



BETASOM

▲ Le *Glauco* rejoint *Betasom* le 22 octobre 1940. Il est l'un des trois *Sommergibili* à n'avoir obtenu aucun succès en mission dans l'Atlantique, avec le *Faà di Bruno* et le *Ferraris*.
Coll. Zambon

LES SOMMERGIBILI DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

PAR DAVID ZAMBON

FIDÈLE À SA STRATÉGIE DE « GUERRE PARALLÈLE », MUSSOLINI SOUHAITE ASSURER SA PRÉSENCE À LA TABLE DES VAINQUEURS PAR UNE COLLABORATION OSTENTATOIRE AVEC L'ALLEMAGNE. EN SEPTEMBRE 1940, LE PREMIER SUBMERSIBLE ITALIEN PREND AINSI SES QUARTIERS DANS LA BASE NAVALE DE BORDEAUX. L'ODYSSÉE DES *SQUALI* COMMENCE ALORS, ALTERNANT LES PÉRIODES DE DOUTE, D'ÉCHECS ET DE SUCCÈS DANS LA LUTTE SANS MERCI CONTRE LES CONVOIS ALLIÉS EN ATLANTIQUE.

EN

1939, l'Italie possède la deuxième flotte sous-marine du monde [1], avec 115 unités, dont 84 en état de prendre part immédiatement aux opérations. Trente-neuf de ces submersibles sont du type océanique, avec un déplacement en surface compris entre 950 et 1 570 t. La plupart sont récents, et leurs performances sont globalement satisfaisantes, mais leurs tactiques d'emploi découlent directement de l'expérience de la Grande Guerre. L'exiguïté du théâtre d'opérations et la rareté des proies potentielles avaient conduit à l'époque à l'adoption d'une méthode statique de « chasse à l'affût » ; or, après 1918, cette tactique [2] ne change pas : à chaque bâtiment est attribuée une zone d'action bien précise, au sein de



[1] Derrière celle de l'URSS, qui compte 160 unités.

[2] Nommée *Boa offensiva*, littéralement « bouée offensive ».

[3] La *Rivista H*.

[4] À cette époque, Cavagnari pense à l'Espagne.

[5] Trois autres unités lui emboîtent le pas (*Cappellini*, *Veniero* et *Calvi*) et rentreront en Italie courant juillet.

◀ Officiers faisant le point sur une carte nautique. La vitesse relativement faible des « océaniques » italiens demeure un handicap lors de la traque des convois et des navires isolés.
Luce/ACS

▼ Le *Capitano di Corvetta* Salvatore Todaro et sa célèbre barbe en pointe, vêtu de l'épais ciré de cuir noir en dotation chez les sous-marins italiens.
DR

laquelle il peut patrouiller, en immersion totale le jour et en surface la nuit. Les chances de succès sont alors très aléatoires. Les sous-marins sont avant tout destinés à la lutte contre le trafic franco-britannique entre les métropoles et leurs possessions outre-mer. Afin d'accéder à l'océan Atlantique, la traversée du détroit de Gibraltar est étudiée avec minutie, en tenant compte, notamment, des forts courants qui agitent le secteur.

Le 5 mai 1938, Hitler assiste à une imposante revue navale organisée en son honneur dans la baie de Naples [3], et les Allemands sont impressionnés par la qualité de la prestation et l'apparent potentiel de la *Regia Marina*. Un mois après la signature du pacte d'Acier (22 mai 1939) qui consacre l'alliance germano-italienne, le commandant en chef de la *Regia Marina*, l'*Ammiraglio di Squadra* Domenico Cavagnari, est convié à Friedrichshafen afin d'y rencontrer son homologue allemand, le *Großadmiral* Erich Raeder. Ce dernier est en effet intéressé par la valeur ajoutée que représenterait la flotte sous-marine italienne dans l'hypothèse d'un conflit. Il s'agirait surtout de lui confier des missions de lutte contre le trafic ennemi dans les secteurs qui échapperaient à l'action des *U-Boote*. Cavagnari prend acte, mais rétorque que le théâtre atlantique demeure secondaire dans les plans italiens, centrés sur la Méditerranée. Une vingtaine de bâtiments seulement serait réservée à de telles opérations hors de *Mare Nostrum* : une douzaine d'unités en Atlantique (sous réserve pour les premières d'y disposer d'une base [4]) et le reste dans l'océan Indien. Les deux commandants en chef s'accordent sur la délimitation de zones séparées, au sud du parallèle de Lisbonne, au sein desquelles opéreraient leurs forces, car personne ne souhaite de commandement intégré. Bien que limitée, cette tentative de collaboration est suffisamment singulière pour être soulignée, d'autant plus qu'elle est pensée avant le déclenchement des hostilités. Le 3 septembre 1939, l'Italie se réfugie dans un statut de « non belligérant », mais l'écroulement inopiné de la France change la donne.

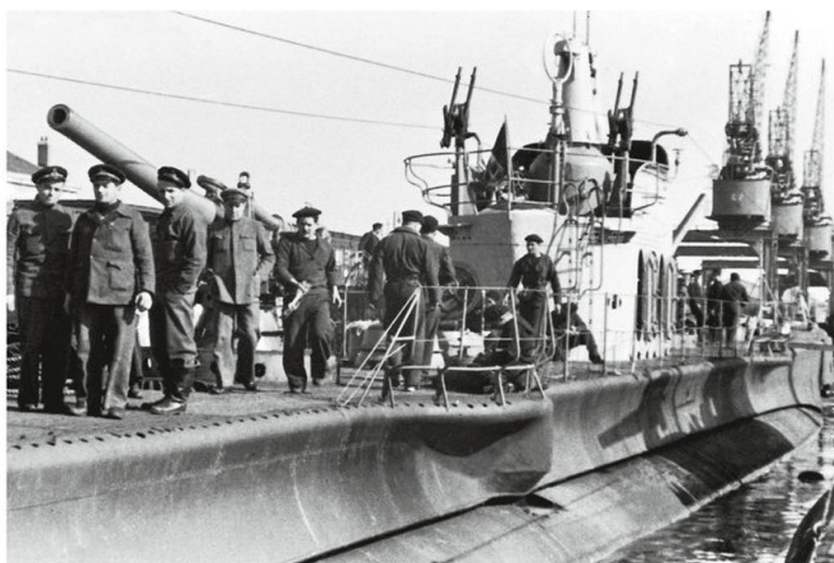
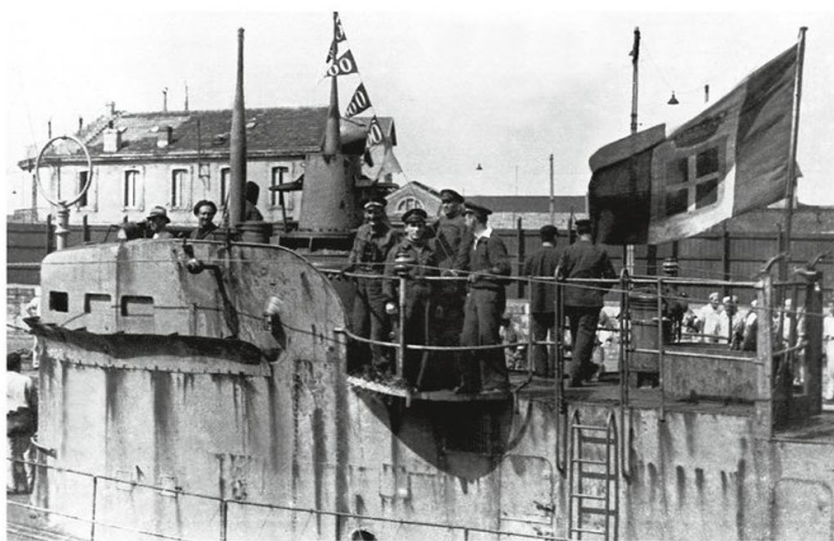




▲ Vue aérienne du port de Bordeaux. Le bassin faisant suite à celui dédié à Betasom servira aux U-Boote ; un U-Bunker y sera construit au cours de la guerre. DR

▼▼ L'équipage du *Finzi* s'apprête à partir en mission. La DCA du bord est constituée de fusils-mitrailleurs jumelés, une solution peu efficace contre des appareils de mieux en mieux protégés. DR

▼ Retour victorieux pour le *Brin*, qui arbore des fanions indiquant des navires supposés coulés. DR



LA NAISSANCE DE LA BASE ITALIENNE ATLANTIQUE

Le 10 juin 1940, l'Italie entre finalement en guerre. Trois jours plus tard, le *Finzi* franchit le détroit de Gibraltar pour une croisière en Atlantique [5] ; c'est le premier sous-marin de la *Regia Marina* à hanter cet océan. Le 24 juin, l'armistice est signé avec la France, tandis que les Anglais sont concentrés sur la défense de leur territoire métropolitain. Il semble donc inutile de mobiliser toutes les forces sous-marines en Méditerranée, où les proies sont rares. Mais pour hâter la capitulation de l'Angleterre, Mussolini propose son concours à Hitler, qui répond, le 13 juillet, que des contingents aérien et naval seraient bienvenus. *Supermarina* [6] soumet alors à la *Seekriegsleitung* (SKL), son homologue allemand, un mémorandum détaillant les modalités d'une coopération entre les deux forces sous-marines en Atlantique. Cavagnari propose l'envoi d'une quarantaine de sous-marins [7] et sollicite la mise à disposition d'un port français et de ses infrastructures logistiques. Une fois créé, ce groupe naval serait placé sous autorité tactique allemande afin de coordonner au mieux les efforts. Dans un premier temps, cette offre n'engendre aucune émotion à la SKL, mais le *Befehlshaber der U-Boote* (BdU), le *Konteradmiral* Karl Dönitz, lui, est plutôt séduit. L'accord est conclu le 26 juillet, et la délégation romaine, conduite par le *Contramiraglio* Angelo Parona [8], choisit Bordeaux et son « port de la Lune » donnant sur la Garonne, car c'est la base navale atlantique française la plus éloignée du Royaume-Uni. Le 1^{er} septembre 1940, le *Comando Gruppo Sommergibili Atlantici* [9] est officiellement créé sous le nom de *Betasom* : « Bêta » pour le « B » de Bordeaux, et « Som » pour « Sommergibili » (sous-marins). Trois jours plus tard, un premier bâtiment s'y amarre, le *Malaspina* du CF [10] Leoni. Lors de son périple vers la base française, il a coulé le pétrolier *British Frame* (8 406 t) le 12 août ; il s'agit du premier succès italien en Atlantique. Il est intéressant de souligner qu'aucun des 32 sous-marins qui seront affectés à *Betasom* ne sera perdu lors du périlleux forçage du détroit de Gibraltar. *A contrario*, plusieurs U-Boote Typ VII y disparaîtront lorsqu'ils seront envoyés en Méditerranée. Entre-temps, le *Contramiraglio* Parona, premier commandant du *XI Gruppo Sommergibili* (*Grupsom*) [11], a pris ses quartiers à Bordeaux. Son interlocuteur principal, le *Konteradmiral* Eberhardt Weichold, met tout en œuvre afin que les Italiens puissent s'installer dans les meilleures conditions. Ces derniers ont choisi comme base le bassin à flot n° 1, qui dispose de deux formes de radoub : c'est un grand bassin en T, à niveau constant grâce à un système d'écluses (en raison du fort coefficient de marée), pouvant accueillir simultanément 30 unités

[6] Le Commandement supérieur de l'Amirauté italienne.

[7] Peu ou prou, la *Kriegsmarine* peut en aligner autant dans le secteur.

[8] Premier commandant de *Betasom*.

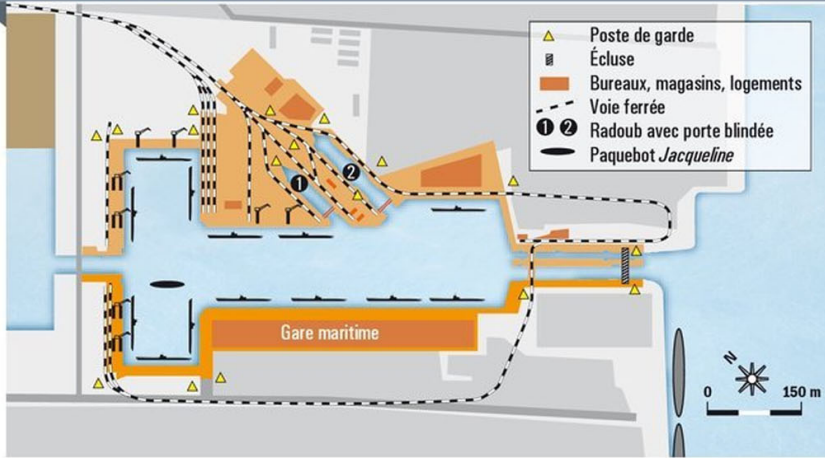
[9] Plus tard *Comando Superiore delle Forze Subacquee Italiane in Atlantico*.

[10] Nous utiliserons les abréviations suivantes : SV (*Sottotenente di Vascello*), TV (*Tenente di Vascello*), CC (*Capitano di Corvetta*), CF (*Capitano di Fregata*), CV (*Capitano di Vascello*).

[11] Les CF Aldo Cocchia et Teodorico Capone sont nommés respectivement chef d'état-major et commandant de la base.

[12] La construction de bunkers de protection sera entreprise en 1941.

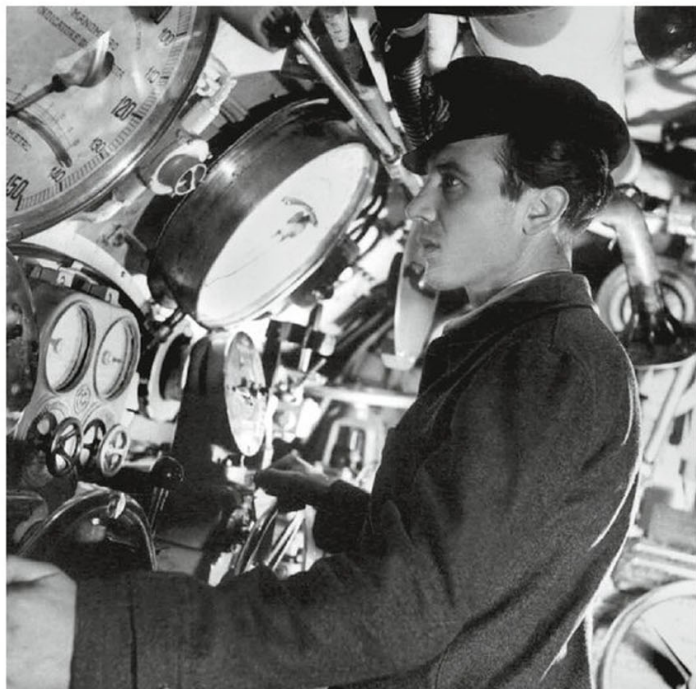
BASSIN À FLOT N°1 - BETASOM



avec tout ce qui est nécessaire à leur maintenance (eau potable, électricité, air comprimé, etc.). Le personnel prend ses quartiers sur le transatlantique français *Amiral de Grasse* et sur le cargo allemand *Usaromo*. La gare maritime de la Compagnie transatlantique abrite, elle, les bureaux de l'état-major et les magasins. Après un violent bombardement britannique le 8 décembre 1940 [12], les officiers sont cantonnés dans les châteaux Raba et de Tazia, tandis que le personnel (environ 1 600 hommes, dont 70 ouvriers spécialisés) loge au collège de Gradignan et le commandement à la villa du Moulin d'Ormon (tous les quatre en périphérie Sud de la ville). Quant à la garnison chargée de la sécurité, constituée de 238 fusiliers marins du régiment *San Marco* (puis étoffée pour atteindre 340 hommes), elle réside à l'est de la station de pompage, au cœur du port. Les Italiens peuvent aussi compter sur deux annexes à La Pallice, faubourg industriel de La Rochelle, et Le Verdon, situé à l'extrémité Sud de l'estuaire de la Gironde, qui seront régulièrement utilisées pour la maintenance et comme étape à chaque début ou fin de mission. Une fois les questions logistiques réglées, les deux états-majors conviennent des modalités opérationnelles. En octobre, ils décident d'engager les sous-marins de *Betasom* contre les convois transitant à l'ouest des îles britanniques.

▲ Un officier au périscopes scrute l'horizon avant de faire surface.

▼ Un membre d'équipage aux barres de plongée. La graduation de l'écran du manomètre s'arrête à 150 m de profondeur.
Les deux clichés : Luce/ACS



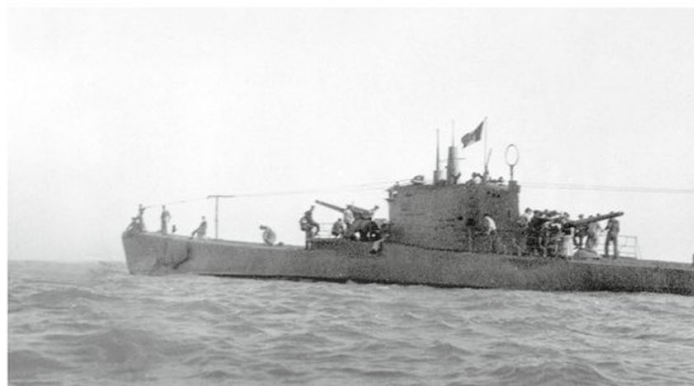
UN ÉCHEC PRÉVISIBLE

Il ne faut pas attendre bien longtemps avant que la *SKL* ne manifeste sa déception quant au rendement des unités italiennes, car, en dépit d'une densité élevée de cibles potentielles, les succès enregistrés demeurent modestes. Cet état de fait n'a pourtant rien d'étonnant. En effet, les sous-marins de la *Regia Marina* n'ont bénéficié en amont d'aucune formation qui leur aurait permis de se familiariser à la tactique allemande d'attaque « a branco di lupi » [13]. De plus, les engins montrent rapidement des limites techniques les rendant inadaptés à cette forme de combat : vitesse et manœuvrabilité en surface insuffisantes, kiosque et protections extérieures des périscopes trop peu discrets, lenteur excessive des prises de plongée (en raison de dimensions trop généreuses), etc. En fait, les *Sommergibili Oceanici* sont conçus pour combattre en solitaire, et non en meutes. Pour autant,

l'Amirauté allemande ne désespère pas et compte sur l'enthousiasme des commandants italiens pour redresser la situation. De son côté, n'ignorant pas l'impréparation de ses hommes à ce type de guerre, *Supermarina* commence à craindre des répercussions psychologiques négatives sur les équipages. Placer la quinzaine d'unités que compte *Betasom* à cette époque sous l'autorité opérationnelle du *BdU* ne change point la donne : en octobre, les Italiens n'ont coulé que six navires ennemis, à mettre au crédit des *Baracca*, *Nani*, *Tazzoli* et *Cappellini*. Ce dernier, aux ordres du *CC Todaro*, a attaqué de nuit et au canon le cargo belge *Kabalo* (5 186 t), neutre [14] mais qui naviguait sans les marquages adéquats, le 15 octobre 1940. Il a ensuite porté secours aux naufragés, enfreignant ainsi les consignes. Les Allemands pensent qu'il suffit de faire rentrer les Italiens « dans le moule » pour que les succès arrivent enfin, ce qui traduit une attitude étonnamment naïve de leur part. Ils conviendront finalement qu'une instruction plus approfondie des commandants d'unité est indispensable. Pour ce faire, Dönitz propose que des officiers italiens soient embarqués comme observateurs à bord de certains *U-Boote*, et qu'ils suivent les cours théoriques à la 2. *U-Boot-Lehr-Division* de Gotenhafen, validés par des exercices tactiques en Baltique. La *Sezione Tattica Sommeigibili Italiani* est ainsi créée en avril 1941 sous le patronage de la 27. *U-Boot-Flottille*.

[13] « En meute de loups ».

[14] Suite à ce torpillage, le gouvernement belge libre, à peine constitué à Londres, expulse le consul italien du Congo belge. Sous la pression des Britanniques, l'état de guerre avec l'Italie est entériné le 19 novembre 1940.



▲ Rare cliché du *Glauco* en navigation au début de l'année 1941. La taille et le volume du capotage des périscopes ont été réduits par les ouvriers du génie naval. Coll. Zambon

◀ 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

Dans le même temps, les ateliers de *Betasom* transforment les bâtiments. Le volume des kiosques et des protections extérieures des périscopes est considérablement réduit pour diminuer la silhouette des *Sommergibili* naviguant en surface, mais aussi gagner de précieuses secondes lors des plongées d'urgence.

Mi-février 1941, les forces allemandes arrivent sur le théâtre d'opérations méditerranéen, et lorsque les deux amirautés se retrouvent en conférence à Merano, les Italiens sont invités par leurs alliés à adopter une attitude plus offensive en Méditerranée orientale. Le contexte militaire redevenant favorable, l'idée est formulée de les faire épauler par un contingent de *U-Boote* en Méditerranée, mais, pour la *SKL*, il est hors de question de détourner ses sous-marins de leur tâche prioritaire : la guerre au tonnage en Atlantique. Au vu de leurs performances modestes dans l'océan, mieux vaudrait finalement renvoyer les sous-marins italiens en *Mare Nostrum*, ce qui permettrait par la même occasion de récupérer les installations bordelaises afin d'y déployer plus

LA FIN DE LA PRÉSENCE ITALIENNE EN ATLANTIQUE ?

Bien que le *BdU* nourrisse de sérieux doutes sur la pertinence du choix de cette zone d'opérations, il apparaît bien vite que *Supermarina* et *Maricosom* ont vu juste. Les qualités nautiques et l'habitabilité des *Sommergibili* les rendent particulièrement adaptés aux longues missions,

► Un sous-marin italien dans le bassin à flot n° 1 de *Betasom*. En arrière-plan, la gare maritime de la Compagnie transatlantique, à la forme si caractéristique. DR

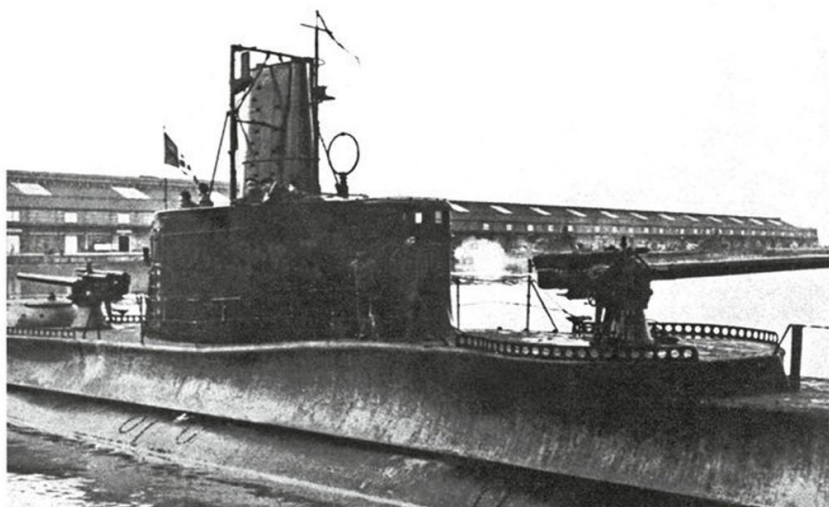
[15] Entre le 6 et le 20 mai, les *Guglielmotti*, *Archimede*, *Ferraris* et *Perla* ont rejoint Bordeaux depuis leur base érythréenne de Massaua, sur la mer Rouge, alors que les Italiens sont sur le point d'être chassés d'Afrique-Orientale. Ils compensent la perte des *Faà di Bruno*, *Tarantini*, *Nani* et *Marcello*. À noter que le *Perla* n'est pas un bâtiment océanique, mais un classe 600.

[16] Le pendant italien du *BdU*.

[17] Le *HMCS Saguenay* le 1^{er} décembre 1940, à 300 nautiques à l'ouest de l'Irlande.

[18] Les *Dandolo*, *Veniero*, *Mocenigo*, *Veella*, *Brin*, *Emo*, *Otaria*, *Perla*, *Guglielmotti* et *Argo* quittent Bordeaux, dans cet ordre, entre le 19 juin et le 11 octobre 1941.

[19] « Requins », surnom donné aux sous-marins italiens.



tandis que les modifications effectuées fin 1940 ont amélioré un tant soit peu leurs performances. De plus, les commandants et les équipages ont acquis de l'expérience, la seule qualité qui vaille pour appréhender au mieux le combat. Les résultats ne se font pas attendre : 13 navires ennemis sont envoyés par le fond en juin-juillet 1941. Certains commandants étoffent leur palmarès personnel, comme le CC Pollina sur le *Marconi* qui coule 4 cargos entre le 30 mai et le 6 juin. En avril, le CC Fecia di Cossato (appelé à devenir le commandant italien le plus victorieux en Atlantique avec 16 succès) obtenait le commandement du *Tazzoli*, et, au cours des trois semaines suivant son affectation, ce brillant officier détruisait trois navires.

Jusqu'à l'automne 1941, quelques unités participent encore à des opérations conjointes avec les Allemands. La dernière d'entre elles a lieu entre le 22 et le 29 octobre contre le convoi *HG-75* parti de Gibraltar à destination de l'Angleterre avec une forte escorte. Le 25, alors qu'il navigue en surface en cherchant à se rapprocher du convoi, le *Ferraris* est attaqué par deux PBV Catalina qui réussissent à l'immobiliser et à alerter le destroyer d'escorte *HMS Lamerton*. Le commandant italien, le TV Flores, ordonne de mettre les pièces de pont en batterie, mais après un échange de tirs, le sous-marin doit finalement être sabordé. Le *Marconi*, qui participe à l'attaque du même convoi, disparaît lui aussi corps et biens. À cette époque, en raison des pertes et du retour *a casa* de plusieurs unités, *Betasom* ne compte plus que 13 sous-marins (un chiffre incluant les *Giuliani* et *Bagnolini* qui n'ont pas encore terminé leur instruction à Gotenhafen), et des efforts considérables sont déployés afin que la moitié d'entre eux au moins soient opérationnels.

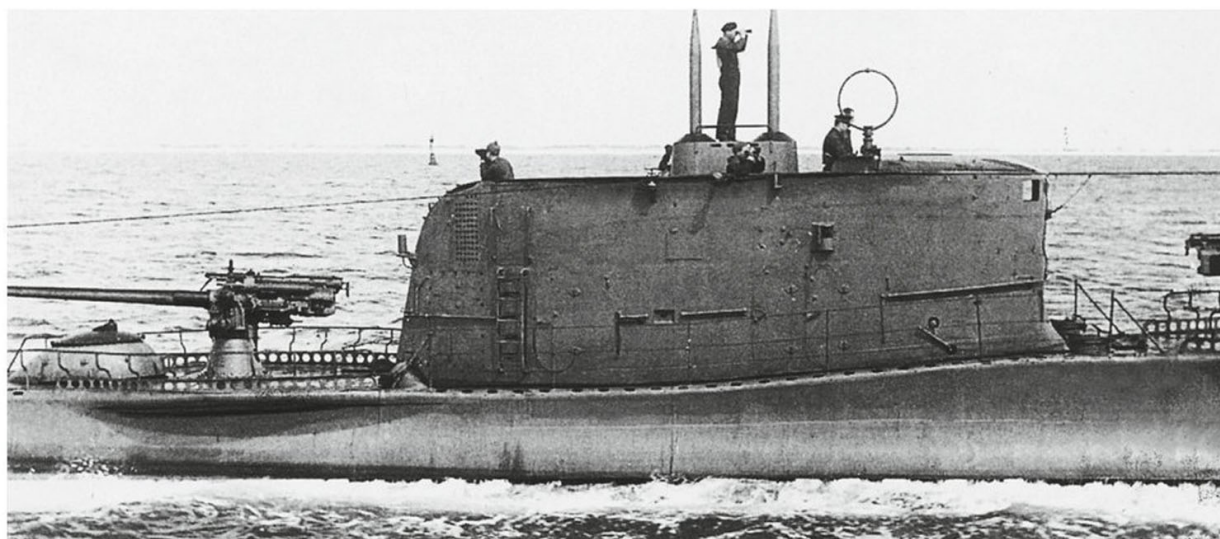
Décembre 1941 est riche en événements, dont certains ont une influence directe sur la conduite des opérations en Atlantique en général et sur *Betasom* en particulier. En premier lieu, les commandants en stage rentrent progressivement en Gironde, nourris des enseignements reçus à Gotenhafen. Puis, à la demande des Allemands, les Italiens dépêchent en Atlantique Sud les *Tazzoli*, *Torelli*, *Finzi* et *Calvi* afin d'aider à la récupération des naufragés du croiseur auxiliaire *Atlantis* et du navire ravitailleur *Python*, tous deux coulés par la *Royal Navy*. Ils s'acquittent de leur tâche entre le 14 et le 18 décembre et débarquent les rescapés à Saint-Nazaire dix jours plus tard. Enfin, l'entrée en guerre des États-Unis le 11 contre l'Allemagne et l'Italie engendre une formidable extension du théâtre de la guerre sous-marine, jusque sur la façade orientale du continent américain. La durée des missions double alors en raison des distances à parcourir



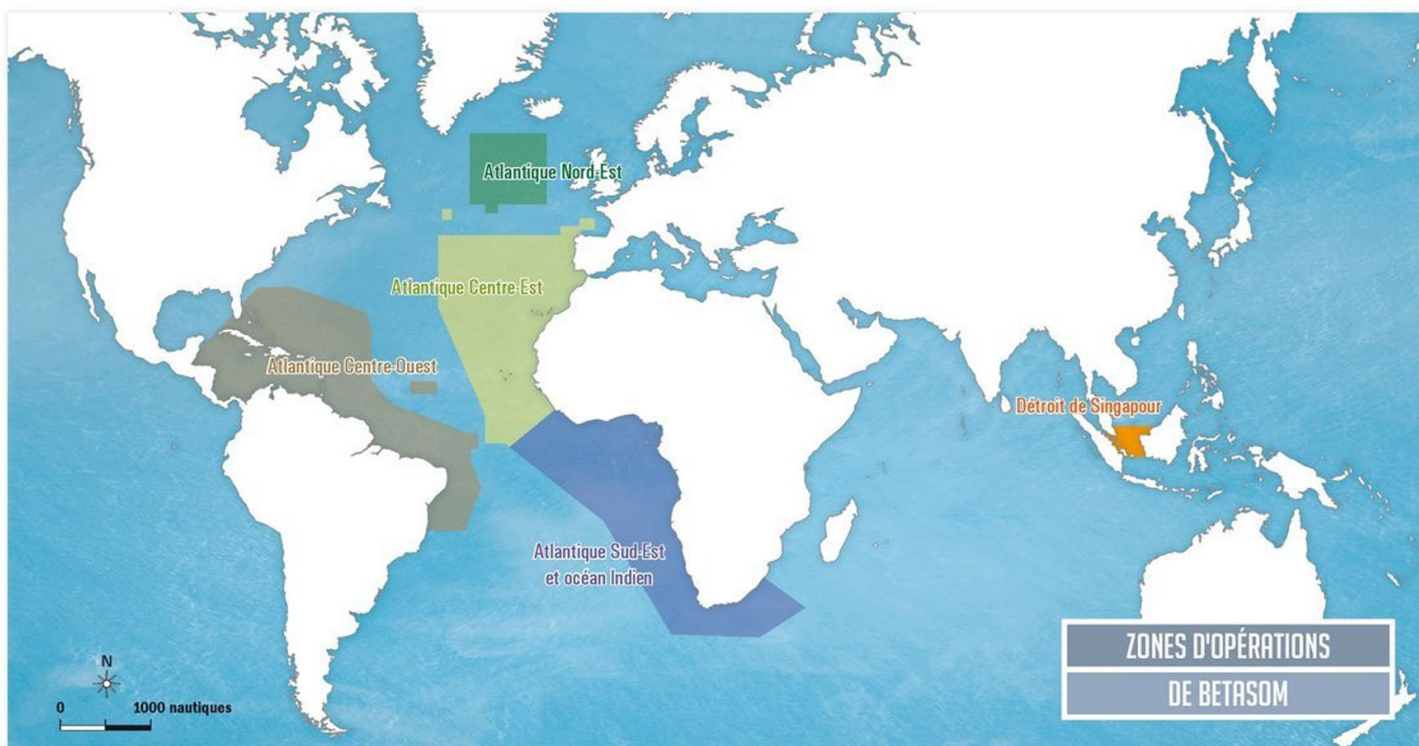
▲ Une manœuvre délicate et laborieuse, ici dans le port de Gotenhafen : le chargement des torpilles à bord d'un sous-marin italien, ici peut-être dans un port allemand durant la guerre. DR

pour rejoindre les zones de chasse. L'habitabilité des unités en pâtit à cause de l'augmentation du volume de vivres, de torpilles et d'*impedimenta* à embarquer. Il convient d'organiser des rendez-vous en pleine mer afin de ravitailler en mazout et en torpilles — comme le font déjà les Allemands —, mais les Italiens ne disposent pas de bâtiments adaptés et n'entendent pas dans l'immédiat utiliser leurs unités à cette fin [20]. Bref, la situation se complique, et *Supermarina* se pose légitimement la question de l'utilité de *Betasom*. Sa permanence n'est en fait plus que symbolique et politique, car une dizaine d'unités de plus ou de moins ne peut en aucun cas faire pencher la balance du côté de l'Axe dans la « bataille de l'Atlantique ». D'autant que le front africain réclame toujours davantage de matériel et que les convois de surface subissent des pertes importantes. L'ensemble de la flotte est donc sollicitée pour assurer les livraisons en flux tendu, et les sous-marins n'y échappent pas. Le 11 décembre, *Supermarina* charge *Maricosom* d'organiser le rapatriement des *Bagnolini*, *Archimede* et *Barbarigo*, des océaniques dont la capacité de chargement est intéressante. Trois jours plus tard, c'est le *Comando Supremo* qui, sur ordre de Mussolini, requiert le retour en Méditerranée de toutes les unités et la dissolution *de facto* de *Betasom*. Mais Berlin ne l'entend pas de cette oreille.

[20] En cas d'urgence, lors du retour vers Bordeaux, les sous-marins italiens peuvent rejoindre le port espagnol de Cadix, la Base C, où le pétrolier *Fulgore* est spécialement équipé depuis le début de la guerre pour ravitailler secrètement les unités.



◀ Les superstructures des *Sommeregibili* sont très volumineuses. Fort peu discrètes, elles ont aussi des conséquences négatives sur la navigation en plongée. La présence de deux lourdes pièces de pont n'y est pas pour rien non plus ! DR



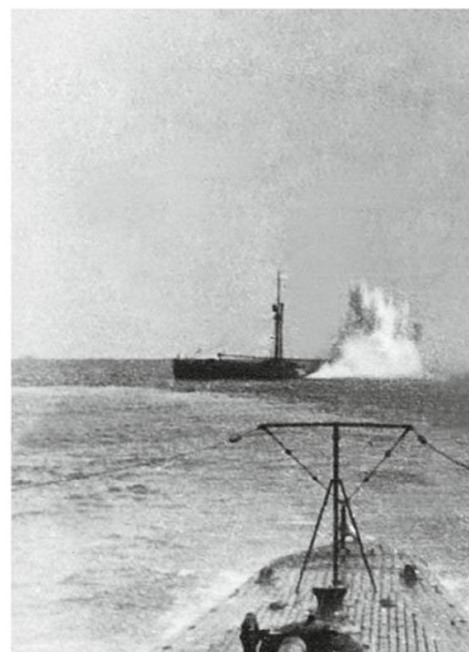
Si, deux semaines plus tôt, les Allemands se frottaient les mains à l'idée du départ des Italiens de Bordeaux, ils s'y opposent désormais avec vigueur, arguant de la nécessité de lutter au plus tôt contre les convois provenant d'Amérique et de compenser la trentaine de *U-Boote* expédiés en Méditerranée depuis 1941. Ces dix *Sommergibili* prennent soudain pour eux une grande importance... Mussolini accepte de revenir sur sa décision le 17 janvier 1942, et *Betasom* poursuit le combat, toujours sous l'autorité directe du *BdU*.

DANS LES EAUX CHAUDES DES ANTILLES ET DU BRÉSIL

Les *Finzi*, *Da Vinci*, *Torelli*, *Tazzoli* et *Morosini* sont immédiatement disponibles pour partir en mission. Les autres sont soit en mer (*Bagnolini* et *Barbarigo*), soit en maintenance (*Calvi*), ou bien en attente d'un commandant et d'une partie de l'équipage (*Cappellini*

et *Archimede*). Quant au *Giuliani*, il est à l'instruction à Gotenhafen. En accord avec Dönitz, le *CV Polacchini*, qui a succédé à *Parona* à la tête de *Betasom* le 18 septembre 1941, choisit d'envoyer ses unités rôder dans les eaux bahamiennes et antillaises afin d'y intercepter les navires chargés de pétrole vénézuélien, de minerais divers ou de denrées alimentaires en provenance des îles caribéennes et d'Amérique latine. Afin d'augmenter l'autonomie des sous-marins, il est décidé de réserver certains ballasts au transport de carburant, tandis que d'autres aménagements mineurs et une révision minutieuse sont mis en œuvre dans les plus brefs délais sous l'autorité d'un remarquable ingénieur, le *Maggiore del Genio Navale* Fenu. Sur ordre de *Supermarina*, *Maricosom* planche aussi sur une attaque au canon du port de New York. Confié aux *Tazzoli* et *Finzi*, ce projet à portée symbolique et psychologique sera finalement abandonné.

Entre le 28 janvier et le 11 février 1942, les cinq unités prêtes à partir en mission appareillent de Bordeaux pour le détroit de Floride et les Bahamas (*Tazzoli* et *Finzi*) ou les Antilles (*Da Vinci*, *Morosini* et *Torelli*). Les Américains n'ont pas encore rigoureusement organisé leurs convois, et les premiers rapports de la meute « Neuland »,



expédiée dans ces eaux quelques semaines plus tôt, font état d'un important trafic entre le Venezuela et les raffineries d'Aruba et Curaçao (Antilles néerlandaises), ainsi qu'entre Trinidad et le Guyana. La surveillance, aérienne surtout, est assez inégale, dense près de Panama et des routes entre la Floride et les Grandes Antilles, mais beaucoup plus lâche ailleurs. Le contexte est donc plutôt favorable pour les sous-marins de l'Axe, et les bâtiments italiens se livrent effectivement à une véritable traque des navires isolés en profitant, à ces latitudes proches de l'Équateur, d'une bonne visibilité de nuit, ce qui n'était pas le cas dans le sombre Atlantique Nord. Pour ce qui concerne les communications, ordre est donné d'utiliser la machine à chiffrer allemande *Enigma*, estimée à tort infailible. Le premier succès de cette mission est annoncé le 19 février, lorsque le *Torelli* du CC De Giacomo coule à la torpille et au canon le *Scottish Star* (7 224 GRT) à 700 nautiques à l'est de Trinidad. Une semaine plus tard, il envoie par le fond le gros pétrolier armé *Esso Copenhagen* (9 245 t), après avoir laissé l'équipage embarquer dans les chaloupes et secourant même des marins englués dans le pétrole visqueux qui recouvre la surface des eaux. Le 26 février 1942 [21], le *Da Vinci* du CC Longanesi Cattani a torpillé le cargo brésilien *Cabedelo*, neutre mais n'arborant pas les signaux en vigueur. Cet événement – auquel s'ajoutent d'autres succès des *U-Boote* – engendre une grave crise avec le Brésil, qui entre finalement en guerre aux côtés des États-Unis le 22 août 1942. Deux jours plus tard, le *Da Vinci* joue de malchance en attaquant l'*Everasma* : à cause du gros temps et d'une série de dysfonctionnements techniques, il lui faudra pas moins de 11 torpilles pour réussir à le détruire ! De fait, il rentrera prématurément à la base. Les autres unités ne sont pas en reste : le *Morosini* (CC Fraternal) envoie trois navires [22] par le fond et le *Finzi* (CC Giudice) tout autant. C'est le *Tazzoli* de Fecia di Cossato qui se taille la part du lion avec six victoires entre le 6 et le 15 mars.

Tous les *Squali* rentrent à Bordeaux début avril, avec plus de 92 000 GRT de navires coulés à leur actif. Polacchini se montre particulièrement satisfait des résultats obtenus grâce à une tactique d'emploi enfin adaptée, même s'il émet des réserves quant à un certain gaspillage de torpilles et de carburant. De leur côté, les commandants insistent sur le bon comportement des équipages en général et des spécialistes en particulier, dont le travail harassant maintient les bâtiments en parfait état. Enfin, les combats ont montré qu'il est ardu de pister [23] et de couler certains navires de

commerce rapides, qui disposent souvent de doubles fonds leur permettant de demeurer à flot après un torpillage. Alors que les unités de la première patrouille « américaine » sont encore au combat, le *Calvi* (CC Olivieri) effectue une croisière solitaire le long des côtes brésiliennes, s'adjugeant cinq cargos et pétroliers entre le 29 mars et le 12 avril. Puis, entre fin avril et début mai, un groupe constitué des *Barbarigo*, *Cappellini*, *Bagnolini* et *Archimede* appareille de La Pallice pour ces mêmes eaux. Le *Bagnolini* rentre bredouille, tandis que le *Cappellini* (TV Revedin) coule deux pétroliers, et l'*Archimede* (TV Gazzana Priaroggia, ancien second sur le *Tazzoli*) envoie par le fond le cargo *Cardina* de 5 586 GRT. Quant au *Barbarigo* (CC Grossi), il revendique la destruction d'un cuirassé « du type *Maryland* [24] », celle du vapeur britannique *Charlbury* (4 836 GRT) et l'endommagement du cargo brésilien *Comandante Lyrá*. Entre juin et la fin septembre 1942, sept cargos et pétroliers seulement sont coulés dans les eaux brésiliennes et caribéennes, tandis que quatre autres subissent le même sort dans le golfe de Guinée, où le *Da Vinci* opère en solitaire. Mais les Italiens subissent des pertes croissantes du fait d'une aviation ennemie équipée du radar et bénéficiant de l'aide d'*ULTRA*. Le *Morosini* disparaît ainsi le 8 août, le *Giuliani* (CF Bruno) doit se réfugier dans un port espagnol après avoir été endommagé par des hydravions Short Sunderland le 3 septembre [25], tandis que le *Calvi* (CF Longobardo) est contraint de faire surface le 15 juillet suite à l'attaque du destroyer *HMS Lulworth* : le commandant et la plupart de ses officiers sont tués dans la canonnade juste après avoir ordonné le sabordage.

En juillet, le *Da Vinci* est immobilisé à Bordeaux pour travaux. En effet, un puits spécial doit être aménagé à l'avant du kiosque pour y loger un sous-marin de poche C.A. 2. Ce dernier fait partie de l'arsenal de la X^e Flottiglia MAS qui projette une attaque de nageurs de combat contre le port de New York. Transportés à quelques nautiques de l'objectif par ce « Canguro » [26], les hommes-grenouilles sont censés y entrer grâce au petit submersible (qui aura préalablement quitté son logement), puis en ressortir après avoir fixé des charges explosives sous la coque des navires ennemis. Le 9 septembre, un premier essai a lieu dans l'estuaire de la Gironde sous la protection des Allemands, mais, suite à quelques autres tests, il est décidé d'apporter des améliorations au C.A. 2 et de reporter l'attaque contre New York à une date ultérieure. Le *Da Vinci* reprend alors son activité première.

[21] D'autres sources évoquent le 23 mai, mais cela est impossible. Son torpillage est annoncé dans le numéro du *Chicago Tribune* du 11 mars 1942.

[22] Le *Stangarth* de 5 966 GRT lui est attribué, mais, en réalité, il s'agirait plus vraisemblablement du *Manaqui* de 2 802 GRT. Le *Stangarth* a certainement été victime du U-504.

[23] Les unités italiennes sont peu véloces en surface. [24] *Betasom* accueille la nouvelle avec prudence, mais la propagande fait de Grossi un héros.

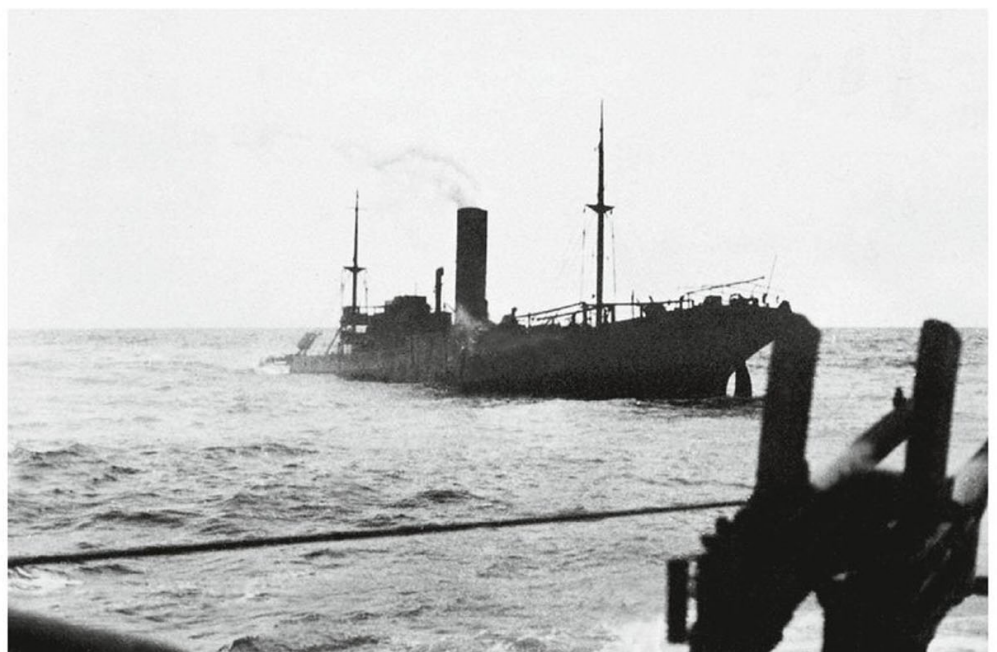
[25] Le *Torelli* a vécu un épisode similaire en juin. Le *Giuliani* rentre à Bordeaux le 9 novembre.

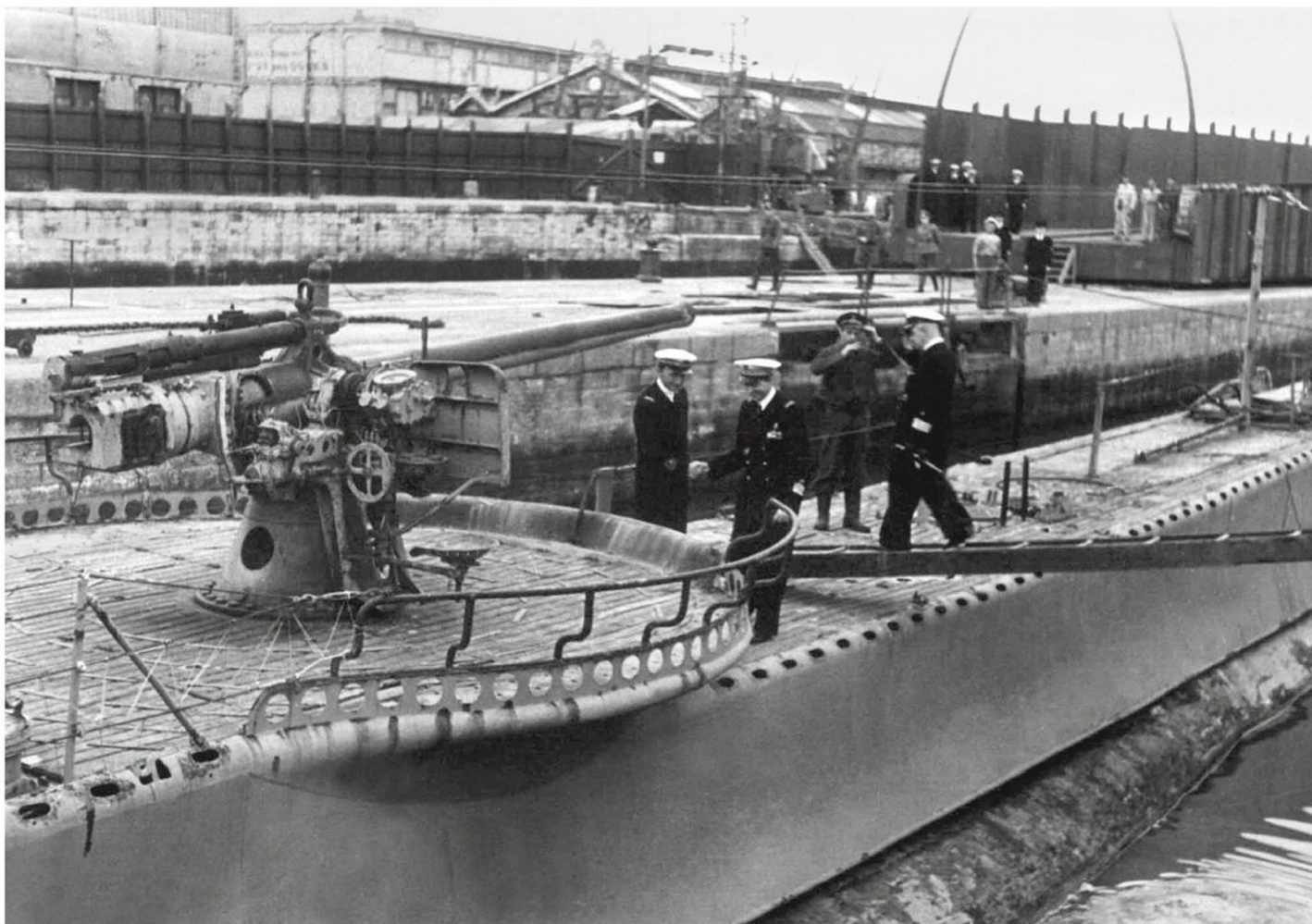
[26] « Kangourou ». Sumom donné aux sous-marins transformés pour le transport de C.A. 2.

▲ à gauche : le *Barbarigo* rentrant de mission le 16 juin 1942. L'équipage est sur le pont ; on distingue les fanions de victoires. Luce/Coll. Zambon

▲ au centre : l'*Empire Hawk* de 5 032 t, coulé par le *Tazzoli* le 12 décembre 1942. Luce/ACS

▼ Le *Cygné* de 3 628 t est envoyé par le fond par le *Tazzoli* du *Capitano di Corvetta* Carlo Fecia di Cossato le 11 mars 1942. Luce/ACS



▲ Le *Barbarigo* à quai à Bordeaux à l'été 1942. Luce/ACS▼ Le *Tazzoli* torpille et coule le cargo norvégien *Femlane* le 7 mai 1941. DR

DE NOUVEAUX TERRAINS DE CHASSE

Fin août 1942, *Maricosom* et *Betasom* estiment que la baisse du trafic ainsi que l'intense activité ASM ennemie dans les eaux brésiliennes et bahamiennes imposent de multiplier les terrains de chasse. Les beaux succès du *Da Vinci* au large des côtes africaines inspirent l'Amirauté italienne, qui y envoie les *Barbarigo*, *Cappellini*, *Archimede* et *Bagnolini* afin de perturber les convois transitant par la route du cap de Bonne-Espérance. Ils ont pour mission d'y agir en binôme, l'un des deux faisant office de plate-forme de ravitaillement entre la Sierra Leone et l'embouchure du Congo. Dès le début, le *Cappellini* quitte son partenaire afin d'aider au sauvetage des naufragés du *Laconia*, un transatlantique torpillé par le *U-156*. Le 6 octobre, le *CF Grossi* annonce une nouvelle fois avoir coulé un cuirassé américain « du type Mississippi », ce qui lui vaut une pluie de récompenses : une 2^e *Medaglia d'Oro al Valor Militare*, la promotion au grade de *Capitano di Vascello* ainsi que la Croix de chevalier de la croix de fer, et ce en dépit des réserves émises par Polacchini. Trois jours plus tard, l'*Archimede* (*TV Saccardo*) cueille le seul réel succès de l'opération en coulant le transport *Oronsay* (20 043 GRT).

La fin 1942 est marquée par une longue croisière solitaire dans les eaux côtières du nord du Brésil du *Da Vinci*. Désormais confié aux mains habiles de Gazzana Priaroggia, il y coule quatre navires dans les dix premiers jours de novembre. Quelques jours plus tard, le *Tazzoli* et le *Finzi* appareillent du Verdon, mais seul le premier poursuivra sa route, le *Finzi* étant victime d'avaries. Le *Tazzoli* croise



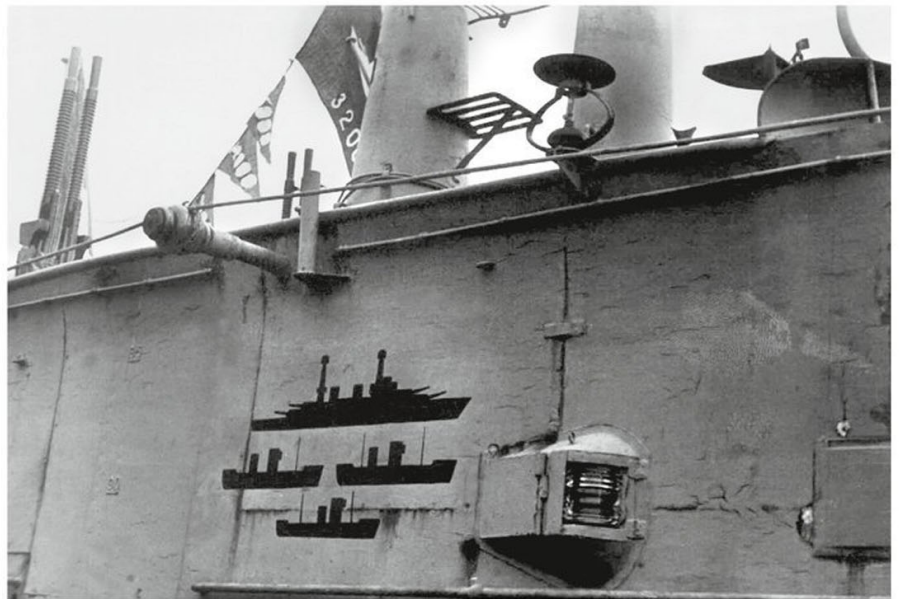
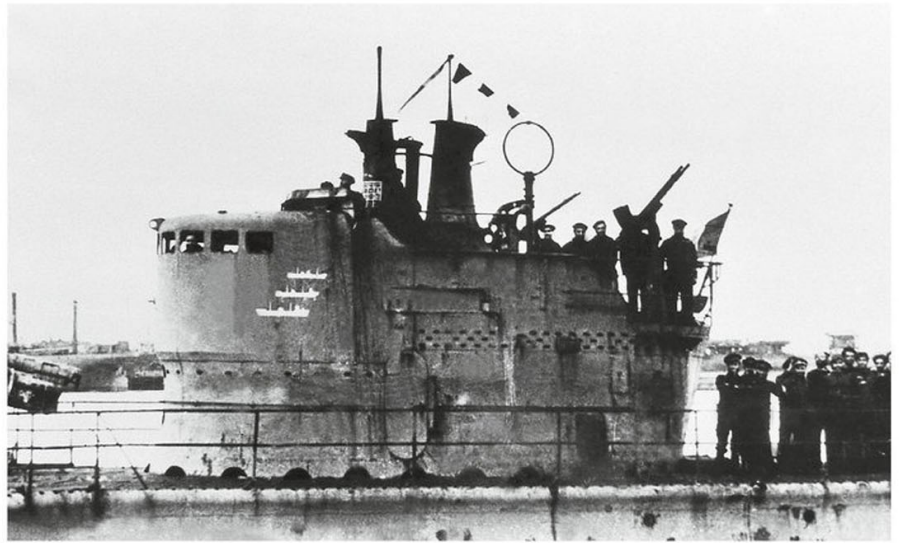
LA PLUS LONGUE PATROUILLE D'UN SOMMERSIBILE

Parti de La Maddalena (Sardaigne) le 6 octobre 1942, le moderne *Ammiraglio Cagni* (*CF Liannazza*) effectue la plus longue patrouille accomplie par une unité italienne au cours de la guerre : 136 jours de mer ! Il force le détroit de Gibraltar et navigue jusque dans les eaux du Cap, puis de l'océan Indien. Le 3 novembre, il coule le cargo *Dagoomba* au large de Freetown ; lors de cette action, *Liannazza* donne des vivres, de l'eau et une carte nautique aux naufragés qui ont pris place dans une chaloupe. Le 29, c'est l'*Argo* qui est envoyé par le fond près du cap de Bonne-Espérance. Sur le chemin du retour vers Bordeaux, le *Cagni* se ravitaille en carburant auprès du *U-459*. Il atteint l'estuaire de la Gironde le 20 janvier 1943.

le *Da Vinci* sur le chemin du retour et lui soutire son carburant restant avant de tracer vers les Amériques. Il obtiendra quatre nouveaux succès entre le 12 et le 25 décembre.

Début 1943, seuls 9 sous-marins de *Betasom* sont en opération : les *Barbarigo*, *Tazzoli*, *Ammiraglio Cagni*, *Da Vinci*, *Finzi*, *Archimede*, *Torelli*, *Cappellini* et *Bagnolini*. Entre février et avril, le *Barbarigo* (TV Rigoli) coule trois navires, dont le gros cargo américain *Staghound* (6 165 GRT), en rôdant près des côtes brésiliennes, tandis que le *Finzi* (TV Rossetto) en torpille deux autres lors d'une mission dans le golfe de Guinée, et l'*Archimede* un autre au large du Brésil. Le 15 avril, ce dernier est détruit par l'aviation ennemie [27].

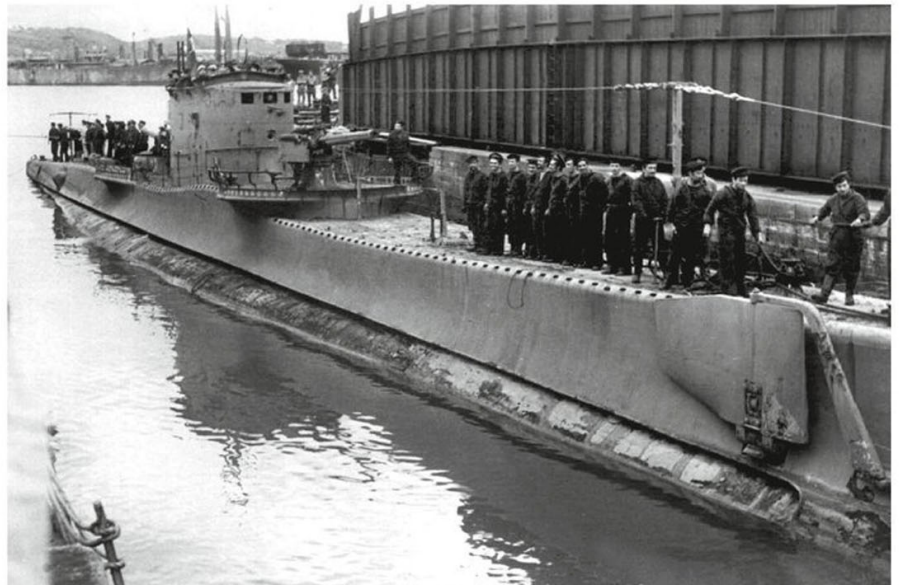
Le 20 février, le *Da Vinci* entame une nouvelle croisière en direction de l'océan Indien. Sa première victime est le vaste transport de troupes (et ex-transatlantique) *Empress of Canada* (21 517 t), coulé le 13 mars au large de Freetown. Tout comme le *Laconia*, il transporte quelques centaines de prisonniers de guerre italiens, dont un seul pourra être récupéré par les sous-marinières. Il sera ensuite transféré sur le *Finzi*, ce qui lui sauvera la vie. Cinq jours plus tard, c'est le *Lulworth Hill* (7 628 GRT) qui subit le même sort. Début avril, le *Da Vinci* pénètre dans les eaux chaudes de l'océan Indien, où, entre les 17 et 21 avril, il a raison de quatre gros cargos et pétroliers avant de prendre le chemin du retour. Affectueusement surnommé « Ursus Atlanticus », en référence à son flegme et à son caractère introverti, Gazzana Priaroggia revendique ainsi onze victoires, devenant à l'époque le 2^e As italien derrière son mentor Fecia di Cossato [28]. Avec 17 succès et 120 243 t coulées, son bâtiment demeure le sous-marin italien ayant détruit le plus grand nombre de navires ennemis. Enfin, avec 58 967 t envoyées par le fond, cette patrouille est la plus prolifique de 1943 et la 8^e de tout le conflit, tous belligérants confondus. Le 6 mai, Gazzana Priaroggia est promu *Capitano di Corvetta* pour mérite de guerre, mais sa chance tourne brusquement : le 23, alors qu'il navigue en surface à 300 nautiques du cap Finistère, le *Da Vinci* est localisé et pris en chasse par les *HMS Ness* et *Active*. Après plusieurs heures de traque et de grenadage, il succombe, coulant avec l'ensemble de son équipage [29].



▲ Le kiosque du *Barbarigo* arbore les silhouettes et les fanions des unités ennemies présumées coulées lors de sa mission du printemps 1942. Les « 32 000 t » font référence à un cuirassé américain, et les trois autres fanions à des navires de commerce. Luce/ACS

▲▲ Kiosque du *Finzi*, caractéristique des sous-marins italiens, avec sa timonerie couverte, une passerelle à l'air libre, un volumineux capotage de périscopes et une DCA constituée de pièces légères jumelées. DR

▼ Le *Barbarigo* en juin 1942. À noter, au premier plan, la barre de plongée avant relevée. DR



LE TRANSPORT STRATÉGIQUE

Début 1943, au vu du nombre de plus en plus réduit de sous-marins à *Betasom*, *Supermarina* et la *SKL* pensent employer les dernières unités opérationnelles pour transporter les matières premières rares dont l'industrie de guerre a besoin, comme le nickel, l'étain, le cuivre ou le caoutchouc provenant d'Asie du Sud-Est. L'objectif est de profiter de l'espace intérieur disponible sur ces bâtiments océaniques en les adaptant au transport de 90 à 240 t de fret. En compensation, la *Kriegsmarine* cède neuf *U-Boote Typ VIIC* à la *Regia Marina*. Entre mai et juin 1943, les *Cappellini*, *Torelli*, *Giuliani*, *Barbarigo* et *Tazzoli* lèvent ainsi l'ancre pour Sabang (en Indonésie) et Singapour, mais seuls les trois premiers parviendront à destination.

[27] Un seul miraculé est recueilli par des pêcheurs brésiliens après un calvaire de 27 jours.

[28] Mais il occupe la 1^{re} place si seul le tonnage coulé (90 235 t) est pris en compte.

[29] Gazzana Priaroggia sera décoré de la *Medaglia d'Oro* et de la Croix de chevalier de la croix de fer à titre posthume.



▲ Le *Da Vinci* à quai devant la gare maritime transformée en bureaux et en ateliers.

▼ Le *Da Vinci* le 20 mars 1943 dans le golfe de Guinée au cours d'un ravitaillement en torpilles. En mer, cette manœuvre est d'autant plus dangereuse qu'elle oblige le sous-marin à rester immobile en surface un long moment.

DR



[30] À la capitulation allemande, les ex-*Cappellini* et *Torelli* sont incorporés à la Marine impériale japonaise en tant que *I-503* et *I-504*. Les Américains les couleront au large de Kobe en 1946.

[31] Le nombre de navires coulés par les *U-Boote* peut être estimé à plus de 2 800.

De son côté, le *Cagni* (CF Roselli-Lorenzini) appareille de Bordeaux le 29 juin avec une mission mixte : il doit rallier Singapour tout en attaquant les navires adverses qu'il croiserait sur sa route. Une fois en Asie, il embarquera une cargaison de matières premières puis la ramènera à Bordeaux. Le 25 juillet 1943, au large de Freetown, il effectue la dernière attaque d'un sous-marin italien en Atlantique en endommageant gravement le croiseur auxiliaire *HMS Asturias* (22 048 GRT) qui devra être entièrement reconstruit à Belfast. À l'annonce de l'armistice, le 8 septembre, les *Torelli*, *Cappellini* et *Giuliani* à l'ancre en Asie sont internés par les Japonais, qui les cèdent aux Allemands. Avec les *Finzi* et *Bagnolini* à quai à Bordeaux à cette date, ils sont rebaptisés respectivement *UIT-25*, *UIT-24*, *UIT-23*, *UIT-21* et *UIT-22* [30]. Quant aux *Tazzoli* et *Barbarigo*, ils n'ont plus donné signe de vie depuis mai-juin 1943, n'étant jamais parvenus à Sabang. Désobéissant aux ordres reçus qui lui prescrivaient de revenir à Bordeaux, le *Cagni* se rendra aux Britanniques dans le port de Durban et recevra les honneurs militaires.

CONCLUSIONS

Des 32 unités intégrées à l'organigramme de *Betasom* entre septembre 1940 et septembre 1943, 16 sont perdues au combat, engendrant la disparition de près de 800 sous-marinières. Pas moins de 197 patrouilles, représentant plus de 6 000 jours de mer, sont à porter à leur crédit. Sur un plan uniquement comptable, le concours italien à la bataille de l'Atlantique peut paraître dérisoire, mais il convient de se garder de toute comparaison simpliste. L'industrie allemande a produit plus de 1 150 *U-Boote*, dont près de 750 ont été détruits en mer. Ils ont mis en œuvre des tactiques rodées et bénéficié d'améliorations technologiques tout au long de la guerre. Rien de comparable, donc, avec la trentaine de bâtiments italiens, dont jamais plus de 9 n'ont pris la mer simultanément en 1940-41, puis 5 à 6 en moyenne en 1942-43. La première phase de leur déploiement s'est soldée par un échec en raison d'un manque d'expérience et de caractéristiques techniques inadaptées aux conditions rencontrées. Mais les périodes suivantes ont démontré que des choix plus judicieux dans l'affectation des zones d'opérations et les tactiques à mettre en œuvre ont donné des résultats globalement satisfaisants. Avec l'expérience, commandants et équipages ont su tirer le meilleur parti de leurs armes.

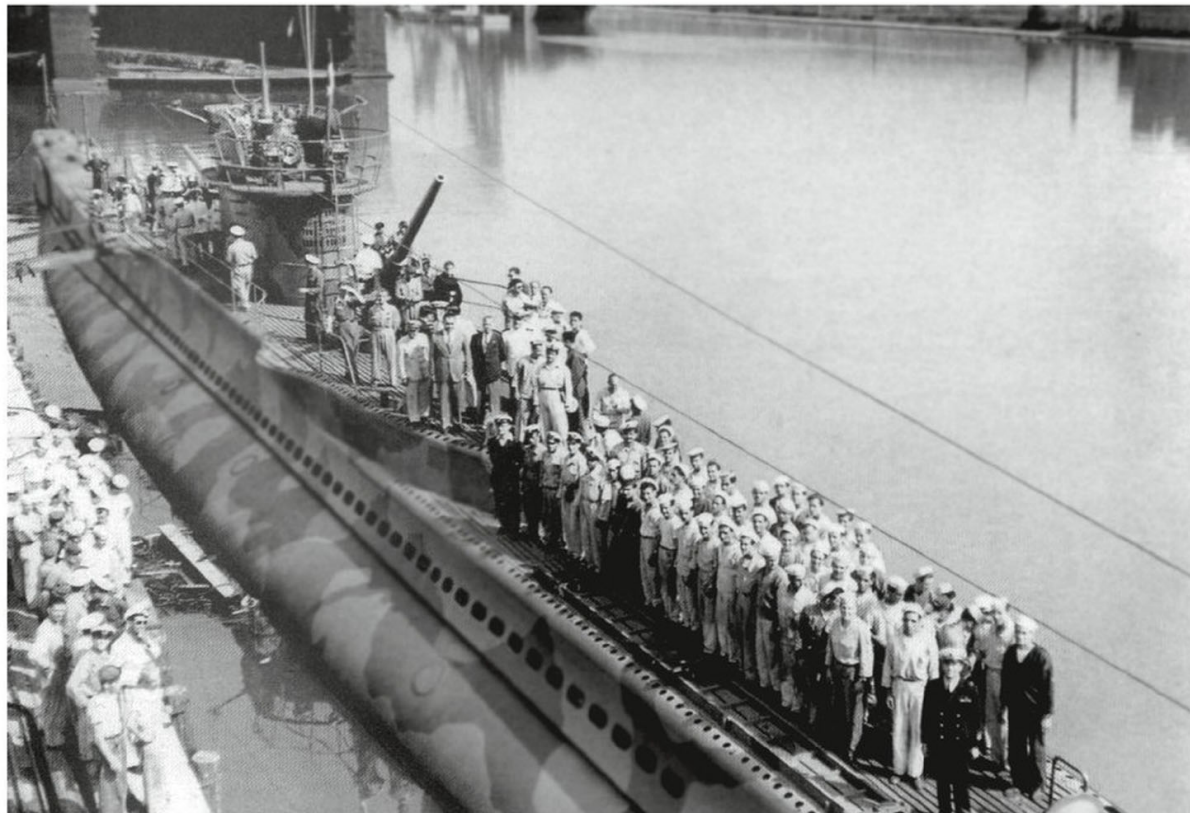
Au final, 109 navires ont été envoyés par le fond par les *Squali* de *Betasom*, pour un total de 568 743 t, et 4 autres ont été gravement endommagés (35 765 t). Bien peu, à première vue, face aux 14 millions de tonnes (un chiffre global d'ailleurs sujet à caution) à mettre au crédit des *U-Boote*. Mais nous sommes en fait là devant un ratio de plus de 3,4 navires (soit près de 18 000 t en moyenne) coulés par sous-marin italien, alors que la moyenne est inférieure [31] pour les Allemands. Ajoutons qu'en Méditerranée aussi les *U-Boote* connaissent des difficultés d'adaptation, sur un théâtre

d'opérations très différent de l'Atlantique, bien que ce constat ait été occulté par les torpillages spectaculaires du *Barham* et de l'*Ark Royal*. Il n'en reste pas moins que le maintien de *Betasom* questionne : tous les efforts auraient dû se porter sur le théâtre méditerranéen, le seul qui valait pour l'Italie fasciste. Mi-1942, il ne reste à Bordeaux qu'une dizaine de sous-marins, et l'on peut légitimement se demander si les 27 unités présentes au premier semestre 1941 n'auraient pas été plus utiles en Méditerranée pour y harceler les Britanniques. Si le *BdU* a pu nourrir des doutes légitimes quant à l'efficacité des tactiques italiennes jusqu'en 1941, il n'a jamais remis en question les qualités et la motivation des commandants et des équipages. Et les chiffres prouvent qu'ils ont fait aussi bien, sinon mieux que les sous-mariniers allemands ■



POUR ALLER PLUS LOIN

- Rohwer (J.), *Axis submarine successes 1939-1945*, Cambridge, P. Stephens, 1983
- Bagnasco (E.) & Rastelli (A.), *Sommergibili in guerra*, Parma, Albertelli, 1995
- Ando (E.), *Betasom, i sommergibili italiani negli oceani*, Campobasso, Italia Editrice, 1997
- Ando (E.) & Bagnasco (E.), *Navi e marinai italiani*, Parma, Albertelli, 1999
- Rastelli (A.), *Carlo Fecia di Cossato*, Milano, Mursia, 2001
- Bagnasco (E.), *In guerra sul mare*, Parma, Albertelli, 2005
- Sadkovitch (J.J.), *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, Gorizia, LEG, 2006
- Bianchi (G.), *Salvatore Todaro*, Massa, Sarasota, 2007
- Cocchia (A.), *Betasom, sommergibili all'attacco*, F.G. Bianchi, 2008
- Bagnasco (E.) & Brescia (M.), *I sommergibili italiani 1940-1943. Parte 2ª - Oceani*, Parma, Storia Militare, 2014



▲ 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-mariniers de l'Axe sont globalement très cordiaux. DR

▲▲ Le *Da Vinci* partant en patrouille et salué par des fantassins allemands très certainement intrigués par la silhouette de cet engin bien différent des *U-Boote* qu'ils ont déjà pu observer. DR

◀ Monfalcone, avril 1941. L'*Ammiraglio Cagni* quitte le chantier naval afin de rejoindre la base de Pola. Il est le dernier à intégrer *Betasom*, en 1943. Coll. Alfano