



Des marins entretiennent les pièces de 305 mm à bord du *Gaulois*.

(Collection privée)

seraient de  $-5^{\circ}$  à  $+10^{\circ}$ . Prévoir de modifier le profil des sabords et la hauteur du masque pour parvenir à  $+20^{\circ}$ .

Au sujet des machines, il y aura peu à modifier et l'appareil évaporatoire se compose de 20 générateurs Belleville répartis en quatre chambres séparées par des cloisons transversales. La hauteur métacentrique est modérée et peu supérieure à 1 m, comme sur le *Masséna* et le *Bouvet*, ce qui permet de compter sur une stabilité de plateforme convenable. La finesse générale de la carène est sensiblement la même que celle du *Bouvet*, mais la courbe des aires des couples présente à son sommet une région aplatie qu'il semblerait avantageux de faire disparaître.

En résumé, le projet de M. Thibaudier ne donne lieu qu'à une observation importante qui porte sur le rapprochement exagéré des pièces de la batterie de 14 cm, objection à laquelle il est facile de donner satisfaction. Les sections demandent, en conséquence, que ce projet soit approuvé sous la réserve des observations qui viennent d'être formulées à son sujet.

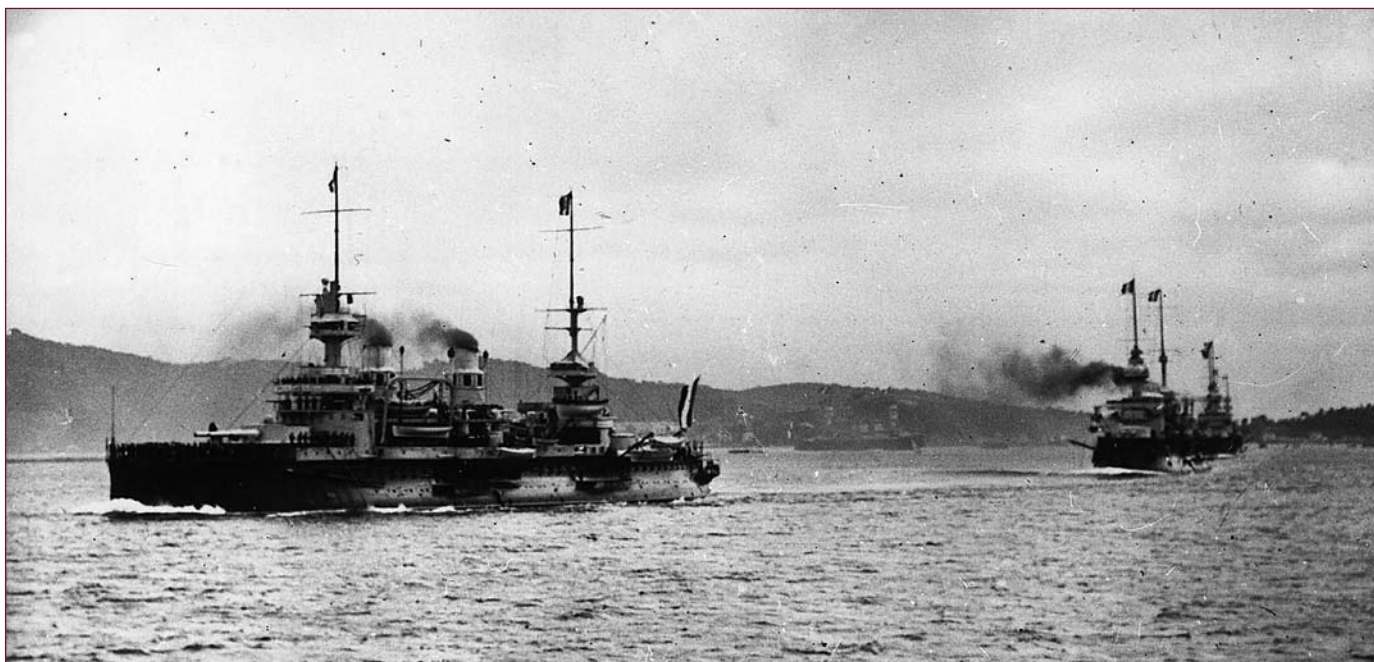
- Le projet de M. Thibaudier satisfait complètement au programme. Puissance offensive : La position des tours fermées des canons de 30 cm est à 26 m de la perpendiculaire avant, le commandement est à 8,70 m à l'avant et 7,25 m à l'arrière. La mise en batterie des quatre canons du même bord est insignifiante : 17'. La répartition des canons de 14 cm est exactement conforme au plan. M. Thibaudier a concilié d'une manière satisfaisante la distribution des soutes à munitions avec celle des soutes à charbon. Les postes éventuels de tubes lance-torpilles tirant au-dessus de l'eau, qui sont situés dans le voisinage de la tour avant, seraient placés à une trop grande hauteur au-dessus de la flottaison (3,70 m); il y a lieu de reporter ce poste vers l'arrière de manière à pouvoir établir ces tubes un étage plus bas.

La hauteur et les épaisseurs de la ceinture sont conformes au programme, mais il faudra exécuter ce blindage en une seule virure.

Le sommet du pont blindé n'est qu'à 0,90 m au-dessus de la flottaison; cette cote est de 1,20 m sur le *Masséna* et de 1 m sur le *Bouvet*, il y a lieu de ne pas descendre au-dessous de ce chiffre.

Le tracé des sabords blindés par lesquels tirent les canons de 14 cm n'est pas conforme aux indications qui accompagnent le programme. Les limites du champ de tir vertical de ces pièces

- Le bâtiment présenté par la *Société de la Loire* est un *Masséna* que l'on a raccourci de 6 m pour réduire le déplacement à 11000 t. La tourelle avant de 30 cm est à peu près à la même place que sur le *Masséna*, à 22,50 m de la perpendiculaire, elle est donc sensiblement moins en recul que dans le projet de M. Thibaudier. Par contre, la tour arrière est beaucoup plus éloignée de l'extrémité correspondante que sur le dernier projet et sur le *Masséna*. La répartition des canons de 14 cm et de 10 cm reproduit exactement l'avant-projet de la direction du Matériel. La répartition des canons de 47 mm établis dans la batterie n'est pas satisfaisante. Des tubes sous-marins sont figurés sur les plans, deux à l'avant et deux à l'arrière dans le voisinage des tours. Pour le groupe avant, la largeur du compartiment ne permettait pas de laisser libre derrière la culasse du tube une longueur égale à celle de la torpille. La Société étudiera une nouvelle solution.



L'appareillage du *Saint Louis*, suivi des *Charlemagne* et *Gaulois*. (Coll. Henri Landais)





## Peinture et marquages

Les œuvres vives sont peintes en vert de "Schweinfurth". La délimitation entre les œuvres vives et les œuvres mortes est matérialisée par une bande blanche de 25 cm de largeur.

À leur mise en service, les œuvres mortes des "Charlemagne" sont peintes en noir jusqu'au 2<sup>e</sup> pont, les superstructures sont couleur toile mouillée.

Le changement de couleurs des livrées ayant été ordonné le 28 janvier 1908, les œuvres mortes furent repeintes en gris bleuté.

Ci-dessous : Les deux anneaux de la cheminée avant du *Gaulois*, nous permettent de dater cette photo de décembre 1912 à avril 1914. (Marius Bar)

En bas : L'appareillage des cuirassés *Saint Louis* et *Suffren*. Document pris entre le 1<sup>er</sup> avril 1914 et le 1<sup>er</sup> mars 1915. (DR)

### MARQUES PARTICULIÈRES - ANNEAUX DE CHEMINÉES

#### *Charlemagne*

07/05/1913 au 01/07/1913 = 2 anneaux à la 2<sup>e</sup> cheminée.

01/07/1913 au 25/08/1913 = 3 anneaux à la 1<sup>re</sup> cheminée.

#### *Gaulois*

01/12/1912 au 01/04/1914 = 2 anneaux à la 1<sup>re</sup> cheminée.

01/04/1914 au 18/03/1915 = 2 anneaux à la 1<sup>re</sup> cheminée

et 1 anneau à la 2<sup>e</sup> cheminée.

#### *Saint Louis*

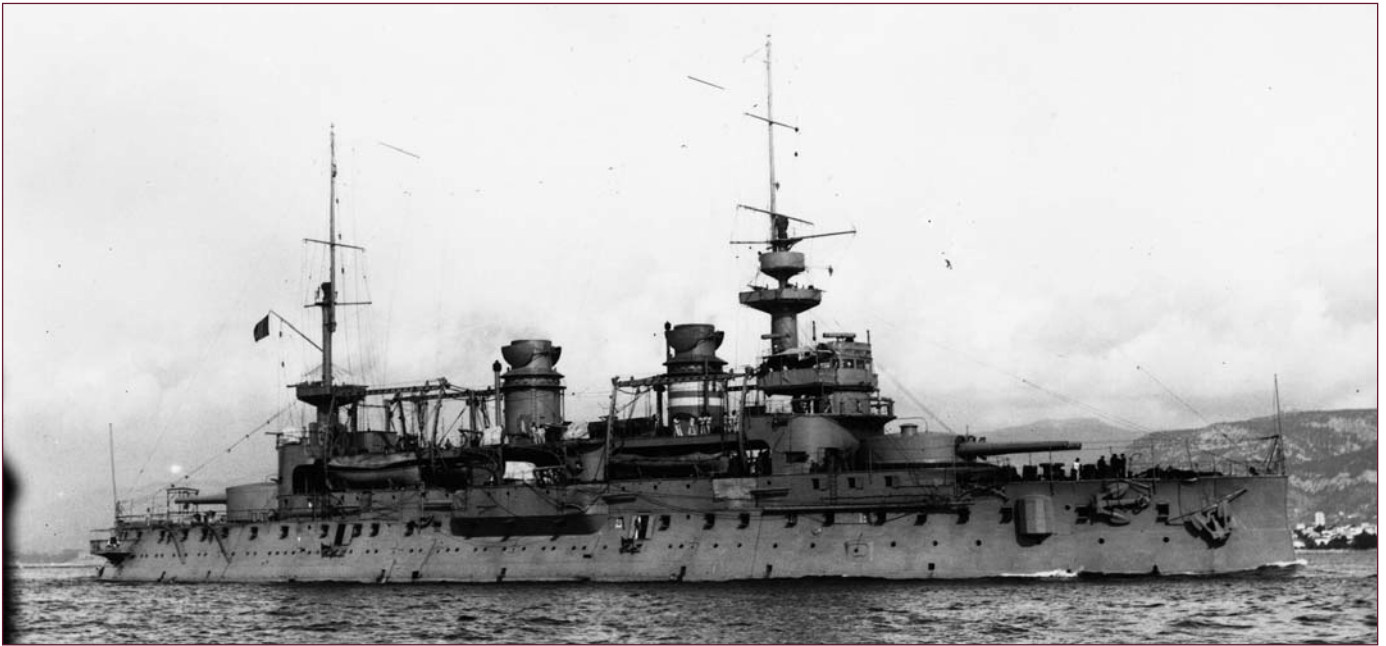
01/12/1912 au 18/03/1913 = 1 anneau à la 1<sup>re</sup> cheminée.

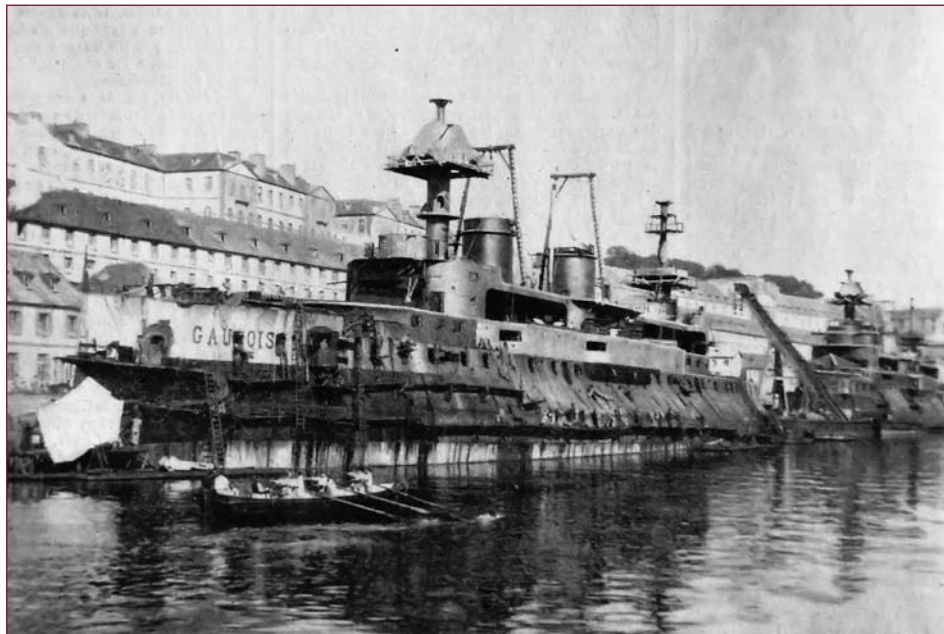
18/03/1913 au 11/11/1913 = 1 anneau à la 2<sup>e</sup> cheminée.

11/11/1913 au 01/04/1914 = 1 anneau à la 1<sup>re</sup> cheminée.

01/04/1914 au 01/03/1915 = 1 anneau à la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> cheminée.

Durant la guerre, nous verrons également apparaître à la proue une fausse lame d'étrave peinte en blanc.



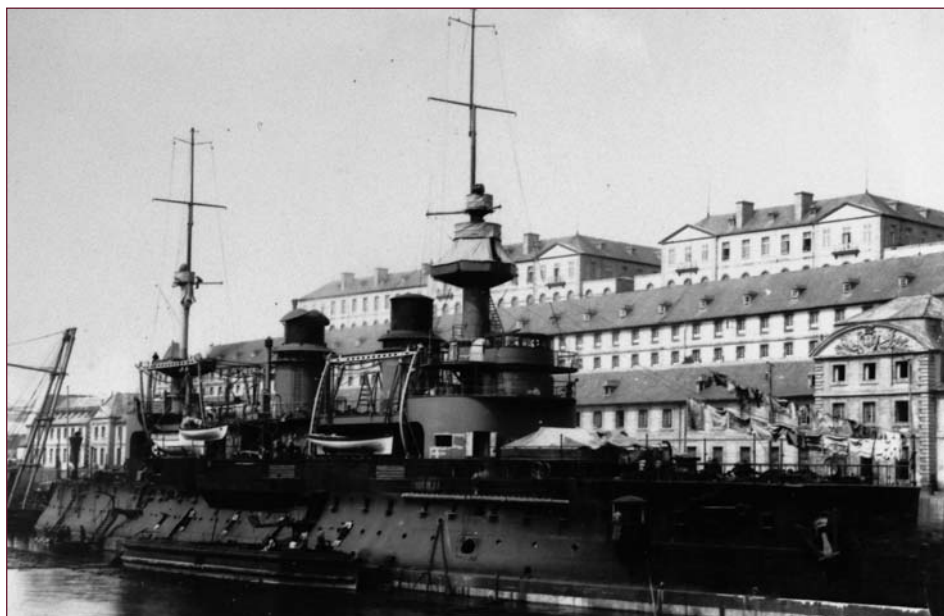


Mise en place de la ceinture cuirassée et des superstructures du *Gaulois*. (DR)

vier 1900. À partir de septembre 1899, l'artillerie de 305 mm fut mise en place à l'aide d'une grue de 160 t. Il entra en armement définitif le 1<sup>er</sup> septembre pour faire partie de l'escadre de la Méditerranée et porter le pavillon du vice-amiral commandant en chef (DM du 25 août 1900).

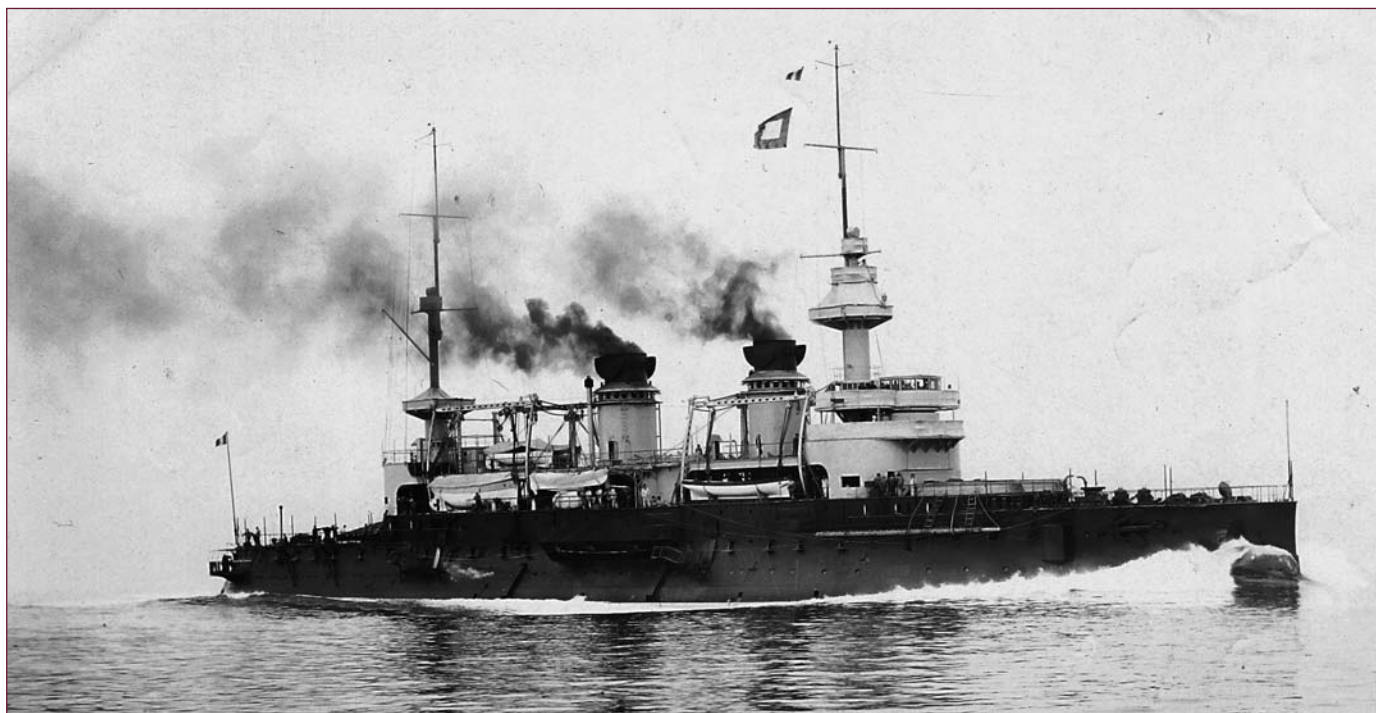
Le 10 mars 1899, une note de l'inspection générale du Génie maritime faisait les remarques suivantes à propos des tests de chauffe du *Gaulois*: *L'appareil évaporatoire du système Belleville avec économiseurs a fonctionné d'une manière satisfaisante; il y a lieu, en particulier, de signaler les bons résultats obtenus avec la chauffe mixte. La commission demande que les enveloppes des chaudières munies d'économiseurs reçoivent des portes de visite pour faciliter le nettoyage des parties hautes des faisceaux tubulaires.*

Le 20 octobre, les essais d'installation et de recette du matériel de 305 mm de ce même cuirassé furent effectués sous la présidence du contre-amiral Le Borgne de Kerambosquer. Un tir préliminaire avait eu lieu le 18 de ce mois et deux coups par pièce avaient été tirés à demi-charge de combat



Le *Gaulois* encore démuné de ses tourelles. (DR)

Le *Gaulois* durant ses essais de mars 1898. (DR)





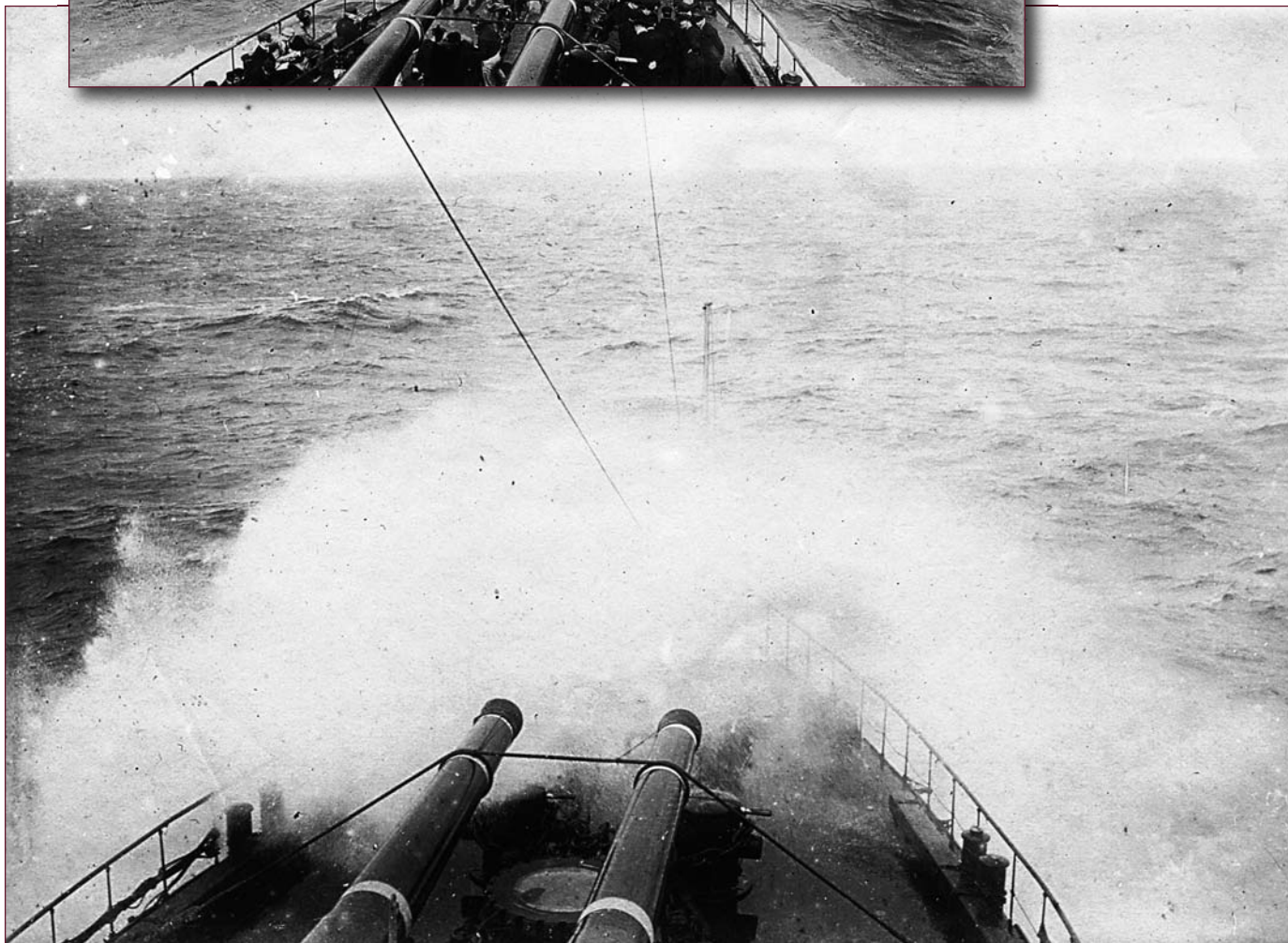


Sur la passerelle du cuirassé, de gauche à droite, le lieutenant-colonel Meaux Saint Marc, le peintre de la Marine Renouard, le commandant Berthelot, l'enseigne de vaisseau Calvé et divers officiers. (Collection privée)

Le commandant Berthelot et un officier non identifié sur le pont passerelle du *Gaulois*. (Collection privée)



Le *Gaulois* affrontant l'Atlantique le 11 mai 1902. (Collection privée)



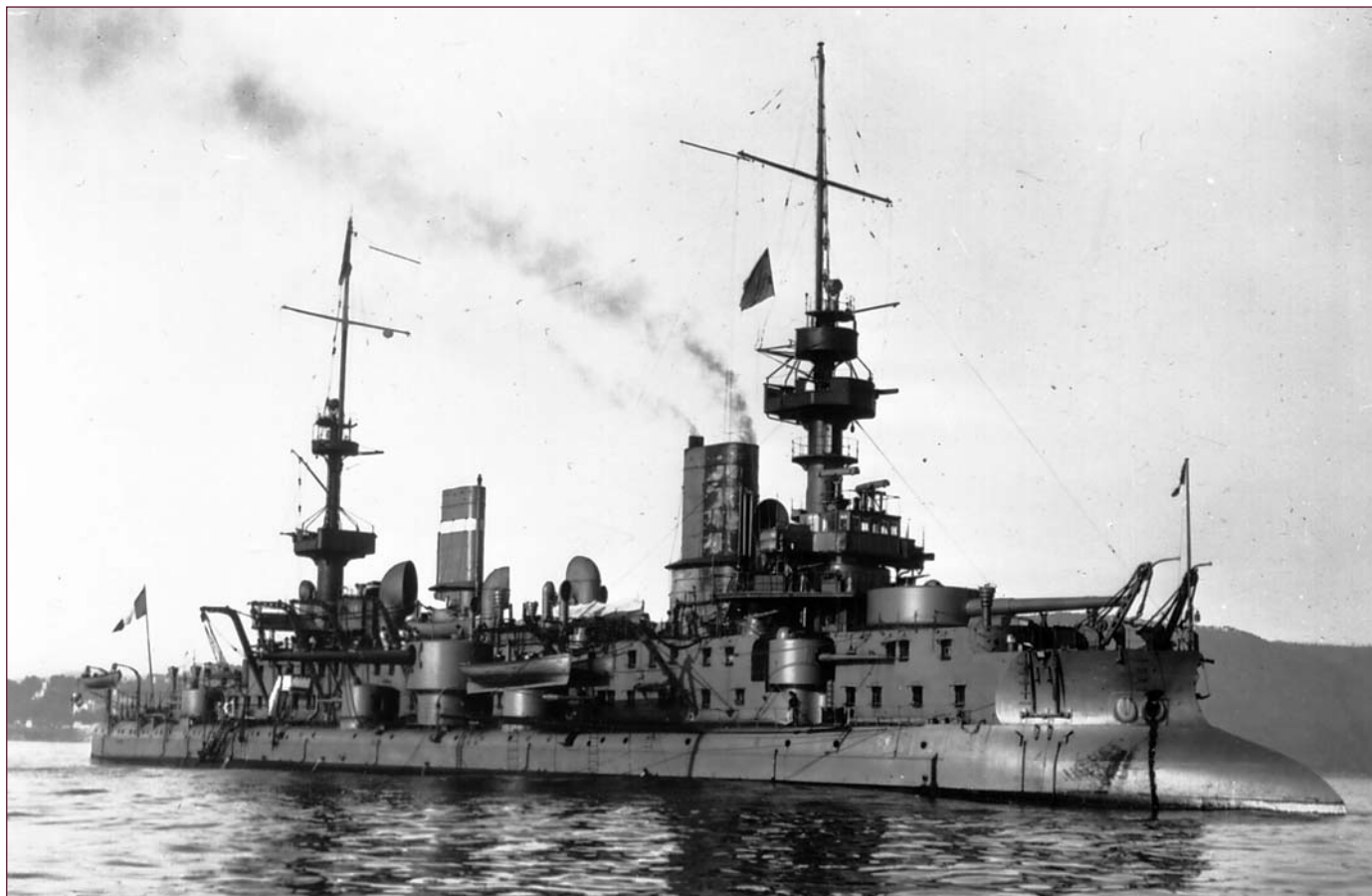


Poursuivant leur périple, les bâtiments s'amarrèrent dans le port d'Alger jusqu'au 5 novembre. Entre-temps, à Brest, un meeting de protestation contre le départ de la 3<sup>e</sup> escadre fut organisé dans la salle des fêtes le 27 octobre. Des sénateurs et des députés du département y assistaient. L'ordre du jour, voté à l'unanimité, chargeait les représentants au Parlement de demander au gouvernement les raisons qui avaient déterminé le rassemblement des forces navales en Méditerranée. Comment imaginer une telle manifestation de nos jours !

Le 8 novembre, les navires de l'amiral de Marolles arrivèrent au Salins d'Hyères et se placèrent sous les ordres du vice-amiral

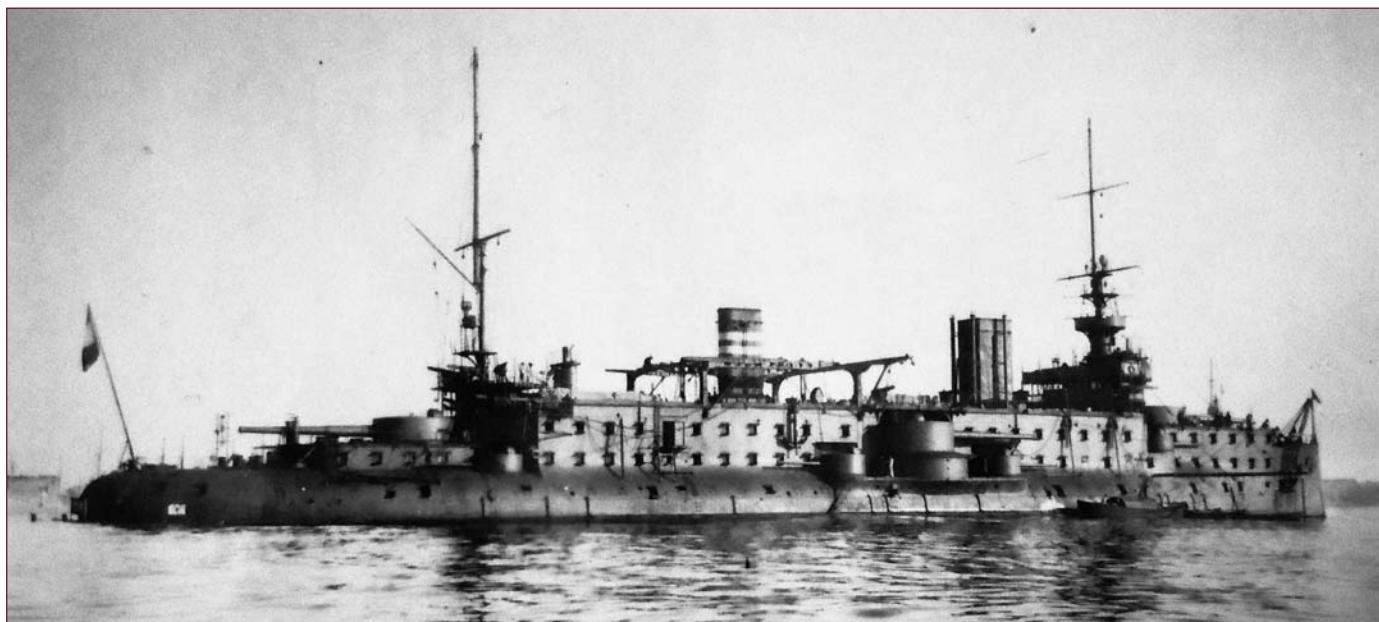
de Lapeyrière. Durant la navigation du retour, les cuirassés furent très éprouvés en doublant les Baléares par une forte mer et un vent du nord-ouest. Un des maîtres de manœuvre du *Masséna* fut d'ailleurs enlevé par une lame.

La 3<sup>e</sup> escadre appareilla le 9 pour faire des évolutions ainsi que des exercices, séjournant à la Badine à partir du 26. Les deux divisions se séparèrent par la suite pour prendre des mouillages à Cavalaire pour la première et devant Léoubes pour la seconde. Nos bâtiments seront à Villefranche le 29, à Golfe-Juan le 3 décembre, à Saint-Tropez le 11, aux Salins d'Hyères le lendemain et ils viendront prendre du repos à Toulon à partir du 13.



Le *Masséna* après l'explosion d'un collecteur dans sa chaufferie avant. Suite à cet incident, remarquez les différentes couleurs de la cheminée avant. (DR)

Le *Carnot*, qui sera remplacé par le *Charlemagne* au sein de la 1<sup>re</sup> division. (DR)





Une petite parenthèse pour signaler qu'une dépêche ministérielle en date du 15 février 1915 (25 novembre de la même année pour le *Saint Louis*), fixait à quatre le nombre de pièces antiaériennes à embarquer sur les grands bâtiments.

Entre les 16 et 17, des officiers de tirs de plusieurs de nos cuirassés embarquèrent sur les torpilleurs d'escadre *Fanfare* et *Poignard* pour se rendre compte de près de la position des forts turcs. En effet, un bombardement de côtes ennemies était prévu pour le 19 et l'amiral Carden avait rassemblé ses forces. Les cuirassés HMS *Vengeance*, *Triumph*, *Cornwallis*, *Suffren*, *Gaulois*, *Bouvet*, le croiseur de bataille *Inflexible*, les croiseurs *Dublin* et *Amethyst* devaient participer à cette opération. Le *Charlemagne* étant de garde militaire, il resta au mouillage à Ténédos. La formation française retrouva l'escadre britannique au nord de Bozcaada au petit matin du 19 et les bâtiments adoptèrent immédiatement la ligne de file. À 08 h 53, le branle-bas de combat résonna dans toutes les coursives. Les objectifs étaient le fort de Koum Kaleh, la batterie d'Orhanieh sur la côte d'Anatolie, le fort de Sedd-ul-Bahr et la batterie Ertoghoul sur la presqu'île de Gallipoli.

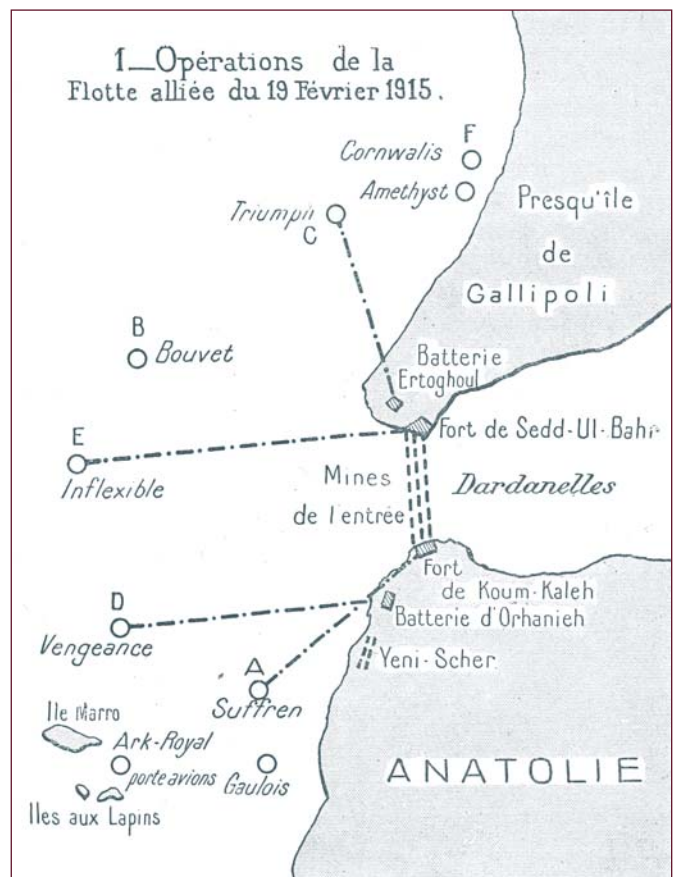
À 09 h 50, le *Gaulois* se plaça devant le village de Yenikoy et commença un tir d'artillerie sur les batteries de campagne placées dans ces parages. Le *Suffren*, sur bâbord, débuta un bombardement sur Koum Kaleh à une distance de 7 000 m. Le *Bouvet*, plus au nord, servait d'appréciateur et transmettait les informations des retombées par TSF. L'*Inflexible* se chargea de Sedd-ul-Bahr, le *Triumph* d'Ertoghoul et le *Vengeance* d'Orhanieh. Guépratte menait ses navires au combat avec brio.

**En haut :** Le 3 février 1915, le *Gaulois* faillit s'échouer sur la côte de Sigri. (DR)

Opérations de la flotte alliée le 19 février 1915.

L'amiral Guépratte, surnommé *the fire eater* par les Britanniques (DR)

Il repoussa un torpilleur turc qui naviguait discrètement le long de la côte d'Europe et martela de ses 305 mm les places fortes ennemies. Les navires de moindre tonnage assistaient les dragueurs de mines et ne manquaient pas de renseigner les grands bâtiments sur les résultats de leurs actions. Les Turcs ripostaient avec peu de conviction. Peu après 15 h 00, le *Vengeance* se rapprocha de la terre; la distance était à peu près de 5 000 m, lorsque le bâtiment fut engagé par le feu croisé de Sedd-ul-Bahr, Orhanieh et Ertoghoul. Afin de soulager le cuirassé britannique, le *Suffren* musela Ertoghoul par quelques projectiles bien placés. Le *Gaulois* en profita pour l'appuyer de son feu sur Orhanieh puis le combat cessa à 17 h 50. Les Français retournèrent mouiller à Ténédos dès le lendemain.





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 SOS 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 chaloupes. Hanté, comme son second, par la crainte d'une deuxième torpille, il fait donner quelques tours 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<sup>e</sup> 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 Thirion ; 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 chaufferies 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 personne 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, il est 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. À 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 : Guépratte

