

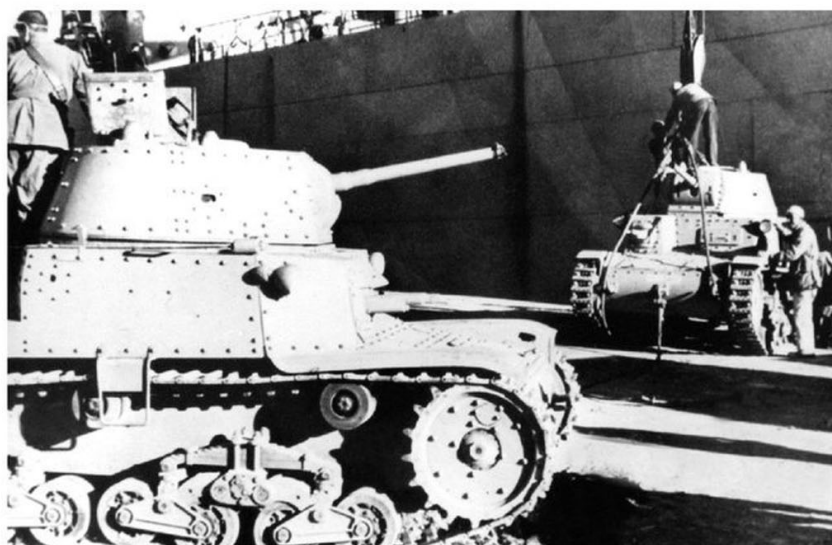
I SOMMERSGIBILI DA TRASPORTO

PAR XAVIER TRACOL

L'ITALIE ENTRE EN GUERRE AVEC 117 SUBMERSIBLES, LA FLOTTE SOUS-MARINE LA PLUS NOMBREUSE D'EUROPE, VOIRE DU MONDE ! À CÔTÉ DES TRADITIONNELLES MISSIONS DÉVOLUES À CE GENRE D'UNITÉS – RECONNAISSANCE, OBSERVATION, CHASSE AUX CONVOIS, ETC. –, LES ITALIENS VONT LES EMPLOYER À UNE TÂCHE BIEN INGRATE ET INUTILE : LE TRANSPORT TACTIQUE.

LA FAUSSE BONNE IDÉE DES CARGOS SOUS-MARINS ITALIENS

À partir de l'été 1941, la Marine italienne doit faire face à l'attaque systématique de ses convois ravitaillant les troupes italo-allemandes engagées en Afrique du Nord. Avions, bâtiments de surface et sous-marins britanniques patrouillent constamment entre la Sicile et les côtes libyennes à la recherche de navires ennemis, ainsi qu'au large de ces côtes elles-mêmes entre Tripoli et Bardia. Avec les préparatifs de l'opération « Crusader » prévue pour le 18 novembre, les Alliés accentuent en effet leurs efforts pour empêcher le plus possible la *Panzergruppe* « Afrika » d'être ravitaillée en vivres, carburants, munitions, troupes fraîches, véhicules et canons. Les résultats ne se font pas attendre : en novembre 1941, seuls 26 % du ravitaillement convoyé par la *Regia Marina* arrivent à bon port ! Il faut dire que les ressources nécessaires à l'entretien et au combat des



▲ Des chars Fiat-Ansaldo M13/40 sont débarqués en Libye depuis les cargos qui les ont amenés d'Italie. Tout l'armement, le ravitaillement et les renforts en hommes de l'Axe passent par un système de petits convois qui ne suffit pas à répondre aux besoins d'une armée en campagne sur un théâtre d'opérations étendu.
Coll. Caraktère

◀ L'équipage du *Cappellini* aligné sur le pont de son sous-marin dans le bassin à flot n° 1 de la Betasom à Bordeaux. Faisant partie de la classe *Marcello*, le *Cappellini* est un engin océanique rapide, fiable et manœuvrant, l'un des bâtiments italiens les plus adaptés à la bataille de l'Atlantique.
©ECPAD/Fonds allemand
– Seconde Guerre mondiale (PK)

quelque 119 000 soldats italo-allemands viennent exclusivement – sauf pour l'eau – d'Europe. En novembre 1941, les seuls 65 000 Allemands du *DAK* (*Deutsches Afrika-Korps*) demandent plus de 18 000 t d'équipements et de consommables, la *Luftwaffe* 13 500 t ! Pour décharger ces monceaux de rations, bidons et caisses, la *Regia Marina* ne dispose que de trois ports importants : d'ouest en est, Tripoli, Benghazi et Bardia. Outre le fait que leurs capacités de déchargement ne sont pas suffisantes, ces trois villes sont mal placées : Tripoli et Benghazi sont loin du front, tandis que Bardia en est trop proche... Des colonnes motorisées doivent ainsi faire d'épuisants trajets sur l'axe côtier Tripoli-Benghazi-Bardia : 1 600 km ! Ces contraintes géographiques nécessitent d'énormes moyens matériels,

d'où l'intérêt de raccourcir le plus possible les distances entre le front et les dépôts logistiques : selon les Allemands, 100 t déchargées à Bardia ou 600 t provenant de Benghazi sont d'égale valeur !

Trois semaines après le début de l'opération « *Crusader* », les pertes en transports en Méditerranée sont telles que la *Regia Marina* se voit dans l'obligation de trouver des solutions provisoires : elle développe ainsi le déchargement à même la côte pour éviter les goulots d'étranglement que deviennent ses ports régulièrement attaqués, emploie ses destroyers pour transférer le ravitaillement d'Europe (Italie, Grèce ou Crète) en Afrique et en convoie même une partie par air pour plus de sûreté.

UNE SOLUTION D'URGENCE

De manière plus anecdotique mais néanmoins très régulière en 1941, les Italiens vont utiliser leur force sous-marine pour transporter rations, munitions ou carburants et embarquer en retour des prisonniers importants, des personnalités, etc. Échappant facilement aux patrouilles de la *Royal Navy*, les sous-marins peuvent être déchargés dans des ports secondaires comme Derna, et même entrer dans Bardia coupée du reste de l'Axe. De mai 1941 à février 1942, au moins 26 missions de ravitaillement sont effectuées par les *Zoea*, *Corridoni*, *Atropo*, *Saint Bon*, *Cagni*, *Millo* et *Micca*. Fin 1941, ils auront convoyé 1 086 t de carburants, 1 072 t de munitions et 203 t de vivres. En un an et demi, on estime à 4 500 t le ravitaillement transporté par une dizaine de sous-marins en 56 sorties, soit à peine autant qu'avec un unique cargo ! Les *Sommergibili* n'apportent en effet qu'une aide d'urgence. Ils ne peuvent en aucun cas remplacer la logistique navale existante.

RAVITAILLEMENT MILITAIRE CONVOYÉ PAR LA REGIA MARINA EN 1941

MOIS	TONNAGE DÉLIVRÉ	POURCENTAGE
Juillet	61 500 t	81 % du total envoyé
Août	75 600 t	87 %
Septembre	66 300 t	79 %
Octobre	56 200 t	76 %
Novembre	16 200 t	26 %
Décembre	29 700 t	78 %



► Embarquement de camions à Naples pour l'*Afrika-Korps*. Les capacités des sous-marins sont extrêmement limitées et sans commune mesure avec ce que peut emporter un simple cargo. En leur donnant des missions de transport tactique, la *Regia Marina* mobilise sans grands résultats d'importants moyens qui auraient été mieux employés à attaquer l'ennemi.

Coll. Caractère



▼ Un convoi de l'Axe traverse la Méditerranée sous la protection d'un destroyer (premier plan).

Il est survolé par un bombardier moyen italien SM.79 Sparviero.

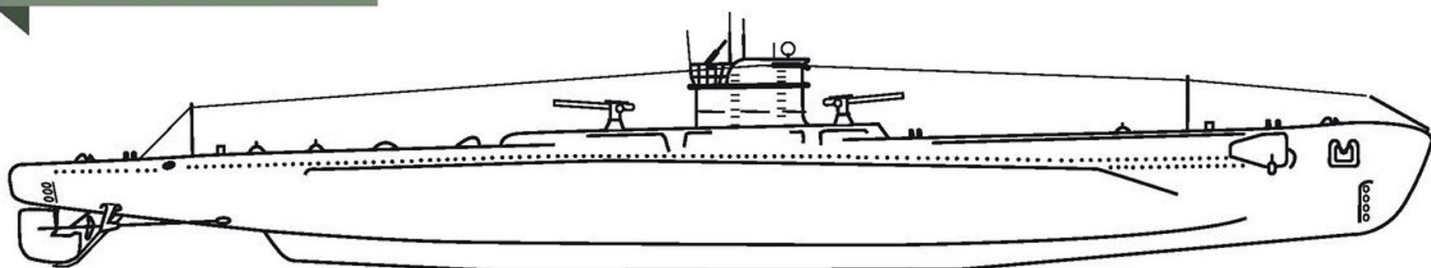
Coll. Caractère



Ainsi, un *Cagni* – la classe de sous-marins les plus grands de la *Regia Marina* en 1941 – peut transporter en un trajet suffisamment de carburant pour permettre à tous les appareils de la *Luftwaffe* en Afrique de voler... pendant une journée.

Fin novembre 1941, les pertes de cargos sont telles que la *Regia Marina* lance un programme d'urgence d'approvisionnement par mer pour éviter un effondrement complet des forces de l'Axe en Libye. À côté de l'envoi de destroyers (deux par jour) et de croiseurs (un par semaine), la Marine italienne promet « *un sous-marin par jour à destination de Derna ou Bardia* », principalement pour transporter du carburant (5 sous-marins prévus – entre 140 et 175 t par voyage) ou des vivres (2 unités prévues – entre 11 et 14 t seulement par voyage, peut-être du fait du volume). C'est une goutte d'eau en comparaison des 233 t et 88 hommes que peut transporter en un voyage le croiseur *Cardona*, mais c'est un apport bienvenu pour des troupes isolées manquant de tout. Les *Cagni*, *Saint Bon*, *Millo*, *Carraciolo*, *Micca*, *Menotti* et *Settimo* se chargeront du travail.

CLASSE CAGNI - 1942



UNE IMPROVISATION DATANT DE JUIN 1940 !

La décision d'employer les sous-marins comme transporteurs arrive très tôt dans la *Regia Marina*. Le 18 juin 1940, soit une semaine seulement après l'entrée en guerre de l'Italie, le *Zoea* basé à Naples reçoit ainsi une mission de ravitaillement d'urgence. Il est alors chargé de 60 t d'obus d'artillerie à destination du port italien de Tobrouk. Le 24 juin, c'est au tour du *Bragadin* d'amener 30 t de fournitures en Afrique du Nord, toujours à partir de Naples, pour pallier les manquements chroniques de la logistique maritime italienne.

▼ Jusqu'en 1943, Tripoli est le plus grand port africain aux mains de l'Axe. Cependant, il est à plusieurs centaines de kilomètres du front, ce qui en limite l'intérêt. Les Italiens enverront leurs sous-marins et leurs destroyers faire du transport tactique à Dema ou Bardia, plus proches des armées en campagne.

Coll. Caraktère



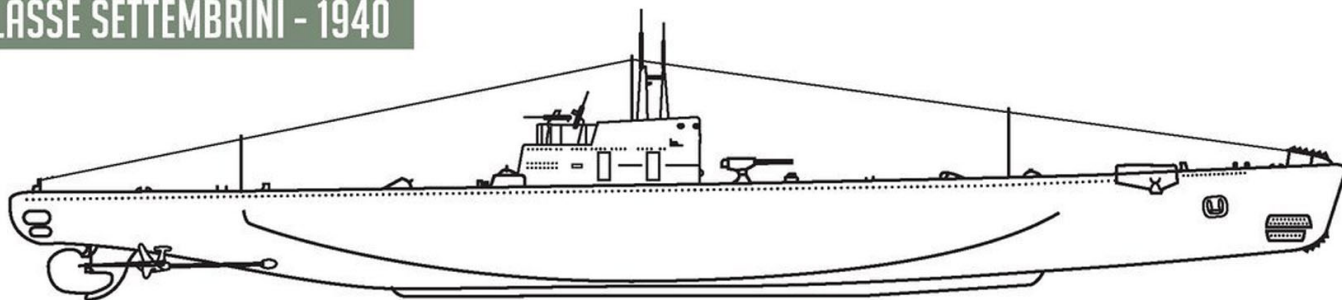
▲ Le port de Bardia en 1942, ici protégé par un affût quadruple Flakvierling de 2 cm. Base logistique très avancée sur le front, Bardia est quasiment inaccessible aux cargos. Plus discrets, les sous-marins italiens font alors la navette pour y apporter quelques tonnes de munitions ou de carburant.

Coll. Caraktère

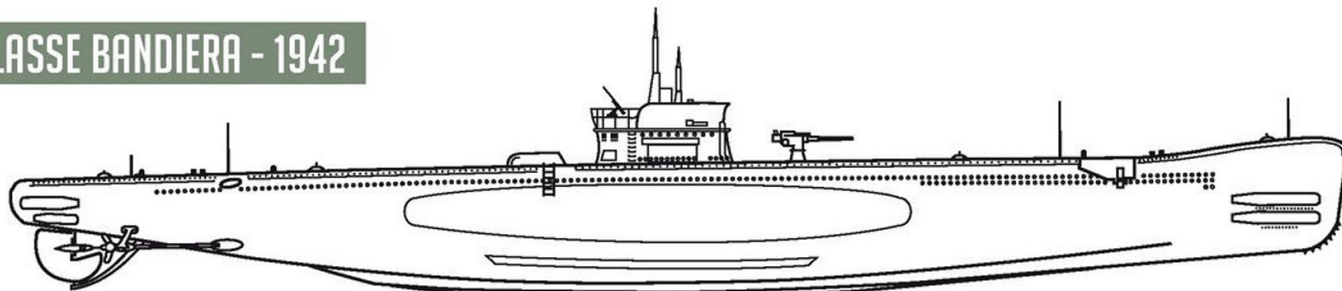




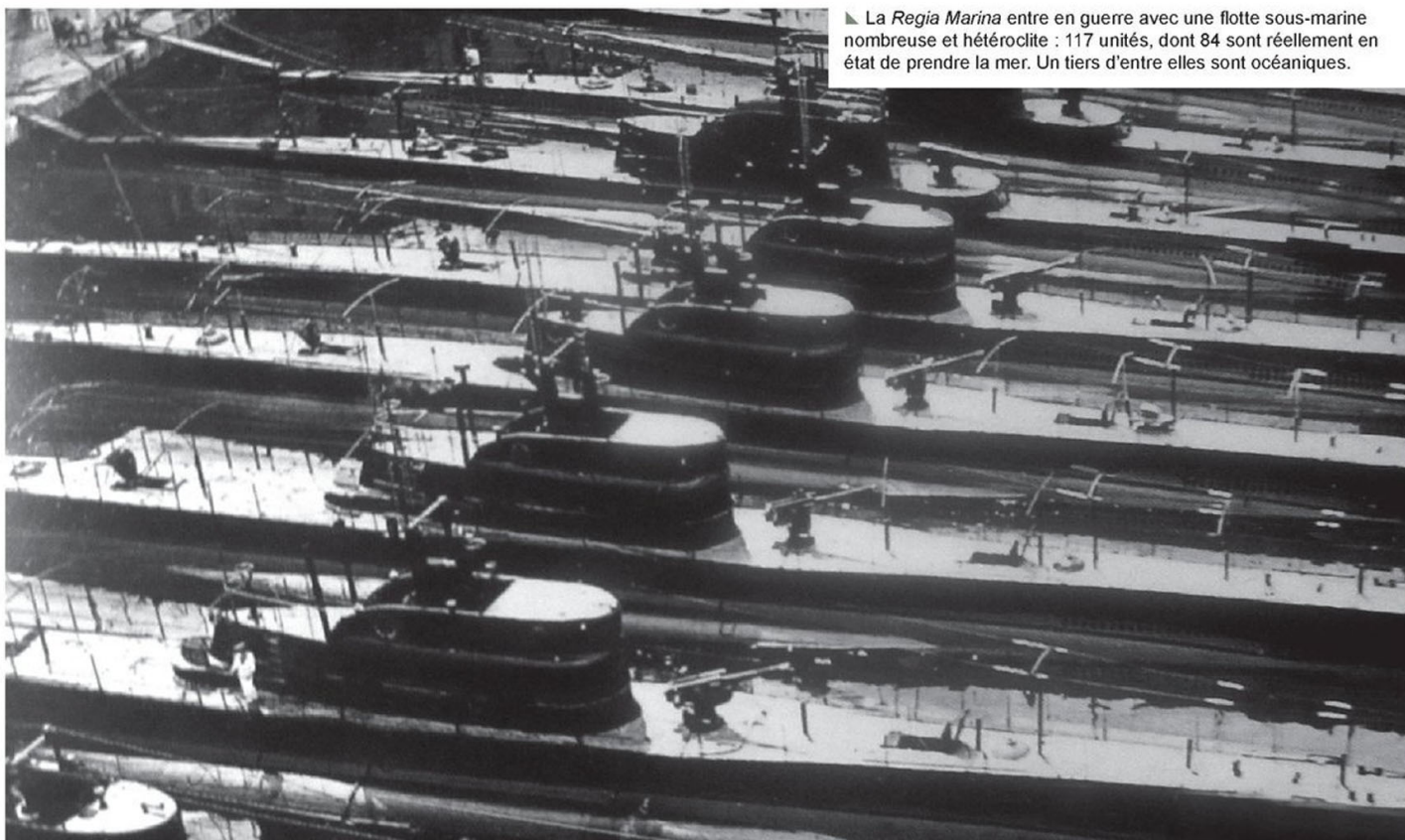
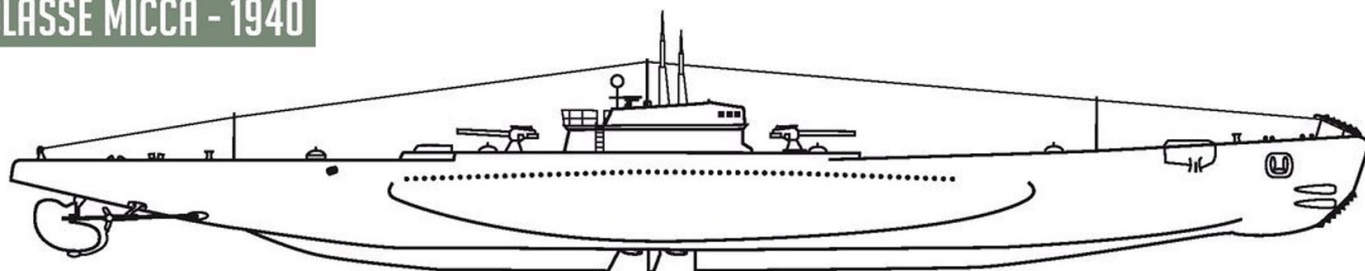
CLASSE SETTEMBRINI - 1940



CLASSE BANDIERA - 1942



CLASSE MICCA - 1940



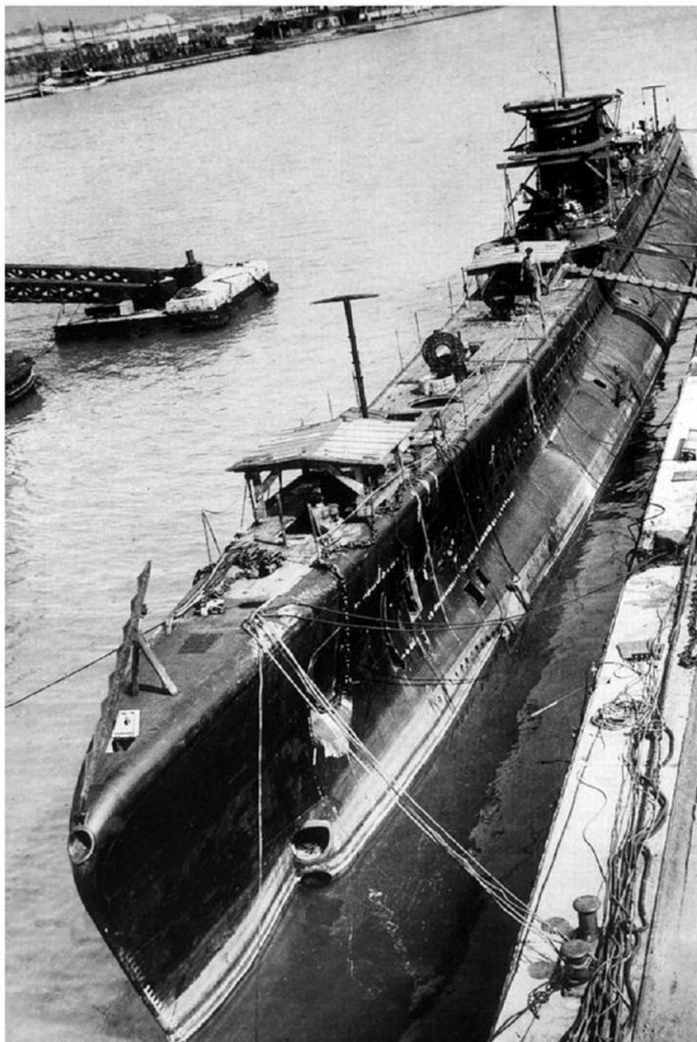
► La *Regia Marina* entre en guerre avec une flotte sous-marine nombreuse et hétéroclite : 117 unités, dont 84 sont réellement en état de prendre la mer. Un tiers d'entre elles sont océaniques.

UNE FLOTTILLE HÉTÉROCLITE

Dans un premier temps, dix unités sont concernées par ces missions de transport. Elles appartiennent à six classes différentes mais parfois très proches. Quatre de ces bâtiments peuvent être considérés comme des *Sommargibili di grande dislocamento*, de grands sous-marins océaniques proches des 1 500 t français de l'époque. Les *Ammiraglio Cagni*, *Ammiraglio Saint-Bon*, *Ammiraglio Caracciolo* et *Ammiraglio Millo* (classe Cagni) sont en effet des engins de 1 708 t en surface et 2 190 t en plongée destinés aux croisières outre-mer. Le *Ciro Menotti* appartient par contre à la classe de moyen tonnage Fratelli Bandiera conçue pour opérer en Méditerranée. Le *Ruggiero Settimo* (classe Luigi Settembrini) est à peine plus lourd (953 t en surface et 1 153 t en plongée). Enfin, le *Pietro Micca* est un grand sous-marin mouilleur de mines. Ce sont donc de gros navires qu'emploie la *Regia Marina*, une caractéristique correspondant de manière générale aux sous-marins italiens : « Trop grand ! Trop grand ! », répétait ainsi, après une traversée sur l'un d'eux, un commandant de *U-Boot*. [1] Dans les eaux malaisées de la Méditerranée, leur taille est en effet un inconvénient, mais pour le transport d'urgence, elle peut être considérée comme un atout.

Concernant leur âge respectif, les différences entre *Sommargibili* sont aussi notables : tandis que le *Filippo Corridoni* a déjà dix ans en 1941, les *Zoea* et *Atropo* ont été mis en service en 1938-39 ; le *Menotti* a 11 ans et le *Settimo* 9 ans, là où le *Cagni* vient juste d'être commissionné. Pour le *Saint-Bon*, la mission Tarente-Bardia qu'il effectue entre les

▼ Le *Caracciolo* à quai. Sous-marin de grande dimension, il est affecté, dès sa mise en service en 1941, au transport tactique. Le 10 décembre, il fait ainsi la traversée Tarente-Bardia, puis appareille le lendemain pour transférer en Crète 33 officiers allemands et italiens (des *Bersaglieri* et des *Carabinieri*), mais il est coulé en cours de route par le destroyer *HMS Fardale*.



10 et 14 octobre 1941 avec 153 tonnes d'essence est sa première patrouille opérationnelle ! Idem pour le *Millo*.

C'est donc un ensemble d'unités bien disparate que les Italiens mettent en ligne. Dans l'esprit des stratèges, cette utilisation ne doit être que provisoire. Aussi, ces navires ne sont-ils l'objet d'aucune modification, d'autant que le temps presse. L'idée est qu'ils puissent reprendre leurs patrouilles armées dès que possible ; on enlève donc uniquement leurs charges offensives, torpilles et/ou mines, pour pouvoir stocker à la place carburant, pièces de rechange, munitions et vivres. Sur certains sont même arrimés à l'extérieur des conteneurs pour stocker l'essence, un procédé dangereux en cas de mauvaise rencontre !

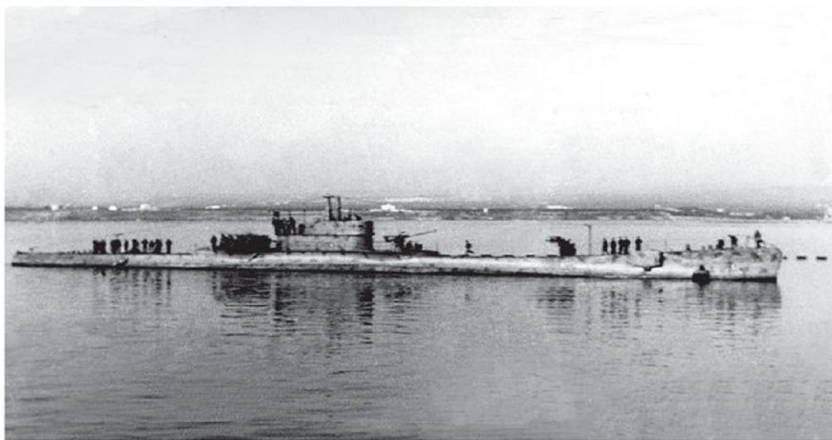
UN GASPILLAGE OPÉRATIONNEL

Ce qui ne devait être qu'une solution transitoire devient en fait une tâche permanente pour beaucoup : sur les 24 sorties qu'effectue le *Micca* durant la guerre, 14 sont des missions de transport ; le *Saint-Bon* ne fait que 5 sorties, toutes pour amener en Afrique du Nord du ravitaillement (700 t au total)... Au fil des mois, les destinations se multiplient : Tobrouk à partir de 1942, mais aussi Leros et Rhodes, en mer Égée, etc. Ces convois ne résolvent rien et usent prématurément les navires. De plus, leur absence en patrouilles offensives plombe les capacités combattives de la *Regia Marina* en Méditerranée, qui est de moins en moins la *Mare Nostrum* voulue par Mussolini...

[1] Gillet (J-P.), *Les sous-marins italiens en France*, page 13.

▼ Deux *Sommargibili* en Atlantique. La DCA est assurée par des fusils-mitrailleurs Breda de 13,2 mm jumelés.
©ECPAD/Fonds allemand – Seconde Guerre mondiale (PK)





▲ Entre 1941 et 1943, le *Micca* convoie 2 163 t de ravitaillement en 13 missions. Conçu comme un sous-marin mouilleur de mines, il possède de grands volumes intérieurs et un long rayon d'action.



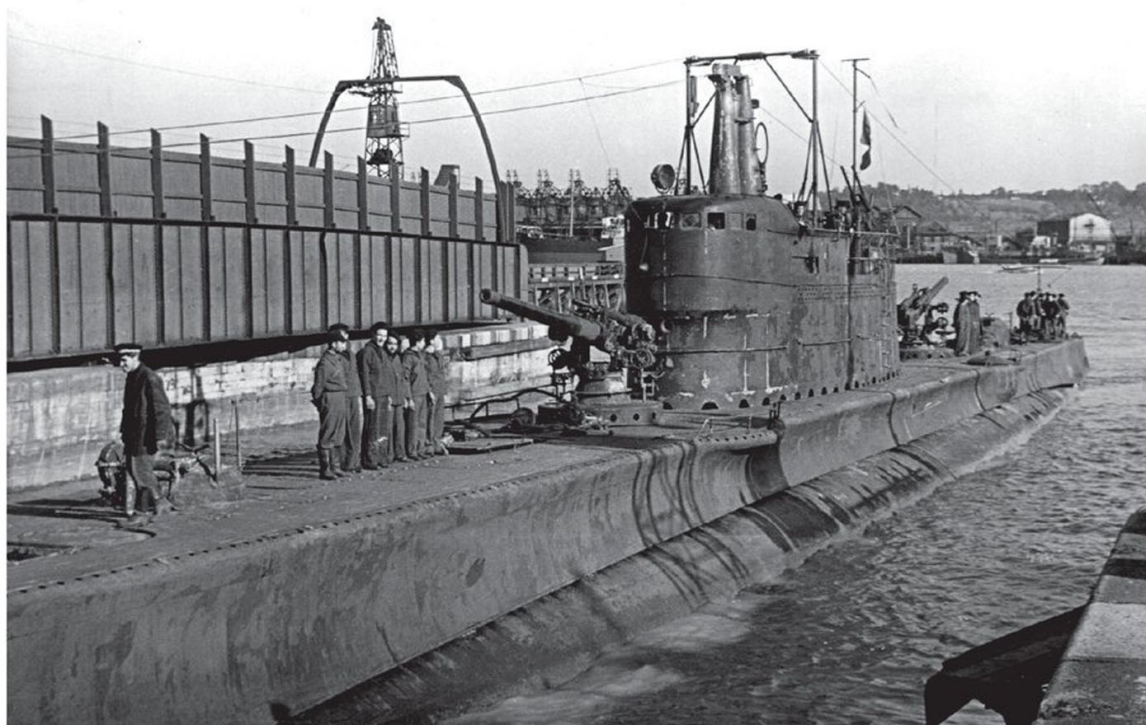
▲ Vue aérienne du bassin à flot n° 1 de Bordeaux qui servira de base sous-marine à la *Regia Marina* sous le nom de Betasom. Il possède une gare maritime (à gauche), bientôt transformée en logements, entrepôts et ateliers, et deux formes de radoub.

Les pertes aussi s'accumulent. Le 11 décembre 1941, le destroyer *HMS Farndale* coule le *Caracciolo* au large de Bardia. Le 5 janvier suivant, c'est au tour du *Saint-Bon* d'être torpillé par le sous-marin *Upholder*. Tous deux étaient des modèles océaniques de la classe Cagni, les plus gros alors construits par les Italiens, et la discrétion ne devait pas être leur atout premier... Pour les remplacer, la Marine fait feu de tout bois : le *Enrico Toti*, vieux de 15 ans et servant à l'instruction des sous-marins, reprend du service actif pour trois missions de transport entre juin 1942 et avril 1943. À peine plus récent, le *Santorre di Santarosa*, entré en service en 1930, fait, lui, 15 allers-retours en Afrique du Nord jusqu'à son échouage accidentel près de Tripoli en janvier 1943. Le nombre de *Sommergibili* monopolisés par ces éreintantes navettes double, puis triple.

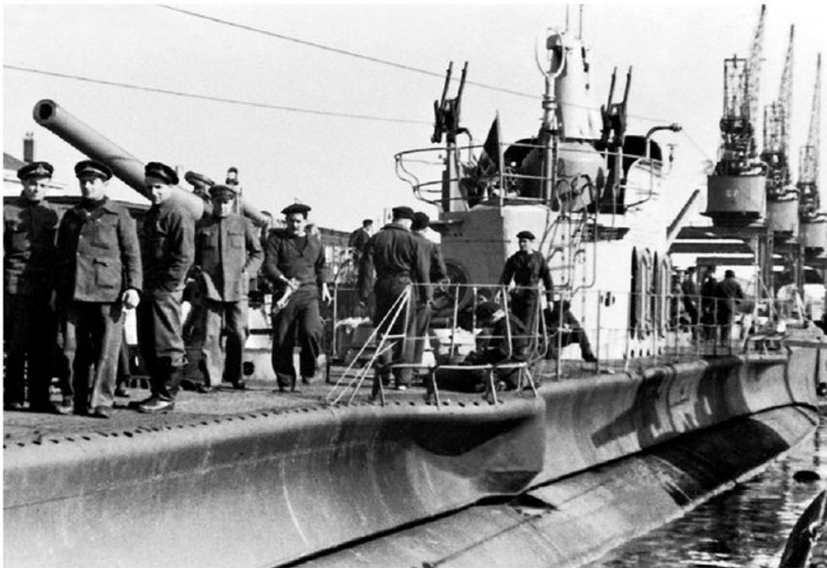
Les quantités transférées sont réduites et les besoins en Afrique démesurés. En 39 mois de guerre, un peu plus de 10 000 t (dont 5 600 t de carburant et 4 200 t de munitions) auraient ainsi été transportées par quelque 29 sous-marins en 158 missions « *shore to shore* ». Ces dernières n'ont eu aucun impact sur la situation à terre et ont même contribué à gaspiller les faibles ressources militaires encore disponibles. Néanmoins, *Supermarina* (le Haut commandement de la Marine italienne) continuera jusqu'à la perte de la Libye à utiliser ses unités dans un tel rôle.

■ L'Océan Indien

En février 1943, il devient évident que la victoire de l'Axe ne pourra être acquise qu'au terme d'une guerre d'usure, longue et coûteuse. Or, l'unique allié capable de fournir les matériaux stratégiques dont manquent autant l'Italie que l'Allemagne reste le Japon. Le *Grossadmiral* Dönitz lui propose alors un programme « matériaux stratégiques contre matières premières ». Il est rapidement décidé que Singapour sera le lieu de rendez-vous des deux parties, et Dönitz confie cette mission aux *Sommergibili* de la *Regia Marina* pour deux raisons :



► Le *Finzi* (classe Calvi), ici en 1940, est le premier *Sommergibile* à forcer le détroit de Gibraltar. En 1943, il est sélectionné pour être transformé en sous-marin cargo pour les échanges de produits stratégiques avec le Japon en océan Indien. Sa conversion prendra tant de temps qu'il n'y participera jamais.



la *Kriegsmarine* n'a elle-même pas assez de sous-marins adaptés à ces longues croisières ; et malgré les attentes, les unités de la *Betasom* [2] ont eu des résultats très insuffisants dans la bataille de l'Atlantique. Elles pourraient donc s'avérer plus utiles ailleurs, d'autant que le *Cagni* vient d'effectuer la plus longue mission océanique italienne du conflit : 136 jours de mer entre octobre 1941 et février 1942. Cela démontre, s'il le fallait, que les bâtiments de la *Regia Marina* ne sont peut-être pas faits pour les attaques en meutes mais qu'ils sont parfaitement capables de patrouilles de longue durée en solitaire.

Pour ces nouvelles missions, dix unités basées à Bordeaux sont sélectionnées. Dans les faits, sept seulement seront retenues [3]. Ce sont les *Tazzoli*, *Finzi*, *Torelli*, *Giuliani*, *Bagnolini*, *Barbarigo* et *Cappellini*, tous des *Sommerkibili di Grande Crociera*, de grands bâtiments possédant un certain « confort » et une bonne autonomie. C'est aussi un programme beaucoup plus réfléchi que le ravitaillement d'urgence lancé en Méditerranée puisque sont sélectionnés les navires les plus adaptés et non pas les plus rapidement disponibles : avant de partir, tous

▲ Autre vue du *Finzi* à Bordeaux. Les Allemands le capturent en 1943 et le renomment *U.17-21*.

▼ Pour échapper aux bombardiers alliés, les Italiens cachent les formes de radoub de *Betasom* sous un léger treillis métallique recouvert d'un vaste filet de camouflage. Une solution à l'opposé du *U-Bunker* que les Allemands construisent alors à quelque distance de là.
©ECPAD/Fonds allemand – Seconde Guerre mondiale (Pk)

doivent passer par un « programme de reconversion » de six semaines. Ces sept unités sont profondément transformées en vue de leurs périple dans les mers d'Asie du Sud-Est : on enlève les canons, les tubes lance-torpilles ; on remplace ces derniers par des réservoirs annexes de carburant. Certains composants de la batterie électrique sont aussi ôtés pour gagner de la place – diminuant par contre l'autonomie du sous-marin en plongée –, et on réduit au minimum les commodités destinées à l'équipage : passage de trois à un unique WC, réduction de la surface du carré des officiers et des quartiers-maîtres, disparition des douches, etc. Ces modifications radicales prennent un temps précieux : le *Reginaldo Giuliani*, par exemple, arrive à Bordeaux le 9 novembre 1942 mais ne repartira pour Singapour que le 23 mai 1943 ! Ces préparatifs s'avèrent si longs que seuls cinq bâtiments – les *Comandante Cappellini*, *Enrico Tazzoli*, *Reginaldo Giuliani*, *Agostino Barbarigo* et *Luigi Torelli* – pourront quitter Bordeaux avant que l'Italie ne se rende en septembre 1943.

UN ÉCHEC TOTAL

Les missions relèvent de l'autorité allemande (qui leur donne le nom de code générique « Aquila »), et les cinq sous-marins quittent tous l'estuaire de la Gironde à destination de Singapour entre le 11 mai et le 16 juin 1943 (voir tableau). Ils partent avec dans leurs cales des matériaux stratégiques pour les Japonais, mais aussi des pièces détachées et des torpilles destinées à la meute « Monsun », un groupe de *U-Boote* devant bientôt écumer les eaux asiatiques en collaboration avec la Marine impériale.

Longeant les côtes africaines, passant par le cap de Bonne-Espérance, ils mettent plus de deux mois pour atteindre Singapour après un arrêt obligé à Sabang sur Sumatra. Seuls trois arrivent cependant à bon port : les *Tazzoli* et *Barbarigo* ne donneront plus de signes de vie après leur départ, et tout laisse penser qu'ils ont été coulés soit par une mine, soit par un avion de lutte ASM.



[2] Base sous-marine italienne de Bordeaux.

Lire « *Betasom*, les *Sommerkibili* dans la Bataille de l'Atlantique » de David Zambon dans *LOS!* n° 23.

[3] Les *Archimede* et *Leonardo da Vinci* sont en effet coulés en avril-mai 1943. Quant au *Finzi*, un grave problème mécanique le condamne à rester à quai jusqu'à la fin de la guerre.



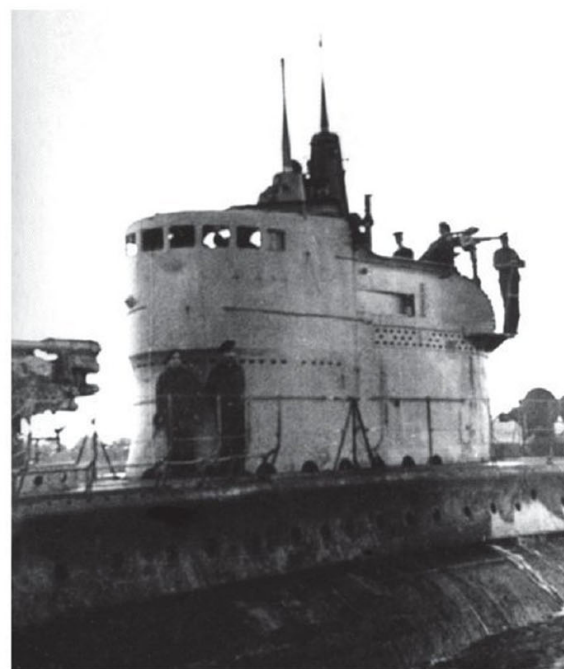
LES CINQ SOMMERGIBILI À DESTINATION DE SINGAPOUR – 1943

NOM	CODE	DATE DÉPART	DATE ARRIVÉE	RÉQUISITION
<i>Cappellini</i>	Aquila III	11 mai	13 juillet	8 septembre
<i>Tazzoli</i>	Aquila I	16 mai	Disparition entre le 16 et le 24 mai	
<i>Giuliani</i>	Aquila II	23 mai	1 ^{er} août	8 septembre
<i>Torelli</i>	Aquila VI	14 juin	31 août	8 septembre
<i>Barbarigo</i>	Aquila V	16 juin	Disparition en mer - date inconnue	

Les Italiens ne verront jamais les fruits de leurs efforts : le 8 septembre 1943, Rome signe un armistice avec les Alliés. À l'autre bout du monde, cela a une conséquence directe pour les équipages italiens : d'alliés ils deviennent ennemis, et les Japonais les font prisonniers, réquisitionnant leurs navires par la même occasion. Les Japonais leur ayant cédé les trois *Sommergibili* restants, les Allemands les rebaptisent, y affectent des équipages hétéroclites, puis les envoient patrouiller au large des côtes indonésiennes. La *Kriegsmarine* rebaptise ces missions lointaines « Merkator ». Suite à la défaite de l'Allemagne en mai 1945, les deux derniers *Sommergibili* passent sous autorité nipponne, et ce jusqu'à la reddition du Japon en août. Ils finiront tristement dans la baie de Kōbe, à 15 000 nautiques de Bordeaux.

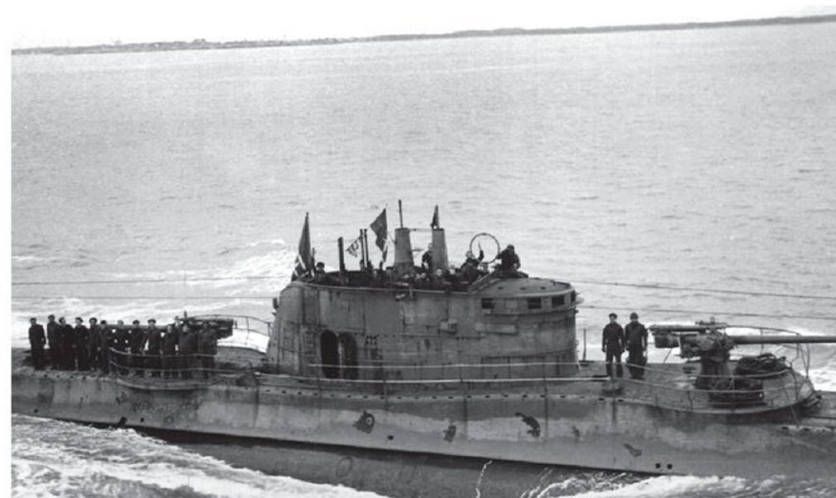
[4] Éminent ingénieur naval, il a conçu, amélioré ou dessiné un grand nombre de submersibles italiens jusque dans les années 1930.

[5] Un *Typ IXD* modifié pour le ravitaillement des *U-Boote* en mer. Il peut transporter 400 t de carburant et 4 torpilles de rechange.



◀ Kiosque du *Tazzoli* en 1942. Les submersibles italiens verront souvent leur volumineux massif d'avant-guerre redessiné au cours du conflit, parfois sur le modèle du kiosque des *U-Boote*. Le *Tazzoli* disparaît en mai 1943 alors qu'il se dirigeait vers l'océan Indien.

▼ Le *Barbarigo* en 1942. L'année suivante, il est transformé en submersible de transport pour faire la navette jusqu'en Extrême-Orient.



LA FIN DU REGINALDO GIULIANI

Le bâtiment de la classe Liuzzi quitte Bordeaux le 16 mai 1943 en même temps que le *Tazzoli*. Il y revient cependant le jour suivant à cause d'une panne. Réparé, il reprend la mer le 23 mai avec, à bord, 130 t de matériaux stratégiques, deux ingénieurs allemands et du personnel italien pour la base de Singapour. Arrivé le 1^{er} août après avoir échappé à un bombardier allié au large de Madère, il doit embarquer 135 t de caoutchouc et 70 t d'étain, mais n'en verra jamais la couleur : le 8 septembre, l'équipage est fait prisonnier et le navire cédé aux Allemands, qui le renomment *U.IT-23*. Une partie des marins italiens reprennent du service et sont renforcés par des sous-mariniers allemands. Le *U.IT-23* écumé l'océan Indien jusqu'au 14 février 1944 lorsque sa route croise celle d'une torpille du *HMS Tally-Ho* à la sortie occidentale du détroit de Malacca. Des 40 membres d'équipage, seuls 14 pourront être repêchés vivants.

LA CLASSE R

Très vite – bien avant que ne partent cinq *Sommergibili* modifiés pour l'Extrême-Orient en mai 1943 –, l'Armature italienne se rend compte que ces transformations radicales de submersibles en forceurs de blocus ne sont pas la panacée : ceux sélectionnés peuvent accueillir au maximum un fret de 150 t, ce qui est bien peu, surtout si les allers-retours prennent six mois. Il vaut donc mieux construire une nouvelle classe de bâtiments destinés dès le départ à ce genre de missions. Aussi, à la mi-1942, *Supermarina* commande 12 submersibles de transport, avec une autonomie importante et un vaste volume intérieur. Elle s'adresse pour cela au bureau d'études de Virginio Cavallini [4]. Ce dernier est en effet un spécialiste des submersibles à double coque partielle, un concept à la base du succès des *U-Boote* : l'espace intérieur est pensé au sein d'une coque cylindrique (dite « épaisse ») en acier spécial. Cette forme permet de résister à la pression de l'eau à grande profondeur, mais elle a l'inconvénient d'augmenter la traînée du bâtiment et de réduire sa manœuvrabilité ; d'où l'idée d'envelopper cette structure d'une coque externe, dessinée pour améliorer la tenue en mer du submersible. Entre ces deux coques, l'espace emprisonné sert alors à stocker les réservoirs d'huile et les ballasts. En Italie, les unités de Cavallini déjà en service (c'est-à-dire ceux des classes Mameli, Settembrini, Micca, Brin, Focca, Archimede et Liuzzi – tous construits par les chantiers Tosi à Tarente) sont conçues sur ce principe et ont démontré, depuis 1940, leurs qualités manœuvrières en haute mer.

DES FORCEURS DE BLOCUS GÉANTS

Au début de l'été 1942, esquisses et travaux préparatoires sont déjà bien avancés : sur le papier, les 12 unités forment la classe R ; ils ont une double coque partielle, peuvent transporter 600 t de fret stocké dans 4 réservoirs étanches (2 à l'avant et 2 à l'arrière du kiosque) totalisant 610 m³, soit environ 4 fois l'emport d'un *Torelli* ou d'un *Giuliani*. Pour charger et décharger facilement cette cargaison,

LE LUIGI TORELLI ET SON ÉQUIPAGE MIXTE

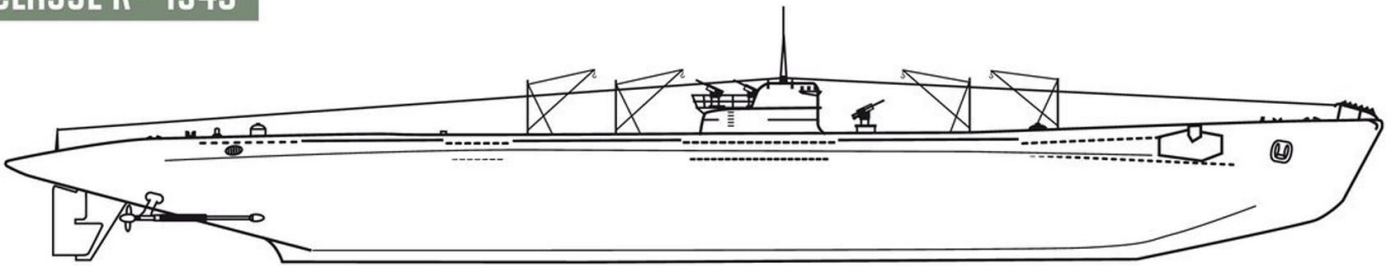
Le 3 avril 1943, ce sous-marin de la classe Marconi rentre cahin-caha à Bordeaux après avoir échappé de peu à des patrouilleurs ennemis. Il est alors choisi pour une mission en Orient ; le chantier de transformation dure tout le printemps, et le sous-marin part pour Singapour le 14 juin. Il est alors chargé jusqu'au kiosque de matériaux les plus divers : des échantillons de mercure et d'acier spéciaux, mais aussi des munitions, quelques canons de 20 mm et même une bombe de 500 kg ! Surtout, il transporte un ingénieur et deux mécaniciens allemands « prêtés » par le Reich pour aider au développement industriel du Japon ; enfin, un passager de marque est aussi du voyage, le colonel Kinze Sateke, un spécialiste des télécommunications venant de terminer une formation en Allemagne. Singapour est atteinte sans encombre le 31 août. Suite à l'armistice de Badoglio, l'équipage est interné et le navire remis à la *Kriegsmarine*. Cette dernière le rebaptise *U.IT-25* et lui donne un équipage italo-allemand (les prisonniers ayant globalement choisi de servir la *RSI*). Officiellement assigné à la 12. *U-Boot-Flottille* (basée à Bordeaux puis Flensburg, mais dissoute en août 1944), puis à la 33. *U-Boot-Flottille* (Flensburg), l'ex-*Torelli* combat dans l'océan Indien jusqu'au 10 mai 1945. Le Japon le récupère alors, garde son équipage et le

renforce même avec des marins nippons, mais change son nom – il devient le *I-504*. Il sert jusqu'à sa capture à Kōbe le 30 août 1945. Peu avant, le 22 août, ses mitrailleuses Breda de 13,2 mm avaient abattu un B-25 en maraude au-dessus du port ; certainement la dernière « victoire » de l'Axe !

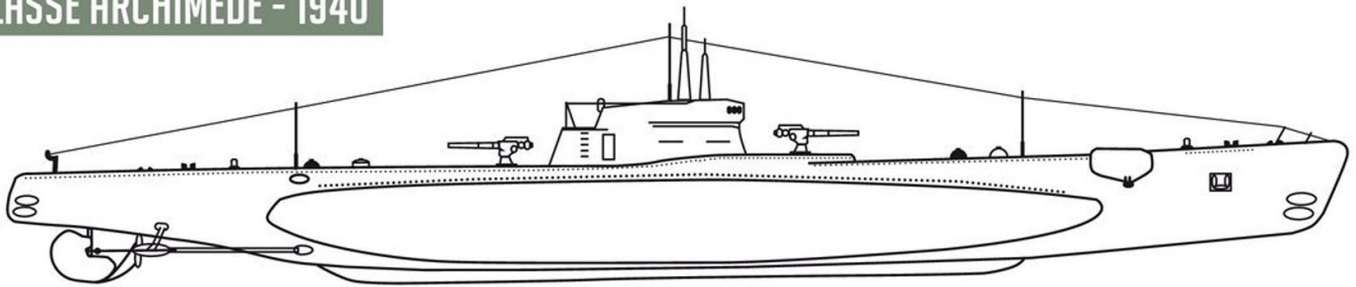


▲ Le *Torelli* à Bordeaux.

CLASSE R - 1943



CLASSE ARCHIMEDE - 1940



des ouvertures et des grues amovibles sont prévues sur le pont ; leur autonomie est de 12 000 nautiques à 9 nœuds (soit 22 224 km à environ 16 km/h). Forcément, les dimensions sont à l'avenant : 87 m de long pour 7,80 m de large pour un déplacement de 2 210 t. À titre de comparaison, un *U-Boot* ravitailleur *Typ XIV* [5] fait 20 m de moins en longueur pour une autonomie similaire ! Ces sous-marins s'annoncent d'ailleurs comme les plus grands jamais construits en Italie. L'armement est par contre réduit au minimum, avec seulement trois mitrailleuses ; toutefois, sur 10 des 12 unités, 2 tubes lance-torpilles de 450 mm sont prévus à l'avant.

Cela n'empêche pas la présence d'un équipage nombreux : 5 officiers et 56 hommes. La profondeur de plongée maximale est très limitée : 100 m (alors qu'un *Typ IX* atteint aisément les 200 m), un défaut propre aux *Sommersgibili* en général mais qui se révèle ici très gênant, puisque plonger reste son unique moyen de défense...

LE COMANDANTE CAPPELLINI SOUS TROIS PAVILLONS

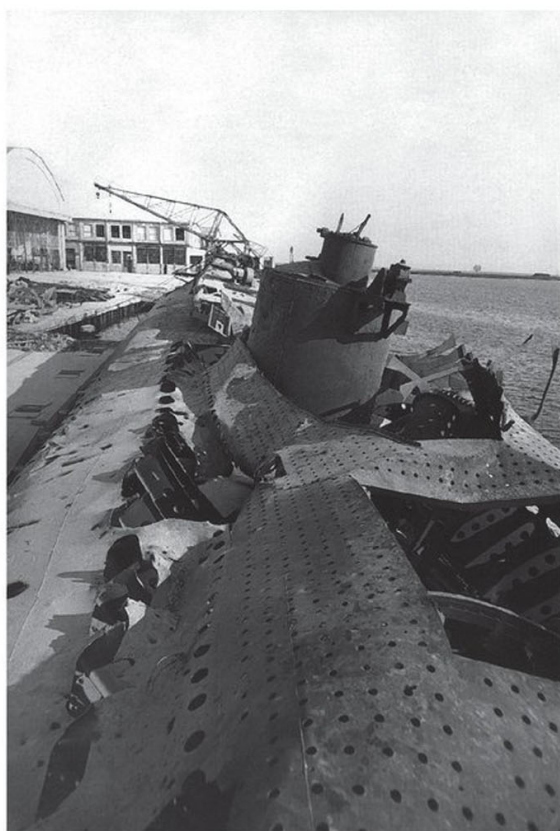
À peine arrivé d'une précédente mission au large du Brésil en avril 1943, le *Cappellini* (classe Marcello) passe immédiatement entre les mains des ouvriers de la base de Bordeaux pour être modifié. Il quitte la Gironde le 11 mai avec à son bord 95 t d'acier spécial, d'aluminium, de munitions diverses, de pièces de rechange, etc. Il atteint Sabang (la ville la plus occidentale de l'actuelle Indonésie) après 57 jours de traversée. Il rejoint ensuite Singapour pour charger 110 t de caoutchouc, une denrée rare pour l'industrie de guerre italo-allemande, avant de revenir à Sabang. C'est là qu'il est surpris par l'armistice du 8 septembre 1943. L'équipage est fait prisonnier et le navire réquisitionné par les Japonais, qui le cèdent aux Allemands. Ces derniers le rebaptisent *U.IT-24*, mais la reddition sans condition de la *Wehrmacht* le 8 mai 1945 arrive avant qu'ils n'aient pu s'en servir. Le Japon le récupère donc et l'arme avec un équipage mixte italo-nippon : un grand nombre de sous-marins faits prisonniers en 1943 ont en effet choisi de rejoindre les rangs de la République sociale italienne (*RSI*) de Mussolini. Devenu le *I-503*, le sous-marin intègre donc la Marine impériale jusqu'à la capitulation du Japon. Il sera sabordé après-guerre en baie de Kōbe.



La *Regia Marina* répartit la construction de ses « cargos sous-marins » entre trois importants chantiers navals installés à trois endroits différents : Tosi à Tarente en concevra six, CRDA (Cantieri Riuniti dell'Adriatico) à Monfalcone, près de Trieste, trois et OTO (Odero-Terni-Orlando) à La Spezia le même nombre.

LES ROMOLO ET REMO

La construction des deux premières unités, baptisées *Romolo* et *Remo*, commence dès juillet et septembre 1942. Les autres « R » entrent en production en février-mars 1943 (sauf le dernier, le *R12*, en mai), au moment des lancements des deux premiers. Leur armement prend encore quelques mois, et les « deux frères » sont commissionnés en juin 1943, soit environ un an après leur commande, un record ! Face à l'urgence de la situation, la Marine réduit au minimum la période d'essais des bâtiments et de formation des équipages. Enfin, le 15 juillet 1943, les *Romolo* et *Remo* quittent Tarente pour rejoindre Naples, base de départ de leur croisière inaugurale. Ces préparatifs ne sont pas passés inaperçus, et les Alliés sont rapidement informés de l'existence de ces bâtiments d'un nouveau type, puis de la date de leur départ. Maîtres des eaux méditerranéennes sans conteste depuis



◀ Submersible de transport classe R (*R7*, *R8* ou *R9*) détruit par un raid aérien dans le chantier naval de Monfalcone en 1944-45.

▼ Lancement du *Romolo* au chantier Tosi de Tarente. Il possède 4 cales étanches d'une capacité totale de 600 m³, mais n'est armé d'aucun tube lance-torpilles.

40 MINUTES POUR LE REMO !

18H09 : en plongée périscopique, le *HMS United* repère un objet non identifié distant de 4 nautiques (7,4 km).

18H14 : l'objet est identifié comme étant un sous-marin. Le *United* se met en position d'attaque.

18H25 : il est confirmé que la cible est bien un bâtiment italien.

18H31 : 4 torpilles sont tirées à 460 m, 2 coups au but sont enregistrés.

18H36 : 4 survivants sont repérés dans l'eau.

18H49 : Le *United* fait surface et récupère les naufragés.

le débarquement de Sicile (opération « Husky », 9 juin 1943), ils organisent un véritable guet-apens auquel doivent participer leurs sous-marins de la base de Malte ainsi que des appareils décollant de la région de Raguse.

À 18h00 le 15 juillet, le petit *HMS United* (classe U) se trouve ainsi à 40 km de Punta Alice, premier cap occidental du golfe de Tarente, patrouillant au large des côtes dans l'espoir d'intercepter l'un des *Sommergibili* en question. À l'affût, il repère facilement le *Remo*, commandé par le lieutenant de vaisseau Salvatore Vassallo, un officier expérimenté. Ce dernier navigue en surface et se dirige plein sud avec l'intention manifeste de longer le littoral jusqu'au détroit de Messine. Le *United* lance alors une gerbe de quatre torpilles, dont deux touchent. L'explosion est fatale au *Remo*, qui coule en 4 secondes. Sur les 59 sous-mariniens embarqués, il n'y a que 4 survivants : les hommes de veille alors dans la baignoire (dont le commandant) et un marin qui a réussi à s'extraire à temps du sous-marin.

La fin du *Romolo* est un peu plus mystérieuse. Commandé par le lieutenant de vaisseau Alberto Crepas, un vétéran de la *Betasom* ayant combattu sur l'*Argo*, le bâtiment arrive manifestement à quitter le golfe de Tarente sans encombre, mais la *Regia Marina* perd rapidement tout contact avec lui. La chose n'est guère surprenante à cette époque en Méditerranée. Tout indique en fait que le *Romolo* atteint le cap Spartivento, car un Wellington de la RAF rapporte avoir attaqué, le 18 juillet à 03h20 du matin, un sous-marin italien surpris en surface à 25 km des côtes calabraises. Selon le rapport de l'équipage, l'avion aurait largué 5 bombes sur l'imprudent, qui se serait défendu avec ses mitrailleuses. En vain puisqu'une charge aurait explosé à l'arrière du kiosque. Laissant derrière lui une traînée de carburant, le sous-marin aurait fini par sombrer au large d'Augusta (Sicile) deux heures plus tard sans avoir été évacué.

LES AUTRES « R »

Sans contact radio avec leurs deux cargos sous-marins, les Italiens se doutent bien de leur fin funeste, mais aucune action n'est engagée pour s'en assurer. Il faut dire que la situation évolue considérablement : le 22 juillet, Palerme tombe aux mains des Américains, et, trois jours plus tard, Mussolini est arrêté. Le 8 septembre est rendue publique la capitulation italienne signée par Badoglio au nom du gouvernement. Les nombreuses troupes allemandes présentes dans la péninsule envahissent alors des zones encore non libérées par les Alliés, désarmant toutes les unités italiennes (opération « Achse »/« Alaric »). Ainsi, la *Kriegsmarine* s'empare des bases navales de La Spezia et de Trieste, dans le nord du pays, mettant la main par la même occasion sur les coques non terminées de six bâtiments de la classe R construits par CRDA et OTO. Elles sont alors rebaptisées, car la *U-Bootwaffe* a bien l'intention de mettre en service ces sous-marins.

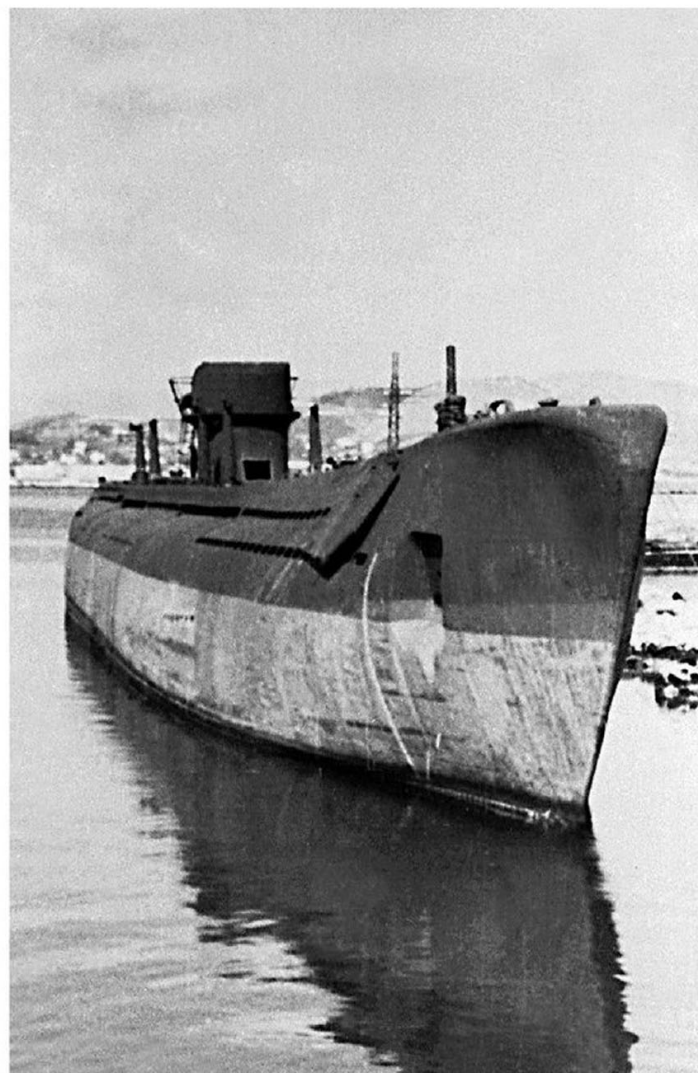




◀ Kiosque du R12 abandonné non loin de la gare d'Ortona où il était encore visible il y a quelques années.

▼ Épave du R10/ U.IT-1 photographié à La Spezia en 1946.

Les coques mises sur cale par Tosi deviennent la propriété des armées alliées maintenant à pied d'œuvre sur la péninsule. Suite à l'armistice, leur construction est suspendue, et même inachevées, deux d'entre elles sont lancées trois ans plus tard pour libérer de la place : elles seront démolies par la suite. Les deux suivantes, moins avancées, sont ferrillées sur cale. De leur côté, les trois exemplaires commandés à CRDA sont lancés à l'initiative des Allemands, qui ne pourront cependant pas les armer : ils seront tous endommagés et coulés lors de divers raids aériens visant les chantiers navals de Monfalcone – qui les abritent – entre mai 1944 et mars 1945. La seule unité qui sera officiellement mise en service est le R12, rebaptisé GR523, qui servira de citerne flottante de carburant dans le port d'Ancône jusque dans les années 1970. ■



CARRIÈRE DES R3 À R12

CLASSE R	CHANTIERS	SITUATION EN SEPTEMBRE 1943	LANCEMENT	FIN
R3	Tosi	achevé à 77 %	septembre 1946	ferrillé
R4	Tosi	achevé à 71 %	septembre 1946	ferrillé
R5	Tosi	abandonné en 1944	/	/
R6	Tosi	abandonné en 1944	/	/
R7	CRDA	devient U.IT-4	21/10/1943	coulé 25/05/1944
R8	CRDA	devient U.IT-5	28/12/1943	coulé 16/03/1945
R9	CRDA	devient U.IT-6	27/02/1944	coulé 20/04/1944
R10	OTO	devient U.IT-1	12/07/1944	sabordé 24/04/1945
R11	OTO	devient U.IT-2	06/08/1944	sabordé / GR522
R12	OTO	devient U.IT-3	29/09/1944	sabordé / GR523