

AVANT-PROPOS DE L'AUTEUR

Tout jeune, me promenant sur le port de Nice avec mon grand-père, j'étais fasciné devant les sous-marins de la marine française qui venaient y faire escale. Ces énormes vaisseaux noirs attireraient un public de curieux et de passionnés, comme moi. Je prenais un réel plaisir à visiter les entrailles de ces énormes machines de guerre pour y découvrir une technologie où la promiscuité de rigueur allait de pair avec le professionnalisme et la solidarité de l'équipage qui devait y vivre de longues heures sans voir la lumière du jour.

Mais pour arriver à ce niveau de technologie que nous connaissons, il fallut, pendant plusieurs siècles, développer le concept.

Ma passion, au fil des années, fut de réunir des éléments pour réaliser une documentation, sans cesse enrichie, m'opposant et jalouant l'aviation, militaire et civile, qui offre au public un grand nombre d'ouvrages forts bien documentés où les passionnés ont de quoi satisfaire leur curiosité. Malheureusement ce n'est pas le cas des sous-marins qui, malgré l'existence de nombreux livres traitant sur la guerre sous-marine durant les conflits, ne mettent pas à la disposition de leurs fans un ouvrage généraliste de référence sur le sujet, couvrant l'histoire de la navigation sous-marine des origines à nos jours.

Construire une encyclopédie sur les sous-marins pouvait paraître une gageure, tant le sujet est vaste, mais j'étais confiant pour relever le défi. Répertoire des multiples fabrications des pays belligérants pendant le XXe siècle et la tendance de ce début de XXIe siècle, cette encyclopédie vient donc combler un vide de la littérature maritime et historique.

L'on a trop souvent négligé, ou résumé de façon excessive, l'histoire de la navigation sous-marine depuis les temps les plus reculés jusqu'à la veille de la première guerre mondiale où le sous-marin allait prouver sa terrible efficacité. C'est pourquoi cet ouvrage y consacre une part importante de mes recherches. Dès le début des hostilités, face aux cuirassés et plus tard aux porte-avions, l'invisible ennemi, petit par sa taille, mais puissant par ses armes, allait mener un combat sans merci à ces mastodontes de surface. L'un finira par disparaître quant à l'autre, il doit s'accommoder d'une escorte toujours plus puissante et plus sophistiquée.

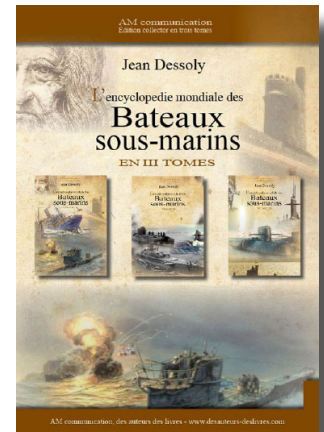
C'est l'Allemagne qui allait donner ses lettres de noblesses aux sous-marins. Cible d'un blocus de la part des alliés, elle voulait rendre coup pour coup en s'attaquant au commerce maritime. Cette guerre de course nécessitait la destruction des navires marchands approvisionnant les pays alliés. Contrairement au Royaume-Uni, puissance maritime, l'Allemagne était une puissance continentale. Sa flotte de surface ne pouvait pas rivaliser avec la toute puissante Royal Navy et une arme différente s'avérait nécessaire pour mener à bien cette guerre de course. Les U-Boote, petites unités discrètes et bien moins coûteuses que les cuirassés, ont pu parfaitement jouer ce rôle en franchissant facilement les lignes britanniques pour porter la guerre dans l'océan Atlantique.

La technologie fait d'immenses progrès et en 1918, les sous-marins ont atteint un niveau qui les rapproche de celui qu'ils auront en 1940. La classe U-139 fait ainsi 2 000 tonnes et plonge à 75 mètres. Sur les 345 U-Boote opérant durant la Première Guerre mondiale, 274 U-Boote coulèrent 6 394 navires marchands représentant 12 800 733 tonneaux et une centaine de navires de guerre représentant 366 490 tonnes. 229 ont été perdus dont 178 en opérations et sur 13 000 officiers et matelots ayant servi dans les U-Boote 515 officiers et 4 849 marins ont trouvé la mort au combat, soit 40% des effectifs.

De nouveaux types de sous-marins apparaissent pendant l'entre-deux-guerres. Parmi les plus notables, on peut citer les porte-avions sous-marins, équipés d'un hangar étanche et d'une catapulte à vapeur pour lancer et récupérer de petits hydravions ; le tandem sous-marin - avion sert d'unité de reconnaissance en avant de la flotte, un rôle essentiel avant l'arrivée du radar. Le premier exemple est le HMS M2 britannique, suivi par le Surcouf français, et d'autres dans la marine impériale japonaise. Le Surcouf de 1929 est aussi conçu en tant que « croiseur sous-marin » pour engager des navires en combat de surface.

L'Allemagne a possédé la plus grande et la plus efficace flotte sous-marine durant la Seconde Guerre mondiale. Cette flotte se composait en grande partie d'U-Boote de type VII-C qui se révéla être une machine de guerre très efficace. Elle a utilisé les sous-marins pour la seconde bataille de l'Atlantique, en essayant de couper les routes de ravitaillement entre les États-Unis et le Royaume-Uni ; celles-ci sont alors vitales pour l'alimentation et l'industrie britannique, mais aussi pour l'armement venu du nouveau continent. Si les U-Boote ont été améliorés pendant les années de la guerre, l'une de ces innovations concerne les communications, cryptées avec la machine Enigma ; elle permet des tactiques d'attaques groupées en « horde de loups » (Wolfsrudel), mais elle est aussi à l'origine de la chute des U-Boote qui commencèrent à subir de lourdes pertes dès l'année 1943, une fois le décodage percé.

Du côté allié, les sous-marins anglais et américains remplirent un rôle important en s'attaquant au commerce, mais souvent à leurs congénères allemands et japonais. Les sous-marins français, peu actifs lors de la première guerre mondiale, ne le furent guère plus pendant la seconde, les équipages étant déchirés entre la loyauté au gouvernement de Vichy et les FFL du Général De Gaulle. En matière de sous-marins, la France disposait d'une flotte homogène comptant 81 unités contre 116 aux Italiens. Ces derniers se dispersaient en une quantité de classes uniques ou de deux trois, ou quatre unités, réparties en sous-marins océaniques, moyens et côtiers qui ne remplirent que des missions secondaires. Les sous-marins russes menèrent une guerre sous-marine intense contre les



convois allemands en mer du nord et dans la Baltique. L'engagement de la marine impériale japonaise dans la guerre sous-marine se solda par un échec cinglant, car elle ne fut jamais en mesure de menacer les voies de ravitaillement d'une marine américaine qui avait complètement anéanti les siennes.

Le schnorchel, une invention hollandaise d'avant la guerre, a été utilisée sur les sous-marins allemands pour utiliser les moteurs Diesel juste sous la surface afin d'éviter la détection visuelle et radar. La marine allemande a aussi expérimenté des moteurs au peroxyde d'hydrogène, en rencontrant de grandes difficultés techniques.

Dans les années 1950, l'énergie nucléaire commence à remplacer la propulsion Diesel-électrique. Des appareils sont aussi développés pour extraire l'oxygène de l'eau de mer. Ces deux innovations permettent aux sous-marins de rester submergés pendant plusieurs semaines voire plusieurs mois et autorisent des voyages jusque-là impossibles, comme l'arrivée de l'USS Nautilus au pôle Nord sous la calotte de glace de l'Arctique, en 1958. La plupart des sous-marins militaires construits depuis cette époque aux États-Unis et en Union soviétique sont propulsés par des réacteurs nucléaires. Le facteur limitant pour la durée de submersion devient la quantité de vivres et le moral de l'équipage dans l'espace confiné du bord. Pendant la guerre froide, les États-Unis et l'Union soviétique ont maintenu de grandes flottes de sous-marins, engagés dans des poursuites de type « chat et souris » ; cette tradition continue aujourd'hui, sur une échelle plus réduite.

Les puissances nucléaires et les autres pays ont de même continué à produire des sous-marins conventionnels, qui ont l'avantage d'être plus silencieux, sauf quand ils utilisent leur moteur Diesel pour recharger les batteries ; mais les avancées technologiques dans l'atténuation des sons et l'isolation phonique ont diminué cet avantage. Même s'ils sont moins rapides et peuvent emporter moins d'armes, les sous-marins conventionnels sont moins chers à la construction ; l'arrivée des sous-marins anaérobie a augmenté le nombre de ces unités.

Grâce à cette encyclopédie mondiale des sous-marins l'on verra ainsi évoluer ses machines au fil de l'histoire grâce aux multiples photos et aux nombreux profils qui accompagnent les descriptions et un bref historique. Elle se consulte comme un catalogue dévoilant par nations toutes les séries ou modèles uniques construits à ce jour. Chaque type de bâtiment dispose d'une fiche technique indiquant son déplacement, ses dimensions, sa propulsion et son armement dans la limite des indications disponibles.

Enfin une large partie est consacrée aux sous-marins scientifiques et aux bathyscaphes, sans oublier les notions techniques élémentaires de base qui permettent au sous-marin de fonctionner.

Bonne lecture, Jean DESSOLY

