



SOUS-MARINIERS DE SA MAJESTÉ

PAR XAVIER TRACOL

▲ Le HMS Tribune fendant la mer dans les eaux écossaises en 1942. La photo est prise depuis la plateforme du canon de pont visible au premier plan.

Sauf mention contraire, toutes photos : IWM

LES DÉBUTS OPÉRATIONNELS DU *SILENT SERVICE*

Le *Royal Navy Submarine Service* entre en guerre en septembre 1939 avec un lot hétéroclite de bâtiments. La conception de certains remonte effectivement à la Grande Guerre, tandis que d'autres, flambant neufs, proviennent de programmes récents. De plus, si les équipages sont expérimentés, motivés et bien encadrés, ils sont aussi mal considérés par le reste de la flotte, avec laquelle ils doivent s'entraîner en dépit du bon sens. Bref, au combat, les débuts seront rudes !

UNE

fois actée la victoire de l'Entente en 1918, les budgets de la *Royal Navy* fondent comme neige au soleil. Faute d'argent autant que d'utilité, la majeure partie de la flotte sous-marine britannique est placée en réserve, et ses unités les plus anciennes sont ferrailées pour ne garder qu'une soixantaine de sous-marins en service. Or, ces derniers proviennent de classes très différentes : la *H Class* est côtière, la *L Class* est constituée d'engins océaniques mouilleurs de mines, la *K Class* regroupe des engins à propulsion à vapeur (fort peu fiables) et la *M Class* est expérimentale, tandis que la *R Class* est si dépassée technologiquement que ses unités sont sur le point d'être déclassées. En parallèle, les études pour renouveler la flotte sous-marine ne sont pas une priorité : le premier sous-marin conçu après 1918 est le croiseur sous-marin expérimental *X1*, l'engin le plus gros du monde à l'époque (110 m de long pour 3 600 t), excellent démonstrateur mais concept dépassé et devenu inutile. En mai 1922, l'Amirauté organise la première édition d'une série de conférences afin de préciser ce que devraient être ses futurs sous-marins, et les discussions aboutissent à un profil général : des engins rapides et à long rayon d'action. Ils seraient armés d'un canon de pont de 101,6 mm ou de 119,3 mm et pourraient recevoir un tube lance-torpilles arrière, du moment que ce n'est pas au détriment de leur vitesse. Il y en aurait plusieurs types : des engins côtiers, des unités océaniques (ainsi que des mouilleurs de mines) et des sous-marins rapides en surface, capables d'être engagés avec la flotte.



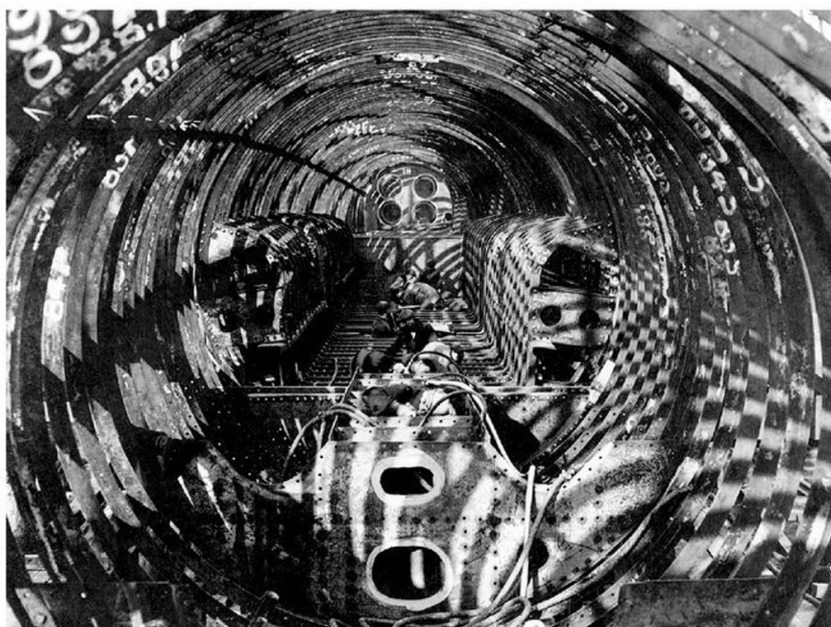
LES ENGIN EN SERVICE

Lancé en 1926, le *HMS Oberon* (la *O Class* prenant la relève de la *L Class*) entre en service l'année suivante. Il a été pensé pour le service outre-mer, pour intervenir dans le Pacifique contre le Japon. À cette fin, il possède un grand rayon d'action (8 400 nautiques à 10 nœuds), un armement conséquent et une coque épaisse renforcée, ce qui a pour résultat un fort déplacement. C'est un bon début mais un engin médiocre. De nombreuses améliorations sont apportées aux deux classes suivantes (*P* et *R*) en 1931-32, mais sans aboutir à un meilleur résultat. À cette époque, le développement des nouveaux *Fleet Submarines* arrive à son terme, débouchant entre 1932 et 1935 sur la mise en service de (seulement) trois unités, les *HMS Thames*, *Severn* et *Clyde*. Or, l'augmentation continue de la vitesse des plus grands bâtiments de surface (30 nœuds pour les cuirassés) les rend bientôt obsolètes, et leur concept est donc abandonné. En effet, ces sous-marins dits « rapides » ne peuvent naviguer à plus de 22 nœuds ! La *Royal Navy* décide donc de revoir son programme en ne s'appuyant plus que sur deux types : des sous-marins intermédiaires pour patrouiller en mer du Nord et des bâtiments océaniques. Un modèle de mouilleur de mines (déjà construit) est par ailleurs confirmé. Les ingénieurs apportent aussi une amélioration qui n'aura rien d'anecdotique en mission de guerre : dorénavant, ces nouveaux bâtiments auront tous leurs soutes à carburant aménagées à l'intérieur de la coque épaisse, et non plus entre les deux coques, ce pour éviter les nombreuses et fort peu discrètes fuites dont ont souffert jusque-là toutes les classes précédentes. Le *Swordfish*, tête de la nouvelle *S Class*, est lancé en novembre 1931. D'un déplacement moyen, sa structure et son agencement interne ont été étudiés autour d'un unique critère : la simplicité. Les 12 unités qui suivent entre 1932 et 1938 sont si réussies que leurs plans seront réutilisés à la déclaration de guerre pour produire 51 autres sous-marins commissionnés entre 1942 et 1945. En parallèle de la *S Class* sont aussi lancés les mouilleurs de mines de la *Porpoise Class*, des engins particulièrement bien conçus, qui seront intensivement employés

▲ Durant les années 1920, le mode est aux croiseurs sous-marins, des bâtiments de fort déplacement, à long rayon d'action et dotés d'une ou plusieurs tourelles. La *Royal Navy* lance le *HMS X-1* en 1923. Avec ses deux tourelles (non blindées) doubles de 132 mm, c'est alors le plus grand sous-marin du monde.

▼ Vue « intérieure » de ce qui deviendra la coque épaisse d'un sous-marin. On voit très distinctement sa forme sphérique permettant de résister aux pressions des profondeurs, l'ébauche d'un plancher, sous lequel seront aménagées des soutes, la place qu'occuperont les ballasts sur les flancs et, au fond, l'emplacement des tubes lance-torpilles.

durant la guerre. En octobre 1937, Vickers-Armstrong lance le premier sous-marin océanique de la *T Class*, qui comptera 22 unités et qui peut être considérée comme la meilleure classe de sous-marins britanniques de la Seconde Guerre mondiale : ils sont faciles à manœuvrer et à réparer, et leur conception, simple et rationnelle, les destine à une production de masse. Par ailleurs, en 1936, l'Amirauté décide la construction de quelques bâtiments non armés dédiés à l'entraînement à la lutte ASM de la flotte de surface. Dérivant de la *H Class*, ces sous-marins côtiers forment la *U Class*, qui – devant la probabilité d'une guerre prochaine – est modifiée sur cale pour recevoir 6 tubes lance-torpilles (4 internes et 2 externes). Commissionnés fin 1938, les trois premiers exemplaires se révèlent très réussis, et douze autres sont alors commandés. Petits, simples et rapides, ils sont aussi d'un coût modique avec leur propulsion Diesel-électrique et leur coque entièrement soudée. Du fait de leur faible autonomie, ils sont surtout concentrés en mer du Nord, où leur maniabilité fait merveille.

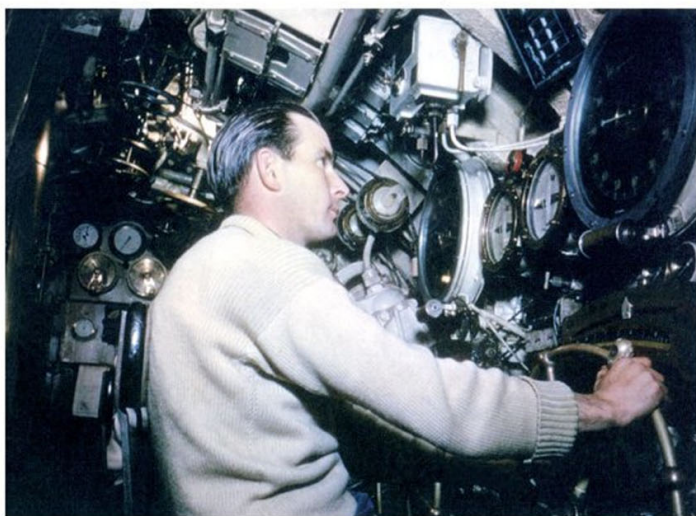




► Divers types de sous-marins britanniques amarrés à couple le long de leur navire atelier à Holy Loch pendant la guerre.



▼ Un officier marinier aux barres de plongée avant. Comme chez les sous-marins allemands, en opération, les hommes remplacent facilement leurs pièces d'uniforme par des vêtements civils plus pratiques (plus chauds ou moins salissants).



LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Si, à la même époque, les *U-Boote* contemporains plongent en moins de 30 secondes, il faut au moins une minute aux sous-marins britanniques pour effectuer la même opération, une « performance » qui s'explique par une flottabilité positive plus importante qui les empêche de plonger. De plus, par mer formée, les unités de la classe S voient encore les vagues passer sous leur proue... La seule solution est alors d'équilibrer au mieux le bâtiment en jouant sur les différents ballasts, caisses d'assiette et de réglage en fonction de la vitesse et du déplacement total. Or, ce dernier change constamment selon le nombre de torpilles lancées, les stocks de vivres, de carburant, etc. Avant-guerre, les Britanniques font la part belle au canon de pont, généralement installé sur une plate-forme devant la passerelle, quand ce n'est pas directement sur une avancée du kiosque. Ils estiment en effet que cet armement peut servir à la fois à l'auto-protection et à l'attaque de cibles peu ou pas défendues, voire d'objectifs côtiers (ports, ouvrages d'art, etc.)

afin d'économiser de coûteuses torpilles. Pour ce faire, la plupart des bâtiments de la *T Class* emportent une pièce de 101,6 mm, les unités des *S* et *U Class* étant ensuite armées d'un canon de 76,2 mm, tandis que les canonniers (généralement au nombre de 4 ou 5) sont soigneusement entraînés. Le *Silent Service* organisera même des compétitions pour motiver ses équipages ! Dans les années 1930, le record de la « station chinoise » (base britannique installée en Chine) est ainsi de 10 coups placés en une minute à 550 m dans une cible de 3 m² ! Une performance qui sera bien entendu impossible à rééditer en temps de guerre dans les eaux glacées et agitées de la mer du Nord...

Les sous-marins britanniques sont équipés de deux périscopes débouchant du kiosque. Fabriqués en bronze pour ne pas perturber le compas magnétique, ils sont de fait plus légers mais aussi moins rigides que ceux en acier, et nécessitent donc à leur extrémité une armature « de maintien » à la forme caractéristique. Le plus en avant est le périscopie de veille/observation, binoculaire et bifocal (angle de vue de 40° à grossissement x1,5 ou de 10° à x6), dont la tête peut aussi basculer pour inspecter le ciel, par exemple avant de faire surface. Monoculaire, le périscopie d'attaque possède un diamètre moindre (19 cm au lieu de 24 cm), ce qui procure plus de discrétion quand sa tête émerge à la surface, et n'a qu'un grossissement de x1,5. Peu lumineux, il n'est utilisé qu'au dernier stade d'un torpillage. Les sous-marins des classes S et T ont des mâts suffisamment longs pour bénéficier d'une « profondeur périscopique » de 9 m [1], tandis que les engins de la *U Class* sont équipés de périscopes plus courts et ne peuvent observer la surface qu'à partir de 8 m, une profondeur jugée insuffisante dans certains cas, comme par exemple dans les eaux claires de Méditerranée.

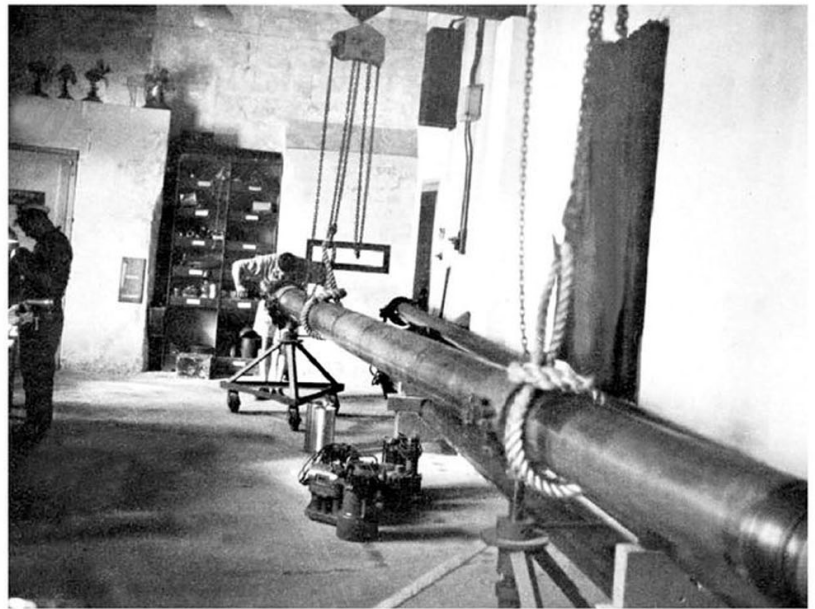
Ce sont les Britanniques qui adoptent en premier l'Asdic, mis au point à la fin de la Grande Guerre afin de détecter au bruit les sous-marins ennemis

en plongée. Le concept est développé au cours des décennies suivantes, et, en 1939, les sous-marins anglais en possèdent un adapté à leurs besoins, le Type 129, tout d'abord testé avec succès sur le *HMS Oberon*. Ce modèle est rotatif à 360°, ce qui permet de déterminer la direction d'une source sonore avec précision. Fait intéressant, les sous-marins britanniques peuvent se servir aussi de l'Asdic pour communiquer entre eux en plongée : en pointant sa proue dans la direction du sous-marin ami, une unité peut effectivement envoyer

[1] Le *HMS Tetrarch* recevra même un lot expérimental de périscopes de 12 m de long.



des impulsions sonores selon le code morse, impulsions que son destinataire pourra intercepter s'il n'est pas très éloigné, mais qui diminuent jusqu'à disparaître avec la distance (contrairement donc aux ondes radio). Pour échanger avec leurs unités en mission, le *Vice Admiral Submarines* – ou *VA(S)* – et les chefs des différentes flottilles adressent leurs messages à une station radio spécifique, basée à Rugby, dans le Warwickshire, qui les retransmet en haute fréquence pour permettre leur réception par les sous-marins même en immersion (uniquement à faible profondeur et dans les eaux nationales, avec une antenne placée dans la bonne direction). La règle veut qu'un sous-marin vienne à la profondeur périscopique toutes les quatre heures pour envoyer ou recevoir d'éventuelles communications *via* une antenne fixée à l'un de ses périscopes. Ce procédé n'est pas sans risque et produit un signal si faible qu'il n'est bien souvent pas réceptionné. Il faut alors que le bâtiment fasse surface et hisse un mât radio télescopique.



▲ **Ci-dessus** : Des sous-mariniers embarquent des duffel-coats sur un bâtiment de la classe U, certainement en prévision d'une opération dans les eaux froides de la mer du Nord ou de celle de Norvège.

▲▲ **En-haut** : Des hommes du *HMS Taurus* (P399) s'entraînent au tir d'artillerie avec la pièce de pont de 101,6 mm. La scène se passe en décembre 1943 à Tricomalee (Ceylan), où cet engin de la *T Class* est basé. Il a coulé le sous-marin japonais *I-34* dans le détroit de Malacca le mois précédent.

▼ **Maintenance** d'un mât périscopique dans un atelier de la *Royal Navy*. Le bermuda du réparateur et la jolie collection de ventilateurs derrière lui laissent à penser que la scène se déroule en Méditerranée.

► **Le Lieutenant Commander Crouch**, du *Thunderbolt*, à son retour à Blyth début avril 1942 après une patrouille en Méditerranée. Derrière lui, un officier de réserve est reconnaissable aux liserés « en vague » de ses galons de manche.

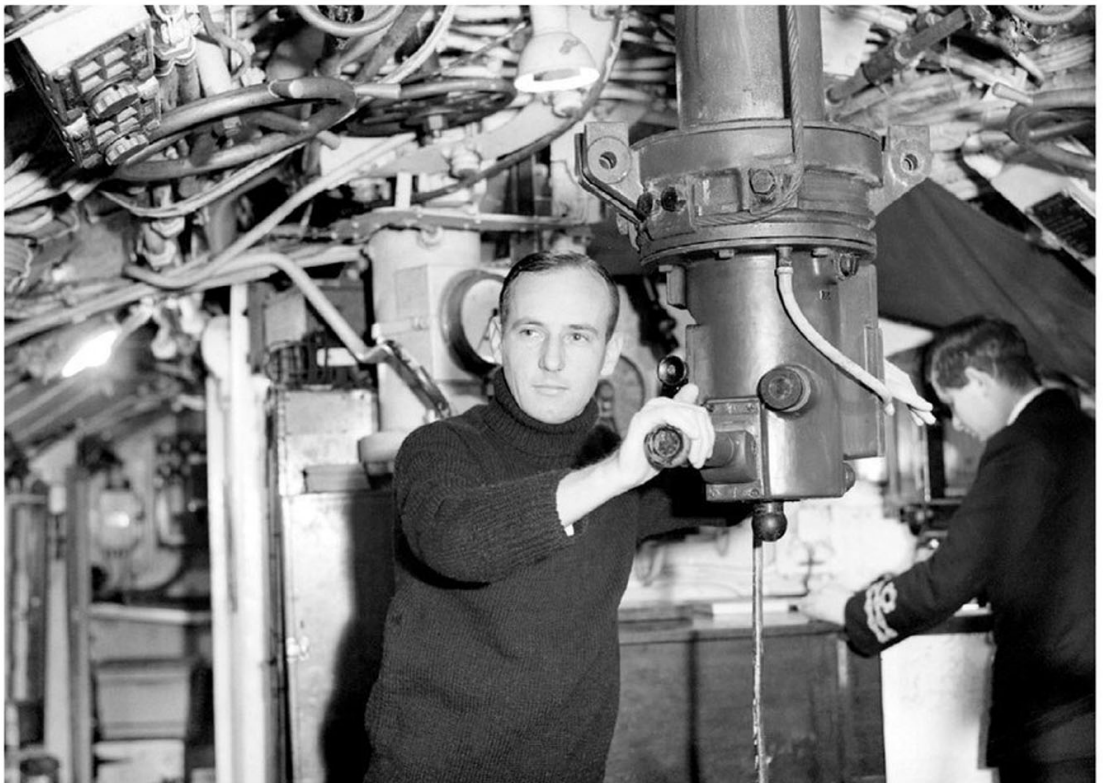




TABLEAU COMPARATIF DES SUBMERSIBLES BRITANNIQUES (1939)

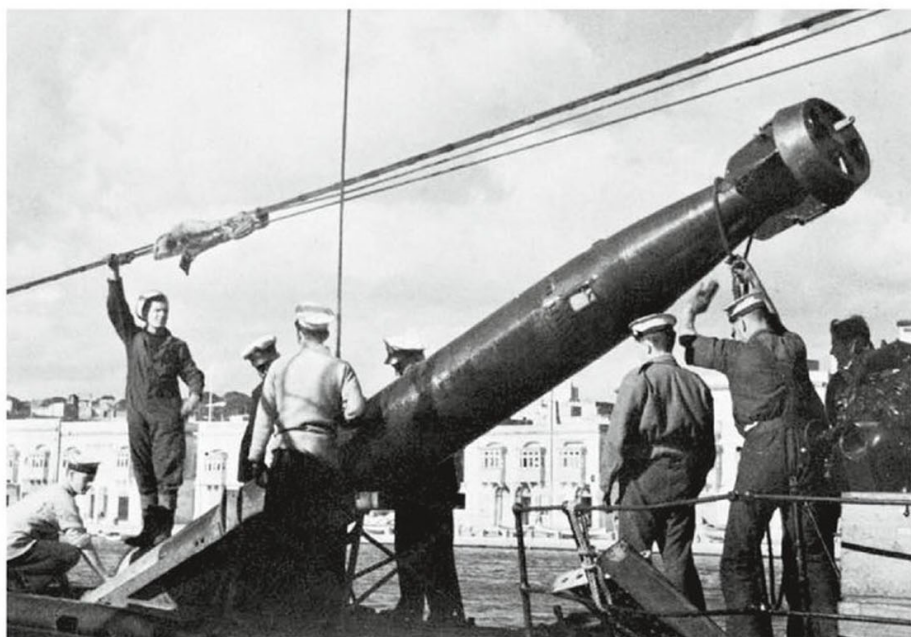
CLASSE	O	River	Porpoise	S	T	U
DÉPLACEMENT (S/P)	1 781/2 038 t	1 850/2 723 t	1 520/2 117 t	640/935 t	1 090/1 575 t	540/730 t
PUISSANCE (D/E)	4 400/1 320 cv	10 000/2 500 cv	3 300/1 630 cv	1 550/1 300 cv	2 500/1 450 cv	615/825 cv
VITESSE (S/P)	17,5/9 nœuds	22,5/10 nœuds	16/9 nœuds	14/9 nœuds	15,5/9 nœuds	11,5/9 nœuds
TORPILLES (Av/Ar/Ext/Rec)	6/2/0/8	6/0/0/6	6/0/0/6	6/1/0/6	6/0/4/6	4/0/2/4
ARTILLERIE	101,6 mm	101,6 mm	101,6 mm	76,2 mm	101,6 mm	76,2 mm
ÉQUIPAGE	53-55	61	59	38	62	31
PROFONDEUR MAX.	150 m	90 m	90 m	105 m	90 m	60 m

LES TORPILLES

La torpille britannique de la Seconde Guerre mondiale est d'une conception simple mais se révélera particulièrement fiable, contrairement aux engins allemands et américains de la même époque qui seront l'objet de véritables « crises » technico-opérationnelles durant le conflit. La torpille Mk VIII de 533 mm devient standard à partir de son emport à bord des unités de la O Class en 1927. Régulièrement améliorée, le *Silent Service* l'utilisera jusqu'en 1983 [2], et la Marine norvégienne jusqu'en 1993 ! Les destroyers et les vedettes emploieront, de leur côté, une version à peine modifiée. C'est la *Royal Naval Torpedo Factory* de Greenock (Écosse) qui, dans les années 1930, est en charge des tests de la Mk VIII, sa production étant répartie dans diverses usines du pays.

Pour la Mk VIII, les Britanniques font le choix d'une propulsion classique, à combustion liquide sous pression d'air (comme la G7a allemande), bien qu'ils aient aussi étudié la possibilité d'une propulsion électrique. Ils ont finalement rejeté cette dernière, estimant que l'absence de sillage en surface n'était pas un avantage à même de faire oublier ses piètres performances en vitesse et fiabilité. Installé à l'avant du cône de combat formant le nez de la torpille, le « pistolet » de mise de feu est du type mécanique à impact. Les Anglais ont bien conçu un « pistolet » magnétique appelé Duplex Coil Rod (DCR), mais il n'est pas aussi fiable et sera donc peu employé au combat.

Au déclenchement de la guerre, une version améliorée de la torpille entre en service sous le nom de Mk VIII** [3]. Elle fait appel à un explosif plus puissant, le Torpex, qui est lui-même un mélange de 37-41 % de TNT, de 41-45 % de RDX et de 18 % d'aluminium. Elle peut toucher une cible éloignée de 6 km, mais alors uniquement en comptant sur la chance, car le calculateur électromécanique de solution de tir des sous-mersibles britanniques est bien moins perfectionné que ses équivalents allemand et américain. Surnommé *Fruit Machine* (surnom anglais du « bandit manchot »), il n'est en fait pas du tout adapté aux conditions de combat. Calculant ses solutions à partir de multiples informations, il oblige l'officier en poste au périscope (généralement le commandant) à lui fournir un flot constant de données chiffrées devant être mises à jour à chaque nouvelle observation, ce qui ne fait qu'augmenter le risque d'erreurs et de confusions. Bien des commandants préféreront calculer mentalement une trajectoire plutôt que de se fier à cette machine conçue à l'origine pour pouvoir lancer des torpilles selon un angle de 90° par rapport à la cible [4]. Notons que le choix de la vitesse (et donc de la portée) de la Mk VIII** doit se faire avant la « mise au tube », car l'opération nécessite un réglage de la torpille elle-même.

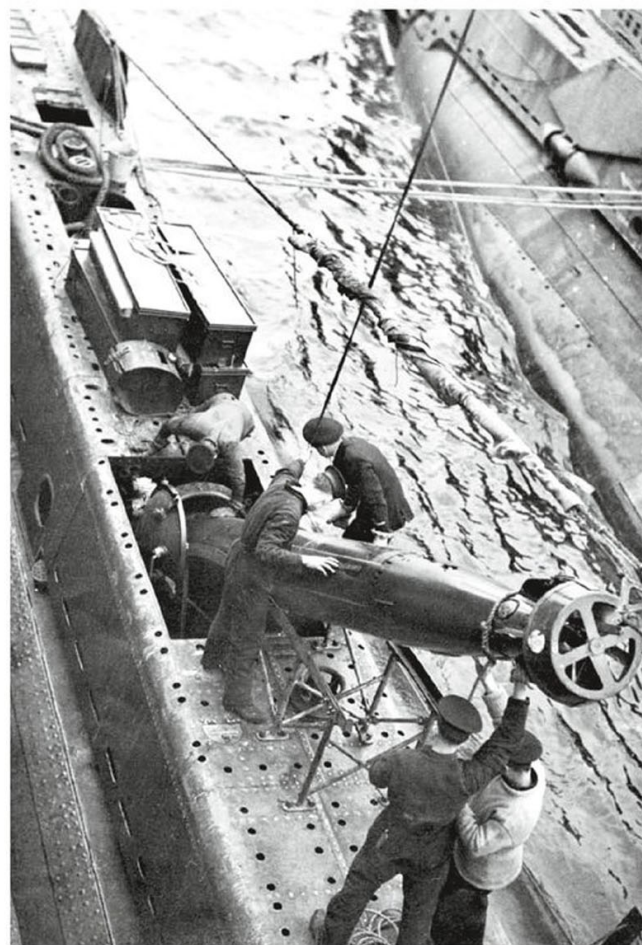


▲ et ► Embarquement de torpilles sur des sous-mersibles anglais de la classe S. D'une conception bien plus simple que leurs homologues allemandes et américaines, les torpilles britanniques ne connaîtront pas de « crise » technologique au cours du conflit.

[2] Ce sont trois Mk VIII mod. 4 (4^e version du second modèle de la MK VIII**) du sous-marin HMS *Conqueror* qui coulent le croiseur argentin *General Belgrano* le 2 mai 1982 au cours de la guerre des Malouines.

[3] Le nombre de « * » faisant référence au numéro de la version modifiée, soit ici « mod. 2 ».

[4] Une option qui sera fort peu utilisée car elle requiert de régler spécialement la torpille.



TORPILLE MK VIII

LONGUEUR MAX	6,6 m
LARGEUR	533 mm
MASSE	1 566 kg
CHARGE EXPLOSIVE	340 kg de TNT (modèle initial)
PROPULSION	moteur à air pressurisé et carburant mélangé (burner-cycle engine)
VITESSE	40 nœuds
PORTÉE	4 500 m

TORPILLE MK VIII**

LONGUEUR MAX	6,6 m
LARGEUR	533 mm
MASSE	1 566 kg
CHARGE EXPLOSIVE	365 kg de Torpex
PROPULSION	moteur à air pressurisé et carburant mélangé (burner-cycle engine)
VITESSE	40 nœuds
PORTÉE	4 500 m à 45,5 nœuds ou 6 400 m à 41 nœuds

▼ Un commandant à l'entraînement, observant la surface avec le périscope du *Submarine Attack Teacher*, une installation dédiée à l'instruction au torpillage. Au second plan, la « Fruit Machine » attend d'être alimentée en données pour fournir une solution de lancement de torpilles.

On estime idéale une distance de 600 à 1 500 m, le hasard jouant au-delà un rôle de plus en plus important au fur et à mesure que la cible s'éloigne. Pour maximiser les chances de coups au but, les sous-mariniers britanniques lancent leurs torpilles en gerbes. Cependant, contrairement aux gyroscopes de leurs homologues allemandes, ceux des Mk VIII ne peuvent assurer qu'une trajectoire en ligne droite, ce qui rend impossible un lancement simultané « en éventail ». Il faut alors les envoyer une à une en succession rapide, en étant positionné de façon à ce que la cible passe à la perpendiculaire du submersible.

La mise au tube de la torpille est une opération délicate. Les sous-mariniers doivent s'assurer que l'engin est parfaitement réglé et positionné, et que rien ne pourra le retenir dans le tube lors de son lancement. Un défaut du système propulsif ou un mécanisme grippé aurait en effet de funestes conséquences : la torpille finirait par exploser dans le tube, condamnant l'équipage à une mort certaine. À l'été 1940, la situation matérielle de la *Royal Navy* est si grave que le *Submarine Service* doit armer ses unités de torpilles anciennes, datant de la Première Guerre mondiale, ce qui entraînera inévitablement une hausse des dysfonctionnements et des ratages au lancement.



LES HOMMES

Les équipages sont formés de très jeunes hommes, généralement d'une vingtaine d'années, tandis que les officiers sont un peu plus âgés, mais rares sont ceux à avoir plus de 35 ans. Comme dans la *U-Bootwaffe*, on retrouve ici un fort esprit de corps, le sentiment d'appartenir à une arme d'élite et une discipline beaucoup moins stricte que sur les bâtiments de surface. En 1939, le *Submarine Service* compte 270 officiers ainsi que 2 500 officiers mariniers et hommes du rang, ce qui ne représente que 5 % du personnel de la *Royal Navy* de l'époque. Par contre, contrairement à ce qui se passe dans la force sous-marine allemande (du moins au début), le *Silent Service* ne comprend pas que des volontaires : à la fin des années 1920, la moitié des équipages est ainsi constituée de conscrits (engagement de 3 ans). Pour attirer des volontaires (engagement de 5 ans), les sous-mariniers reçoivent un traitement bien meilleur que dans le reste de la Marine :



RÉSULTATS DES TORPILLAGES BRITANNIQUES (1939-1945)

UNITÉS	TORPILLES LANCÉES	COUPS AU BUT CERTAINS	COUPS AU BUT PROBABLES	% DE RÉUSSITE
Capital Ships	12	0	1	8,3
Croiseurs	94	16	4	21,3
Destroyers	606	86	12	16,2
Vedettes	1 328	318	37	26,7
Submersibles	5 121	1 040	95	22,2
Aviation navale	609	167	37	33,5
TOTAL	7 770	1 627	186	23,3

▲ Vue du poste d'équipage d'un grand submersible anglais. On aperçoit 4 tubes lance-torpilles à l'arrière-plan. Bien que relativement large, l'allée centrale est encombrée des effets personnels des membres d'équipage : sacs, hamacs, etc. Au plafond sont stockés des caisses et des bidons, tandis que sur le flanc droit, deux torpilles attendent d'être mises au tube.



double paie, casernement à terre quand ils reviennent de patrouille, règlement plus souple et espoir d'un avancement plus rapide sont quelques-uns des avantages octroyés. Mais est-ce suffisant pour faire oublier – ou au moins relativiser – les multiples risques qu'ils encourent : au moins 14 submersibles anglais disparaissent accidentellement entre 1919 et 1939 ! Ce sans parler des conditions de vie plus que rustiques à bord, de l'absence totale d'intimité, etc. Ces jeunes équipages manquent forcément d'expérience, et c'est donc bien volontiers qu'ils acceptent en leur sein des officiers de la *Royal Naval Reserve (RNR)*, souvent d'anciens commandants au long cours particulièrement pointus en navigation. À partir de 1940-41, des membres de la *Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR)*, généralement des marins amateurs, font aussi leur apparition à bord des submersibles et s'avéreront parfois aussi compétents que les professionnels qu'ils sont censés remplacer.

Dans l'entre-deux-guerres, les sous-marins britanniques s'entraînent régulièrement au torpillage, mais pas dans les conditions les plus réalistes. Ainsi, s'ils utilisent bien des torpilles d'exercice (c'est-à-dire sans explosif), ils n'ont pas le droit – malgré leurs fréquentes demandes – de s'entraîner de nuit, leurs supérieurs craignant les accidents (risques de collision, de tirs fratricides, etc.). En général, les unités appareillent, s'éloignent de leur base de 2 000 à 3 000 m, puis plongent pour torpiller à 1 000 m de distance leur proie... qui est bien souvent le navire-dépôt de leur flottille. En effet, les sous-marins forment une caste à part dans la *Royal Navy*, et les grandes unités de surface ne s'exercent que très rarement avec des submersibles dont ils connaissent mal les tactiques de combat... Ce qui les desservira énormément quand ils devront lutter « pour de vrai » contre les *U-Boote* en Atlantique, comme l'illustre ce témoignage du commandant du *Sealion* Benjamin Bryant : « Au cours des exercices de la *Combined Fleet* au printemps 1939, Ruckers eut enfin la permission d'opérer de nuit sans feu de navigation. Bickford (*Salmon*) et moi (*Sealion*) avons alors passé un temps considérable, en pleine nuit, sans être vus, au milieu de la « flotte ennemie ». [...] Le commandant du croiseur que le *Sealion* « torpilla » [à cette occasion] n'admit aucun dommage. Quand je lui demandais pourquoi [...], il répondit qu'un submersible n'avait pas le droit de se trouver en surface dans l'ombre de la flotte à la nuit tombée. » [5] De même, Hugh « Rufus » Mackenzie, l'héroïque commandant du *HMS Thrasher*, se souvient que « dans les exercices d'escadre, les sous-marins n'avaient pas l'autorisation de naviguer de nuit en plongée. Ils devaient faire surface au coucher du soleil, allumer leurs feux de navigation et ne plus prendre part aux exercices jusqu'au lendemain à l'aube » [6]. Pire, lorsqu'ils s'entraînent avec des unités de lutte ASM, les submersibles voient leurs capacités grandement sous-estimées :

▼ Des membres du *HMS Ursula* embarquent la nourriture nécessaire à leur prochaine patrouille. Leur bâtiment est alors à l'ancre à Gosport, à la base *HMS Dolphin*.



[5] Bryant, *One Man Band*. Repris dans *No Room for Mistakes* de Geirr Harr. Page 48.

[6] *No Room for Mistakes* de Geirr Harr. Page 49.

leurs succès sont régulièrement ignorés, tandis qu'un submersible serré de trop près par un destroyer est inévitablement considéré comme coulé...

L'instruction d'un élève-officier commence par une formation de base dans l'établissement du *Silent Service HMS Dolphin* (Fort Blockhouse) à Gosport. Ben Bryant



▲ L'équipage du *Utmost* prend la pose le 6 février 1942 avec son Jolly Roger sur lequel sont symbolisés ses différents faits d'armes.

► Le commandant Mars, du *HMS Unbrocken*, discute avec les Lieutenants Archdale et Andrew dans le central du submersible au retour d'une patrouille. À noter l'échelle permettant d'accéder à la baignoire et le fût du périscope entre les trois officiers.



LA VEILLE EN SURFACE

Dans l'entre-deux-guerres, la règle veut qu'un sous-marin anglais navigant en surface poste trois de ses hommes dans la baignoire pour surveiller l'horizon à la jumelle. Ce sont généralement l'officier de quart et deux matelots, chacun recevant un secteur angulaire de 120°. Cependant, au cours des premiers mois du conflit, on s'aperçoit que ces effectifs sont insuffisants : ce n'est pas pour rien que, de leur côté, les Allemands placent au minimum 4 hommes inspectant chacun l'horizon sur 90° !

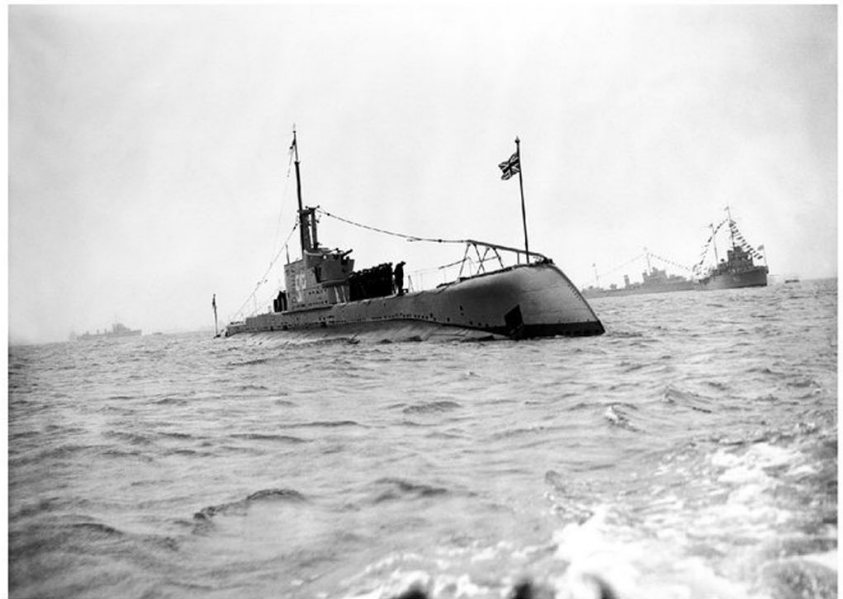
se souvient : « tous les matins, nous avions des cours, et les après-midi, nous mettions en pratique ce que nous avions étudié, sur les bâtiments à quai. Les vendredis, nous allions habituellement en mer pour la journée sur l'un des engins d'instruction. À la fin de nos 4 mois de cours, nous étions capables [...] de tout faire nous-mêmes sur un sous-marin. » [7] Les élèves-officiers servent alors successivement à bord de plusieurs unités, et sous la supervision de différents commandants, pour parfaire leurs connaissances. Deux fois par an depuis 1917, le *Silent Service* accueille les candidats les plus méritants pour un *Commanding Officers Qualifying Course (COQC)* de 24 semaines : attaque à la torpille sur simulateur, puis « stage » sur un vénérable bâtiment de la *H Class*, navigation, etc. C'est le passage obligé pour qui souhaite devenir commandant de sous-marin, et il est si difficile (25 % d'échec) que les candidats sont surnommés les *Perishers* (« ceux qui échouent »). De plus, les officiers recalés quittent le *Silent Service* pour rejoindre généralement une unité de surface, où leurs compétences seront mieux appréciées. Car l'objectif du *Perisher Course* n'est pas de détecter les mauvais officiers, mais bien ceux qui possèdent ce « flair » si particulier qui en fera de bons commandants de sous-marins. Avec l'entrée en guerre et des besoins sans cesse croissants, les exigences de l'école vont cependant être quelque peu abaissées, et, en mai 1940, elle accepte dans sa promotion un premier officier de la *RNVR*.

LES FLOTTILLES

La force sous-marine britannique est organisée en flottilles, toutes concentrées autour d'un navire-dépôt, excepté à Dundee, où les bureaux et ateliers sont aménagés dans un entrepôt. Notons que les équipages de ces navires auxiliaires ne font pas partie du *Silent Service*, qui concerne

BOIRE ET FUMER

Si fumer est totalement interdit en plongée, l'équipage peut généralement fumer sans restriction aucune lorsque son sous-marin est en surface, excepté lorsque les batteries sont rechargées. Quant à l'alcool, il fait l'objet d'une distribution officielle par le Bosco : 1/8° de pinte de rhum par jour et par homme. Joe Brighton, du *Porpoise*, se rappelle : « c'était plus précieux pour nous que les bijoux de la Couronne. [...] c'était contre les règlements navals, mais plus ou moins accepté sur les sous-marins comme un moindre mal. [...] Dans plus d'une occasion après un sévère grenadage, le *Skipper* pouvait demander au Bosco : *dans quel état se trouve la réserve de rhum ?* Et ce dernier répondait toujours : *deux bouteilles ont été cassées, Sir. Nous devons les jeter.* » [8]



▲ Le *P311 Tutankhamen* est un engin de la *T Class*. Ce type de *Patrol Submarine* est construit pendant le conflit pour combler les pertes en bâtiments océaniques (classes O, P et R).

[7] Page 55

[8] Page 63

[9] Lire « Les sous-marins de Malte – Les débuts de la *Fighting Tenth* » et « Les combats de la *Fighting Tenth* » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 16 et 17.

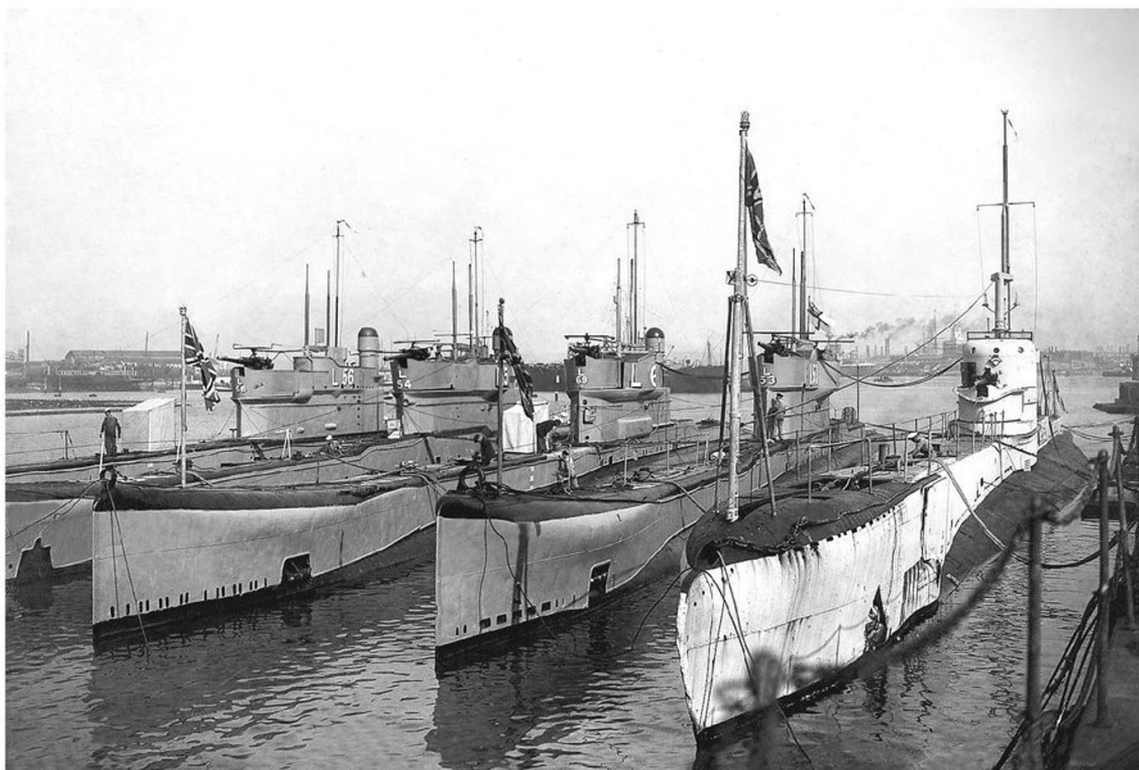
▼ Trois unités de la classe U amarrées à leur navire-dépôt. Entre 1937 et 1943, 49 exemplaires de cette classe entrent en service dans la *Royal Navy*.



donc exclusivement les sous-marinières. Chaque flottille a à sa tête un *Captain (Submarines)* en charge des opérations, un *Commander* (capitaine de corvette) comme second, un officier chargé du secrétariat, ainsi qu'un certain nombre de techniciens et spécialistes : ingénieurs, mécaniciens, électriciens, télégraphistes, charpentiers, etc. Par exemple, en 1939, la *2nd Flotilla* possède un effectif total d'environ 1 100 hommes et de 28 officiers. En Méditerranée, la *1st Flotilla* en difficulté sera renforcée par la *10th* à partir de la fin 1940. Basée à Malte, cette dernière montrera une agressivité au combat encore jamais vue, et sera pour cela surnommée « *Fighting Tenth* » [9].

L'ENTRÉE EN GUERRE

Si, en 1939, la *Royal Navy* aligne une flotte de surface très supérieure en effectifs, tonnage et qualité à celle du *III. Reich*, il n'en va pas de même de sa force sous-marine. Le *Submarine Service* possède à peine autant d'unités que la *U-Bootwaffe*, mais la comparaison s'arrête là : tandis que les bâtiments allemands sont récents et modernes, les sous-marins anglais sont, pour beaucoup, techniquement obsolètes.



◀ Les quatre représentants de la classe L (74 exemplaires au total) que l'on voit ici aux côtés d'un sous-marin de la classe T (à droite) sont des bâtiments anciens. Très réussis à leur entrée en service dans les années 1920 et au début des années 1930, ils sont obsolètes en 1940.

▲▲ Un sous-marinier à la manœuvre aux barres de direction d'un exemplaire de la S Class. Avec 73 unités construites entre 1930 et 1945, c'est alors l'un des types de sous-marins les plus produits au monde.

▲ Le vaste kiosque du *Tantalus* est surchargé d'antennes et de câbles. Pour son arrivée à bon port, il arbore aussi un « pavillon à tête de mort » et sa cloche attachée entre les deux poutres de maintien des périscoopes.



▼ Le petit *HMS Unison* quitte Malte pour une patrouille en passant devant le *Taku*, grand sous-marin océanique de classe T fort peu adapté à la guerre en Méditerranée.

Depuis juillet 1939, une bonne part d'entre eux ont quitté la réserve où ils rouillaient pour intégrer le service actif. Sur les 52 unités opérationnelles, 12 datent de la Grande Guerre (classes H et L) et, surtout, elles sont dispersées aux quatre coins de la planète pour protéger les intérêts de l'Empire en Méditerranée, océan Indien, mer de Chine... et dans les eaux nationales. 13 bâtiments en construction (1 classe S et 12 classe T) voient leur chantier et période d'essais accélérés pour rejoindre le plus vite possible le front.

Les 3 septembre 1939, toutes les unités navales britanniques reçoivent deux messages envoyés par Whitehall, le siège du gouvernement. Le premier est réceptionné à 11h17 : « Most Immediate : Total Germany ». La phrase est codée, mais le sens est compréhensible. Il s'agit d'ouvrir immédiatement les hostilités contre les forces et les intérêts allemands. Or, 4 minutes plus tard, des torpilles lancées par un *U-Boot* manquent de peu le *Spearfish* ! Après quelques heures, les marins anglais apprennent aussi que « Winston is back ». Effectivement, le Premier

LES SUBMARINE FLOTILLAS EN NOVEMBRE 1939

UNITÉS	NAVIRE-DÉPÔT	AFFECTATION	EFFECTIFS
2ND FLOTILLA	HMS Forth	Rosyth	<i>Triton, Triumph, Trident, Thistle, Triad, Orzel, Wilk, Cachalot, Narwhal, Seal</i>
3RD FLOTILLA	HMS Cyclops	Harwich	<i>Swordfish, Seawolf, Shark, Sealion, Salmon, Snapper, Sterlet, Spearfish, Sunfish</i>
4TH FLOTILLA	HMS Medway	Singapour et Hong Kong	<i>Otus, Odin, Olympus, Orpheus, Pabdora, Perseus, Proteus, Parthian, Phoenix, Regent, Regulus, Rover, Rainbow, Grampus, Rorqual</i>
5TH FLOTILLA	HMS Alecto	Portsmouth	<i>H28, H31, H32, H33, H34, H43, H44, H49, H50, L26, L27, Oberon, Tribune, Truant, Thames, Porpoise</i>
6TH FLOTILLA	HMS Titania	Blyth	<i>Undine, Unity, Ursula, Sturgeon, Seahorse, Starfish, L23, Clyde, Severn</i>

LES SUBMARINE FLOTILLAS EN NOVEMBRE 1940

UNITÉS	NAVIRE-DÉPÔT	AFFECTATION	EFFECTIFS
1ST FLOTILLA	HMS Maidstone	Alexandrie	<i>Pandora, Parthian, Proteus, Rorqual, Olympus, Otus, Osiris, Truant, Regent</i>
2ND FLOTILLA	HMS Forth et White Bear	Holy Loch	<i>Trident, Tribune, Tuna, Tigris, Talisman, Taku, Porpoise, Cachalot, Orzel, Wolk</i>
3RD FLOTILLA	HMS Titania	Rosyth	<i>Sealion, Snapper, Sunfish, Seawolf</i>
5TH FLOTILLA	à terre	Portsmouth	<i>H32, H43, L27</i>
6TH FLOTILLA	à terre	Blyth	<i>Sturgeon, Ursula, Swordfish</i>
7TH FLOTILLA	HMS Cyclops	Rothesay	<i>Oberon, Otway, H28, H31, H33, H34, H44, H49, H50, L23, L26, O9, O10, B1</i>
9TH FLOTILLA	à terre	Dundee	<i>Clyde, Severn, Rubis, O21, O22, O23, O24</i>

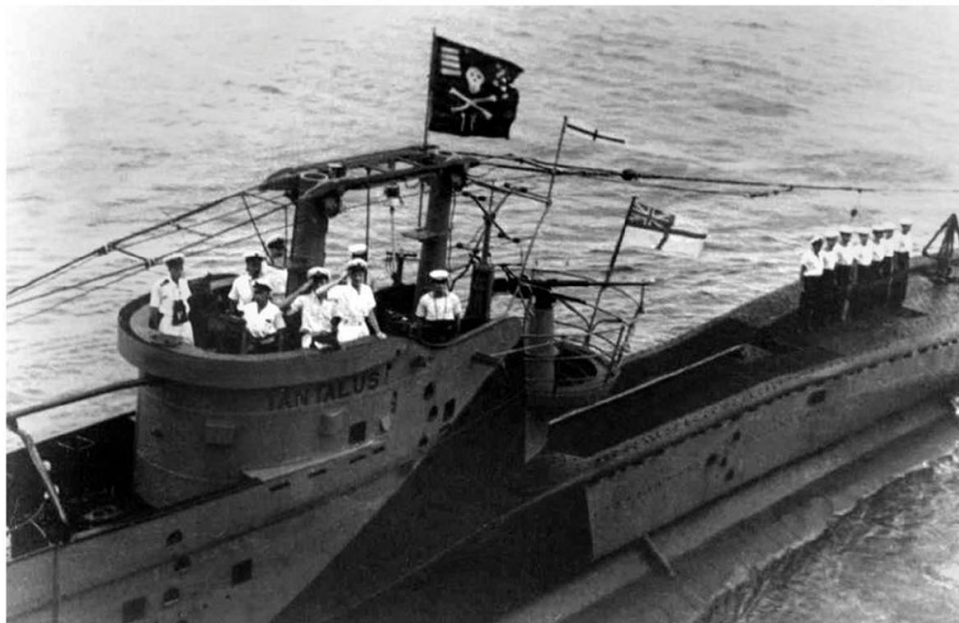
ÉVOLUTION DES FORCES SOUS-MARINES EN PRÉSENCE

SUBMARINE SERVICE	Septembre 1939	Pertes/Nouvelles unités	Mai 1940
CLASSES H ET L	12	/	12
CLASSES O, P, R ET RIVER	21	-1	20
CLASSE GRAMPUS	6	6	0
CLASSE S	12	-3	9
CLASSE T	3	+7-2	8
CLASSE U	3	-2	1
TOTAL	57	+7-8	56

U-BOOTWAFFE	Septembre 1939	Pertes/Nouvelles unités	Mai 1940
Typ I	2	/	2
Typ II	30	+4-7	27
Typ VII	18	+7-11	14
Typ IX	7	+3-6	4
TOTAL	57	+14-24	47

ministre Chamberlain vient de proposer à Churchill le poste de Premier Lord de l'Amirauté, ce que le vaillant sexagénaire (65 ans) a accepté sans hésitation.

Le rôle dévolu au *Silent Service* est très différent de celui de son homologue américain dans le Pacifique, ou même de celui de la *U-Bootwaffe* en Atlantique : ce ne sera donc ni la destruction à grande échelle de la marine marchande ennemie, ni la chasse aux convois peu ou pas protégés. Et pour cause ! En 1939, la puissance navale britannique est telle que tout trafic marchand ennemi disparaît à la déclaration de guerre : les submersibles anglais n'ont alors plus d'autres choix que d'effectuer d'interminables patrouilles au large des ports ennemis ou de mener des attaques périlleuses contre un trafic côtier adverse hautement protégé. Par conséquent, les cibles sont peu nombreuses, les risques élevés... et les pertes importantes. En mer du Nord, les submersibles anglais ont pour mission de réduire autant que possible la liberté d'action des unités de la *Kriegsmarine*, *U-Boote* inclus. Les mois suivant l'entrée en guerre, certaines unités patrouillent ainsi jusqu'en Baltique, mais elles n'y trouvent aucune cible ; la première victoire enregistrée sera celle du *HMS Sturgeon* sur un petit bâtiment de lutte ASM coulé dans le Skaggeak. Maigre tableau de chasse... C'est la campagne de Norvège qui permet finalement d'ouvrir réellement le bal en avril-mai 1940.





ET DANS LE PACIFIQUE ?

Les sous-marins britanniques ne jouent qu'un rôle très secondaire dans la lutte qui oppose les Alliés au Japon, et ce jusqu'à la fin de l'année 1943, date à laquelle ils enregistreront certains succès en océan Indien. Mais même si, vers la fin de la guerre, de nombreuses unités ont été transférées sur ce théâtre d'opérations, leur score n'a absolument rien à voir avec l'extraordinaire campagne américaine dans le Pacifique [10]. C'est en partie dû à l'utilisation d'engins trop petits pour mener de longues patrouilles océaniques, et surtout à une réelle absence de proies.

Les sous-marins engagés en mer du Nord y jouent en effet un rôle important en s'opposant aux forces navales d'invasion allemandes : 21 navires, militaires ou marchands, totalisant 75 869 GRT et tonnes, sont ainsi envoyés par le fond, et 12 autres sont endommagés par des mines mouillées par des sous-marins. Le croiseur léger *Karlsruhe* est ainsi torpillé le 9 avril par le *HMS Truant* au large de Christiansand. En contrepartie, six unités anglaises sont perdues, dont le *HMS Seal* capturé par les Allemands alors qu'il mouillait des mines dans le Kattegat.

La seule opportunité d'une campagne sous-marine vraiment décisive se trouve en Méditerranée, où l'Axe a besoin d'une ligne d'approvisionnement stable jusqu'en Afrique du Nord. L'Italie entre en guerre en juin, ce que l'Amirauté anglaise avait anticipé : durant l'été 1939, elle a décidé de rassembler une force sous-marine conséquente à Malte en prévision d'une guerre contre l'État fasciste. De cette base, les sous-marins pourront sécuriser les voies de communication maritimes

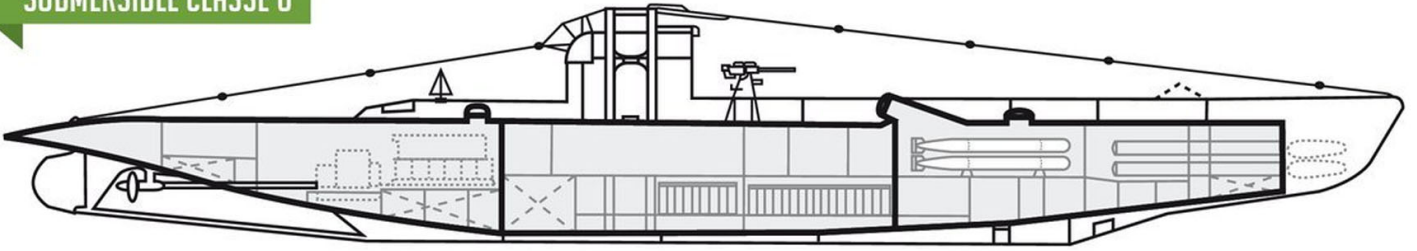
[10] Lire « Guerre sous-marine dans le Pacifique – L'incontestable supériorité américaine » de Jean-Baptiste Bruneau dans *LOS!* n° 18.

allant de Gibraltar à Alexandrie tout en s'en prenant au trafic ennemi en Méditerranée. Or, cette mer fermée est loin d'être idéale pour mener une guerre sous-marine : elle possède des eaux claires qui, si l'on ajoute à cela l'excellente visibilité des longues journées d'été, ne permettent pas aux sous-marins – même à la plongée périscopique – d'échapper à l'attention des patrouilleurs aériens ou de surface. En mers Adriatique, Tyrrhénienne, Ionienne ou Égée, les eaux sont resserrées, peu profondes et sujettes à de forts courants ; bref, des espaces propices au mouillage de mines. Enfin, les escorteurs et appareils ennemis sont d'autant plus présents que les bases navales et les aérodromes de l'Axe encerclent littéralement Malte et ses approches. Les unités que transfère le *Silent Service* proviennent de régions du globe parfois fort éloignées (station chinoise, etc.). Or, après avoir parcouru 10 000 nautiques depuis Hong Kong ou Colombo pour rallier Alexandrie, elles arrivent en bien mauvais état, avec des équipages épuisés. Cela explique en partie pourquoi les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes de l'Amirauté. Certes, de belles victoires sont enregistrées, mais, bien souvent, on se rend compte qu'elles sont surtout dues à l'inefficacité des escorteurs italiens : ces derniers ne possèdent pas d'Asdic mais seulement de simples hydrophones ! De plus, il y a dans le lot de grands sous-marins océaniques appartenant aux classes O, P, R et Porpoise, des engins pas du tout adaptés à ce théâtre d'opérations. La tactique envisagée initialement est d'enfermer les Italiens dans leurs différents ports, ou du moins de les attaquer quand ils en sortiront, mais les premiers combats sont sanglants : jusqu'à l'hiver 1940, la force sous-marine britannique en Méditerranée perd une unité par mois. En moins d'un an, elle doit ainsi rayer de ses tableaux d'effectifs près de 500 hommes disparus en mer ! ■

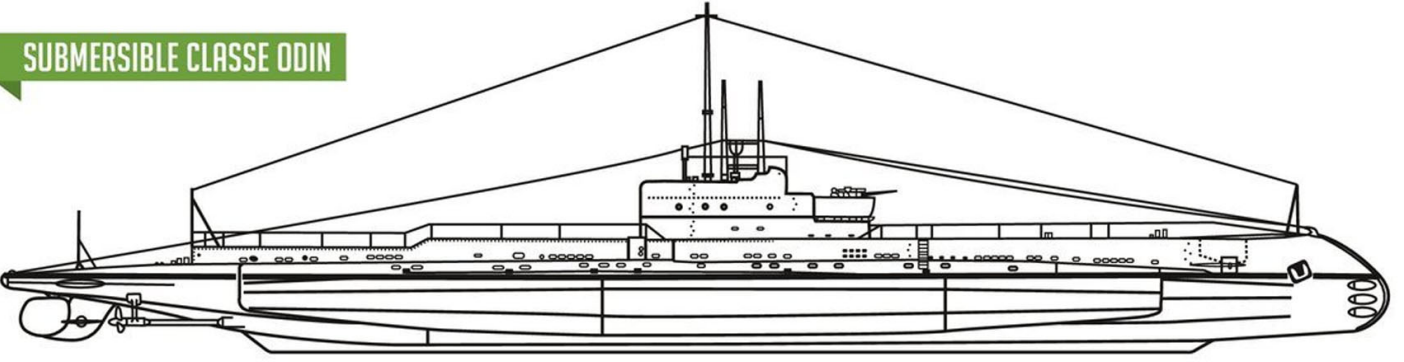
▼ Trois sous-marins à quai devant leur base de Malte, le fort St Angelo, durant la guerre. De gauche à droite : les *HMS Taku*, *P44* et *P51* (au premier plan).



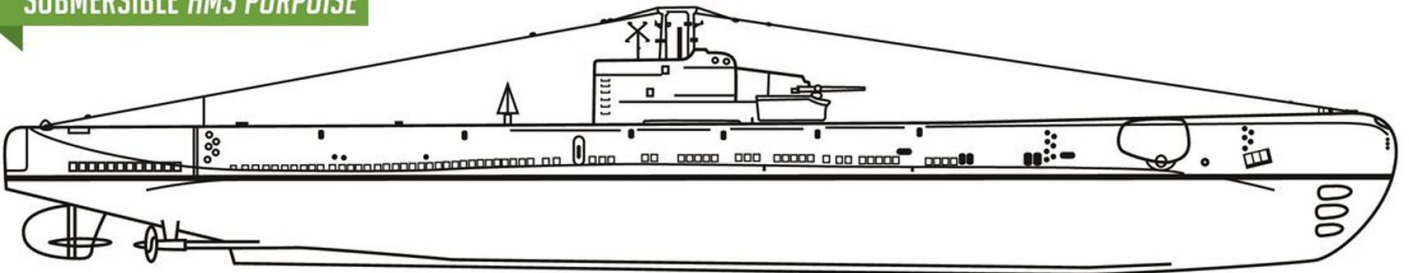
SUBMERSIBLE CLASSE U



SUBMERSIBLE CLASSE ODIN



SUBMERSIBLE HMS PORPOISE



CENTRAL OPÉRATION/NAVIGATION D'UN SUBMERSIBLE DE LA CLASSE U

