

Pierre Adelaïde Guy GIRARDON (1879 - 1953)

Il est cité à l'ordre de l'Armée navale " Pour l'habileté, la décision, l'énergie et la promptitude dans les manœuvres de sauvetage de l'équipage et des passagers d'un navire torpillé et l'attaque d'un sous-marin. Ces manœuvres ont amené à la destruction du sous-marin.».

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

**Rapport du Lieutenant de Vaisseau GIRARDON, commandant le MAMELUCK.**



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

Le MAMELUCK avait appareillé de Tarente le 13 décembre à 15 heures (heure de l'Europe centrale) avec le LANSQUENET pour escorter jusqu'à Patras le CHATEAURENAULT et le ROUEN.

Le 14 décembre à 8 heures, le convoi passait à 1,5 mille au sud de Dukato, le CHATEAURENAULT revenu sur la droite, faisait route au N.77 E. ; à 14,5n environ. A 8h05, le CHATEAURENAULT signale route au S 80 E.

A 8h10, je regardais le convoi derrière moi quand M. l'Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe COTTEZ de quart s'écrie : « Le CHATEAURENAULT saute ! » Me retournant vivement, je vois s'élever, à la hauteur de la cheminée 3 une grande gerbe noirâtre à tribord du croiseur. Celui-ci m'a paru osciller légèrement sur tribord puis revenir droit.

En même temps, avec une promptitude digne d'éloge, M. COTTEZ commandait « 200 tours, à droite toute ». Je fis rappeler aux postes de combat.

Le MAMELUCK passe derrière le CHATEAURENAULT et court sur ce qui paraissait être le sillage de la torpille. En dépassant son origine déjà un peu confuse, une grenade C.M. réglée pour 25 m est lancée ; elle n'explose pas.

Le LANSQUENET ralliant en vitesse, et pour parer à l'éventualité d'une seconde attaque, je restai à évoluer à tribord du CHATEAURENAULT et le signalai à bras au LANSQUENET.

Le CHATEAURENAULT avait stoppé dès l'explosion et émis le signal S.O.S. – S.S.S. – 38.32 – 20.36.

Il m'a paru venir sur la gauche et a couru sur son erre 1/2 mille environ. Il était droit, peu enfoncé, et ne présentait pas de changement d'assiette apparent. J'eus alors l'impression qu'on pouvait le sauver.

Plusieurs embarcations de tribord avaient été brisées par la gerbe et rejetées sur le pont. On s'occupait à bord de la mise à l'eau des autres embarcations et des radeaux.

A 8h17, le CHATEAURENAULT me signale à bras : « Accostez-nous » et à 8h20, il hisse le deuxième substitut première série.

A 8h25, le MAMELUCK accoste le CHATEAURENAULT à bâbord arrière et commence à embarquer les passagers militaires et un certain nombre de marins. Les radeaux qui se trouvaient le long du bord gênaient l'accostage. Au bout de quelques minutes, je pus accoster l'encorbellement milieu, ce qui facilita l'embarquement. Cette opération s'effectua rapidement et avec ordre. En même temps, un certain nombre d'hommes étaient hissés des radeaux à bord.

A 8h50, il ne paraissait pas rester sur le CHATEAURENAULT que les officiers et le personnel de la manœuvre et de la sécurité. Le MAMELUCK était déjà très chargé et me parut avoir son plein (d'après les renseignements pris au débarquement, nous devions avoir alors environ 590 passagers). Un chalutier accostait à l'AV pour prendre le croiseur à la remorque. Je fis donc larguer les amarres et m'éloignai un peu par bâbord. Le LANSQUENET qui avait accosté à tribord peu de temps après moi, s'éloignait de son côté.

Le MAMELUCK commença à patrouiller à bâbord du CHATEAURENAULT que trois chalutiers entouraient à présent. Il revenait parallèlement au CHATEAURENAULT quand celui-ci tira par bâbord deux ou trois coups de 16 à obus A (fonctionnement très bon). Je ne vis dans cette direction qu'un radeau vide. Presque aussitôt à 9h, une seconde torpille frappait le CHATEAURENAULT à tribord, un peu sur l'AV de la passerelle.

Le bâtiment commença aussitôt à s'enfoncer par l'AV. Ce mouvement s'accroissant rapidement, le croiseur d'enfonçait et semblait presque verticalement à 9h03, presque sans remous.

Au moment de l'explosion de la deuxième torpille, le LANSQUENET partait en AV à bonne allure se dirigeant sur le sillage de la torpille et lançait 4 ou 5 grenades qui explosèrent. Il revint ensuite vers des radeaux situés dans le S.W. du point où le CHATEAURENAULT avait disparu.

Le MAMELUCK avait suivi le mouvement et il passait sur l'avant du CHATEAURENAULT quand celui-ci coula. Le MAMELUCK se trouvait à 600 m environ par bâbord AR du LANSQUENET, quand, à 9h07, je vis un fort bouillonnement un peu par tribord à 800 m environ. Je crus d'abord à un lancement de torpille sur le LANSQUENET, et fonçai sur ce point, quand le kiosque du sous-marin apparut au milieu de la chasse d'air. La pièce de 65 AV ouvrit le feu aussitôt, mais ne put tirer que 4 coups dont le troisième parut toucher le kiosque ; le sous-marin replongea aussitôt. N'ayant pas de torpille d'étrave à lancer, je manœuvrai pour passer un peu sur son avant et, en passant au-dessus du remous, la grenade Artillerie de 75 kg réglée pour 20 m fut lancée et explosa parfaitement. Le tout avait duré environ 2 minutes.

Le MAMELUCK se mit alors à évoluer à grande vitesse autour du repère que constituait la caisse de la grenade Artillerie. La manœuvre du sous-marin remontant en chassant au milieu des patrouilleurs me donnait à penser que les grenades du LANSQUENET l'avaient endommagé.

Deux hydravions arrivent alors sur les lieux et vont survoler Vasiliko.

A 9h19, le MAMELUCK court sur un second bouillonnement de chasse d'air et lance au milieu des bulles d'air trois grenades Guiraud dont deux jumelées réglées pour 35 mètres. L'explosion se fait attendre environ 40 secondes, puis se produit très sèche : gerbe large et noirâtre.

Je continuai à évoluer dans la même région sans rien voir d'anormal. En particulier, aucune tache d'huile ne paraît à la surface de la mer.

A 9h35, le LANSQUENET me signale à bras : « Suivez-nous à Vasiliko » et je prends la ligne de file derrière lui. Presque aussitôt, les hommes de veille signalent encore un bouillonnement intense par 110° tribord à environ 1500 mètres. Je viens aussitôt en grand sur la droite en stoppant tribord et mets le cap sur la tache blanche en augmentant de vitesse.

On vit alors le sous-marin émerger. Il me sembla qu'il sortait l'arrière le premier avec une forte pointe bas, puis le kiosque parut et, l'assiette se redressant, l'AV surelevé d'un U.C.

Le MAMELUCK avait ouvert le feu dès le premier instant avec les pièces AV, puis était venu sur la droite pour dégager le champ de tir du LANSQUENET et tirait avec toutes les pièces battantes de bâbord.

Dès que le sous-marin fut entièrement en surface, l'équipage commença à sortir par un panneau à l'arrière du kiosque. Quelques hommes se jettent à l'eau. Je ne fis néanmoins cesser le feu que lorsque je fus certain que presque tous se jetaient à l'eau et que le sous-marin s'enfonçait. Je craignais en effet que les Allemands ne tentassent d'utiliser leur canon (hypothèse que l'interrogatoire du Commandant devait justifier). 44 coups de 65 furent tirés dont plusieurs touchèrent nettement le but ; quelques hommes furent visiblement atteints. A 9h41, le sous-marin disparaissait, coulant par l'arrière, quand le MAMELUCK arrivait à sa hauteur à 400 mètres.

Le LANSQUENET qui nous avait suivis arrivait sur les lieux, et les deux torpilleurs procédèrent au sauvetage de l'équipage du sous-marin.

Le MAMELUCK en recueillit 16 dont le Commandant, le second et l'officier mécanicien. Le second et un autre homme étaient assez sérieusement blessés par des éclats d'obus.

Je suivis alors le LANSQUENET dans la baie de Vasiliko, où arrivaient les 3 chalutiers qui avaient sauvé le reste de l'équipage du CHATEAURENAULT.

Le Commandant de ce croiseur se trouvait sur l'un d'eux et organisa avec le Commandant du LANSQUENET l'évacuation des naufragés. J'accostai pendant ce temps un chalutier pour y prendre un médecin militaire que j'apercevais sur le pont.

A 11h10, le SPAHI et l'ALOUETTE sont en vue dans le Sud, le SPAHI reste sur le champ d'épaves, l'ALOUETTE fait route sur Vasiliko.

A 11h21, après avoir pris à bord encore une vingtaine d'hommes, j'appareillai de Vasiliko et fis route sur Itéa conformément aux ordres du Commandant du CHATEAURENAULT.

L'encombrement du bord était tel que je ne pouvais songer même à compter approximativement mes passagers. C'était, en immense majorité, des militaires dont une dizaine d'officiers dont deux anglais.

Malgré la forte surcharge, la traversée s'effectua dans de bonnes conditions. Le LANSQUENET me rejoignait au barrage de Pappas et je pris poste derrière lui. A 17h30, le MAMELUCK accostait le SHAMROCK et y transbordait ses passagers.

Ceux-ci, comptés au passage de la coupée du SHAMROCK, se trouvèrent être au nombre de 710. Il y avait parmi eux une dizaine de blessés légers, contusions ou plaies légères reçues en sautant à la mer ou dans les radeaux. Ils furent pansés à bord du MAMALEUCK par le quartier-maître infirmier MARTIN, ainsi que les deux blessés allemands.

Les prisonniers allemands ont été remis à M. le Capitaine de Corvette commandant la base d'Itéa.

J'ai eu la fierté de constater que les marins du MAMELUCK ont montré les mêmes qualités brillantes qui, dans d'autres circonstances semblables leur ont valu des éloges. C'est grâce à celles-ci, esprit d'initiative et activité des officiers et des officiers mariniers, dévouement, ardeur et discipline des marins qu'ils ont pu aujourd'hui avoir la satisfaction de pouvoir venger leurs glorieux camarades du CHATEAURENAULT.

Signé : GIRARDON