

Fiche Émile Pierre Marie Joseph VETEL (1881 - 19..)

Nommé dans cette citation

Citation du cuirassé GAULOIS 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

Perte du GAULOIS



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

Le 27 décembre 1916, le cuirassé GAULOIS, commandé par le Capitaine de vaisseau MORACHE, faisait route de Corfou à Salonique. En exécution des ordres reçus, il avait passé par le canal de Cérigotto et s'était trouvé à 6 heures à un point de rendez-vous à 8 milles à l'est de cet îlot où il avait rencontré le torpilleur DARD chargé de l'escorter.

Après la jonction des deux navires, le DARD s'était placé à bâbord devant le GAULOIS.

Le temps était beau, l'atmosphère calme, la visibilité parfaite.

« Le GAULOIS, écrit le commandant MORACHE, faisait route moyenne au nord 25 E., vitesse 14 nœuds. Suivant les ordres que j'avais donnés, les crochets de 20° étaient faits de part et d'autre de la route, soit embarquées de 40° à raison de 4 à l'heure et à des intervalles irréguliers, afin que la cadence de ces changements de route ne puisse être repérée.

Une bordée était aux postes de veille, veille attentive, même plus, excitée par des observations de ma part le matin même, veilleurs dans les tonneaux aux mâts avant et arrière ; pièces de 47 du quatrième pont et 3 casemates de chaque bord armées.

Deux officiers de quart : M. de LIMAIRAC, Lieutenant de vaisseau et M. VETILLARD, Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe, le 1^{er} maître-canonnière LABOUS, chef de secteur arrière.

Partout les hublots étaient fermés. Au premier entrepont, les parties hautes des sabords étaient relevées à un sabord sur deux ; les grandes coupées fermées, les cloisons étanches fermées d'un bord. Les cloisons EF/KL complètement fermées partageaient le bâtiment en 3 tranches, permettant la circulation nécessaire au service et à l'évacuation.

Deux chalutiers patrouilleurs ROCHEBONNE, commandant ROBIN, Enseigne de vaisseau, et MARIE ROSE, commandant AUGE, Enseigne de vaisseau, avaient été aperçus à un mille du GAULOIS et avaient viré de bord pour le précéder dans sa route ; ceux-ci marchant 10 nœuds et le GAULOIS 14 ; ils étaient à 1200 mètres environ sur l'avant vers 9h35.

A cette heure-là, j'avais moi-même quitté la passerelle, le commandant en second, Capitaine de frégate RONDELEUX était venu me relever à 8 heures, mais je n'étais descendu que vers 9 heures, après la prise de l'escorte par le DARD et les chalutiers.

A 9h35, le bâtiment était à 40 milles au S.10.O. de Falconera : L : 36°15' et G : 21°17'E ».

Le commandant RONDELEUX était sur le quatrième pont avec le Lieutenant de vaisseau RAVEL. Soudain, ces deux officiers aperçoivent à 300 mètres par le travers un bouillonnement, puis une torpille affleurer, son sillage, l'explosion, le tout en 20 seconds environ. Le Capitaine de frégate pense mettre la barre à gauche pour présenter l'arrière et en donne l'ordre, mais sa voix est couverte par celle du Lieutenant de vaisseau RAVEL qui commande à droite toute. L'officier de quart, Lieutenant de vaisseau de LIMAIRAC, descendant l'échelle de la chambre des cartes à la passerelle, n'avait pas vu la torpille. Il attendait encore deux minutes pour faire un crochet (changement de route de 40° sur bâbord). L'explosion se produisit à tribord arrière, compartiment du servo-moteur.

Sur la plage arrière, le mécanicien en chef MASSON et Monsieur SILVY, mécanicien principal, accusent le coup ; l'un est exempt de service et reste au milieu des hommes qui imitent son calme, l'autre se précipite vers l'intérieur du bâtiment. Il n'a pas encore eu le temps d'y arriver qu'une violente explosion se produit en dessous de la bouée de sauvetage, projetant en l'air une gerbe d'eau et de fumée.

Le mécanicien principal VALO, chef des machines par intérim, entend simultanément le cri « une torpille » et l'explosion ; il a senti le choc sur l'arrière aussi se précipite-t-il vers les portes de la cloison KL. Elles sont fermées ; c'était la consigne.

Le Commandant qui étudie la carte sur la table de son salon est renversé ; il se relève et voit une trombe d'eau s'écrouler devant la première porte par laquelle il veut sortir. Il se rend en grande hâte sur la passerelle, distribuant au passage des paroles d'encouragement et de bon conseil : « Gonflez les collets ». Il sème sur son chemin le calme et le sang-froid.

Il n'est pas encore sur le pont qu'il entend ouvrir le feu des 47 et des 14 que le commandant en second a déclenché sur un périscope aperçu à tribord. L'explosion a été ressentie dans tout le bâtiment ; en beaucoup d'endroits on a eu l'impression d'un soulèvement de la coque et des ponts.

Deux marins : le quartier-maître mécanicien ELOUET et le quartier-maître électricien ARZEL, de service au servo-moteur, ont été tués par l'explosion.

Dans l'office du carré, le matelot maître d'hôtel PASTORE a le talon droit fracassé par le choc du pont ; son camarade FERRARI a la jambe cassée. Ils sont dans l'obscurité parce que les opercules des hublots sont fermés et que la lampe électrique s'est brisée. L'eau arrive abondamment en abord au bas du cofferdan par le pont

cuirassé disjoint. En un instant, ces deux matelots ont de l'eau à mi-jambe ; ils réussissent à se relever, à sortir non sans peine de l'office et à monter sur le pont.

Le quartier-maître GOURIOU se trouve encore plus bas que PASTORE et FERRARI ; il est dans la soute de réserve de 30 arrière. A peine a-t-il entendu l'explosion que dans l'obscurité il sent un violent courant d'eau venir de l'arrière et entend comme une cascade dans la chambre de manœuvre au-dessus de lui. A tâtons, il monte ; il veut sortir par la porte de tribord comme d'habitude ; l'excès d'eau l'en empêche, et il doit traverser la chambre des moteurs et l'atelier de la machine.

Dès l'explosion, le GAULOIS donne de la bande sur tribord et s'enfonce si brusquement de l'arrière qu'on peut craindre un instant un naufrage immédiat, aussi le commandant en second ordonne-t-il immédiatement l'évacuation. Il en arrête la sonnerie dès les premières notes parce que l'apiquage s'arrête aussi vite qu'il a commencé. Tout espoir de sauver le bâtiment n'est pas perdu.

Le Commandant MORACHE arrive sur la passerelle : le GAULOIS a toujours de la vitesse, les chaudières et les machines n'ont pas été éprouvées par l'ébranlement général ; il vient sur tribord sous l'influence de la barre qui a été bloquée à 10° quand on a voulu la mettre « toute à droite », et qu'on ne peut plus redresser.

Le DARD qui était à bâbord devant, passe à tribord, fonce et tire sur le sous-marin dont le périscope disparaît ; il entre dans le champ de tir du GAULOIS qui cesse le feu.

Le signal S.O.S. est lancé du poste principal et du poste de secours.

L'inclinaison s'accroît, aussi le Commandant fait-il stopper les machines pour mettre à la mer radeaux, canots et chaloupe. Hanté, comme son Second, par la crainte d'une deuxième torpille, il fait donner quelques touts en avant à la machine tribord pour arrêter le mouvement de giration favorable au sous-marin.

L'ordre d'évacuation est donné pour la bordée non de veille ; il s'exécute dans un ordre parfait. Les radeaux, légers et maniables, glissent facilement sur les glissières tendues ; la chaloupe et la baleinière de bâbord descendent à la mer et reçoivent les malades et les deux matelots blessés ; l'un d'eux, PASTORE, est porté par le médecin de 3^{ème} classe BARDOUL.

L'équipe de sécurité fait acte d'initiative : les charpentiers ferment les sabords de l'arrière, le commandant en second vient les encourager par sa présence et même les aider. En dessous du pont cuirassé, les maîtres LARRIVÉE et TRANCARD mettent en marche les pompes d'épuisement et manœuvrent les vannes des drains pour essayer d'étaler la voie d'eau. L'Enseigne de vaisseau VETEL, le mécanicien principal SILVY vérifient rapidement la fermeture des portes étanches, le bon fonctionnement des thirions ; l'un d'eux, celui de tribord arrière, ne tarde pas à barboter dans l'eau car la porte qui donne accès au pied de la tourelle baille par suite de la pression qui s'exerce sur elle, et l'eau envahit peu à peu le compartiment K 120. D'ailleurs, en-dessous, la porte du tunnel de l'arbre laisse gicler de l'eau dans le compartiment de la machine centrale.

L'ordre d'évacuation général est donné. Chacun arrive sur le pont et embarque dans son embarcation ou se jette à la mer comme le prescrit le Commandant, pour rejoindre son radeau, et les groupes se forment comme il avait été prévu.

Mais les deux chalutiers ont vu l'explosion, ils virent de bord et rallient. Vingt minutes de marche et ils accostent, la MARIE ROSE à tribord, le ROCHEBONNE à bâbord.

Tous ceux qui sont encore à bord du GAULOIS embarquent rapidement dans les deux chalutiers.

Le mécanicien principal VALO, chargé momentanément des compartiments des chaudières et des machines, veut avant de partir les inspecter et s'assurer qu'il n'y reste plus personne.

Au cours de sa ronde, il rencontre le mécanicien principal SILVY et lui demande de l'accompagner. L'un ouvre les portes étanches, l'autre les referme ; ce n'est souvent pas sans peine à cause de la bande sans cesse grandissante. N'ayant laissé personne derrière eux, ils remontent sur le pont parmi le bruit du matériel qui tombe de toute part.

Successivement, les officiers rendent compte au Commandant de l'évacuation complète des parties du bâtiment dont ils sont chargés.

La bande augmente rapidement ; le Commandant se transporte avec quelques officiers et matelots qui l'entourent sur la tourelle avant, puis à l'extrême avant, son dernier poste de commandement. Il fait pousser la MARIE ROSE accostée à tribord, qui file ses amarres de peur d'être capelée par le cuirassé. Il fait embarquer sur le ROCHEBONNE à bâbord tous ceux qui l'entourent et ceux-ci, commandant en second, officiers et matelots cherchent à l'entraîner, lui assurant qu'il n'y a plus personnel à bord.

Le GAULOIS est en partie immergé, le chavirement est imminent. Le Commandant, craignant que tout le monde ne soit pas encore parti, refuse de céder aux présentes invites de se joindre à ses officiers et à ses hommes sur le ROCHEBONNE, pris à bras le corps par le matelot PONTE, et arraché de force à son bateau.

« Larguez et poussez », est-il commandé à l'Enseigne de vaisseau ROBIN du ROCHEBONNE.

L'exécution de cet ordre est à peine commencée que paraissent sur le pont les deux mécaniciens principaux VALO et SILVY, leur ronde terminée. On les recueille.

Le Commandant veut remonter à bord, on l'en empêche. Le chalutier largue ses amarres, fait en arrière à toute vitesse. A peine a-t-il débordé, que le GAULOIS se renverse, dresse son avant vers le ciel et disparaît aux cris de « Vive la France » poussés par tous les hommes des embarcations, des radeaux et des épaves, et le clairon BOUTAYRE sonne « Aux champs ».

Les chalutiers et le DARD ramassent les hommes à la mer et sur les radeaux. L'appel est fait : 4 absents, 2 blessés. Tout le monde est transporté à Milo.

Chacun a fait son devoir. L'état-major et l'équipage du GAULOIS ont montré, dans ces tragiques circonstances, les mêmes qualités qu'aux combats des Dardanelles.

Signé : Amiral GUEPRATTE