

Citation du sous-marin CIRCE à l'ordre de l'Armée

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

VI- Sous-marin CIRCE



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

a) Destruction d'un sous-marin ennemi par le CIRCE (24 mai 1917)

Rapport du Capitaine de Vaisseau FROCHOT, chef de Division des Flottilles de l'Adriatique, au Ministre de la Marine.

En vous transmettant ce rapport dans lequel le Commandant de la CIRCE me rend compte de son heureuse attaque d'un sous-marin ennemi, j'ai l'honneur d'attirer votre attention, non seulement sur ce succès, mais encore sur les conditions dans lesquelles il a été obtenu. Le Commandant de la CIRCE avait reconnu l'aéroplane et le torpilleur qui escortaient le sous-marin ; le danger auquel l'exposait leur présence ne l'a pas détourné un seul instant de sa résolution d'attaquer et il a failli payer cher son audace. Cette action met donc en relief, non seulement l'habileté, mais encore la bravoure et l'esprit de sacrifice du Lieutenant de Vaisseau de CAMBOURG.

Le sous-marin coulé sortait de Cattaro. D'après l'observation du Commandant il serait du type U-C 16 à 79. Le commandant du CIRCE n'a vu d'autres personnes à l'extérieur qu'un officier assis sur le kiosque, la tête dans ses mains et regardant l'arrière...

Signé : FROCHOT

Rapport du Lieutenant de Vaisseau de CAMBOURG, commandant le sous-marin CIRCE, au Capitaine de vaisseau, chef de Division des Flottilles de l'Adriatique.

Journée du 24 mai 1917 – A 4h.50, je me trouvais en plongée entre les méridiens 19°20' et 19°25' E.Gr, remontant dans le Nord, pour veiller l'Ouest du secteur, suivant votre conseil.

A 10h.36, le second-maître DUCHESNES de veille au périscope me signale une fumée. Je mets aux postes de combat et, ayant reconnu la fumée dans le N.26 E., je mets le cap dessus à 10h.46. A 10.50, je prends l'immersion de combat ayant identifié un torpilleur. A ce moment, je vois passer dans le périscope un avion : celui-ci fait dans le périscope l'effet d'une parcelle de noir de fumée comme il en tombe sur les lentilles, mais ne suit pas les déplacements de l'appareil.

Le torpilleur balance ses routes d'environ 60°. Vers 11 heures, j'aperçois assez en arrière du torpilleur un point sur l'eau que je suppose être un sous-marin. A 11h.07, j'en acquies la certitude et je décide de ne pas attaquer le torpilleur, d'ailleurs de petite taille et d'un type ancien : 2 cheminées écartées, un mât sur l'AR, la passerelle détachée des cheminées très sur l'AV.

Celui-ci n'est pas à plus de 300 mètres lorsqu'il fait subitement demi-tour me donnant un instant la crainte d'avoir été aperçu et de voir le sous-marin imiter sa manœuvre. Mais ce dernier, continuant sa route, après être venu au 180 et la dernière oscillation du torpilleur m'ayant laissé cap au Nord, je viens sur la droite jusqu'au 90.

Il est 11h.18. Un coup de périscope me détermine le genre de sous-marin auquel j'ai affaire ; j'estime sa longueur à 60 mètres, son avant est très élevé et à guibre, il est coupé avant le kiosque et s'abaisse vers l'AR qui est encore assez élevé. Entre le kiosque et la coupure, un gros canon ; sur l'AR du kiosque, probablement une mitrailleuse. Lorsqu'il passe à 18° bâbord et environ 200 à 250 mètres, je fais feu simultanément des deux carcasses AV inclinés à 4°5 sur l'axe. Il est 11h.21.

Entre 12 et 15 secondes après, une explosion nette et sèche se produit. Je n'ai pas la vue à cet instant précis, mais quelques secondes après, je vois un nuage de fumée qui occupe le champ du périscope. Je garde la vue jusqu'à 11h.23 et ne revois plus le sous-marin. L'explosion a été très nettement entendue par tous à bord et Monsieur l'Enseigne de Vaisseau REBOUL, officier en second, à qui j'ai passé le périscope, en constate les mêmes effets que ceux décrits. J'estime donc que le sous-marin a coulé sur place.

A 11h.23, une explosion violente au-dessus du bateau le fait vibrer de l'AV à l'AR : je commande la descente rapide à 35 mètres, supposant avoir reçu une bombe d'avion. Le bâtiment descend trop vite et en pointe positive de 7°. Bien que les barres aient été remises « toutes à monter » et les moteurs à vitesse maximum, le bâtiment s'enfonce l'AR jusqu'à 40 mètres. Le quartier-maître de timonerie CABIC me prévient que la barre que j'ai ordonnée toute à gauche ne donne aucun effet d'évolution. Brusquement, vers 11h.26, le bâtiment fait un bond jusqu'à 25 m. et tout revient en ordre normal.

Je redescends à 35 mètres, route au Sud à la plus petite vitesse possible pour ne faire aucun sillage. A 13 heures, je reprends la vue, n'aperçois aucun bâtiment et revois un aéroplane.

Je redescends à 30 mètres et j'y reste jusqu'à 18 heures ; en remontant à 15 h. et à 16 h. je n'aperçois rien. Je redescends à 30 mètres et remonte lentement pour me trouver

à 18 mètres à 20 h. Je prends alors la vue jusqu'à 20h.45, heure à laquelle je fais surface.

Signé : de CAMBOURG

b) Destruction du CIRCE par un sous-marin ennemi – 20 septembre 1918.

Le sous-marin CIRCE commandé par le Lieutenant de Vaisseau VIAUD avait appareillé de Brindisi le 17 septembre 1918 pour croiser dans le Golfe du Drin, entre les parallèles de Menders et de Rodoni. Il devait rentrer à Brindisi dans la nuit du 20 au 21.

Rapport de l'Enseigne de Vaisseau LAPEYRE, officier en second du sous-marin CIRCE, au vice-Amiral, Chef d'Etat-major général.

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la croisière de la CIRCE des 17, 18, 19 et 20 septembre 1918. Nous vous avons quitté Brindisi le 17 dans l'après-midi.

Nous avons veillé en plongée le 18 et de 19 septembre. Nous n'avons rien vu le 18 ; le 19 vers 16 heures, une fumée a été signalée dans le N.W. (environ). Après l'avoir chassée une demi-heure en ne la voyant qu'à de longs intervalles, elle a été tout a fait perdue de vue.

Il est possible que cette fumée soit celle d'un petit bâtiment longeant la côte et se dirigeant sur l'embouchure de la Bojana. Son relèvement n'a pas varié.

Le Commandant hésitait à continuer la chasse lorsque nous avons vu environ dans le S.E. 2 torpilleurs d'environ 250 tonnes à environ 2 milles. Nous les avons chassés, mais nous les avons vite perdus de vue. Ils se dirigeaient vers le Cap Rodoni.

Cette observation a conduit le Commandant à décider de veiller la nuit près du Cap Rodoni pour y attaquer les convois qui pourraient y passer. La charge terminée à une heure le 20, la CIRCE s'est placée à 9 milles à l'ouest du Cap Rodoni.

J'ai pris le quart à une heure. En me laissant le quart, le Commandant m'a donné l'ordre de veiller en ce point jusqu'à 2h30, puis de me placer à 7 milles de terre. A 2h30, j'ai fait vidanger les cales et ai fait mettre un moteur Diesel en marche à 250 tours de 2h45 à 3h15. A 3h15, j'ai fait mettre les ventilateurs en marche, le second-maître électricien DUCHESNES et le quartier-maître canonnier FOUILLEN étaient de quart avec moi. Je leur avais donné l'ordre de veiller chacun la moitié de l'horizon. Je veillais plus spécialement dans la direction de la lune. En stoppant, à 3h15, j'avais orienté la CIRCE cap à la lune qui était pleine et à environ 30° au-dessus de l'horizon. Il faisait calme blanc ; les ballasts AV et AR étaient pleins, seuls les centraux étaient vides.

Vers 4 heures, nous relevions la lune à 45° par bâbord, je me suis subitement trouvé à l'eau sans avoir rien vu ni entendu. J'ai seulement le souvenir que dans une demi-conscience j'ai entendu un bruit analogue à celui que fait l'air comprimé qui se détend.

J'ai nagé environ 15 minutes, puis au vu subitement une masse noire. J'ai appelé. Le sous-marin s'est dirigé vers moi et m'a recueilli. Il est probable qu'il venait de faire surface.

J'ai demandé en allemand que l'on cherche à sauver les deux hommes qui étaient de veille avec moi, mais le Commandant autrichien m'a répondu qu'il n'y avait personne sur l'eau.

On m'a fait descendre dans le sous-marin dont les 2 panneaux étaient ouverts. On a pansé les blessures que j'avais au visage et qui étaient plus nombreuses que graves. J'ai été très bien traité. Après avoir dormi une heure, je suis monté sur le pont. Très près du Cap Pali, vers 7 heures du matin, l'U-47 sur lequel je me trouvais a accosté l'U-43 après avoir échangé un signal par pavillon. L'U-47 paraît en croisière et j'ai embarqué sur l'U-43 qui montait vers le Nord...

Signé : LAPEYRE