

**COLLÉE**

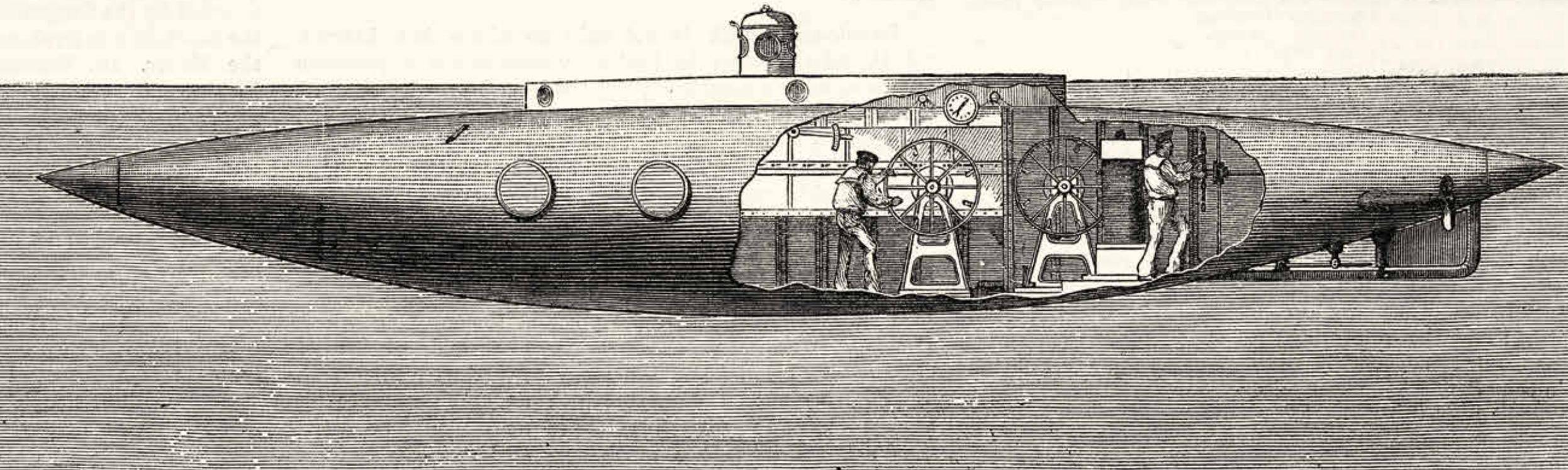


GÉRARD PIOUFFRE ET BERNARD CROCHET

U-BOOTE,  
LA GUERRE SOUS-MARINE  
DES ALLEMANDS

# SOMMAIRE

# PROLOGUE



**Double page précédente : Légende**

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

Quand un navire coule en eaux peu profondes, on cherche immédiatement à récupérer tout ce qui est possible de l'être. Pour cela, il faut envoyer un plongeur, mais comme il est en apnée, son autonomie est faible. C'est pourquoi depuis l'Antiquité, on utilise des cloches retournées à l'intérieur desquelles subsiste une réserve d'air. Le problème est que la cloche de plongée ne peut être d'un quelconque usage militaire. Aussi cherche-t-on à lui substituer un navire sous-marin autonome.

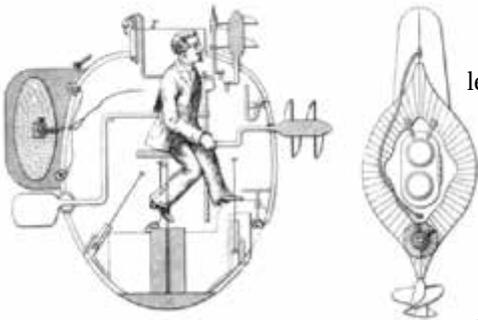


Il faut attendre 1624 pour que les premiers essais du submersible du physicien hollandais Cornelius Van Drebbel soient effectués dans la Tamise. De forme ovoïde, ce sous-marin est entièrement construit en bois et il se déplace avec des rames passant à travers des manches en cuir. Son inventeur l'a pourvu d'un tube qui émerge lorsque le submersible est en plongée et d'une pompe servant à régénérer l'air. En 1624, le sous-marin de Van Drebbel atteint successivement les profondeurs de 12 et 15 pieds (3,66 et 4,58 m). Ce premier exemplaire est suivi de deux autres, mais malgré plusieurs essais réussis, les submersibles de Van Drebbel ne seront pas utilisés par la marine anglaise.

**Légende**

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

En 1689, Jean-Baptiste Chabert, maître-constructeur des galères de Toulon propose un projet de « *bastiment pour aller sous l'eau* ». Le submersible est pisciforme. Il est propulsé par deux rames actionnées par l'équipage. Un beau dessin à l'encre et au lavis nous est parvenu, mais le sous-marin de Chabert n'a jamais été construit.



**Légende**

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

Les idées de navires sous-marins vont être reprises avec le *Turtle* de David Bushnell. En 1775, les *Insurgents* américains sont en guerre contre la Grande-Bretagne et la Royal Navy impose un blocus sévère. Comme rien ne peut être opposé à la puissante marine britannique, Bushnell imagine de la frapper avec une arme nouvelle. À cette époque, aucun navire sous-marin n'a fait autre chose que des plongées expérimentales. Le *Turtle* ne s'écarte guère des réalisations antérieures, mais son concepteur a puisé dans les projets précédents, tout ce qu'il y avait de meilleur. Le submersible mesure 2,30 m de long sur 1,80 m de large. Il est formé de deux coquilles en chêne, jointes et renforcées par des bandes de fer. Un lest en plomb assure la stabilité et un ballast qui se vide avec une pompe permet de contrôler la plongée.

Le *Turtle* possède deux hélices, l'une propulsive, l'autre ascensionnelle, toutes deux reliées à des manivelles actionnées par la force musculaire de l'unique homme d'équipage.



Dans la nuit du 6 septembre 1776, le sous-marin est remorqué par une chaloupe, à proximité du HMS *Eagle* qui bloque le port de New York. Le sergent Ezra Lee largue sa remorque et plonge sous la coque du vaisseau ennemi. Il tente d'y fixer une charge explosive, mais sans y parvenir. La bombe finit par exploser sans faire de dommage. Cette première attaque sous-marine de l'histoire provoque quand même un certain émoi chez les Britanniques qui s'empressent de déplacer leur vaisseau. Le sous-marin de Bushnell aura ainsi permis de desserrer légèrement le blocus britannique.

**Légende**

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

En 1797, le mécanicien américain Robert Fulton établi en France, imagine un système d'armes reposant sur une machine infernale qu'un bateau sous-marin amènerait au contact d'un navire ennemi. Des expériences effectuées précédemment, il a retenu qu'en raison de l'incompressibilité de l'eau, une faible charge explosive est suffisante pour ouvrir une large brèche dans la coque d'un vaisseau. Fulton a donc mis au point une torpille portée constituée d'une boîte de cuivre pouvant contenir 80 à 100 livres de poudre. La mise à feu est assurée par une platine de fusil commandée selon le cas, par un mouvement d'horlogerie ou par une détente fonctionnant par percussion.

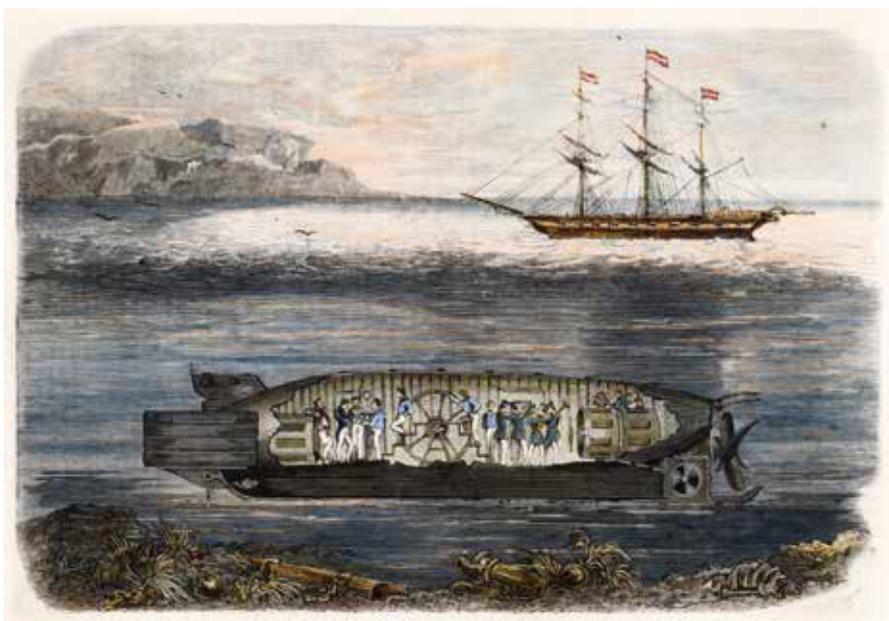
**Légende**

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

Seconde composante du système, le bateau sous-marin porte-torpille reprend la plupart des caractéristiques du *Turtle* de Bushnell. Il est propulsé en plongée par une hélice actionnée par l'équipage et pour la navigation en surface, Fulton a prévu une voile « parasol ».

Le 5 février 1798, le gouvernement français refuse officiellement de soutenir le projet en dépit de l'avis favorable d'une commission d'experts. Sans se décourager, Fulton poursuit et améliore ses méthodes d'attaques sous-marines. En 1800, il soumet directement ses plans à Bonaparte lequel se montre vivement intéressé. Une nouvelle commission est désignée. Elle va une fois encore, remettre un rapport très favorable.





Au vu de ce rapport, le ministère accorde à Fulton les fonds qui vont lui permettre de fabriquer un prototype. Construit par les frères Périer, artisans mécaniciens à Chaillot, le *Nautilus* effectue sa première plongée dans la Seine le 13 juin 1800. Il est ensuite transporté jusqu'au Havre pour y poursuivre ses essais. Le 17 août 1801, le *Nautilus* effectue, avec un équipage de trois hommes, une plongée de quatre heures. Le 21 août, Fulton complète ses expériences en faisant sauter à la torpille, une barrique vide. Le 13 septembre enfin, le *Nautilus* démontre ses qualités nautiques en ralliant Cherbourg à la voile.

Un nouveau *Nautilus* est alors mis en chantier aux ateliers des frères Périer. Après quelques essais dans la Seine, il est transporté à Brest où, à plusieurs reprises, il s'efforce de couler un navire anglais de l'escadre de blocus. En vain, car en raison de sa faible vitesse, le sous-marin de Fulton n'a aucune possibilité de s'attaquer à un bâtiment sous voiles. Contre des navires au mouillage, il serait en revanche, beaucoup plus efficace. C'est d'ailleurs ce que tout le monde redoute. Caffarelli, le préfet maritime de Brest, va même jusqu'à écrire : « Cette manière de faire la guerre porte en elle une telle réprobation que les personnes qui l'auraient entreprise et qui auraient échoué seraient perdues. Ce n'est pas là la mort des militaires. » Les Anglais sont encore plus inquiets, car « l'ennemi invisible » imaginé par Fulton arrive en appui d'une flottille d'invasion encore plus terrifiante.

Après ces expériences, les recherches en matière de navigation sous-ma-

rine marquent le pas. Il faut attendre 1850 pour voir appareiller le *Brand-taucher* (*Plongeur incendiaire*) de l'ingénieur bavarois Wilhem Bauer. Il s'agit d'un petit sous-marin de 35 tonnes propulsé à bras qui, par sa seule présence, va obliger la flotte danoise à lever le blocus de Kiel.

Pendant la guerre de Sécession, les Confédérés construisent des David, torpilleurs semi-submersibles à vapeur. En 1863, ils construisent un sous-marin à propulsion humaine, le CSS *Hunley* qui, le 17 février 1864, parviendra à torpiller la frégate à vapeur nordiste USS *Housatonic*. Coulé par l'explosion de sa victime, le *Hunley* sera renfloué le 8 août 2000.

En 1863, le *Plongeur*, premier sous-marin français à propulsion mécanique, est construit à Rochefort, sur les plans du capitaine de vaisseau Siméon Bourgois, et de l'ingénieur du Génie maritime Charles Brun. Le moteur à air comprimé du *Plongeur* réduit considérablement son autonomie, ce qui le cantonnera au rôle de sous-marin expérimental. Jules Verne reprendra le dessin de sa coque et il l'équipera d'un moteur électrique pour en faire la vedette de son livre *Vingt Mille Lieues sous les mers*.

En 1887, le *Gymnote* des ingénieurs du Génie maritime Henri Dupuy de Lôme et Gustave Zédé est le premier sous-marin opérationnel français. Son moteur électrique lui assure une autonomie de 65 milles nautiques. Le progrès se poursuit avec le USS *Holland* (SS1) de 1900 à propulsion mixte, moteur à essence pour la navigation en surface, électrique en plongée. Le *Narval* de Maxime Laubeuf reprend ce système de propulsion, mais le moteur à essence est remplacé par une machine à vapeur. Jusqu'à l'apparition des sous-marins à propulsion nucléaire à partir de 1955, la propulsion mixte par moteurs diesel et moteurs électriques sera utilisée par toutes les marines du monde.



### U-BOAT, U-BOOT OU U-BOOTE ?

En 1940, au moment où la bataille de l'Atlantique fait rage, Churchill demande que dans les communiqués, on appelle les sous-marins allemands, des U-Boats, le terme sous-marin étant réservé aux sous-marins alliés. Selon lui, « les U-Boats sont des infâmes grendins qui coulent nos bateaux alors que les sous-marins sont ces bâtiments nobles et courageux qui coulent les leurs ». Churchill emploie le terme anglais U-Boats pour désigner les sous-marins ennemis. Nous avons préféré le nom allemand U-Boot, U-Boote au pluriel.

### Légende

Is aut ea a doluptam  
volum harci audande  
sit oet alitis exerrum  
quiat.

# LA GUERRE DES U-BOOTE



Le 28 juin 1914, l'archiduc François Ferdinand, héritier du trône d'Autriche-Hongrie et son épouse Sophie Chotek sont assassinés à Sarajevo par Gavrilo Princip, un étudiant nationaliste serbe.



#### Légende

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

Le 23 juillet, l'Autriche-Hongrie pose un ultimatum à la Serbie pour enquêter sur le meurtre; l'Allemagne lui assure son soutien. Le 25, la Serbie refuse l'ultimatum et déclare la mobilisation générale. Le 29, la Russie alliée de la Serbie, mobilise son armée contre l'Autriche-Hongrie puis contre l'Allemagne. Le 3 août, l'Allemagne déclare la guerre à la France, alliée de la Russie. Le 4, le Royaume-Uni déclare la guerre à l'Allemagne, en réaction à l'invasion de la Belgique.

L'Italie, alliée de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie, ne déclare pas la guerre à la Triple Entente, mais rejoint cette dernière (23 mai 1915) en raison de son désaccord au niveau de ses territoires et de ceux de l'Autriche-Hongrie et la Roumanie fait de même.

L'Empire ottoman (29 octobre 1914) et la Bulgarie (16 octobre 1915) déclarent la guerre à la Russie, à la France et au Royaume-Uni. La guerre est devenue mondiale.

Sur mer, l'Allemagne est handicapée par une situation géographique très défavorable. L'Angleterre lui barre en effet les eaux de la mer du Nord et le Pas-de-Calais est infranchissable. La seule possibilité aux grands navires de guerre allemands de rejoindre l'Atlantique est de passer entre les îles Shetland et la côte norvégienne, mais il n'est guère envisageable de leur faire emprunter ce passage sans qu'ils soient découverts. Pour les sous-marins, les inconvénients de la géographie se font moins sentir, car ils peuvent franchir la mer du Nord en plongée et de là, rejoindre l'Atlantique.

#### • La Première Guerre mondiale

Malgré cet avantage, l'amirauté allemande ne croit pas aux sous-marins. En 1901, l'amiral Alfred von Tirpitz avait déclaré : « L'Allemagne n'a pas besoin de sous-marins. » Il s'en expliquera plus tard en écrivant : « J'ai refusé de gaspiller de l'argent pour les sous-marins tant que leurs possibilités se sont limitées à des opérations le long de nos côtes. » Alors que les marines des autres pays mettent en service des flottilles de sous-marins plus ou moins aptes au combat, la Kaiserliche Marine doit attendre le mois de décembre 1906 pour prendre possession de son premier U-Boot, l'*U-1*. Celui-ci n'est armé que de trois torpilles dans un tube d'étrave et il est équipé d'un moteur à essence pour la navigation en surface.



#### Légende

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

#### LE PREMIER SOUS-MARIN ALLEMAND

À la suite des bombardements effectués par la marine danoise sur les côtes allemandes, Wilhelm Bauer, un caporal de l'artillerie bavaroise, dessine le *Brandtaucher* (Brûlot plongeur). Construit à Kiel, cet engin a la forme d'un cétacé et est mû par une hélice à bras. Il plonge en remplissant un réservoir d'eau et remonte en surface en actionnant une pompe. En décembre 1850, un premier essai oblige les Danois à lever le blocus. Cette expérience est suivie le 1er février 1851, d'une deuxième sortie effectuée par Bauer et deux matelots. Malheureusement, la coque s'écrase et le *Brandtaucher* coule par 18 m de fond. Les trois hommes parviennent à regagner la surface à la nage. Renfloué en 1887, le *Brandtaucher* est exposé au musée de la Bundeswehr à Dresde.



#### Légende

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

En 1908, l'*U-1* appareille d'Helgoland et effectue une croisière de 600 milles jusqu'à Kiel en empruntant le Kattegat. Cet exploit convainc le commandement allemand de mettre en chantier d'autres sous-marins et, en 1909, deux nouveaux bâtiments sont lancés. Équipés de moteurs diesel plus pratiques et moins dangereux que les moteurs à essence, ils atteignent 17 nœuds en surface.



La formule est la bonne et, vers 1913, les sous-marins de la classe U 19 sont tous équipés de moteurs diesel. Ils parviennent à effectuer des croisières de 5000 milles, ce qui leur permet d'opérer tout autour des îles Britanniques. Les Anglais sont très inquiets de cette menace et, en juin 1914, un mois avant le début de la Première Guerre mondiale, l'amiral sir Percy Scott écrit : « Toute guerre est par essence barbare. Pendant le conflit, l'objectif de l'ennemi est la destruction de son adversaire et pour y parvenir, il le frappera au point le plus vulnérable. Or notre point faible est celui du ravitaillement en vivres et en pétrole. Le sous-marin a fait naître une nouvelle méthode pour attaquer nos approvisionnements. Des sentiments d'humanité empêcheront-ils nos ennemis de s'en servir » ?



#### Légende

Is aut ea a doluptam volum harci audande sit oet alitis exerrum quiat.

Winston Churchill qui est alors Premier Lord de l'Amirauté, croit en revanche que l'Allemagne ne