moto, sarebbe stato un disastro. Naturalmente, l'uscita in mare fu annullata e ci vollero una giornata e una nottata di lavoro per bonificare tutto. Nota positiva: anche in questo caso la prevenzione aveva funzionato e ci sentivamo pronti a fronteggiare l'incidente successivo, che non si fece attendere a lungo. Qualche giorno dopo, in tarda serata, avvenne il quarto: incendio in locale Sergenti. Questa volta fu un incendio serio che ci tenne a lungo con il fiato sospeso fino a che, domate le fiamme e liberato il locale dal fumo, potemmo assicurarci definitivamente, senza maschere ed autorespiratori, che non c'era "rimasto" nessuno e che i danni, anche se non indifferenti, erano limitati al locale ed a quanto vi si trovava.

Un paio di sere dopo, sul tardi, mentre ero nel mio alloggio a leggere distrattamente, pensando di quale natura sarebbe stato il prossimo incidente, arrivò una telefonata. Era l'Ammiraglio Comandante la Divisione. Mi disse che voleva parlarmi e che sarebbe venuto lui a bordo da me dopo pochi minuti. Non voleva onori al suo arrivo. Lo attesi a poppa e dopo poco arrivò, in borghese, ed al quadrato ufficiali preferì il mio alloggio per la nostra conversazione. Conosceva nei minimi particolari tutto quanto era avvenuto e ne parlammo solo brevemente. Il Capo Squadriglia gli aveva riferito tutto e lo aveva messo anche al corrente delle mie ipotesi, sulle quali concordava. Poi, all'improvviso, avanzò la sua proposta: "Comandante, se vuole, in qualche giorno le faccio sbarcare tutto l'equipaggio, dal Comandante in Seconda fino all'ultimo marinaio, ed in breve tempo le faccio avere un equipaggio nuovo". La risposta non era facile, ma non ci misi molto a decidere. Chiesi che mi fosse consentito di sbarcare e sostituire un certo numero, al momento ancora imprecisato, di sottufficiali e chiesi anche che non fosse preso nessun provvedimento nei riguardi di coloro che sarebbero stati indicati per lo sbarco. Gli indizi che i tre capi servizio stavano mettendo insieme erano ancora piuttosto fragili, ma era necessario agire rapidamente e quindi più di un innocente sarebbe potuto cascare nella rete. L'Ammiraglio apparve palesemente soddisfatto della mia decisione, mi garantì che non ci sarebbero state rappresaglie e, nel congedarci, gli assicurai che avrei cominciato ad inviare i nominativi al più presto.

Seguirono giorni di consultazioni continue con il Secondo e con i tre giovani ufficiali, che svolsero un lavoro eccezionale, trascurando, come del resto noi due, tutte le loro esigenze personali e familiari. Nel giro di un paio di settimane, lasciarono il *Castore* ben diciannove sottufficiali che furono gradualmente sostituiti. Che non vi fossero stati provvedimenti nei riguardi degli sbarcati ebbi una conferma eclatante qualche anno dopo, quando incontrai uno di essi con i gradi di ufficiale. Il passaggio di stato non era facile e per conseguirlo non bastavano le capacità professionali, bisognava avere uno stato di servizio immacolato.

Dopo questa "epurazione", la Nave iniziò una nuova vita, affrontando con successo un'intensa attività addestrativa ed operativa in un clima di assoluta serenità. Incontrammo spesso condizioni meteorologiche tutt'altro che buone, in particolare durante un'esercitazione con la Marina francese



nel Golfo del Leone. Avemmo a che fare con una botta di Mistral in quelle stesse acque nelle quali era avvenuto l'incidente, che molto probabilmente era stato una delle cause scatenanti dei tentativi di sabotaggio. Non ci furono problemi, il personale aveva riacquisito fiducia nella nave e feci venire in plancia alcuni dei sottufficiali di macchina perché constatassero di persona che il *Castore* si comportava egregiamente. Al termine dell'esercitazione, ci fermammo qualche giorno a Tolone, la grande base della Marina francese

in Mediterraneo, un modello di efficienza logistica dal quale ci sarebbe stato molto da apprendere. La manovra per andare all'ormeggio, con il vento al traverso che soffiava a più di trenta nodi, fu una delle più belle della mia carriera, proprio come la definisce il Fincati (2), ma devo ringraziare la propulsione a vapore e la pronta reazione ai miei ordini degli uomini di macchina e di coperta che me l'hanno consentito.

Durante la sosta a Tolone, nel corso di un ricevimento alla Préfecture Maritime, fui presentato al padrone di casa, l'Ammiraglio di Squadra Jean Brasseur-Kermadec (3) al quale il nostro ammiraglio aveva detto che mio padre aveva comandato l'*Eritrea* nella seconda guerra mondiale. Anche Brasseur-Kermadec l'aveva comandata, ma con il suo secondo nome di *Francis Garnier*, assegnatole nel 1948, dopo la cessione alla Francia, insieme ad altre unità della nostra Marina, in riparazione dei danni di guerra. Si dimostrò felice di conoscermi, mi disse che il *Francis Garnier* era stato il più bel comando della sua carriera e mi condusse nel suo studio per mostrarmi un voluminoso album di fotografie scattate durante il suo comando. Da lui appresi della fine dell'*Eritrea*, che non conoscevo. Nel 1966, quando ormai la nave aveva trent'anni, diciotto dei quali trascorsi nella Marina francese, fu stabilito che non fosse più economicamente giustificabile mantenerla in efficienza e fu impiegata come bersaglio per attacchi aerei. Affondò in Pacifico, nei pressi di Tahiti, non tanto lontano dai mari nei quali aveva operato, al comando di mio padre, nella seconda guerra mondiale. Avendo assistito spesso al triste spettacolo di navi che arrugginivano, abbandonate ai margini di porti, per essere poi fatte a pezzi con la fiamma ossidrica, la fine dell'*Eritrea* – *Francis Garnier* mi parve una fine più che dignitosa per una nave da guerra.

L'intensa attività continuò nei mesi seguenti e le preoccupanti vicende iniziali del mio comando del *Castore* erano ormai acqua passata quando appresi, da fonte attendibile ed in via del tutto riservata, che subito dopo la sostituzione dei sottufficiali, il SIOS (Servizio Informativo Operazioni e Situazione) Marina aveva inviato a bordo una "spia". Un giovane sottufficiale, specializzato in guerra elettronica, era imbarcato, coperto da una ben simulata operazione di avvicinamento di routine, e sbarcato poco più di un mese dopo. Il suo compito era stato quello di monitorare l'atmosfera di bordo e riferire qualsiasi anomalia al centro. La mia grande soddisfazione, che per mantenere la massima riservatezza condivisi solo con il Comandante in Seconda, fu che nel suo rapporto finale affermava di non essere mai stato a bordo di una nave sulla quale regnava un'atmosfera caratterizzata in misura così inequivocabile da serenità ed efficienza.

Finalmente, verso la fine di maggio, arrivò la tanto attesa notizia che, in un paio di settimane, la nave avrebbe iniziato i lavori di grande manutenzione. Questa volta era una notizia vera! In quanto alle caldaie, avevano svolto egregiamente il loro compito fino all'ultima navigazione, durante la quale la produzione di acqua distillata era stata quasi superiore a quella di un anno prima e tutti

avevano potuto fare la doccia. Il vapore surriscaldato non si fece mai vedere dove non doveva essere e non perché è invisibile. Gli Americani avevano ragione!

Sentivo ormai vicino il giorno dello sbarco con un pizzico di tristezza e non sapevo ancora che avrei presto assunto il comando della *Stella Polare* per una “direttissima” Livorno – Helsinki – Livorno in poco più di tre mesi. Il *Castore* mi aveva dato tante preoccupazioni, ma anche tante soddisfazioni e, sia le une che le altre, erano ormai nel bagaglio dei ricordi, dove sarebbero rimaste a lungo.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 1 giugno 2011



Note:

- 1) *La fregata Castore (F 553), motto: “Ardisco ad ogni Impresa”, è stata una delle prime unità della nostra Marina Militare entrate in servizio dopo la seconda guerra mondiale. Ordinata, dopo il Canopo ed il Centauro, insieme alla gemella Cigno, ai cantieri italiani dagli Stati Uniti, nell'ambito dell' MDAP (Mutual Defense Assistance Program) per conto della NATO, il Castore fu inizialmente classificato DE 1031 e, al termine dei lavori, venne assegnato all'Italia e ribattezzato Castore. Costruito dai Cantieri Navali di Taranto e consegnato alla Marina nel 1957, i dati principali sono i seguenti: lunghezza 103m, larghezza 12m, immersione 3,83m. Apparato motore: 2 caldaie, 2 turboriduttori, potenza 22.000HP, velocità max. 26 nodi, equipaggio: 13 Ufficiali, 222 Sottufficiali e Comuni. Il suo armamento, dopo la modifica apportata nel 1967 (la silhouette a pag. 2 mostra l'armamento principale prima della modifica con due complessi a canne sovrapposte), era di 3 cannoni da 76/72mm in 3 torrette singole, 2 lanciarazzi trinati da 105mm, 1 lancia bombe trinato antisommergibile (A/S) e 2 impianti lanciasiluri A/S Mark 32. Il 22 marzo 1965, nel corso di una esercitazione al largo di Punta Stilo, il Castore fu speronato dalla nave ausiliaria Etna a circa 15m dalla poppa estrema. La parte poppiera rimase praticamente troncata dallo scafo e trattenuta ad esso dall'asse di una delle due eliche. Nell'incidente persero la vita 4 membri dell'equipaggio e 11 furono feriti. Rientrato in servizio dopo un lungo periodo di lavori, vi rimase fino alla fine degli anni '80 e fu successivamente ormeggiato nel seno del Varignano a La Spezia ed impiegato per l'addestramento degli Incursori della Marina per alcuni anni. Nel 2001 affondò al largo di Civitavecchia, durante il trasferimento a rimorchio in Turchia, dove avrebbe dovuto essere demolito.*
- 2) *Estratto da “Manovra Navale” del Cav. Luigi Fincati (1818 – 1893), Accademico degli Agiati, Luogotenente di Vascello M.R. (Pag. 223 della 1ª edizione).*
“Una manovra, per essere ciò che in lingua marinaresca chiamasi una ‘bella manovra’, non basta ch'essa si compia senza avarie, è d'uopo che venga eseguita nel minor tempo e nel minor spazio possibile, e ritengasi per assioma che ogni manovra per essere bella deve essere la migliore; che la prudenza soverchia è ignoranza e paura, la soverchia audacia, ignoranza e stoltezza.”

- 3) *L'Ammiraglio di Squadra Jean Brasseur-Kermadec (1914 – 1992) è stato una figura di particolare rilievo della Marina francese durante e dopo il secondo conflitto mondiale. Dal 1941 al 1943, imbarcato quale ufficiale in seconda su di una unità leggera, partecipò attivamente alla scorta dei convogli alleati in Atlantico. Nel 1943 assunse il comando del 1er Régiment de Fusiliers Marins con il quale partecipò alla liberazione della Tunisia, dell'Italia e della Francia. Dopo prestigiosi comandi navali in Mediterraneo ed in Pacifico, entrò a far parte dello staff del generale de Gaulle, allora Presidente della Repubblica. Promosso Ammiraglio di squadra, esercitò il comando delle forze navali francesi in Mediterraneo e della Prefecture Maritime di Tolone dal 1971 al 1974, ritirandosi poi dal servizio attivo.*