

De mars 1915 à mars 1916, **Commandant le torpilleur "BISSEON"**, il est cité à deux reprises à l'ordre de l'Armée navale; " Commandant le BISSEON. Officier de tout premier ordre, a dirigé avec succès l'opération de destruction d'un câble télégraphique et de la station de ravitaillement de sous-marins et d'aéroplanes de Lagosta le 11 juillet 1915, montrant beaucoup d'énergie et de sang-froid pour terminer son œuvre sous le feu de l'ennemi." --- " A effectué la destruction d'un sous-marin ennemi, le 13 août 1915, grâce aux dispositions qu'il a ordonnées, ainsi qu'à l'esprit de décision et d'à propos dont il a fait preuve."

**I.- Destruction du sous-marin autrichien U-3 par le BISSEON,
le 13 août 1915**



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

**Rapport du lieutenant de vaisseau LE SORT, commandant le BISSEON au
Capitaine de Frégate MOTTEZ, commandant la 6^{ème} escadrille.**

Je vous rends compte des circonstances dans lesquelles j'ai coulé, ce matin, le sous-marin autrichien U-3.

Au lever du jour, le BISSEON se trouvait en ligne de file derrière les contre-torpilleurs italiens ABBA et MOSTO par L : 41°21' Nord et G : 16°04 Est (Paris).

A 4h42, j'ai aperçu à l'horizon par le travers bâbord un point noir paraissant être le kiosque d'un sous-marin en demi-plongée.

Je mis immédiatement le cap sur ce point, je réglai la vitesse à 25 nœuds et je fis rappeler l'équipage aux postes de combat.

Au bout de quelques instants, j'eus la certitude que l'objet aperçu était bien un sous-marin.

A 4h50, à la distance de 3000 mètres environ, je fis ouvrir le feu avec la pièce de 10cm avant, la seule pièce pouvant tirer en chasse extrême. Trois coups furent tirés dont deux atteignirent le but.

A 4h52, le sous-marin commença à s'enfoncer par l'arrière: il se dressa verticalement d'un mouvement continu, l'avant en l'air, et disparut en 20 secondes.

A 4h55, je stoppai à l'endroit où le sous-marin avait coulé. Douze hommes étaient à la nage. On leur lança aussitôt des ceintures de sauvetage et je fis amener les

125

Torpilleur d'escadre BISSEON

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

« A détruit le sous-marin autrichien U-3 en Adriatique, le 13 août 1915 ».
(Journal officiel du 18 février 1919).

De décembre 1916 à 1918, **Commandant le torpilleur "COMMANDANT-RIVIÈRE"**, il est à nouveau cité à l'ordre de l'Armée navale en janvier 1917 : " A manœuvré avec autant de jugement et de décision que de bravoure pour secourir son chef de groupe qui chargeait l'ennemi et prendre part au combat."

Torpilleur d'escadre COMMANDANT RIVIERE

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

« Présent dans l'Adriatique depuis août 1915, s'est distingué une fois de plus dans la nuit du 22 au 23 décembre 1916, en courant vers la canonnade pour secourir son chef de groupe. Soumis à un feu violent, son équipage a fait preuve, dans ces circonstances, d'un beau calme et d'un grand sang-froid ». (Journal officiel du 24 janvier 1917).

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

Rapport du Capitaine de Frégate LE SORT, commandant le COMMANDANT RIVIERE et la 6^{ème} Escadrille de torpilleurs d'Escadre, au Capitaine de Frégate, commandant supérieur.



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

J'ai l'honneur de vous rendre compte des circonstances dans lesquelles le COMMANDANT RIVIERE a pris part à l'engagement du 22 décembre avec des torpilleurs autrichiens.

Deux torpilleurs de la 1^{ère} Escadrille et 4 torpilleurs de la 6^{ème} Escadrille avaient appareillé de Brindisi à 16 heures le 22 décembre pour se rendre à Tarente. A la sortie des barrages, ces torpilleurs, d'après les ordres donnés à l'avance par le chef de groupe, s'étaient rangés en ligne de file dans l'ordre suivant :

1^{ère} Escadrille : CASQUE, portant le guidon du Capitaine de Frégate de BOISANGER, commandant la 1^{ère} Escadrille et chef de groupe ;
PROTET

6^{ème} Escadrille : COMMANDANT RIVIERE, portant mon guidon
COMMANDANT BORY
DEHORTER
BOUTEFEU

Temps superbe. Brise très faible. Mer calme. Visibilité bonne.

A 21h30, j'aperçus droit devant, sous l'horizon, les lueurs très vives d'une intense canonnade. Aucun bruit n'était encore perçu. Il était évident, d'après note position, que cette canonnade avait lieu dans la zone des drifters. Ma première pensée fut que des drifters avaient surpris un sous-marin ennemi ; je fis rappeler aussitôt aux postes d'alerte contre les sous-marins.

Mais bientôt, la durée prolongée de cette canonnade me mit l'esprit en éveil, un sous-marin ne restant jamais exposé aussi longtemps, sans plonger, à un feu aussi nourri. Au bout de 2 ou 3 minutes environ, les lueurs cessèrent. Je pensai alors qu'il s'agissait bien d'un sous-marin et que les drifters avaient continué à tirer sur l'endroit où il avait disparu.

Mais, après un très court instant, le feu reprit avec plus d'intensité que jamais. Je n'eus plus aucun doute : les drifters étaient attaqués par des torpilleurs ennemis. Je fis faire aussitôt le branle-bas et rappeler aux postes de combat.

Connaissant le caractère du Commandant de BOISANGER, j'étais très sûr qu'il allait sans retard prendre la vitesse maximum. Je serrai donc le PROTET à moins de 200 m. avec l'intention de m'attacher à tenir mon poste le plus exactement possible. La visibilité n'était pas suffisante pour que je puisse distinguer la coque du CASQUE. Au bout de quelques instants, je m'étonnai que la vitesse n'ait pas été augmentée dans la proportion que j'attendais ; je déboitai légèrement sur la gauche pour tâcher d'apercevoir le CASQUE. Je m'aperçus alors que le CASQUE avait allumé sa ratière et que ce feu blanc paraissait déjà très éloigné, presque sur le point de disparaître.

Me rappelant à ce moment que le PROTET n'avait allumé que deux chaudières, je compris immédiatement ce qui se passait : le CASQUE, ainsi que je l'avais prévu, avait augmenté de vitesse dès le début de la canonnade et le PROTET se trouvait dans l'impossibilité de le suivre.

Sans hésiter, je commandai aux machines 580 tours (27 nœuds) puis, « le plus vite possible », je déboitai franchement sur la gauche pour dépasser le PROTET et je fis faire des éclats blancs brefs à la ratière pour prévenir la ligne que j'augmentais de vitesse. Mes machines obéirent très rapidement aux ordres donnés. En quelques instants, je dépassais et perdais de vue le PROTET. Malheureusement, je perdais de vue également les torpilleurs de mon escadrille, lesquels probablement surpris par cette brusque et énorme augmentation de vitesse, n'eurent pas la possibilité de me rattraper. Je ne devais plus les revoir avant le jour.

Malgré cela, je n'hésitai pas à conserver l'allure maximum. Il fallait absolument que je rejoigne le CASQUE avant qu'il ne s'engageât dans la lutte qui, à ce moment, paraissait de plus en plus chaude. Je me rendais compte en effet, par le grand nombre de coups de canon tirés de tous côtés, que les combattants devaient être nombreux et j'avais la notion que si le CASQUE pénétrait dans la mêlée sans que j'aie pu le rejoindre, je ne pourrais plus le retrouver. J'eus la satisfaction de l'atteindre juste au moment où il s'engageait.

Pendant l'action, il y eut deux phases très nettes pour le RIVIERE.

1^{ère} phase

Le CASQUE en arrivant sur le champ de bataille, avait beaucoup diminué de vitesse. Emporté par son erre, malgré un ralentissement considérable, je dus déborder un peu sur sa gauche.

Le champ de bataille me produisit l'impression suivante : devant moi, à petite distance (200 ou 300 m.) dans un secteur de 100 à 120°, une barrière lumineuse, probablement formée par des faisceaux de projecteurs et les lueurs des canons. Dans cette clarté ou au-delà de cette clarté, aucune coque visible ; on voyait seulement plusieurs fanaux blancs très brillants (que je pensai être des fanaux de drifters) et les éclairs éblouissants de la canonnade. Tous ces coups de canon paraissaient dirigés sur nous, mais le tir était extrêmement mal réglé. Pendant cette phase qui me parut assez longue, sans que je puisse en préciser la durée (peut-être 3 minutes ou 4 minutes), aucun obus ne frappa le RIVIERE. On les entendait ou on les voyait (car plusieurs semblaient laisser une traînée lumineuse) passer au-dessus de nos têtes, ou bien au contraire, tomber à la mer dans un tir trop court.

Je cherchais fébrilement un objectif sans pouvoir le trouver, ne distinguant aucune coque de navire dans cette sorte de rideau lumineux que j'avais devant moi.

J'avais l'impression que tout le monde tirait sur nous, aussi bien les drifters que les ennemis, sans qu'il me soit possible de reconnaître les uns des autres. A la fin cependant, voyant sur l'avant du CASQUE un fanal très haut et très brillant au-dessous duquel fulguraient de nombreux éclairs de canon, indubitablement dirigés sur nous, je fis ouvrir le feu dans la direction de ce fanal. Mais le bruit était tellement assourdissant que j'eus les plus grandes difficultés à faire parvenir mon ordre à la pièce de 10AV (pourtant très proche de la passerelle) et à lui désigner l'objectif. Pendant cette phase, le CASQUE et, à son imitation, le RIVIERE, venaient lentement sur la gauche.

2^{ème} phase

A un moment donné, alors que nous avions à peu près le cap au N.E., en regardant par hasard du côté de bâbord, j'aperçus deux énormes nuages de fumée, produits évidemment par les bâtiments en fuite vers le Nord. C'était l'objectif cherché. Le CASQUE, lui aussi, les avait aperçus, car je le vis aussitôt venir sur la gauche et augmenter de vitesse. Je l'imitai.

A cet instant, j'entendis sur mon arrière de nombreux coups de canon tirés de très près. Je me retournai et je vis alors à 45° sur l'arrière du travers, une coque indistincte mais très rapprochée (100 m. au maximum) qui portait dans sa mâture 2 feux bleus très atténués, et qui nous canonnait à bout portant. En même temps, on me cria de l'arrière : « Une torpille ! ». Les gens de l'arrière avaient vu la torpille tomber à l'eau ainsi que l'inflammation de la gargousse de lancement. Personnellement, je ne vis pas le lancement, mais j'eus la chance de voir nettement le sillage à son début (peut-être cette torpille a-t-elle eu un affleurement). J'ordonnai immédiatement « à gauche toute », et comme je venais précisément d'augmenter de vitesse à l'imitation du CASQUE, le bâtiment obéit à sa barre instantanément et vint se ranger parallèlement à la trajectoire de la torpille qui nous manqua.

Mais, pendant ce temps, le tir de l'ennemi nous causait du mal. Il dura très peu de temps, peut-être 20 secondes.

Le RIVIERE reçut quatre obus.

- un du calibre de 10 cm. environ, dans la cheminée AR, qui explosa en criblant d'éclats le pont et les manches à vent, et coupant les garants de la baleinière.
- un du calibre de 10 qui traversa la drome, puis une grande caisse en tôle pleine de charbon, la cloison du rouf de la chaufferie avant et qui creva le coffre à vapeur de la chaudière 2.
- un du calibre de 75 environ qui explosa dans le voisinage du télémètre, broyant le télémétriste, perforant le télémètre en plusieurs endroits, coupant tous les étais de bâbord, les rambardes de la plate-forme, etc. Un gros éclat atteignit sur le gaillard un des servants du 10 AV qui fut tué net. Plus de 50 petits éclats traversèrent le toit (en bois et toile peinte) de la passerelle, sans blesser personne ; ces éclats étaient heureusement dirigés vers l'avant.
- un du calibre de 75 qui traversa, sans exploser, le compas AR.

J'avais ordonné bien entendu, dès le début, d'ouvrir le feu. Je ne crois pas que mon ordre, dans le vacarme assourdissant où nous nous trouvions (en plus de la canonnade, il y avait le bruit de la vapeur fusant de la chaudière 2 par le trou du coffre) ait été entendu de la section AR, la seule pouvant tirer. Mais le chef de cette section, Monsieur l'Enseigne de Vaisseau PLANTE, prit l'initiative voulue. La pièce de 10 AR. n'eut que le temps de tirer deux coups, mais il est certain que ces deux coups, tirés comme ceux de l'adversaire, à bout portant, ont atteint le but. Tout le personnel de l'arrière vit les explosions de nos projectiles.

L'ennemi, auquel je montrais l'arrière par suite de ma manœuvre pour éviter la torpille, fit une manœuvre identique après avoir reçu mes deux coups de dix cm. et disparut dans la nuit. Notre combat singulier n'avait pas duré plus de 20 secondes.

Le RIVIERE, perdant toute sa vapeur par la blessure de la chaudière 2 perdit également toute sa vitesse qui tomba à 4 ou 5 nœuds. Le CASQUE n'était plus visible. Je vins alors sur la gauche pour m'éloigner du champ de bataille, et en particulier des drifters que je jugeais dangereux.

Quand, après avoir bouché l'ouverture de la cheminée AR. et isolé la chaudière 2, Le RIVIERE fut en mesure de reprendre une vitesse raisonnable (17 nœuds au maximum), l'ennemi était trop loin pour que je puisse entreprendre de le poursuivre. J'avais d'ailleurs des renseignements sur sa vitesse et sa position par les télégrammes du CASQUE.

Je mis en route vers le Nord en veillant avec soin tous bâtiments pour éviter une méprise.

A l'heure du matin, je recevais l'ordre du CASQUE de me diriger sur Brindisi, et je réglai ma route en conséquence...

Extraits du rapport du Capitaine de Frégate FROCHOT, commandant supérieur.

Le CASQUE, suivi de près par le COMMANDANT RIVIERE aperçoit dans le S.E. un rideau lumineux et dans l'E.S.E. un point brillant. Des obus tombent de tous côtés sans toucher. Le Commandant du CASQUE fait route sur le point brillant, éclairs, reconnaît nettement la silhouette d'un TATRA, fait ouvrir le feu, et, complètement ébloui par la pièce avant, fait maintenir au compas le cap à l'Est, qui d'après une estime rapide doit lui faire aborder l'ennemi. Il a donc cet ennemi un peu par tribord devant ; la distance est 600 mètres environ. Quand il retrouve la vue, il n'aperçoit plus de TATRA. Le RIVIERE arrivant à 27 nœuds sur le CASQUE qu'il croit parti à grande vitesse, est arrivé presque à sa hauteur malgré une brusque diminution de vitesse (27 à 13 nœuds 5). Il ne peut éclairer l'ennemi vers le S.E. d'où partent les coups de canon car il craint justement de faire une zone lumineuse sur laquelle se détacherait le CASQUE ; il n'aperçoit ni le projecteur du CASQUE qu'il voit de dos dans son axe, ni le TATRA éclairé par le CASQUE. Il réduit à 9 nœuds pour sortir de cette situation. Le CASQUE vient vers le Nord, le RIVIERE le suit en augmentant de vitesse. C'est alors qu'un bâtiment venant de l'arrière à grande vitesse, attaque ce dernier torpilleur d'une canonnade nourrie et lui lance une torpille. Sous le feu, son admirable équipage aperçoit le départ de la torpille et prévient le Commandant qui l'évite ; 5 obus tombent à bord, tuent deux hommes. L'Enseigne de Vaisseau chargé de la section arrière, Monsieur PLANTE, auquel le bruit infernal de la canonnade empêche les ordres de parvenir, fait ouvrir le feu. Le 10 AR. ne peut tirer que deux coups à bout portant, car un projectile venant de tribord arrière, perce le roufle de la chaudière avant, éclate et crève le coffre à vapeur de la chaudière 2, sans faire un blessé ou un brûlé. La chaudière se vide instantanément avec un bruit strident, enveloppant le bateau d'un nuage qui lui masque la vue. Le combat est fini pour lui.

Le CASQUE met le cap sur Cattaro. Il ne voit pas l'ennemi, mais il sait que les Autrichiens se replient sur leur base dès qu'ils sont attaqués, non par pusillanimité, leurs torpilleurs sont admirablement commandés et nous en avons eu la preuve dans cette nuit où, surpris par notre attaque, ils ont su se rallier, rester groupés par sections de 3 et riposter énergiquement. Mais ce serait folie à eux, si loin dans le Sud, menacés d'être coupés par Brindisi et de perdre tout navire ayant une avarie qui diminue sa vitesse, que d'accepter un combat à outrance.

Ils doivent donc retourner à Cattaro : le Commandant de BOISANGER met le cap sur Cattaro en poussant à 27 nœuds 5.

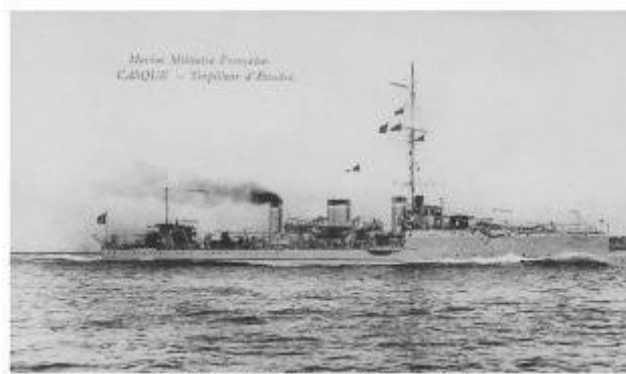
Son sens militaire, son instinct de chasseur ne l'ont pas trompé. Peu après, il aperçoit des fumées, il sent la fumée de charbon, il voit les sillages de trois bâtiments, il aperçoit leurs coques. Ils sont trois en peloton, il est seul ; il n'augmente pas de vitesse car il gagne rapidement, ne fait pas de fumée et ne veut pas risquer d'en faire.

Son plan est d'approcher l'ennemi par l'arrière aussi près que possible, sans être vu, pour le foudroyer à bout portant. Mais, comme il approche, une torpille lancée par le bateau de gauche du peloton l'oblige à manœuvrer en venant à gauche, et il se trouve en bonne position pour aborder ce torpilleur. Il réfléchit rapidement qu'avec sa différence de vitesse de 3 à 4 nœuds, il pourra faire une brèche à l'ennemi sans avarier le solide avant du CASQUE. En même temps, il donne l'ordre de lancer (il

avait lui-même été au tube donner la vitesse du but, 25 nœuds) et d'ouvrir le feu. Une violente canonnade l'environne, dont les coups, heureusement très groupés, sont mal dirigés. La torpille part et l'officier en second, le Lieutenant de Vaisseau LAROUSSE, mesure la durée du trajet : 13 secondes, au bout desquelles une grande flamme paraît sur le but. A-t-il été touché ? Un parc à munitions s'est-il enflammé à ce moment ? C'est ce qui ne peut être nettement établi. Plusieurs témoins affirment qu'il y a eu explosion de la torpille. Le CASQUE va atteindre sa proie, le torpilleur de gauche. A ce moment, un projectile tiré par le chef de section ennemi ou le torpilleur de droit perce la muraille à tribord et entre dans la chaufferie AV., crevant le collecteur de vapeur et le coffre à vapeur et brise la transmission du Chadburn ; la vitesse tombe ; le bruit empêche tout ordre d'être entendu, un nuage enveloppe le bateau. Cependant, c'est à peine si les machines stoppent, car ceci se passait à 22h55 de la montre et je relève sur le journal de la machine « A bloc en croisière », à 10h53 de l'horloge des machines. La mise en croisière a évidemment eu lieu après l'avarie. La manœuvre a donc été instantanée et on doit honorer grandement ce personnel de mécaniciens et de chauffeurs qui, animé du même esprit que son chef, a dans ces circonstances, au milieu du bruit de l'explosion du projectile et de la fuite de vapeur, fait immédiatement et comme d'instinct, tout son possible pour continuer la lutte. Car le CASQUE n'abandonne pas la poursuite, il continue à 22 nœuds 5 son maximum : un torpilleur ennemi peut tomber en arrière de son groupe et sans aucun doute, des renforts sont partis de Brindisi pour couper les Autrichiens s'ils continuent sur Cattaro...

A la suite du combat de nuit du 22 au 23 décembre 1916, le Ministre a attribué au personnel du CASQUE et du COMMANDANT RIVIERE les récompenses répertoriées par ailleurs.

Torpilleur d'Escadre CASQUE



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