

## Citation à l'ordre de l'armée concernant le sous-marin BERNOUILLI

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

### **VIII.- Sous-marin BERNOUILLI**



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

#### **a) Torpillage d'un torpilleur autrichien par le BERNOUILLI le 4 mai 1916.**

Le sous-marin BERNOUILLI était commandé par le Lieutenant de Vaisseau AUDRY.

#### **Rapport du Lieutenant de Vaisseau AUDRY.**

Le 4 mai, 1 heure, stoppé un moteur, 2 heures rempli les ballasts 1 AV., 2h30, stoppé à environ 6 milles dans le S.S.O. d'Ostro. Rempli en partie les 1 AR et veillé sur le kiosque, vidé un peu du 1 avant et veillé comme cela kiosque ouvert jusqu'à la plongée.

La terre est très embrumée, on aperçoit le haut du Lovcen et de quelques autres sommets, mais il est impossible de se placer exactement. L'estime semble bonne. Au jour, la brume gagne la mer.

3h50. Pris la plongée, veillé au périscope de nuit. La brume augmente.

Navigué à petite vitesse parallèlement à la côte à la limite des champs de mines supposés à environ 7 milles de terre.

10h15. Aperçu une petite bouée rouge et quelques cents mètres plus S.E. un flotteur long (mât). Venu perpendiculairement à la terre pour m'éloigner de deux milles.

11h15. Repris la route parallèlement à la côte.

11h45. La brume semblait vouloir se lever, mais rien n'était visible au périscope de nuit du côté de terre, monté sur les barres pour ventiler.

11h55. Repris la plongée au périscope de nuit.

13h28. Aperçu deux fumées dans la direction d'Ostro, reconnu 2 bâtiments de flottille à grande vitesse le cap vers moi, l'un plus grand que l'autre (après vérification de mon point et des routes suivies, je crois maintenant qu'ils venaient de la baie de Traste).

J'étais alors en route au S.30 E. avec un moteur en avant à 115 v. et champ maximum. A 7 mètres d'immersion et à environ 8 milles dans le S.5 O. d'Ostro, calme plat et transparence merveilleuse de l'eau, l'air encore embrumé, la terre invisible.

Passé aussitôt au périscope de jour, immersion de combat, les 2 moteurs en avant à 230 v. champ maximum, chacun à son poste d'attaque.

Le torpilleur le plus grand semble donner une très grande vitesse, je n'en vois au périscope de jour que l'étrave, la volute de l'AV et le sommet de 2 mâts. Le reste est dans la fumée.

Venu d'abord sur la normale au gisement, puis le relèvement changeant peu et la route et la vitesse ne me permettant pas de prendre du champ pour l'attaquer sûrement par tube fixe, mis le cap sur lui. A 13h37, la route est au N.63 E. J'espère ainsi, soit lancer par tube fixe s'il change de route, soit s'il continue sa route qui est un peu oblique sur la mienne (du S.40 O. à peu près) lui lancer mon Drzewiecki AR lorsqu'il passera par mon travers. Mon périscope s'est troublé presque aussitôt sorti de l'eau, je continue à voir la volute, mais plus rien d'autre. Je ne puis songer à masquer mon périscope qui doit être pourtant bien visible par ce calme, craignant de ne plus trouver cette tache blanchâtre de la volute qui est tout ce que je vois. A 5 ou 600 mètres de moi, le torpilleur ouvre le feu. Je distingue des gerbes, mais un peu courtes et pas exactement dans ma direction. Le torpilleur n'avait sans doute vu que mon périscope de nuit et ne s'était pas rendu compte de mon changement de route.

Comme il continue sa route, ne semblant pas me voir et ne dessinant pas de manœuvre d'abordage, je décide de continuer l'attaque. Un peu avant que je ne commande le feu, à environ 200 mètres, j'aperçois la coque : c'est un gros torpilleur de plus de 600 tonnes. Il a l'avant très haut, 3 cheminées au moins groupées régulièrement à l'AV, le reste du bâtiment disparaît sous la fumée et le brouillard de mon périscope. Je n'en ai naturellement pas vu les détails. L'avant était bien horizontal et la passerelle venait ensuite sans séparation.

Je ne fais feu, en visant l'étrave pour 18 nœuds avec le Drzewiecki tribord AR, que lorsqu'il fut par mon travers. Il n'était pas à plus de 100 mètres et je crois bien qu'il n'avait à ce moment pas encore esquissé de manœuvre. Je ne voyais plus les gerbes. Aussitôt le commandement de feu, je fis un tour d'horizon rapide pour essayer de voir le deuxième torpilleur, mais mon périscope complètement trouble ne me permit pas de le distinguer. Je commandai alors 25 mètres, craignant qu'il ne fût assez près de moi pour me lancer torpille ou bombe. Aussitôt le commandement, nous entendîmes un premier choc sourd, explosion d'un obus de 70 mm. Dont les débris furent retrouvés sur le pont. Le torpilleur venait de voir mon lancement ; environ une seconde après, peut-être moins, une très violente explosion eut lieu, bruit très sec qui détermine à bord un ébranlement assez considérable, cassant des lampes et

décrochant divers objets ; il était alors 13h39. L'AMPERE qui était à 20 milles de moi entendit nettement le bruit. Le sous-marin italien S. l'entendit aussi.

Les estimations de l'équipage, dans les différents postes sont concordantes : elles varient de 10 à 15 seconds entre le commandement de feu et l'explosion ce qui, avec un temps mort de 6 seconds, donne une distance comprise entre 70 et 160 mètres. Je crois que son estimation de 100 mètres doit être bien près de la vérité.

Je fus très rapidement à 25 mètres. Au bruit d'hélice, de sillage de torpille et de canonnade succéda le silence le plus complet. Je fis route au sud.

Ce n'est que 5 minutes après que l'on entendit un bruit d'hélice très différent de celui entendu au moment de l'attaque : c'était sans doute le deuxième torpilleur qui nous avait repérés. Il tira de nombreux coups de canon que nous entendîmes assez lointains. Chose curieuse, les hommes de l'AV de l'AMPERE entendirent 18 de ces coups de canon à 20 mille de distance.

Le torpilleur nous chassa jusqu'à environ 14h50 sans lancer de bombe, semblant nous suivre admirablement, bien qu'à 14h18 je sois venu au S.40 O. A 15h, n'entendant plus rien, je remontai à 9 mètres ; je ne vis rien au périscope de jour, je montai alors à 7 mètres au périscope de nuit.

J'aperçus alors derrière moi plusieurs fumées, une distincte dont je devinais la coque le cap sur nous, les autres groupées et semblant provenir de plusieurs cheminées (?). Au bout de quelques secondes, je m'aperçus que le premier bâtiment fonçait de vitesse, sa volute grossissait considérablement. Il était à environ 3000 mètres. Mon périscope de jour étant trop trouble, je ne pouvais songer à l'attendre ; la première poursuite m'ayant montré la facilité avec laquelle on me suivait, je repris de la profondeur. Environ 15 minutes après, entendu une forte explosion mais très sourde ; je l'attribuai à une bombe lancée derrière moi. L'AMPERE entendit également cette explosion précédée de 2 petits chocs, probablement deux coups de canon que nous n'avions pas remarqués.

Il était 15h30. Cette expérience m'ayant montré la facilité avec laquelle on voyait mon gros périscope, l'autre ne pouvant me donner aucune sécurité, me décida à rester en profondeur, bien que l'on n'entendit plus aucun bruit.

Il me reste à vous dire, Commandant, que le calme et le sang-froid de mon équipage, tant pendant l'attaque que pendant l'heure de poursuite assez angoissante que nous avons subie et pendant laquelle chacun de nous attendait l'explosion d'une ou de plusieurs bombes, ont été dignes des plus grands éloges.

Mes ordres ont été exécutés par mon second et par chacun avec ponctualité, comme à l'exercice. Ceux qui n'avaient rien à faire écoutaient avec calme les bruits divers qui les renseignaient sur les événements. Je cite la réponse du chef de barre à la question : « Est-ce que nous descendons ? » faite aussitôt l'explosion : « 12 mètres, mais il y en a un qui est plus profond que nous ». C'est grâce à ce calme, à cette discipline, à cette connaissance parfaite de son rôle, toutes choses inculquées à l'équipage du BERNOUILLI par mon prédécesseur Monsieur le Lieutenant de Vaisseau DEFFORGES au cours de 18 mois d'opérations de guerre (opérations qui

ont valu au BERNOUILLI 2 fois les honneurs de l'Ordre du Jour) que j'ai pu profiter de la chance que m'offrait l'ennemi, et torpiller à bout portant un de ses plus gros torpilleurs lancé sur moi de toute sa vitesse.

Signé AUDRY.

**Extraits du rapport du Capitaine de Vaisseau de CACQUERAY, chef de  
Division des Flottilles de l'Adriatique**

Ce succès si honorable pour nos armes est dû au sang-froid et à l'audace admirable du seul Commandant, qui a réussi avec un rare bonheur, dans des conditions particulièrement difficiles.

Il est certain que si un Commandant s'étant trouvé dans le même cas était rentré, me déclarant qu'il avait cru devoir plonger pour sa sécurité, je n'aurais pas pu le condamner. L'action n'en est que plus méritoire.

Il est juste de récompenser tout l'équipage qui, dans un pareil risque aussi prolongé, a gardé son sang-froid et n'a pas bronché, c'est vraiment beau...

Signé : de CACQUERAY

Il résulte des déclarations de prisonniers autrichiens (rapport du Commandant de CACQUERAY) « que le BERNOUILLI a torpillé le « Czepel », mais que l'explosion a été peu violente, comme le sont souvent celles de nos torpilles, l'arrière a été emporté, 13 hommes ont été tués, les tubes lance-torpilles AR ont volé en l'air sans que les torpilles explosent. Néanmoins, la cloison des machines a très bien tenu, le torpilleur a été remorqué à Cattaro ».

**b) Disparition du BERNOUILLI (13 février 1918)**

Le BERNOUILLI, commandé par le Lieutenant de Vaisseau AUDRY, avait appareillé de Brindisi le 10 février 1918 pour aller croiser dans la zone ayant comme limites les parallèles 42°15' et 45°25' et les méridiens 17°50' et 18°. Il devait rentrer à Brindisi le 13 février au matin. Il n'est plus jamais revenu et toutes les recherches faites pour le retrouver sont restées vaines.

« Rien ne permet de faire une hypothèse particulièrement justifiée sur les causes de cette perte, écrit au Ministre le Commandant FROCHOT, chef de Division des Flottilles de l'Adriatique... Quoiqu'il en soit, je puis affirmer que le BERNOUILLI, admirablement commandé et monté par un excellent équipage, a succombé avec honneur ».