

Fiche Gaston Paul Eugène CHAT (1887 - 19..)

Le 15 septembre 1916, Second du sous-marin "FOUCAULT"

Citation du sous-marin FOUCAULT à l'ordre de l'armée

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

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

IX.- Perte du sous-marin FOUCAULT (15 septembre 1916)



Photo extraite de "Sous-marins en France"

Rapport du Lieutenant de Vaisseau DEVIN, commandant le sous-marin FOUCAULT, sur la perte de ce bâtiment.

Le sous-marin FOUCAULT a été coulé devant Cattaro le vendredi 15 septembre 1916 par des avions autrichiens dans les circonstances suivantes :

Nous avons quitté la base de Brindisi le 14 septembre pour faire, devant le port de Cattaro, deux journées de veille en plongée.

Le 15 septembre vers 7 heures du matin, ayant pris la plongée une heure avant le lever du soleil et après immersion d'essai à 18 mètres, nous sommes à notre poste sur la ligne de croisière ordonnée. Nous croisons à 1 moteur 100 A. tenue plongée très facile.

Au point du jour, la visibilité est très bonne, il n'y a rien en vue. La mer est très belle, avec quelques moutons de 8h. à 10h. calme ensuite avec légère ondulation de S.E. Malgré notre faible vitesse, nous faisons un léger sillage. Pour diminuer les chances d'être vu dans cette croisière près de la côte, mes ordres sont de rentrer le périscope entre deux tours d'horizon.

Nous étions en plongée à 10 mètres, à 10 milles dans le S.21 E. de Kobila, Rondoni étant légèrement ouvert à droite de Kobila route à 330°, moteur bâbord en Avant à 100 A, la barre de direction manœuvrée à bras, les barres de plongée électriquement. L'officier en second étant de quart au périscope, il terminait un tour d'horizon et, constatant que nous étions arrivés à l'extrémité avant du parcours que j'avais indiqué, il venait de commander à la barre de venir à 180° sur la gauche, en même temps qu'il appuyait sur la manœuvre électrique de descente du périscope, lorsque deux bombes éclatèrent coup sur coup au-dessus du pont arrière. Il était 14h35.

Je commandai aussitôt les 2 moteurs en avant 400 A., immersion 25m. puis 35m.

La secousse ressentie fut très forte, un coup de feu se déclara dans les résistances des auxiliaires à 230, ce qui bloqua le périscope et les barres de plongée, plusieurs lampes furent brisées et d'autres petites avaries du même genre se produisirent, mais on ne remarqua aucune fuite d'eau.

Comme la barre arrière était bloquée à monter, j'envoyai l'officier en second derrière s'assurer que la barre arrière fonctionnait normalement à bras et remettre en état les auxiliaires à 230. Tandis qu'on embrayait les barres et qu'on descendait le périscope à bras, je fis observer que ces bombes ne nous avaient rien fait de sérieux. L'équipage «était d'ailleurs très calme. Nous atteignions normalement une immersion voisine de 20 à 25m quand nous reçûmes une autre bombe, moins forte que les précédentes. LAGADEC quartier-maître mécanicien, qui était à mes côtés, me fit une réflexion au moment où elle éclata. Je note également en passant que dans l'interrogatoire que mon second et moi subîmes sur le bateau-amiral, le chef d'Etat-major autrichien nous demanda séparément quelles bombes nous avaient avariés, les premières ou les suivantes.

Une voie d'eau se déclara aussitôt au plafond du compartiment des moteurs électriques, autour de la tige de manœuvre de la vanne du silencieux bâbord et prit tout de suite une grosse importance. La boîte à étoupe sur la coque avait dû sauter. L'eau jaillissait directement sur le disjoncteur et le collecteur du moteur tribord et sur les relais du moteur bâbord.

Il fallut stopper tribord qui prenait feu. Je fis augmenter bâbord, mais nous descendîmes rapidement tout en ayant une forte pointe haut due à ce fait que les Diesel se remplissaient d'eau. Pour combattre la descente, je fus obligé de chasser aux centraux. Nous descendîmes jusqu'à 50 m environ, puis nous remontâmes.

On avait apporté des toiles pour protéger le moteur bâbord, le seul en état de marcher et la turbine était en route pour vider l'eau qui remplissait la cale. J'espérais protéger le moteur bâbord, faire route avec lui en plongée quelque temps et échapper ainsi aux avions et aux torpilleurs du port. Aussi, arrivé à 20m. Je fis décoller, puis fermer les purges des centraux. La montée s'arrêta alors aux environs de 18m. Mais, à ce moment, le feu prit dans les relais du moteur bâbord. Il fallut le stopper aussi. Nous coulâmes rapidement. Je fis chasser partout. Nous eûmes du mal à remonter, nous avons dû atteindre 65n. (L'aiguille du grand manomètre après un tour complet était verticale en bas) avant d'être maître de la descente.

L'incendie, malgré les extincteurs amenés des autres compartiments, avait pris de l'extension, le feu partait de tous les câbles mouillés, même après que le circuit eût été ouvert aux batteries. Les moteurs étaient dans l'impossibilité absolue de fonctionner, des inducteurs inférieurs baignaient même dans l'eau qui affleurait le parquet de la cale. Enfin, notre dernière chance de nous éloigner au Diesel, quelque illusoire qu'elle pût être, nous était même refusée, les Diesel ne pouvant être lancés qu'avec les moteurs électriques.

Stoppés en surface, nous gardâmes une pointe haut, du fait de l'eau embarquée derrière. Le second-maître de timonerie JEZEQUEL monta la mitrailleuse et

commença à tirer sur les deux avions qui nous avaient attaqués et volaient non loin de nous.

Ayant jugé la situation désespérée et après l'avoir exposée à l'officier en second et au patron, je n'eux qu'une pensée : faire sauter le bâtiment avant que l'incendie localisé dans les moteurs n'ait gagné le pétrole et ne nous ait empêchés de détruire le sous-marin.

Je fis ouvrir les aspirations du drain aux cales et les refolements des turbines ainsi que les purges des ballasts. La grenade Guiraud fut disposée pour son fonctionnement. Je fis évacuer l'équipage. L'officier en second manœuvra lui-même les manœuvres de l'avant et s'assura que mes ordres étaient partout exécutés.

L'officier en second et l'équipage étant montés sur le pont, je restai un moment seul à bord. Je détruisis les deux seuls ordres confidentiels que j'avis sur moi. Quand je montai, l'incendie continuait dans le compartiment des moteurs, la fumée avait un peu diminué depuis l'ouverture des panneaux.

Le tir de la mitrailleuse gênait les avions qui n'approchaient pas de très près.

Les hommes ayant jeté ce qui pouvait servir de bouée (pliants, avirons, etc.) et ayant quitté leurs vêtements se mettaient à l'eau.

Un des avions jeta alors deux bombes qui tombèrent à une trentaine de mètres du bateau, près des hommes qui nageaient. Le sous-marin s'enfonçait par l'arrière. Jusqu'au dernier moment, le second-maitre JEZEQUEL tira la mitrailleuse sur les avions.

Je me trouvais sur le pont, près de la passerelle lorsque le FOUCAULT coula. A ce moment, l'équipage cria « Vive la France, Vive le Commandant ». Il était 2h50.

Peu après, on entendit l'explosion de la grenade et une grande tache d'huile et de pétrole monta à la surface.

Les deux avions ne tardèrent pas à amerrir (un troisième avion sortit de Cattaro mais n'amerrit pas). Ils virent près des hommes et en prirent sur leurs fuselages quelques-uns qui étaient en passe de se noyer.

Peu après que le FOUCAULT eût coulé, j'aperçus une fumée venant de Rondoni. Quand le torpilleur (250300 tx) fut sur nous, il mit ses embarcations à la mer pour recueillir les marins dont quelques-uns étaient juchés sur les avions (lesquels ne s'envolèrent jamais avec eux) et le plus grand nombre nageait.

L'officier en second et moi qui nagions, fûmes pris par un youyou à son dernier voyage et conduits à bord du torpilleur. A 15h20, nous étions au carré, tandis que le torpilleur faisait route sur Cattaro où nous fûmes conduits à bord du « Sankt-Georg » bâtiment-amiral.

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

Un officier dit à certains de mes hommes que nous aurions été découverts dans la matinée vers 9 heures, puis recherchés vers midi par des avions qui ne nous auraient trouvés que vers 14h30, après plus de deux heures de recherche.

Je ne puis terminer ce bref rapport sans signaler la conduite d'éloge des hommes du FOUCAULT qui dans ces circonstances difficiles ont rempli tout leur devoir avec la plus grande abnégation et la plus grande foi patriotique, et je les propose pour une citation.

En outre, je signale spécialement l'officier en second, Lieutenant de Vaisseau CHAT, que je propose pour la Légion d'Honneur, le patron, maître électricien FLOCH, que je propose pour la Médaille Militaire, le maître de timonerie JEZEQUEL que je propose pour la Médaille Militaire, les quartiers-maîtres mécaniciens LAGADEC et FRUCHON, le quartier-maitre de manœuvre ROUAULT et le torpilleur OLLIVIERI – ces deux derniers déjà cités à la suite de leur évasion – que je propose pour 80 points exceptionnels, dont le sang-froid et le courage ont permis la destruction de leur sous-marin mis hors de combat par l'ennemi, avant que celui-ci n'ait pu s'emparer.

Je désire enfin faire connaître la conduite exceptionnellement courageuse du maître de timonerie JEZEQUEL pendant sa captivité au Camp de Deutsch Gabel. Nommé président du Comité des Prisonniers, il n'a cessé de lutter pour défendre les intérêts et la dignité des prisonniers français, tant marins que soldats, malgré les vexations, la mauvaise volonté et les abus d'autorité dont il a été victime de la part des autorités autrichiennes. Il a, pendant ces deux ans, donné l'exemple du moral le plus élevé. Je le propose pour le grade de premier-maitre.

La partie de ce rapport qui a trait à la perte du FOUCAULT a été écrite par moi à Gratz, en fin septembre 1916, après que j'en eu conféré avec mon officier en second avec lequel j'étais en prison. Nous avions pu communiquer préalablement avec nos hommes. Je me suis borné à recopier ici le texte que j'avais composé alors.

Je tiens les détails de la belle conduite du maître JEZEQUEL à Deutsch Gabel du Lieutenant d'infanterie STOLL qui, échappé quatre fois de prison, s'était donné comme sergent et avait été interné comme tel au camp de Deutsch Gabel où il passe plus d'un mois.