



▲ Le *Torelli* en 1940 dans la base sous-marine italienne de Bordeaux, BETASOM. DR

LES AS DES

PAR DAVID ZAMBON

SOMMERGIBILI

CINQ HISTOIRES DE GUERRIERS

Les succès enregistrés par la *U-Bootwaffe* pendant la Seconde Guerre mondiale ont contribué à la renommée des commandants des « loups gris » de Karl Dönitz. Rien de surprenant, finalement, si l'on tient compte de l'importance numérique et stratégique de l'Arme dans les plans allemands. Il n'en reste pas moins que les autres belligérants comptent eux aussi de brillants officiers dans la spécialité sous-marine. Bien que demeurés dans l'ombre de leurs puissants alliés, la plupart des commandants des *Squali* de la *Regia Marina* n'ont rien à leur envier en termes de compétences et de témérité.

[1] Les Finzi, Cappellini, Veniero et Calvi.

[2] L'accord est conclu le 26 juillet pour la création d'un *Comando Gruppo Sommergibili Atlantici*. Lire « BETASOM : les *Sommergibili* dans la Bataille de l'Atlantique » de David Zambon dans *LOS!* n°23.

[3] Nous utiliserons les acronymes suivants : STV (*Sottotenente di Vascello*), TV (*Tenente di Vascello*), CC (*Capitano di Corvetta*) et CF (*Capitano di Fregata*).

[4] Commandant du *Dandolo* en Méditerranée puis du *Cappellini* en Atlantique et dans l'océan Indien. Cité dans Bianchi G., *Salvatore Todaro*, Massa, Ed. Sarosta, 2007. Page 35

[5] 5 *U-Boote* coulés sur les 22 envoyés en Méditerranée en 1941.

[6] M. Reclercq dans Bianchi G., *Opus cité*. Page 55

Lorsque l'Italie entre en guerre le 10 juin 1940, la *Regia Marina* aligne 115 submersibles, dont 84 immédiatement opérationnels. La Méditerranée et la mer Rouge sont les deux théâtres d'opérations majeurs où les *Squali* de l'*Ammiraglio di Squadra* Domenico Cavagnari doivent évoluer. Chasser sous ces latitudes demande cependant de gros efforts pour de maigres perspectives de succès. En effet, la clarté des eaux est tout autant un handicap pour les unités qu'un avantage pour l'aviation en maraude. De plus, étant donné que les Britanniques ont abandonné la route de Suez pour celle du cap de Bonne Espérance, la faiblesse du trafic maritime réduit les proies potentielles à quelques navires isolés. Bien que sollicités dès le printemps 1939 par la *Seekriegsleitung* (SKL), le commandement supérieur de la *Kriegsmarine*, les Italiens ne se montrent pas tout d'abord intéressés par une éventuelle participation à la guerre sous-marine en Atlantique. Cela n'empêche point quatre de leurs submersibles [1] de franchir le détroit de Gibraltar au mois de juin 1940, avant de s'en retourner à leur base peu après. Entretemps,

la France est sortie de la guerre et la Grande-Bretagne se retrouve isolée. Convaincu de l'effondrement imminent d'Albion et cherchant à glaner quelques lauriers, Benito Mussolini propose alors son concours en Atlantique et dans la Manche. C'est ainsi que naît, le 1^{er} octobre 1940, la base de BETASOM [2] de Bordeaux, confiée à au *Contrammiraglio* Angelo Parona, qui accueillera jusqu'à 32 *Sommergibili*. Si les débuts sont décevants, les années 1942 et 1943 s'avèrent fastes, à une époque où le trafic en provenance des Amériques s'intensifie de façon exponentielle. C'est donc fort logiquement au sein de la liste des commandants de la flotte sous-marine atlantique qu'il convient de rechercher les plus beaux palmarès de la *Regia Marina*. Pour autant, et il en va de même pour les pilotes de chasse, le seul critère comptable ne saurait suffire. Les qualités de tacticien et de meneur d'hommes, d'équilibre entre pondération et agressivité dans les moments-clés, comptent davantage encore. Les hommes dont nous allons succinctement narrer les faits d'armes, n'y dérogent pas.

SALVATORE TODARO

LE CONDOTTIERE « SANS PEUR ET SANS REPROCHE »

Salvatore Todaro naît à Messine le 16 septembre 1908 et grandit à Sottomarina, près de Chioggia, au sud de Venise. Il entre à la prestigieuse académie navale de Livourne à la fin de l'année 1923 ; promu STV [3] en 1929, il s'inscrit au cours d'observateur aérien dont il sort en 1931. Il est victime d'un grave accident deux ans plus tard. Après sa convalescence, il intègre la spécialité sous-marine et participe à l'expédition espagnole de 1936-1939. Lorsque son pays quitte l'état de non-belligérance, il commande le *Luciano Manara* (classe Bandiera). Sa première mission de guerre a lieu entre l'île de Gaudo, au sud-ouest de la Crète, et la côte libyenne. *Supermarina*, le commandement supérieur, ordonne que chaque unité chasse à l'affût dans un quadrilatère de 25 nautiques de côté ; de jour, les submersibles doivent être maintenus en immersion à 40 m tandis qu'à la nuit tombée la maraude est autorisée en surface. Cette tactique ne rapporte que bien peu de satisfactions. Todaro se fait toutefois fort de maintenir à son bord un moral élevé et un esprit agressif ; le Vénitien d'adoption est doté d'une forte personnalité, véritablement atypique, et ses hommes « l'idolâtrèrent », selon les propres mots de Walter Auconi [4]. Le 15 septembre, on lui confie le commandement du *Cappellini* (classe Marcello), qui fait partie du lot destiné à la base de Bordeaux. Le 28 du même mois, il appareille ainsi de La Spezia et franchit le détroit de Gibraltar le 4 octobre, une première épreuve de taille. Notons à ce sujet qu'entre 1940 et 1943, aucun sous-marin italien n'est coulé dans ce mince bras de mer étroitement surveillé par la *Royal Navy*, exploit que leurs homologues allemands ne pourront pas revendiquer [5]. Le 15 peu avant minuit, la vigie signale un cargo naviguant tous feux éteints. Il s'agit du steamer armé *Kabalo* (5 186 t) de la Compagnie Maritime Belge, faisant partie du convoi britannique OB-223. Après une attaque avortée à la torpille, le *Kabalo* est envoyé par le fond au canon, 720 nautiques au sud-ouest de Ponta do Pargo (Madère). 26 des 43 membres d'équipage sont récupérés par le *Cappellini*, remorqués dans deux chaloupes ou accueillis à bord pour les plus mal-en-point. Les Belges n'en reviennent pas. Le troisième officier du steamer, Marcel Reclercq, décrit ainsi le commandant



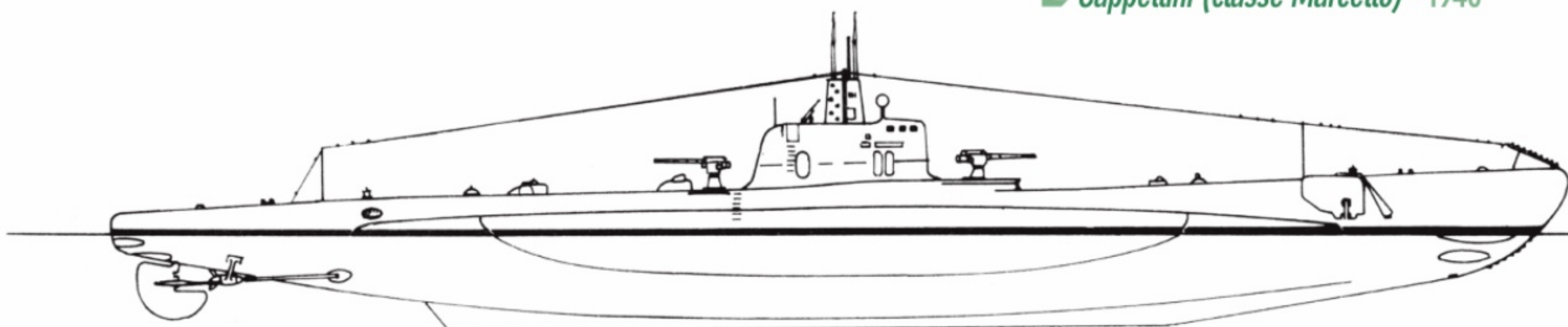
▲ Ci-dessus : reconnaissable à sa barbiche en pointe, Salvatore Todaro est ici photographié à Bordeaux avec le ruban de la Croix de fer de 2^e classe. ACS

▲ En haut : Salvatore Todaro passe sur le pont du *Luciano Manara*, au début du conflit. ACS

italien : « une tête sympathique en dépit de sa barbe en pointe (je n'aime pas les barbes). Trapu, de solide constitution, il était pieds nus, vêtu d'un pull noir et d'un pantalon kaki. Un passe-montagne lui recouvrait la tête. Mais c'était une belle tête de marin, énergique, avec un regard clair. Je ne sais pas pourquoi, j'ai l'impression que les gladiateurs romains devaient être des types de ce genre » [6]. Après maintes péripéties, les survivants sont débarqués aux Açores le 19 octobre. L'épisode est prestement rapporté à la presse portugaise dont les éléments sont repris par tous les journaux du monde.



↳ Cappellini (classe Marcello) - 1940



aérien, le 14 décembre 1942, la veille d'une attaque contre des objectifs anglo-américains. Salvatore Todaro demeure sans aucun doute l'un des personnages les plus charismatiques et les plus admirés de la *Regia Marina*, un mythe auquel la propagande de guerre a aussi largement contribué.

PRIMO LONGOBARDO LE « VIEUX » GÉANT SARDE

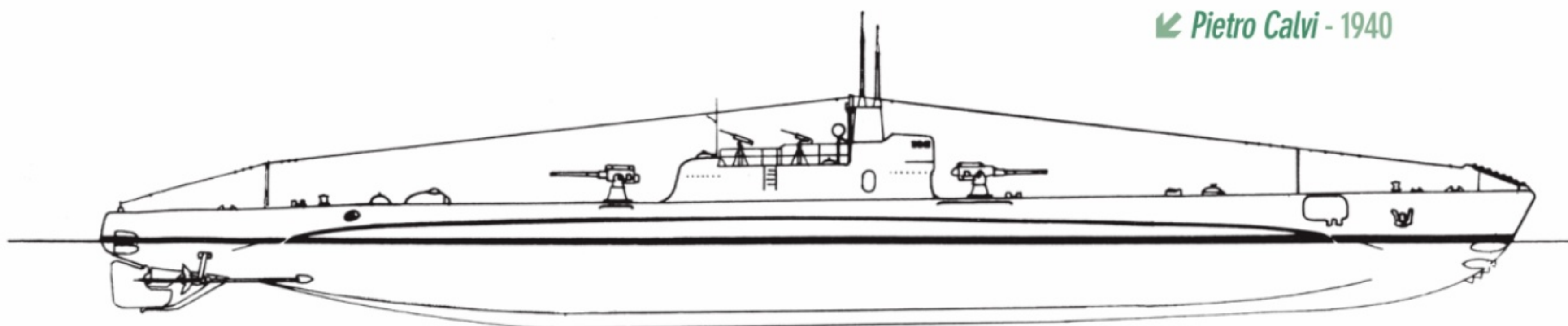
Le CF Primo Longobardo naît à La Maddalena, près de Sassari, en Sardaigne, le 19 octobre 1901. Il entre à l'académie navale de Livourne en 1915 et en sort cinq ans plus tard. Comme beaucoup de jeunes frais émoulus, il sert à bord de nombreuses unités. En 1930, alors qu'il est TV, il est nommé vice-commandant du *Battaglione Italiano in Cina* basé à T'ien-Tsin. Il découvre la spécialité sous-marine en 1933, avec le grade de CC. En février 1937, pendant la guerre d'Espagne, il commande le *Ferraris* avec lequel il coule un cargo républicain. Après un bref passage dans les bureaux, il est placé à la tête du *Gruppo Sommergibili di Tobruk*. Lorsque l'Italie entre en guerre, il commande le *Tembien* mais ne tarde pas à être transféré, à sa demande, à la base atlantique. Presque quadragénaire, Longobardo est alors un homme d'expérience qui en impose - même physiquement puisqu'il mesure près d'1,90 m et que sa voix porte - mais aussi et surtout un homme d'action. Hors de question pour lui de finir derrière un bureau bien que l'ancienneté de son grade (1938) l'exclut théoriquement du commandement d'un sous-marin. Sa première mission, il l'effectue en tant qu'observateur à bord du U-99 du *Kapitänleutnant* Otto Kretschmer, un des As de la *U-bootwaffe*. Il étudie ainsi les tactiques mises en œuvre au sein de la *Kriegsmarine*. À force de persévérance, *MARICOSOM*, l'organe de commandement des submersibles de la *Regia Marina*, lui confie le *Luigi Torelli* dont le commandant, le CF Aldo Cocchia, vient d'être promu chef d'état-major de *BETASOM*. La première croisière de Longobardo avec le *Torelli* avorte : parti de Bordeaux le 12 novembre 1940 en direction des eaux irlandaises, il doit rebrousser chemin une dizaine de jours plus tard en raison d'avaries aux moteurs électriques, indispensables à la navigation en plongée. Nouveau départ le 9 janvier 1941 : cette fois, le succès est au rendez-vous. Le 15, un petit convoi d'une demi-douzaine de cargos est repéré à l'ouest des îles britanniques. Entre

Convoqué le 7 novembre, Todaro reçoit une soufflante de la part de Parona : « les Allemands n'auraient jamais mis en danger la sécurité de leur propre U-Boot en embarquant des naufragés, ni abandonné leur mission de guerre », tonne le patron de *BETASOM*, ce à quoi son subordonné répond : « les Allemands n'ont pas nos 2 000 ans de civilisation derrière eux. Le marin italien combat contre les navires, non pas contre les hommes [7] ».

Après une pause destinée à des travaux structurels (réduction du kiosque, des protections des périscopes, etc.) afin d'améliorer les performances des navires, une nouvelle mission est confiée à Todaro. Entre le 22 décembre 1940 et le 30 janvier 1941, le *Cappellini* sillonne les eaux entre le Cap-Vert et le golfe de Guinée. Le 5 janvier, le cargo armé britannique *Shakespear* de 5 029 t (convoi OB-262) est repéré et envoyé par le fond au canon, non sans s'être âprement défendu. Le combat terminé, Todaro réitère son opération de sauvetage des naufragés et débarque les survivants à Sal (Cap-Vert). Là encore, la presse internationale encense le « bon samaritain italien » tandis que le chef du *Befehlshaber der U-Boote* (commandement des sous-marins allemands, *BdU*), Karl Dönitz,

s'arrache les cheveux. Le 14 du même mois, à 118 nautiques au large de Freetown, c'est au tour du transport armé *Eumaeus* (7 472 t) de succomber après plusieurs heures de combat au canon [8]. La nouvelle croisière qui a lieu entre le 16 avril et le 17 mai à l'ouest de l'Irlande n'offre par contre que désillusion. Todaro estime que les *Squali* sont adaptés aux secteurs centraux et méridionaux de l'Atlantique et non pas aux conditions du Nord. Deux autres missions se succèdent jusqu'en septembre 1941, mais sans succès. Todaro est même contraint de rester à terre en raison de son état de santé. Il rencontre alors un vieux camarade de l'académie, le prince Junio Valerio Borghese, qui l'incite à le rejoindre au sein de la nouvelle X^e Flottiglia MAS. Aucune autre unité ne pouvait mieux lui correspondre, et c'est lui qui lui donne son emblème, le crâne avec une rose entre les dents, car « la mort au combat est parfumée comme une rose ». Il prend la tête des engins d'assaut de surface destinés à la mer Noire [9], où il participe à la prise de Sébastopol, puis il revient en Méditerranée, dans le secteur de l'île de La Galite, en Tunisie. C'est là qu'il est tué dans son sommeil, par une balle perdue lors d'un raid

← Pietro Calvi - 1940



21h20 et 00h20, Longobardo torpille les cargos *Nemea* (grec, 5 101 t), *Brask* (norvégien, 4 079 t) et *Nicolaos Filinis* (grec, 3 111 t), ce dernier nécessitant pas moins de 27 obus de 100 mm ! C'est la première fois qu'un sous-marin italien parvient à désagréger ainsi un convoi et l'expérience acquise par son commandant auprès des Allemands n'y est certes pas étrangère.

Le 20, alors que trois destroyers de la *Royal Navy* l'ont pris en chasse, il tente de les surprendre en contre-attaquant mais les torpilles manquent leurs objectifs. Huit jours plus tard, il coule le navire marchand britannique *Urla* (5 198 t) du convoi *HX-102*. Le 4 février, le retour dans l'estuaire de la Gironde se fait avec quatre fanions rouges - pour autant de succès - flottant au-dessus du kiosque. Longobardo reçoit de chaleureuses accolades de la part de ses pairs de la *U-Bootwaffe*, mais il n'empêche que *MARICOSOM* l'envoie de février à juin 1942 à la *Scuola Sommersibili* de Pola, en Istrie, afin que l'expérimenté capitaine transmette son savoir aux cadets. Le bouillant sarde veut toutefois revoir l'océan : il obtient d'abord le poste de sous-chef d'état-major de la base atlantique, puis le commandement du sous-marin *Pietro Calvi*. Il appareille le 2 juillet 1942 pour une zone de chasse située dans les petites Antilles. Le 14, alors que la nuit tombe, il repère l'escorte du convoi *SL-115* parti de Freetown en direction du Royaume-Uni, en l'occurrence les *HMS Lulworth*, *Londonderry*, *Bideford* et *Hastings*. Repéré par le sloop *Lulworth*, il plonge mais le grenadage qui s'ensuit le pousse à faire surface afin d'affronter l'ennemi. Ce dernier évite deux torpilles et concentre son feu sur les servants des canons. Alors qu'il ordonne le sabordage, Longobardo est tué par une rafale de mitrailleuse. Les Anglais tentent de capturer le *Calvi* en y envoyant un commando mais l'équipage italien parvient *in extremis* à ses fins en le sabordant : le bateau emporte avec lui la moitié des hommes ainsi que l'officier commandant l'escouade ennemie. Pour la petite histoire, le commandant du *Lulworth*, J.S. Dalison, est bouleversé

▲ Le *Capitano di Corvetta* Primo Longobardo, commandant du *Calvi*, est accueilli à son retour de mission par des officiers allemands. Les rapports entre les sous-marinières de l'Axe sont globalement très cordiaux. DR

▼ Le *Cappellini* de Todaro accueille les naufragés du cargo belge *SS Kabalo*. Cet épisode défraiera la chronique. Si le sauvetage de naufragés n'est pas rare chez les sous-marinières, c'est l'ampleur de l'événement qui le rend singulier. USSMM

[7] Todaro, *ibidem*. Page 66

[8] Il sera finalement achevé à la torpille. Le navire transportait 3 000 hommes destinés au front africain.

[9] Lire « La *Regia Marina* sur le Front de l'Est : les *MAS* et *CB* en mer Noire et sur le lac Ladoga » de David Zambon, dans *LOS!* n°33.

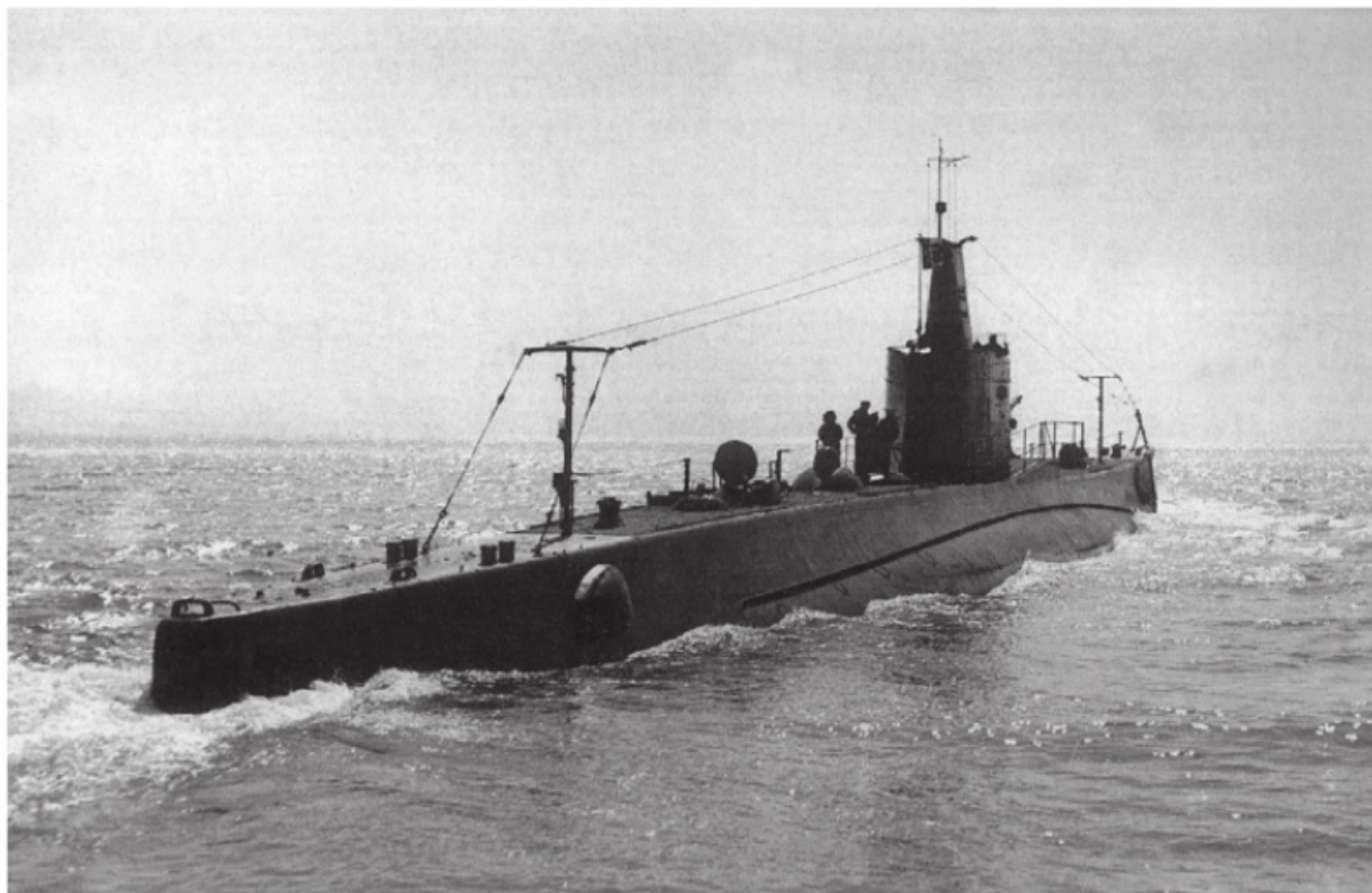
[10] *Medaglia d'Oro al Valore Militare*.

lorsqu'il apprend le nom du commandant tué, car il s'était lié d'amitié avec lui en Chine plus de dix ans auparavant. Longobardo et son second, le *STV Gennaro Maffettone*, seront décorés de la *MOVM* [10] à titre posthume.

LUIGI LONGANESI CATTANI UN AS MÉCONNU

Le début de carrière de ce brillant officier ressemble à celle de son homologue Todaro. Il naît à Bagnacavallo, près de Ravenne, le 4 mai 1908. Il sort de l'*Accademia Navale* de Livourne en 1929 puis fréquente le cours qui lui accorde le brevet d'observateur aérien en 1932. Il intègre ensuite la spécialité sous-marine et, en 1938, on lui accorde le commandement du *Marcantonio Bragadin* puis celui du *Benedetto Brin* l'année suivante, à Massaoua, en Érythrée. Pendant l'été 1940, il mène trois croisières en Méditerranée mais rentre bredouille à chaque fois. Le 18 octobre, il appareille de Messine en direction de Bordeaux. Après maintes péripéties, dont une escale forcée dans le port de Tanger et une confrontation avec le sous-marin *HMS Tuna*, il s'engage dans la Gironde le 18 décembre.

La première et unique croisière menée avec le *Brin* en Atlantique donne satisfaction puisque, le 13 juin 1941 au large des Açores, il parvient à s'immiscer dans le convoi *SL-75* et envoie par le fond les *Djurdjura* (3 460 t) et *Eirini Kyryakidès* (3 781 t) ; deux autres cargos sont aussi endommagés. Fin août, le *Brin* est renvoyé dans la *Mare Nostrum* tandis que son commandant est affecté au *Leonardo da Vinci*, après quinze jours de formation tactique à Gotenhafen. Promu *CC* en décembre, après une mission avortée en raison d'une avarie, il reprend la mer le 28 janvier 1942 afin de patrouiller sur une route comprise entre le littoral brésilien et la côte orientale des États-Unis. Le 25 février, il détruit le cargo *Cabedello* (brésilien, 3 557 t), puis l'*Everasma* (letton, 3 644 t) trois jours plus tard. De retour à Bordeaux, il reprend la mer le 9 mai afin de patrouiller entre le golfe de Guinée et les côtes brésiliennes. Depuis le début de l'année en effet, le Brésil, officiellement neutre mais aiguillonné par Washington, accueille des bases américaines et durcit ses relations diplomatiques et commerciales avec l'Axe. De ce fait, les amirautés allemande et italienne n'ont plus aucun scrupule à envoyer par le fond les cargos battant pavillon brésilien. Le 2 juin, le transport panaméen *SV Reine Marie Stewart* (1 087 t) a le malheur de croiser la route du *Leonardo da Vinci* au large du cap des Palmes (Libéria), puis c'est au tour du cargo *MV Chile* (6 956 t), un bâtiment danois battant pavillon britannique, d'être coulé cinq jours plus tard. Le 10 juin, le cargo néerlandais *MV Alioth* (5 483 t) appartenant au convoi *OS-29* succombe lui aussi. Le 13 enfin, le *Clan MacQuarrie* (6 471 t), parti de Durban pour New York, est expédié vers les abysses à coups de canon.



Aussi, c'est en fanfare que le *Da Vinci* et son commandant rentrent à Bordeaux le 1^{er} juillet. Le bâtiment reste à quai tout l'été afin d'être transformé pour le transport d'un sous-marin de poche de type CA-2 en vue d'une attaque contre le port de New York. Entre-temps, Longanesi Cattani est nommé à la tête de la 1^{re} *Squadriglia Sommergibili Tascabili* en mer Noire jusqu'en décembre 1942, date à laquelle il revient en Italie pour prendre en charge le *Murena*, un sous-marin adapté au transport d'engins d'assaut de la X^e *Flottiglia MAS*. Le 8 septembre 1943, suite à l'armistice italien, il est interné en Allemagne, et ne reprendra pas le combat jusqu'à la fin de la guerre. Après 1945, Longanesi Cattani poursuit cependant sa carrière dans la *Marina Militare* jusqu'au grade d'*Ammiraglio di Squadra*. En 1962, il fait ainsi partie de la deuxième commission d'enquête chargée d'élucider le mystère régnant autour du torpillage de deux cuirassés étasuniens revendiqués par le CF Enzo Grossi les 20 mai et 6 octobre 1942 [11]. Il s'éteint à Rome le 12 mars 1991.

▲ Le *Leonardo Da Vinci* dans l'Atlantique. USSMM

▼ Luigi Longanesi Cattani passe l'équipage du *Leonardo Da Vinci* en revue. Il vient de recevoir la Croix de fer de 2^e classe. USSMM



FRANCO GAZZANA PRIAROGGIA « URSUS ATLANTICUS »

Né à Milan le 30 août 1912, Gazzana Priaroggia grandit à Gênes avant de suivre le cursus traditionnel de tout officier de Marine entre 1931 et 1935. Il est ensuite affecté sur les croiseurs *Trento* et *Trieste* puis intègre la spécialité sous-marine. Il participe à deux missions pendant la guerre civile espagnole et se trouve sur le *Malachite* au moment de l'entrée en guerre. Le 11 février 1941, il est nommé officier en second à bord de l'*Enrico Tazzoli* qui est alors en cale sèche pour des travaux destinés à en

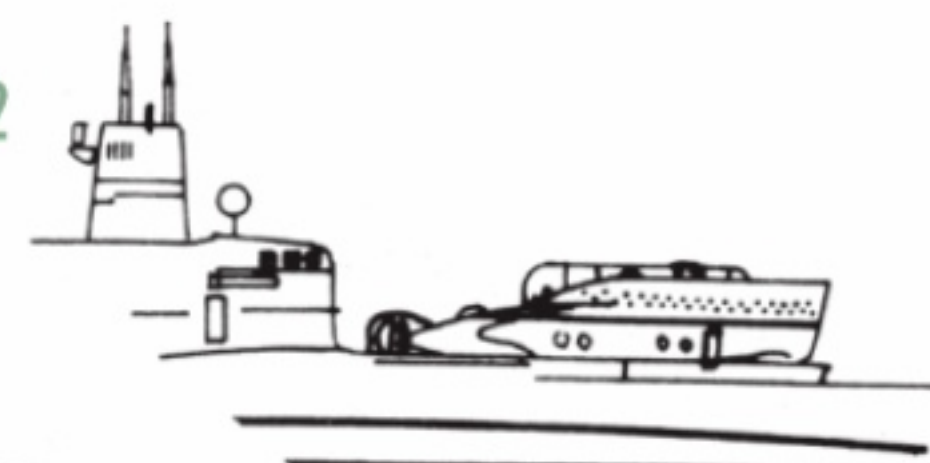
[11] Enzo Grossi, décédé à 52 ans en 1960, maintient ses déclarations lors de la première enquête datant de 1948. En 1962, sa bonne foi est retenue mais les décorations et promotions retirées douze ans plus tôt ne sont pas restituées.

[12] Car torpillé et canoné par le *Barbarigo* d'Enzo Grossi dans la nuit du 18 au 19 mai.

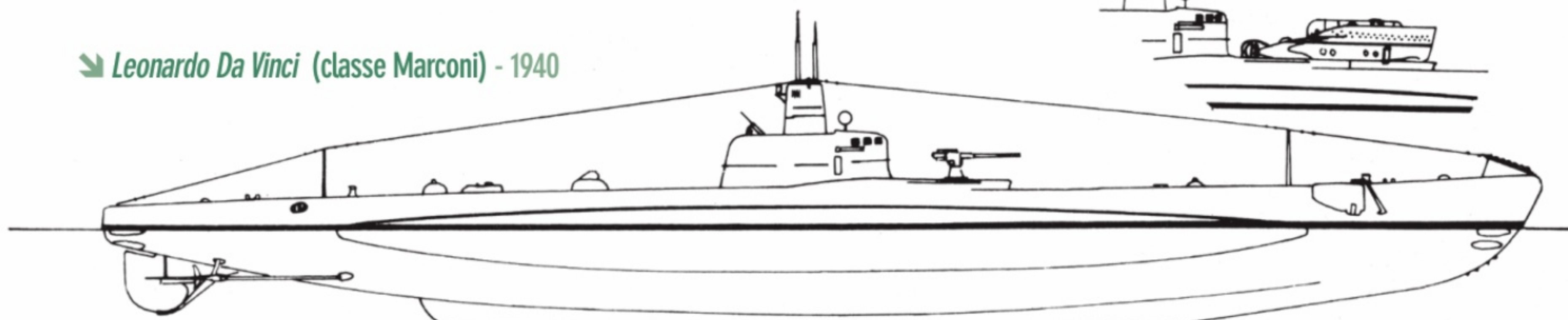
[13] Avare de paroles, il est cependant courtois et disponible pour ses hommes qui le tiennent en très haute estime.

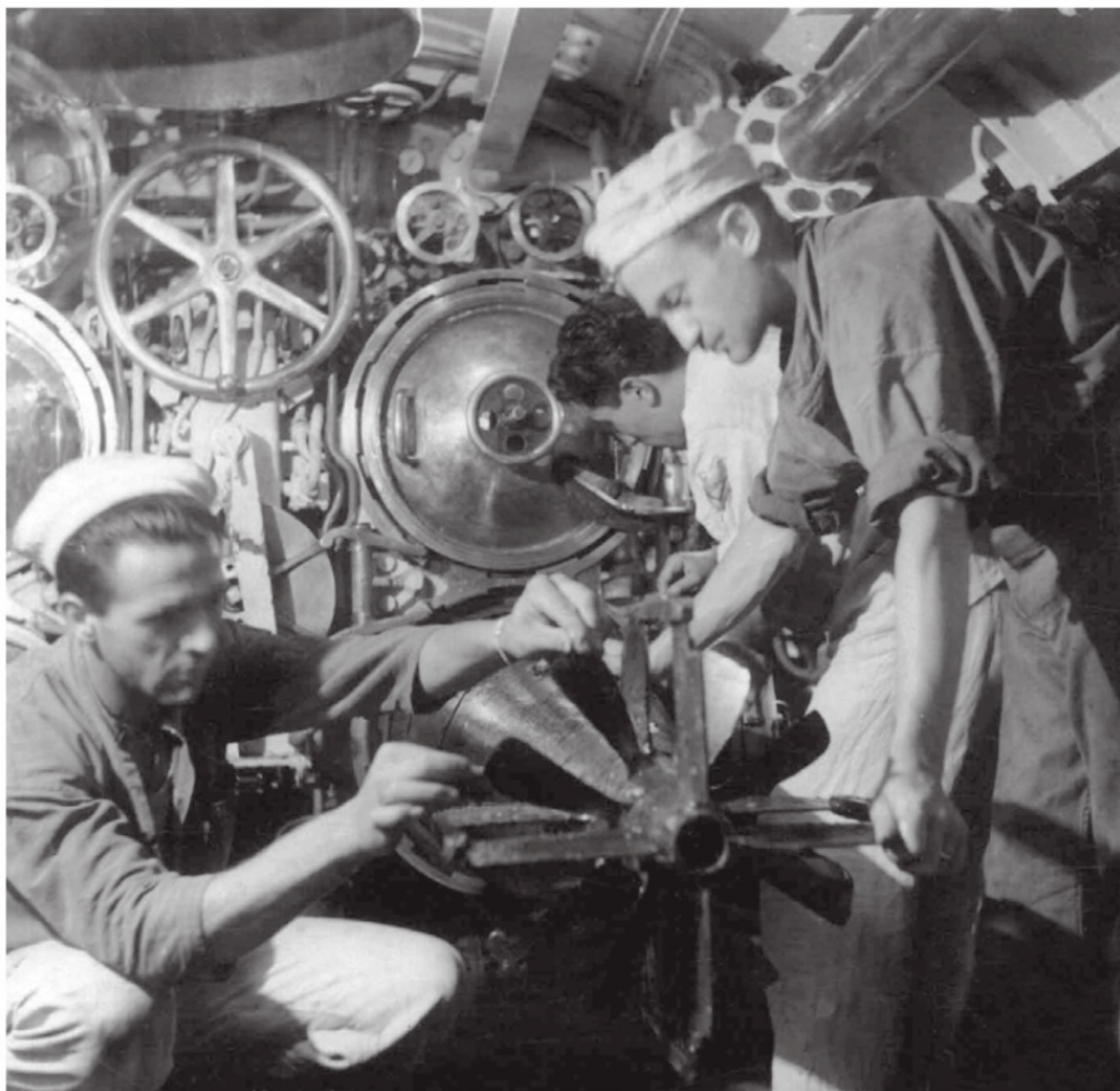
améliorer les performances. Le 7 avril, il prend part à la première des trois missions en Atlantique qu'il accomplit aux côtés du CC Carlo Fecia di Cossato. L'influence de ce brillant officier n'est pas étrangère aux excellents résultats que le *TV Gazzana Priaroggia* enregistrera une fois que *MARICOSOM* consentira à lui confier le commandement d'un *Squalo*. C'est enfin le cas le 21 février 1942 lorsqu'il prend en charge l'*Archimede*, un rescapé de la flottille de la mer Rouge. Il effectue une croisière entre la fin du mois d'avril et le début du mois de juillet, pendant laquelle il sillonne les eaux brésiliennes. Le 23 mai, il aperçoit le cargo brésilien *Comandante Lyra* en flammes [12] et remorqué par des destroyers qu'il attaque en vain. Le 15 juin, il cueille son premier succès en tant que commandant en coulant le navire panaméen *Cardina* de 5 586 t. Le 10 août, il prend en mains le *Leonardo da Vinci* qui possède déjà un beau palmarès. Le 7 octobre, il appareille du Verdon pour une croisière le long des côtes occidentales de l'Afrique et celles du Brésil. Le 2 novembre, il torpille le marchand britannique *Empire Zeal* (7 009 t), puis le grec *Andreas* (6 566 t) deux jours plus tard. Entre ces deux succès, il gaspille pas moins de

➤ *Leonardo Da Vinci* (avec un CA1) - 1942



➤ *Leonardo Da Vinci* (classe Marconi) - 1940





5 torpilles contre le cargo néerlandais *Frans Hals* qui se défend comme un diable et parvient à faire fuir son agresseur. La période est faste car le trafic est beaucoup plus dense depuis que le Brésil est entré en guerre contre l'Axe, le 22 août 1942. Le 10 novembre, le *Liberty Ship* flambant neuf *Marcus Whitman* (7 176 t) est coulé avec les dernières torpilles en dotation.

Le sous-marin poursuit néanmoins sa mission en remontant vers le cap Saint Roque (le plus oriental du Brésil) et engrange un quatrième succès en coulant, au canon, le steamer néerlandais *Veerhaven* (5 291 t). Sur le chemin du retour, il cède du carburant au *Tazzoli* qu'il rencontre en pleine mer puis rejoint Bordeaux le 6 décembre après trois mois de mer. Son

prochain terrain de chasse est prévu sur une zone comprise entre l'Atlantique sud et l'océan Indien, un secteur que le *Da Vinci* doit sillonner en compagnie du *Giuseppe Finzi*. Il appareille le 20 février et prend la direction du golfe de Guinée. L'aviation alliée est de plus en plus dangereuse en raison d'une maîtrise du ciel sans partage et le développement de technologies embarquées, capables de repérer les sous-marins de l'Axe. Le 14 mars, au large de Freetown, Gazzana et son équipage torpillent et coulent le gros transatlantique *Empress of Canada* (21 517 t) reconverti en transport de troupes. Ironie du sort, outre les 3 000 soldats du *Commonwealth* qu'il convoie, il compte 500 prisonniers de guerre italiens dans ses cales, dont la plupart périssent lors du naufrage. Le binôme du *Da Vinci* avec le *Finzi* fonctionne bien, puisque ce dernier lui signale le cargo britannique *Lulworth Hill* (7 628 t) qui vient de le semer après un vain duel d'artillerie. C'est ainsi que, tôt le 19 mars, la proie qui avait échappé au *TV Mario Rossetto* succombe aux « anguilles » du *Da Vinci*, qui retrouve ensuite son acolyte afin de récupérer une dizaine de tonnes de mazout, des torpilles et des vivres afin de poursuivre la croisière vers les eaux chaudes de l'océan Indien, qu'il atteint tout début avril. Le 17, au large de Durban, il envoie par le fond le cargo néerlandais *Sembilan* (6 566 t) qui transporte entre autres deux chalands de débarquement (*LCP-780* et *LCP-782*). Le lendemain, c'est au tour du *Manaar* (8 007 t), sous pavillon de Sa Majesté, d'être éliminé au canon et à la torpille, puis au récent *Liberty Ship John Drayton* (7 177 t) le 21 avril. La dernière victime de « l'ours de l'Atlantique [13] » - ainsi surnommé en raison de son flegme et de son caractère introverti - est le pétrolier *Doryssa* de 8 078 t, coulé au large de Madagascar.

▲ Un équipage s'affaire autour des torpilles de 533 mm qui requièrent une manutention pointilleuse. ACS



► Les sous-marins italiens embarquent un ou deux canons de 100 mm ou 120 mm selon les séries. Les commandants privilégient l'usage de l'artillerie pour le coup de grâce, mais il n'est pas rare que, pour des questions d'économie de torpilles, elle soit utilisée seule contre les cibles désarmées. ACS



Parvenu à la limite de l'autonomie de son bâtiment, Gazzana Priaroggia ordonne alors le retour à la base. Cette chasse particulièrement prolifique (6 navires envoyés par le fond pour un total de 58 973 t) place le commandant italien, promu *Capitano di corvetta* le 6 mai pour mérite de guerre, au huitième du classement par mission sur l'ensemble du conflit, tous belligérants confondus. Cependant, alors qu'il s'apprête à traverser le golfe de Gascogne afin de rejoindre Bordeaux, il est pris en chasse par la frégate *HMS Ness* et le destroyer *HMS Active* qui finissent par en avoir raison, à 300 nautiques au sud-ouest du cap Finisterre, le 23 mai ; et du combat qui s'ensuit, il n'y aura aucun survivant italien. Gianfranco Gazzana Priaroggia, *MOVVM* et Croix de chevalier de la croix de fer à titre posthume, totalise 11 navires coulés pour près de 90 600 t [14].

▲ Des marins mettent en action un canon O.T.O. 1938 da 100/47 lors d'un exercice de tir. La pièce de pont est utilisée pour donner le coup de grâce aux navires torpillés. Luce/ACS



Rome en 1908. Il passe tout naturellement par l'académie de Livourne entre 1923 et 1928 puis sert en Chine avant de participer aux opérations en Afrique orientale et en Espagne, sur des unités de surface et sous-marines. Le 10 juin 1940, il commande le sous-marin *Ciro Menotti* à bord duquel il effectue quelques patrouilles et missions de faible ampleur en Méditerranée. Son affectation à *BETASOM* le place momentanément comme officier en second du *CF* Vittore Raccanelli, commandant du *Tazzoli*. Le 13 décembre, il part ainsi dans les eaux écossaises pour sa première véritable mission de guerre qui se conclut le 6 janvier 1941 avec un cargo coulé. Après une immobilisation en darse pour une série de travaux, l'unité est finalement confiée à Fecia di Cossato le 5 avril. Deux jours plus tard, il appareille en direction du golfe de Guinée et croise la route, le 15 avril, du *SS Aurillac* (4 733 t) qu'il torpille puis achève au canon. Le 7 mai, c'est au tour du norvégien *Ferlane* (4 310 t) de disparaître, puis trois jours plus tard, du gros pétrolier *Alfred Olsen* (8 813 t) dans les mêmes conditions que l'*Aurillac*, c'est-à-dire après une gabegie de torpilles. Cette première croisière s'avère ainsi fructueuse, d'autant qu'aux pavillons rouges des victoires navales s'ajoute un bleu pour un Bristol Beaufort abattu le 23 mai alors que le *Squalo* est sur le chemin du retour.

La deuxième a lieu à partir du 15 juillet, en direction de l'Atlantique centre. Il faut attendre le 19 août pour cueillir l'unique succès de la mission, le pétrolier norvégien *Sildra* (7 313 t). De retour au bercail le 11 septembre, l'équipage du *Tazzoli* et son commandant sont une nouvelle fois au chômage technique en raison de nouveaux travaux à effectuer sur le sous-marin. Entre le 7 et le 17 décembre, avec d'autres, il participe au sauvetage des naufragés allemands du corsaire *Atlantis* dans le secteur du Cap-Vert ; Ulrich Mohr, un officier allemand, a laissé un témoignage très intéressant sur les conditions de vie à bord - qui lui paraissent bien moins spartiates que dans les *U-Boote* - ainsi que sur son commandant

CARLO FECIA DI COSSATO

LE MYTHE

Terminons par le mentor de Priaroggia, Carlo Fecia di Cossato, l'As aux 16 victoires en 22 mois d'activité océanique aux commandes du *Tazzoli*. Comme un certain nombre de ses pairs, il est issu d'une vieille famille aristocratique, en l'occurrence piémontaise même s'il naît à

[14] Le *Da Vinci* coule 17 navires dans sa carrière pour plus de 120 200 t, soit le sous-marin non allemand le plus performant du conflit.

[15] Précédemment torpillé et canoné par le *U-160*.



qui l'impressionne par son charisme et sa résistance physique. À ces qualités, il convient d'ajouter l'humanité dont il fait preuve non seulement dans ses rapports avec ses subordonnés mais aussi avec les naufragés qui sont régulièrement secourus avant d'être déposés en lieux sûrs. Au début de l'année 1942, le nouveau terrain de chasse du *Tazzoli* se situe dans le golfe du Mexique et les Caraïbes. En deux mois environ, Fecia di Cossato et ses hommes étoffent considérablement

leur palmarès, avec pas moins de six navires coulés entre le 6 et le 15 mars : l'*Astrea* néerlandais (1 407 t), le *Tönsbergfjord* norvégien (3 156 t), le *Montevideo* (5 785 t) uruguayen, le *Cygnat* (3 628 t) grec battant pavillon panaméen, puis les *Daytonian* (6 434 t) et *Athelqueen* (8 780 t) britanniques.

Carlo Fecia di Cossato mène encore deux croisières en Atlantique. La première a lieu entre le 18 juin et le 5 septembre dans les Caraïbes. Elle coïncide avec les prémices d'une période faste pour les sous-marinières de la *Regia Marina* alors que la dangerosité des missions augmente considérablement en raison de l'omniprésence de l'aviation anglo-américaine. Le cargo grec *Kastor* (5 497 t) est coulé le 1^{er} août dans les environs de Trinidad, puis c'est au tour du pétrolier britannique *MVT Havsten* (6 161 t) cinq jours plus tard, alors qu'il n'est déjà plus qu'une épave flottante [15]. La seconde se déroule entre le 14 novembre 1942 et le 2 février 1943, le long des côtes du Suriname et du Brésil. Le matin du 12 décembre, le commandant attaque avec succès le cargo anglais *Empire Hawk* (5 590 t) au large de la Guyane avant de s'en prendre, quelques heures plus tard, à l'*Ombilin* (5 032 t) sous pavillon norvégien. Le 21, alors qu'il navigue vers le sud-est, il coule le transport britannique *Queen City* (4 814 t), qui sera achevé au canon, et son homologue philippin *Dona Aurora* (5 011 t). Il s'agit là du seizième et dernier succès de Carlo qui cède ensuite le commandement du *Tazzoli* au CC Giuseppe Gaito. Fort rares sont les commandants de sous-marins pouvant se targuer d'une carrière opérationnelle aussi longue, la fatigue physique et nerveuse usant généralement les hommes beaucoup plus vite. Affecté à la corvette *Aliseo*, il se trouve dans la rade de Bastia lorsque qu'il apprend que son pays a signé l'armistice avec les Alliés. Fervent royaliste, il exécute les directives du maréchal Pietro Badoglio, nouveau chef du gouvernement du roi Victor-Emmanuel III. Le 9 au matin, il jette ses nombreuses décorations allemandes à la mer et affronte une flottille d'unités légères de la *Kriegsmarine*. C'est ainsi qu'il coule - ou cause la perte par sabordage successif aux dommages subis - les chasseurs de sous-marins *Uj-2203* et *Uj-2219* ainsi que les barges armées *F-612*, *F-366*, *F-387*, *F-459* et *F-623*. Les heures sombres que vit alors l'Italie ont cependant raison d'un homme fatigué par les longues missions en mer et meurtri par l'humiliation, notamment, de la reddition de la *Regia Marina* à Malte : Carlo Fecia di Cossato met fin à ses jours à Naples le 28 août 1944 après avoir rédigé une lettre d'adieu à l'attention de sa mère, lettre dans laquelle il évoque ses hommes, l'équipage du *Tazzoli* qu'il dit vouloir rejoindre. En effet, ceux-ci reposent depuis la fin du mois de mai 1943 dans les abysses du golfe de Biscaye... ■

▲ Le *Tazzoli* vient de rentrer de mission. Il doit être immobilisé plusieurs semaines afin de réviser l'ensemble de la structure, des moteurs et de l'armement. USSMM

► Carlo Fecia di Cossato et toutes ses décorations, dont les principales sont la *MOVVM*, une d'argent et trois de bronze, les Croix de fer de 2^e et 1^{re} classe, la Croix de chevalier de la croix de fer et la Croix du mérite germanique de 2^e classe avec épées. DR

► Le *Barbarigo* d'Enzo Grossi rentre à Bordeaux. En dépit de ses allégations, qu'il réitère lors de la première enquête menée après la guerre, les deux cuirassés étasuniens qu'il revendique lors deux missions différentes ne sont que chimères... ACS

