

## Fiche Marie Léon RAVENEL (1881 - 19..)

Commandant le sous-marin "TURQUOISE", Station des sous-marins de BIZERTE.

### Citation à l'ordre de l'armée du sous-marin TURQUOISE

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

En passant le premier filet à 32 mètres, senti le choc d'une masse métallique sur la coque puis, glissement d'aussières sur la coque en passant le deuxième filet à 36 mètres.

8 heures, échoué par bâbord. Battu en arrière et déséchoué facilement. Donné un coup de périscope. Le périscope de jour est plein d'eau et inutilisable, le périscope de nuit est très embrumé et les images sont très peu distinctes. Impossible de distinguer la côte d'Asie, même à travers le périscope de nuit. Redescendu à 20 mètres, l'état de mon périscope ne me permettant pas de voir un bateau de surface venant sur moi. Très forts remous de courant. Au bout de cinq minutes environ, senti une chaîne qui rague le long du bord à bâbord de l'avant à l'arrière. Pendant quelques instants, le bateau ne gouverne pas. Nous nous dégaugeons en venant à droite et reprenons la vue pour chercher à utiliser le périscope de nuit, le périscope de jour étant complètement obscur et ne pouvant plus m'être du moindre secours. A cette immersion, les gardes supérieures, le kiosque et la partie supérieure de la passerelle sortent de l'eau. Aussi la TURQUOISE est-elle immédiatement repérée et canonnée. Continué à remonter vers Gallipoli en utilisant le périscope de nuit, qui peu à peu s'éclaircit, en tenant à peu près le milieu du chenal.

Vers 14 heures, passé à la hauteur de Gallipoli. Ensuite continué en plongée et reconnu un bateau-hôpital.

Vers 16 heures, avarie au compresseur bâbord, réparé.

Vers 18 heures, plongé à 18 mètres pour la nuit.

21 octobre - Vers 2 heures, choc à tribord. Le bateau, dépalé par le courant, a touché près de Knairsiz Ada. Venu en surface, redressé la route. A peine la plongée reprise à 15 mètres, entendons des bruits d'hélices au-dessus de nous. Ce sont des bâtiments qui viennent de nous voir remonter en surface et qui nous recherchent. Au jour, rien en vue.

Aperçu vers 9 heures un sous-marin en surface : reconnu la silhouette d'un E. Mis les couleurs et manœuvré pour m'en rapprocher. Reconnu le sous-marin anglais « E.20 ». Communicqué avec lui. Il nous signale d'attendre au rendez-vous les sous-marins anglais « E.12 » et « H.1 » pour les informer de notre présence.

La brise fraîchit du N.E., fort clapotis.

Vers 17h30, pris la plongée à 18 mètres. Route à l'est, puis à l'ouest pour se retrouver le lendemain marin non loin du rendez-vous.

22 octobre - Au jour, venu en surface, rien en vue. Route pour gagner le rendez-vous.

Vers 10 heures, aperçu un sous-marin en surface très éloigné. Manœuvré pour m'en rapprocher, mais au bout du peu de temps, le sous-marin plonge.

Fait route vers Gallipoli.

Vers 11 heures, aperçu à bâbord devant, à 3 milles environ, la silhouette d'un sous-marin en surface. Impossible de l'identifier d'une façon certaine. Mis tout le monde au poste de plongée et continué à faire route en surveillant le bateau suspect. Celui-ci prenant la demi-plongée, imité sa manœuvre. Au bout de quelques instants, son kiosque même ayant disparu, venu sur la gauche de 180° cap au nord afin de déjouer une attaque au cas où le sous-marin serait ennemi. A ce moment, aperçu à deux reprises par tribord derrière, à 1500 mètres environ, le périscope d'un sous-marin semblant faire route pour se mettre en position d'attaque. Pris immédiatement la plongée complète, cap au nord puis, la clarté insuffisante du périscope de jour ne me permettant pas de distinguer le périscope ennemi, réglé l'immersion à 18 mètres et venu cap au sud. Au bout d'une demi-heure, repris la marche en surface.

Vers 14 heures, aperçu un aéroplane. Plongé pendant une demi-heure et revenu en surface. A ce moment, une batterie d'artillerie placée à terre près de Sar-Keui ouvre le feu sur nous. Repris la plongée. Vers 15 heures, me croyant enfin libre de toute entrave de désireux de charger les batteries pour la descente du lendemain, revenu une fois de plus en surface. Mais, à ce moment, le biplan s'élève de terre, venant droit sur nous à faible hauteur. Repris la plongée à 18 mètres. Continué à faire route au sud pour me rapprocher de Gallipoli.

Vers 16 heures, fait surface, cette fois sans incident.

A la nuit, aperçu un torpilleur ennemi qui longe les côtes d'Asie. Les étincelles produites à l'échappement des Diesel révèlent notre présence et le torpilleur vient droit sur nous. Stoppé les moteurs Diesel et disparu en plongée.

Pour la nuit, reposé sur le fond par 18 mètres d'eau.

En résumé, pour la journée d'aujourd'hui, plongé 9 fois, bombardé un poste de vigie, subi à deux reprises le feu d'un contre-torpilleur, essuyé le feu d'une batterie de terre, déjoué la tentative d'attaque d'un sous-marin ennemi et enfin échappé deux fois à un avion ennemi qui cherchait à nous survoler.

Aujourd'hui, assez bon fonctionnement du périscope de jour qui reste malgré tout gris et légèrement embrumé.

30 octobre - Vers minuit, avarie au compas gyroscopique : des vis se sont desserrées par suite des trépidations du bateau. Réparé l'avarie et remis le tout en état le mieux possible pour la descente du détroit. Prévu toutefois le cas où le compas gyroscopique viendrait à nous manquer pendant la descente et où l'on devrait se servir du compas liquide arrière.

A 5h30, vérifié une dernière fois le compas gyroscopique et mis aux postes d'appareillage. Le périscope de jour est resté dans le même état que la veille.

Vers 7h45, pris la plongée en vue de Gallipoli et commencé la descente des détroits. Aperçu plusieurs tartanes et un navire-hôpital. Vers 10h45, aperçu une deuxième

bateau-hôpital. Jusqu'ici bon fonctionnement de la barre de plongée avant et du compas gyroscopique. Après être descendu à 18 mètres pour parer le navire-hôpital, reconnu en reprenant la vue que le périscope de jour s'est embrumé davantage. Les objets paraissent très gris et il m'est très difficile de me rendre exactement compte de la distance de terre. Craignant de m'être trop rapproché de la côte d'Europe, venu par prudence sur la gauche. Aperçu à ce moment la terre droit devant (baie d'Akkachi). Stoppé, mis les deux bords en arrière. Echoué, continué à battre en arrière. Le bateau se déséchoue en prenant de la pointe bas, l'arrière émerge, coups de fusil à terre. Le bâtiment déséchoué, remis en avant, la barre à gauche, pour m'écarter de la côte d'Europe. Au bout de quelques minutes d'immersion de 9 à 10 mètres, donné un coup de périscope, constaté que celui-ci est de plus en plus obscur. Je ne puis à ce moment songer à revenir sur mes pas et à regagner Gallipoli, car nous n'avons plus à bord que 2000 litres de pétrole. Je préfère ne pas me servir du périscope de nuit, car à 6,5 m les gardes de la passerelle et la partie supérieure du kiosque émergent, et il me faut beaucoup plus de temps pour reprendre une immersion profonde. Je m'efforce donc de découvrir à tout prix au périscope de jour les bouées du premier filet qui, à mon avis, doit être proche, car j'aperçois par bâbord avant la pointe de Nagara. A ce moment, senti une secousse d'abord à l'avant, puis par le travers, et enfin à l'arrière, comme si nous passions sur une chaîne. Toute secousse ayant cessé, je laisse les moteurs en marche à 200 tours, pensant avoir franchi l'obstacle. A ce moment, nouvelle secousse à l'avant et le bateau s'échoue. Stoppé, mis en arrière les deux bords à 200, puis à 280 tours sans succès, barre droite toute, puis en arrière à toute vitesse. Essayé ensuite de mettre bâbord en arrière seule à toute vitesse, le bâtiment flottant à l'arrière : aucun résultat. Puis, mis bâbord en arrière à toute vitesse, tribord en avant à 200 tours sans aucun succès non plus.

Pendant ce temps, de terre nous avons été repérés et l'on ouvre le feu sur nous, d'abord avec des fusils, puis avec des canons de petit calibre. Les coups tombent drus sur le brise-lames. Enfin, senti de très fortes secousses qui ébranlent le bâtiment, dues à l'explosion d'obus de 77mm, une batterie tirant du rivage à 400 mètres environ sur nous. Malgré tous nos efforts, le bateau dressé par le courant, s'est peu à peu rapproché de la côte. A ce moment, la profondeur qui, au début de l'échouage, était de 6 mètres à l'avant, est tombée à 4 mètres au centre. Nous sommes donc presque en surface.

Malgré les détonations qui éclatent maintenant sans interruption sur le brise-lames, les hommes font preuve du plus grand calme et exécutent de façon parfaite les manœuvres que je leur commande.

Voyant que je ne puis déséchouer ainsi le bâtiment, je me décide à tenter la dernière manœuvre qui peut encore peut-être me déséchouer, en chassant ballasts centraux et latéraux pour l'alléger tout en battant rapidement en arrière. La coque émerge un peu plus à l'avant, offrant une cible meilleure aux coups de l'ennemi. Le brise-lames, le panneau de descente au kiosque sont criblés de coups et la fumée commence à pénétrer à l'intérieur du bâtiment en passant par le panneau de descente. Les deux silencieux fixés dans le brise-lames, atteints par un obus de 77mm, sont tombés sur le panneau des Diesel et le bloquent. L'éclairage principal s'éteint, le tableau en marbre étant brisé par les secousses des obus, et un coup de feu se produit au compas gyroscopique. Le périscope de jour, atteint par un obus, se remplit complètement d'eau. Toutes les manœuvres tentées étant restées sans résultat et estimant qu'il était

impossible désormais de déséchouer la TURQUOISE, je demande à haute voix un homme de bonne volonté pour aller ouvrir le panneau. Mes intentions à ce moment sont les suivantes : mettre le bâtiment autant que possible hors de service puis, après avoir fait ouvrir prises d'eau et purges intérieures pour remplir le bâtiment d'eau, le faire évacuer et sauver l'équipage. Je réfléchis presque aussitôt que, avant de donner cet ordre, il est préférable que je me rende exactement compte de la situation du bâtiment. En outre, j'estime par les explosions des obus qui frappent le brise-lames et le panneau de descente que la première personne qui montera sur le pont sera probablement sacrifiée. Ce rôle revient donc au Commandant, et après m'être assuré par la purge du panneau de sécurité que l'eau n'a pas encore envahi le kiosque, je soulève le panneau de sécurité et monte. Toute la descente est pleine de fumée et percée de nombreux trous d'obus. Les trous faits par les obus de 77 atteignent de 25 à 30 cm de diamètre. Avant d'ouvrir le panneau, je tâche de voir par les vitres du kiosque, mais la fumée épaisse et âcre due à l'éclatement des obus m'empêche de voir la côte. Je desserre les écrous et soulève le panneau. Aussitôt que ma tête apparaît au-dessus du kiosque, je suis salué par une salve de coups de fusil. En-dessous de moi, deux hommes sont légèrement blessés. Je sors complètement du panneau et me rends compte qu'il n'y a plus rien à tenter pour sauver le bâtiment. Une embarcation turque à l'aviron montée par plusieurs hommes et un officier est déjà le long du bord. Ils montent aussitôt à bord et, avant que je n'ai pu descendre à l'intérieur du bateau, la montée se trouvant encombrée par les hommes à l'intérieur du sous-marin, entourent le panneau, m'en écartent et éloignent du kiosque les hommes au fur et à mesure qu'ils paraissent sur le pont.

Tous à bord ont fait leur devoir, luttant sans trêve contre l'ennemi, contre le matériel qui chaque jour nous trahissait. Touchant presque au but, l'avarie du périscope était cause de notre échec. Dans cette lutte incessante qu'il nous a fallu mener nuit et jour depuis notre départ du cap Helles jusqu'au samedi 30 octobre, le mauvais temps a été sans cesse contre nous, nous occasionnant de nombreuses avaries : barre avant cassée, incendie dû à la condensation, pertes continuelles. Si le matériel avait été plus robuste, notre raid eût pleinement réussi.

En terminant ce rapport, je dois signaler d'une façon toute spéciale la conduite exemplaire de l'Enseigne de Vaisseau GUERIN, officier en second, nuit et jour sur la brèche pendant notre séjour en Marmara et officier parfait ; du premier-maître LE QUERREC, excellent patron, du second-maître mécanicien LEBON qui s'est dépensé sans compter pour remettre en état un matériel qui, à chaque instant, faiblissait, et enfin du second-maître torpilleur EUDES, excellent grade qui, le soir de l'incendie, en arrachant de force, au moment critique, les fils électriques, a sauvé le bâtiment d'une perte certaine, se brûlant légèrement les mains.

Signé : RAVENEL

*L'équipage a supporté avec dignité les souffrances de la captivité en Turquie, où cinq d'entre eux ont succombé.*