

Nouvelle citation : **Commandant du CASQUE** et de la 1ère escadrille de torpilleurs d'escadre. Modèle de toutes les vertus militaires, splendide conducteur d'escadrille, a engagé deux fois l'ennemi à bout portant, la nuit du 22 au 23 décembre 1916. Prêt à tous les sacrifices pour l'arrêter, a attaqué avec son seul torpilleur trois torpilleurs ennemis.. Croix de guerre.

La Marine Française en 1914 - 1918 – Citations à l'Ordre de l'Armée

II.- Combat de nuit du 22 au 23 décembre 1916 dans l'Adriatique

Rapport du Capitaine de Frégate BREART de BOISANGER, commandant le CASQUE et la 1^{ère} escadrille de torpilleurs, au Capitaine de Frégate, commandant supérieur.

Conformément aux ordres reçus, les torpilleurs : CASQUE, PROTET, RIVIERE, BORY, DEHORTER, BOUTEFEU ont appareillé à 16 heures le 22 décembre 1916 pour Tarente. L'heure d'arrivée étant fixée à 8 heures le 23, la vitesse avait été réglée à 12 nœuds. Mes ordres au PROTET comportaient l'autorisation d'isoler 2 chaudières à la nuit (nous étions à ½ heures jusqu'à l'appareillage). J'avais laissé le Commandant de la 6^{ème} Escadrille libre de donner à ce sujet des ordres à son Escadrille. Les changements de route se faisaient sans signal, la visibilité était bonne malgré une forte humidité. Mon intention était de passer en vue du feu d'Otrante entre 22 heures et 22h15, heure à laquelle il est allumé.

A 21h25, le lieutenant de vaisseau officier de quart me prévient qu'il aperçoit des éclairs droit devant ; il emploie le mot « flashes » pour caractériser ce qu'il a vu. Je n'ai entendu aucun son. Deux minutes après, nous apercevons et entendons vaguement des lueurs précipitées provenant cette fois certainement d'une canonnade ; mis aux postes de combat, augmenté à 400 tours (16,5 nœuds) en donnant l'ordre de monter en pression aux chaudières isolées pour lesquelles l'ordre avait été donné de conserver toujours un commencement de pression, et en signalant à la ratière aux torpilleurs : « J'augmente de vitesse ». Donné l'ordre de laisser désormais la ratière sur blanc fixe.

A 21h45, réglé à 500 tours (19 nœuds) en supposant que les torpilleurs ont tous pu faire monter leur pression. J'estime que, tombant par une nuit sans lune dans une mêlée probable de chalutiers et de torpilleurs, j'ai intérêt à ne pas marcher à toute vitesse pour discerner si possible les amis des ennemis.

A 21h50, nous sommes en plein dans la canonnade qui vient de reprendre ; j'aperçois dans l'Est un feu blanc assez élevé : distance impossible à apprécier. Je cours sur lui, en supposant que ce feu qui n'appartient pas à un bâtiment engagé doit être celui d'un chef de groupe de drifters. Mon intention est de rabattre dans le Sud, après l'avoir reconnu, ayant ainsi l'Escadrille momentanément déployée en travers de la route de retour de l'ennemi. Ce feu paraît aussi courir au Nord ; estimant, d'après son déplacement latéral, qu'il n'est plus éloigné, j'allume le projecteur. A 600 mètres droit devant, j'ai en travers un torpilleur à 4 cheminées ressemblant en tous points aux nôtres. Je fais ouvrir le feu aussitôt, mais les premiers coups en chasse m'éblouissent de façon telle que je n'ai plus que la ressource de gouverner au compas. Mon second a l'impression que nous courons à un abordage et me le dit. Je garde cap à l'Est, encadré de tous côtés, je ne sais par qui, et le but sort rapidement du projecteur que je fais éteindre. J'ai par tribord une file de petits bâtiments (4 ?) d'où nous paraissent venir les obus qui passent très voisins sans toucher.

A 22h05, je viens au Nord (route sur Cattaro), en donnant l'ordre à la machine de monter très progressivement jusqu'à 800 tours (27,5 nœuds). Cette vitesse est atteinte à 22h25. Dès 22h10, j'ai devant moi des fumées de plus en plus distinctes sur lesquelles je gouverne ; l'odeur de chauffe au charbon est très nette. A 25 nœuds, je

me rends compte que je gagne et que j'ai semé tous les autres torpilleurs français. A 22h40, je suis dans la fumée. J'oblique de 30° au N.30 E. pour en sortir et avoir mes pièces battantes. Je m'aperçois que je suis beaucoup plus près que je ne le croyais : à 22h42, je vois les sillages très nettement et les coques, dont celle d'un torpilleur qui forme la tête du peloton. Je décide d'attaquer à la torpille en même temps qu'au canon (vitesse donnée au tube pour l'ennemi : 25 nœuds, immersion 2 mètres).

A 22h55, j'entends distinctement à bord du torpilleur de gauche, un commandement d'attention ; j'ai la sensation qu'il va lancer sa torpille. Je suis à ce moment éclairé par le chef de groupe ennemi et j'ouvre le feu. Je viens aussitôt à gauche en grand pour couler par l'étrave mon adversaire de gauche, en donnant l'ordre au tube de tribord de lancer aussitôt que possible. J'autorise en même temps la pièce avant de tirer sur le torpilleur que je charge (je lui avais défendu de la faire plus tôt pour ne pas être ébloui).

Une torpille tribord est lancée dans de bonnes conditions, officier en second au viseur, position des index vérifiée par le second-maitre, puis par moi un instant après le combat. La distance est à ce moment d'environ 250 mètres sur le torpilleur visé, tandis que l'autre est encore plus près. Une, peut-être deux torpilles nous sont lancées en ce moment et j'estime que mon coup de barre me les a fait parer ; une d'elles passe à ranger l'arrière. La plupart des obus tombent sans éclater par tribord, probablement tirés par le TATRA dont la correction se trouve mauvaise. Un seul d'eux nous atteint malheureusement dans la chaufferie avant, perçant la coque à 36 cm. de la flottaison, éclatant à l'intérieur, détruisant ventilateur, crevant le collecteur 1 et le coffre à vapeur de la chaudière I ; deux hommes sont très légèrement blessés. Le bruit produit par l'échappement de la vapeur empêche toute communication avec la machine, la barre, ou les pièces ; celles de 65 Avant sont dans le nuage de vapeur et cessent de tirer ; je dois prendre un instant moi-même la barre pour gouverner. J'espère encore que le bruit provient d'une cause accidentelle, je viens sur la gauche pour rompre momentanément le combat, sûr de reprendre à volonté dans ce cas. Je fais allumer les feux de côtés pour éviter un abordage en venant au S.O. La machine me prévient qu'elle a isolé le groupe avant ; je remets aussitôt en croisière et je reprends la chasse tous feux masqués, sauf la ratière. Mais à 22 nœuds, je perds sur l'ennemi et à 22h05, je donne l'ordre à tous de poursuivre, continuant à faire route au Nord à cette allure pour être à même de porter secours en cas que le contact serait repris ou d'attaquer un retardataire. Je perds de vue les fumées vers minuit.

Mon estime des positions de l'ennemi est portée sur la carte : je juge qu'à deux heures il sera trop près de son refuge pour pouvoir être rejoint s'il ne l'a été, et à une heure, je signale à tous en code C.S. italien, pour être compris de ABRA que je sais à la mer « à deux heures, faites route sur Brindisi ».

A 2 heures, je viens sur Brindisi.

Torpilleur d'escadre CASQUE

Citation à l'Ordre de l'armée et fourragère aux couleurs de la Croix de Guerre
(Journal officiel du 19 février 1919)

« Pour son ardeur à attaquer et son acharnement à poursuivre l'ennemi dans la nuit du 22 au 23 décembre 1916. Décidé à se sacrifier pour fixer l'adversaire, s'est jeté sans hésitation, seul, malgré un feu violent, sur trois torpilleurs d'escadre ennemis ». (Journal officiel du 24 janvier 1917).

Le 18 mars 1916, il se trouve en cette qualité sur la passerelle du "RENAUDIN"
Nouvelle citation : Cet officier supérieur s'est déjà distingué à plusieurs reprises par sa bravoure et ses qualités de chef. Projeté à la mer de la passerelle du bâtiment qu'il montait, et qui venait d'être torpillé, a donné un bel exemple de courage en se remettant à la mer pour laisser à d'autres naufragés sa place dans une embarcation. Dans la nuit du 22 au 23 décembre 1916, sur le "CASQUE", il attaque seul 3 torpilleurs ennemis tentant de forcer le barrage d'OTRANTE.

III.- Perte du RENAUDIN (18 mars 1916)



Source photo : <http://www.navires-14-18.com>

Le RENAUDIN était commandé par le Lieutenant de Vaisseau HARDY.

Rapport du Capitaine de Frégate BREART DEBOISANGER, commandant le CASQUE et la 1^{ère} Escadrille au Capitaine de Vaisseau, chef de la division des Flottes de l'Adriatique.

J'ai l'honneur de vous rendre compte des circonstances de la perte du torpilleur d'Escadre RENAUDIN, commandant Monsieur HARDY, lieutenant de Vaisseau, à bord duquel j'avais pris passage pour la sortie du 17 au 18 mars 1916.

Conformément aux ordres, la 1^{ère} section RENAUDIN-COMMANDANT BORY a quitté, à 4 heures, le 18, les postes Nord du râteau de recherche ; le RENAUDIN se trouvait à ce moment à 10 milles au S.15.O de la pointe Menders.

La route directe sur le Nord et Sud de Rodoni où nous devions être à 5h30 nous amenait à régler la vitesse à 12 nœuds. Trouvant cette vitesse trop faible aux approches du jour et voulant confirmer le point estimé avant d'explorer le Golfe du Drin, je donnai l'ordre au Commandant de continuer à 15 nœuds, de virer de bord à 4h30 pour rallier le COMMANDANT BORY, puis de faire des routes alternativement Sud, puis Est et Ouest de façon à nous trouver à 5h30 au Nord du Cap Rodoni sans dépasser le méridien de ce cap dans l'Est.

A 5h45, nous nous placions par relèvement à 9 milles au Nord de Rodoni ; je donnai l'ordre de contourner la pointe à 5 milles ce qui fut exécuté après avoir fait deux crochets à l'Est, le premier pour reconnaître une fumée qui se trouvait être celle d'un feu à terre au Nord de Saint-Jean de Médoua, le deuxième pour reconnaître un voilier, très petit caboteur accalminé sous la terre dans le fond de la baie Rodoni.

A 5h30, la vitesse avait été réglée à 375 tours correspondant à 21 nœuds, l'équipage, hommes de pont, envoyés aux postes de combat où ils étaient encore au moment du torpillage, et le COMMANDANT BORY avait reçu l'ordre de se placer à 3 milles du RENAUDIN en le relevant à l'Est. Nous naviguions à l'aide de la carte française 3566. Doublé Rodoni à 5 milles, mis le cap pour passer à 5 milles au large de Pali.

De là, mes instructions me prescrivaient de faire route directe sur Brindisi, mais, après avoir doublé Pali, la roche qui déborde le cap à une certaine distance nous fit l'effet d'une coque et nous sommes venus à l'Est pour la reconnaître sans nous rapprocher à moins de 4 milles de terre.

En revenant en route, sachant que les sous-marins stationnent souvent devant Durazzo, ce que le Commandant de ROBILANT, officier de liaison, m'a encore rappelé à ce moment, je donnai l'ordre d'embarquer de 30° toutes les dix minutes en fixant au Commandant comme route moyenne le méridien 17° Est (Paris). Les points à terre étaient bien visibles malgré le soleil, la mer absolument calme. Mon intention était de reconnaître les mâtures qu'on voyait en rade de Durazzo et de faire route aussitôt sur Brindisi.

A 7h.35, le point nous plaçait à 7 milles au S. 70. O. Du phare de Durazzo, mis le cap au S. 30 E., à 7h.45 venu au Sud. J'étais à ce moment sur la passerelle ayant comme officier de quart le premier-maitre de timonerie LE GALLAIS ; le Commandant m'avait demandé à 7h.35 à s'absenter quelques minutes et était remonté un instant à 7h.40 pour prévenir le premier-maitre de me considérer comme le remplaçant pendant son absence.

Monsieur de ROBILANT et moi nous étions à bâbord, Monsieur de ROBILANT me nommant les différentes épaves de la baie de Durazzo, reconnaissables à la jumelle. A peine étions-nous à la nouvelle route que le premier-maitre revenu à l'extrémité tribord de la passerelle, après avoir vérifié la route, ma cria : « Sous-marin par tribord », en m'indiquant de la main l'avant du travers. Je donnai l'ordre : « A droite 25 » exécuté aussitôt, et cours à tribord. La torpille était déjà lancée, son sillage à moins de 200 mètres au moment où je l'ai vu, venant d'un point situé à 400 mètres environ et presque normalement. L'armement du 10 cm. avant chargeait et pointait la pièce, mais avant qu'il ait pu faire feu, la torpille nous atteignait, les bulles d'air arrivant à la coque au moment où l'explosion se produisait. La plupart des témoins placent le point où elle eut lieu dans la machine ; un nuage de vapeur blanche accompagna l'explosion.

Le bâtiment chavira sur bâbord instantanément en coulant, puis se brisa par le milieu ; l'avant et l'arrière émergèrent alors verticalement restant dans cette position un temps appréciable. La quantité d'objets flottants et de ceintures, bouées, flotteurs de drague surnageant était considérable. Tous les hommes qui revinrent en surface ayant conservé leur connaissance trouvèrent plusieurs objets pour se soutenir. Le berthon flottait, l'espace couvert de débris était considérable : cent cinquante mètres de diamètre au moins. Les grenades n'ont pas fait explosion, un fort bouillonnement s'est seulement produit quand les deux parties du bâtiment ont coulé à la fois.

Le BORY rallia aussitôt à toute vitesse, amena ses embarcations à une certaine distance et manoeuvra pour les reprendre tout en décrivant des lacets à grande vitesse ; à 9h.15, ses embarcations étaient hissées et, ayant la certitude que personne de vivant n'existait sur les lieux du sinistre, nous avons fait route sur Brindisi, ralliés presque aussitôt par le groupe INSIDIOSO-BOUDEFEU venant au Sud.

Le nombre des survivants est de 40, comprenant le Commandant de ROBILANT et Monsieur TROS, Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe grièvement blessé.

136

Le Commandant HARDY a été vu sur le pont après l'explosion.

L'équipage du RENAUDIN a fait son devoir et conservé son calme.

Le Commandant de ROBILANT avait conservé son sang-froid parfait ; il a certainement, en appelant le berthon, sauvé un homme qui flottait à quelque distance de lui et perdait connaissance.

L'Enseigne de Vaisseau TROS ayant la cuisse brisée, les yeux aveuglés et de nombreuses brûlures, à peine hissé dans le berthon demandait si le Commandant du RENAUDIN était sauvé et n'a cessé de faire preuve d'un admirable stoïcisme.

Le quartier-maitre commis CADIC, embarqué le premier dans le berthon, a sauvé Monsieur TROS et a agi au mieux, avec décision et calme.

D'après les renseignements recueillis, le sous-marin qui a émergé jusqu'au pont quelques minutes après l'attaque avait un kiosque élevé, peint en gris clair et de section trapézoïdale. Le périscope était peint en bandes grises et noires.

Le sous-marin a replongé après avoir observé pendant cinq à dix minutes sans ouvrir son capot. Il était à ce moment à 100 mètres des épaves.

Signé : de BOISANGER