

Rapport

**De la commission chargée d'enquêter sur la disparition en mer
de M. le Lieutenant de Vaisseau Mercier du Paty de Clam,
Commandant de l'Archimède,
survenue dans la nuit du 14 au 15 janvier 1917**

EEC

Enregistré à l'arrivée
27 JAN 1917 210

17/1/17

Le Commandant de la Commission chargée d'enquêter sur la disparition de M. le Lieutenant de Vaisseau Mercier du Paty de Clam, Commandant l'Archimède, en vue d'établir sur la disparition de cet officier, dans la nuit du 14 au 15 Janvier 1917, de M. le Lieutenant de Vaisseau Mercier du Paty de Clam, Commandant l'Archimède et commandant de :

M. le Commandant de Buisson, Capitaine de Frégate, Commandant la 1ère escadrille de torpilleurs d'escadre de la 1ère Armée Navale, Président.

REQUISITOIRE R.A.P.P.O.R.T. Vaisseau, Commandant l'Archimède.

DE LA COMMISSION CHARGÉE D'ENQUÊTER SUR LA DISPARITION EN MER DE M. LE LIEUTENANT DE VAISSEAU MERCIER DU PATY DE CLAM, COMMANDANT L'ARCHIMEDE, SURVENUE DANS LA NUIT DU 14 AU 15 JANVIER 1917

cf. dossier n°
M. de Loria
a2

Dans la nuit du 14 au 15 Janvier 1917, à 22 heures 40, l'ARCHIMEDE se trouvait à 27 milles au S. 90 N. de S. E. ANDER, route à 9 heures au S. E., temps très fraîche de 2.3.5, mer assez grosse de la même direction.

Nuit très noire.

Les deux machines à vapeur sont en marche, le personnel à son poste de surveillance normale, sans les ordres de aucun maître mécanicien CAUSSE, Chef de quart.

Les dispositions de l'ARCHIMEDE sont les suivantes :

Le bris lance B est mal d'une barre (v).

Le post 7 n'a aucune réaction.

multipliée

La Commission nommée par ordre en date du 17 Janvier 1917 de Monsieur le Capitaine de Vaisseau Commandant Supérieur des Flottilles de l'Adriatique, en vue d'enquêter sur la disparition en mer, dans la nuit du 14 au 15 Janvier 1917, de M. le Lieutenant de Vaisseau MERCIER du PATY de CLAM, Commandant l'ARCHIMEDE et composée de :

M.M. BREART de BOISANGER, Capitaine de Frégate, Commandant la 1ère escadrille de torpilleurs d'escadre de la 1ère Armée Navale,
Président .

SEIGNETTE, Lieutenant de Vaisseau,
Commandant l'ARETHUSE.

ROMAN, Lieutenant de Vaisseau
Commandant la GORGONE.

s'est réunie, sur la convocation de son Président, à BRINDISI, le 17 Janvier 1917 et a établi le rapport ci-dessous .

Dans la nuit du 14 au 15 Janvier 1917, à 22 heures 40, l'ARCHIMEDE se trouvait à 27 milles au S. 80 W. de S'N ANDREA, route à 9 noeuds au S.W., brise très fraîche de S.S.E, mer assez grosse de la même direction.

Nuit très noire.

Les deux machines à vapeur sont en marche, le personnel à son poste de surveillance normale, sous les ordres du second maître mécanicien GAUMER, Chef de quart.

Les dispositions de l'ARCHIMEDE sont les suivantes :

Le brise lames B est muni d'une rembarde (r).

Le pont P n'a aucune rembarde.

La tablette

La tablette supérieure C des ballasts, n'offre aucun point saillant.

Les boudes couronnées de sauvetage sont placées à l'arrière du brise lames, inaccessibles en cas de mauvais temps, lorsque la mer balaie le pont.

Les ordres aux machines peuvent être transmis par 1°-des indicateurs à cadran (genre chadburn), ne pouvant être éclairés pendant la nuit.

2°-un porte voix accroché au panneau du kiosque, exposé à se remplir d'eau accidentellement en cas de grosse mer.

3°-une estafette se tenant au poste central, à laquelle on passe les ordres à la voix par le panneau du kiosque ou le porte de voix de la barre de direction.

Quelques instants avant l'accident trois personnes sont sur le brise lames :

le Commandant, assis sur le rebord du panneau du kiosque,

le second maître électricien LAOT,

le quartier maître de manoeuvre HAMON.

Ces deux derniers sont chargés de la veille extérieure.

A cause du mauvais temps, tous trois sont vêtus de cirés, bottes ou sabots.

En bas, dans leurs chambres, l'officier en second et l'officier électricien sont au repos, tous deux habillés.

Telle est la situation à bord de l'ARCHIMEDE au moment de l'accident.

A 22 H 40, le Commandant se lève du kiosque et se place contre la rambarde Tribord du brise lames, face

à l'extérieur.....

Il est là depuis environ 20 secondes lorsqu'une lame arrive couvrant le brise lames, et le prenant par les jambes le fait passer sous la rambarde et le projette sur le ballast.

Une deuxième lame arrivant presque aussitôt lance le Commandant à la mer

Dans la machine, le second-maitre de quart a vu les indicateurs tatonner mais ne précisant aucune manoeuvre. Dès que l'estafette arrive, il stoppe les 2 machines.

... ..

que distance de l'accident. Il n'est plus temps de battre en arrière car la mer est grosse et il sera impossible de gouverner. L'Officier en seconds prend aussitôt la décision de faire un tête à queue sur la gauche, afin de revenir légèrement au vent du point de disparition du Commandant, point sur lequel l'ARCHIMEDE va dériver ensuite rapidement.

Cette manoeuvre paraît avoir été la plus logique à ce moment.

Le bâtiment n'ayant aucun moyen de projeter quelque lumière autour de lui (insuffisance de la lampe du Scott), les recherches doivent se borner à la simple observation de la mer, à très courte distance du bâtiment dans la nuit noire. Elles demeurent inefficaces. Lorsque la lune se lève, derrière les nuages, il s'est écoulé 30 minutes depuis l'accident. Rien n'apparaît aux environs et à 23 Hrs 20 l'ARCHIMEDE fait route sur BARLETTA.

De l'avis des deux officiers de l'ARCHIMEDE, ainsi que de celui du second maître LAOT et du quartier maître HAMON il résulte qu'étant donné l'état de la mer il n'était pas possible même pour un assez bon nageur de se tenir longtemps sur l'eau, surtout ~~équipé~~ avec un ciré et des bottes. Il est malheureusement trop certain que le Commandant de l'ARCHIMEDE a coulé rapidement et il n'y a aucune chance qu'il ait pu être ultérieurement recueilli. Il se peut en outre qu'il ait été blessé par le choc sur la rembarde du brise lames laquelle arrive à hauteur du ventre, et ensuite par sa chute sur le rebord du pont puis sur le ballast.

Le quartier maître HAMON qui, des deux témoins du drame, se trouvait le plus rapproché du Commandant a dé

claré

La Commission a déclaré n'avoir entendu aucun appel au moment le court instant au cours duquel le Commandant gisait sur le ballast entre la passerelle des lances.

La Commission conclut que l'accident est imputable aux circonstances de temps. On pourrait regretter cependant que les hommes de la veille n'aient pas fait

immédiatement en arrière. Mais on ne peut lui en faire un reproche car ce second maître n'a jamais eu l'occasion de faire le quart ou de donner des ordres aux machines. Il a d'ailleurs essayé, dans l'obscurité, de manœuvrer les Chadburns, sans y réussir. La Commission est en outre d'avis que même une marche en arrière immédiate n'aurait vraisemblablement rien changé au résultat.

En ce qui concerne le matériel :

La Commission estime que les chances d'accident analogues seraient diminuées si le brise lames de l'ARCHIMEDE et son pont avaient un petit rebord capable

d'arrêter le glissement des pieds lorsqu'une lame fauche les jambes, le haut du corps étant lui-même retenu par une rembarde. Cette éventualité se présente fréquemment sur les sous-marins.

Elle est d'avis, en second lieu, qu'un réflecteur puissant (flashing lamp prévu pour les sous-marins) aurait pu rendre de grands services.

Enfin que l'éclairage des cadrans de Chadburns est souhaitable pour permettre, la nuit, leur manipulation sûre même par un personnel non exercé. Le Président fait cependant remarquer que le moindre entraînement permettrait à tout le personnel de veille de les utiliser tels qu'ils sont sans hésitation.

Le Président

Delapierre

BRINDISI, le 17 Janvier 1917
Les Membres de la Commission
Signé : SEIGNETTE - ROMAN

En transmettant ce rapport à Monsieur le Ministre de la Marine je crois devoir signaler que l'éclairage de ce que la Commission appelle les Chadburns mais qui sont de simples transmissions par tringle et pignons avec cadran en cuivre plein à chaque extrémité n'est pas facile à réaliser et est parfaitement inutile pour changer de route nuit de sens de la marche des machines. Tout homme ayant une fois manœuvré lui-même les transmetteurs pourra bien faire indiquer en avant et en arrière dans l'obscurité.

Je suis d'avis d'ajouter le petit rebord à la passerelle dont l'utilité est signalée. Je verrai aussi à faire installer une filière sur les montants de la rembarde à mi hauteur. Mais il faut bien être persuadé que jamais la passerelle d'un sous-marin prêt à plonger voulant faire route contre une mer un peu grosse ne pourra être installée de façon à empêcher le retour d'accident comme celui-ci.

Le Capitaine de Vaisseau

Commandant Supérieur

M. Trochet