

1940-1944 LES SOUS-MARINS, FLEURONS DE LA MARINE DE GUERRE

Les sous-marins, comme les contre-torpilleurs, torpilleurs, avisos, frégates, corvettes, chasseurs et patrouilleurs ont joué un rôle essentiel dans la Bataille de l'Atlantique, la grande bataille pour la survie de l'Angleterre : pratiquement tout ce dont elle a besoin arrivait par la mer. Les *Western Approaches* (approches de l'ouest de la Grande-Bretagne) deviennent un gigantesque goulot d'étranglement où convergent les grands courants et les convois alliés du trafic maritime qu'il faut protéger.



LE RUBIS (Chantiers Augustin Normand)



*Le Rubis, accosté le long du quai nord du bassin Camperdown à Dundee (Écosse)
© Fondation de la France Libre*

Le jour de l'armistice, le 22 juin 1940, le *Rubis* est basé dans le port de Dundee en Écosse. Sous l'impulsion de son commandant, le lieutenant de vaisseau [Georges Cabanier](#), il rallie les FNFL avec la quasi-totalité de son équipage.

A compter du 9 mai 1941 et jusqu'à la fin du conflit, il passe sous le commandement de l'enseigne de vaisseau [Henri Rousselot](#).

De septembre 1940 à décembre 1944, en Norvège et dans le golfe de Gascogne, le *Rubis* effectue 28 missions dont 22 mouillages de mines, parcourt 54 800 milles marins et reste 4 300 heures en plongée.



*Dundee en 1941 : inspection du Rubis par le général de Gaulle, précédé par le commandant Henri Rousselot
© dundee-at-war*



En 1941 remise de la Valiant Dog Decoration au chien Bacchus, la mascotte du Rubis. Le lieutenant Rousselot se trouve derrière Bacchus © dundee-at-war

A lui seul, le *Rubis* a coulé plus de navires ennemis que tout le reste de la flotte française pendant la guerre. Il s'est vu décerner la Croix de la Libération de même que huit membres de son équipage.

« Bâtiment qui n'a pas cessé une seule heure de servir la France dans la guerre depuis le début des hostilités et dont l'Etat-major et l'équipage ont fait preuve des plus belles qualités guerrières en accomplissant de nombreuses et périlleuses missions dans les eaux ennemies. A infligé aux transports maritimes allemands des pertes sévères. Très sérieusement endommagé au cours d'une attaque, a réussi à regagner sa base au prix d'efforts inouïs du personnel en traversant un champ de mines très dangereux ».

Cette décoration fait suite au fait d'armes réalisé par ce sous-marin mouilleur de mines au cours de sa dixième patrouille du 14 au 25 août 1941 :



Equipe du Rubis © dundee-at-war.net

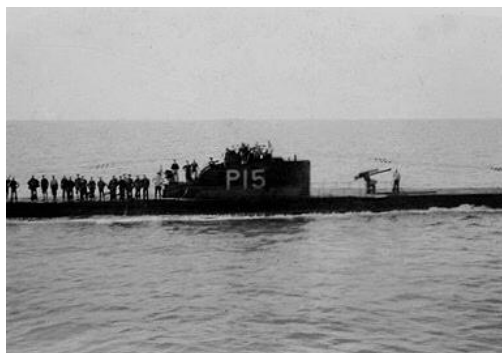
Le *Rubis* devait miner les accès nord et sud d'Egersund en Norvège. A l'issue du second mouillage de 18 mines, il aperçoit un convoi et attaque à la torpille. Le bâtiment de tête, un cargo finlandais *Hogland* n'est qu'à 300 m lorsqu'il est touché par une des torpilles. Le *Rubis* se pose sur le fond à 45 m et fait le mort. Malheureusement, les explosions du cargo très proche provoquent une voie d'eau au panneau avant et endommagent la batterie principale dont l'acide commence à fuir dans le bord. Le sous-marin réussit à faire surface au cours de la nuit mais les vapeurs d'acide et la fumée sont telles que la totalité de l'équipage se réfugie sur l'abri de navigation et le pont. Seuls les électriciens descendent avec des masques à gaz pour essayer de réparer la batterie.

Grâce à une réparation de fortune, le *Rubis* réussit à faire route vers Dundee à faible vitesse. Guidé par 3 avions de la *Royal Air Force*, il traverse un champ de mines allemands avant d'être pris en charge par une escorte composée d'un croiseur, trois destroyers, deux chalutiers et un remorqueur.

Lorsqu'il accoste à Dundee le 25 août, il compte une nouvelle victime à son tableau de chasse : un chasseur de sous-marin allemand ayant sauté sur une de ses mines mouillées en Norvège.

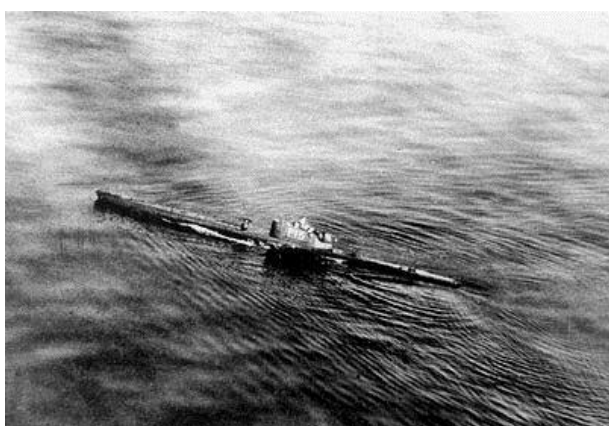


Le Rubis, escorté par trois Blenheim de la RAF © amicale-rubis.fr

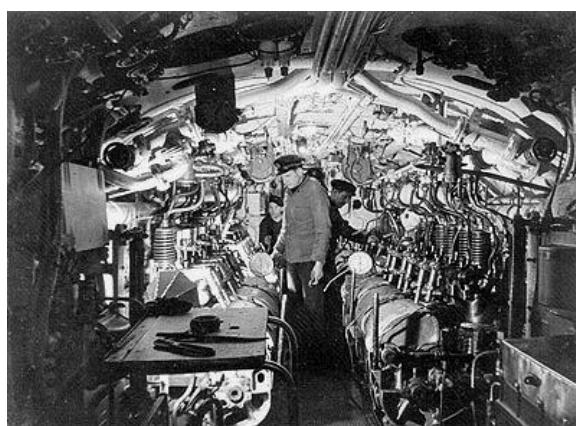


Le Rubis vu du HMS Curaçao le matin du 24 août 1941. © dundee-at-war.net

« En bas, la plupart des cellules de la batterie avaient fondu, de l'acide fuyant dans les cales où il se mélangeait à l'eau pour dégager du gaz chlore hautement toxique. Les ingénieurs travaillant à l'intérieur du sous-marin devaient porter des masques à gaz. Puis un incendie a éclaté parmi les batteries endommagées, mais les ingénieurs du sous-marin ont réussi à faire fonctionner le *Rubis* tout au long de la traversée de la mer du Nord jusqu'au Tay. Ceux qui n'avaient pas été requis à ce travail ont été envoyés sur le pont où ils pouvaient au moins respirer de l'air frais plutôt que du gaz de chlore. *Rubis* atteint Dundee en toute sécurité le 25 août 1941 à la fin de l'une des épopées de survie sous-marine les plus remarquables de la Seconde Guerre mondiale. »

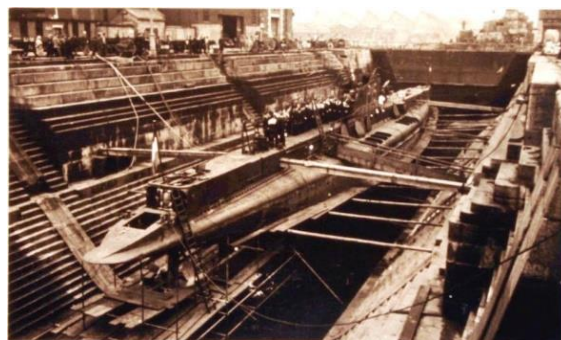


Le Rubis le 23 août 1941 © Fondation de la France Libre



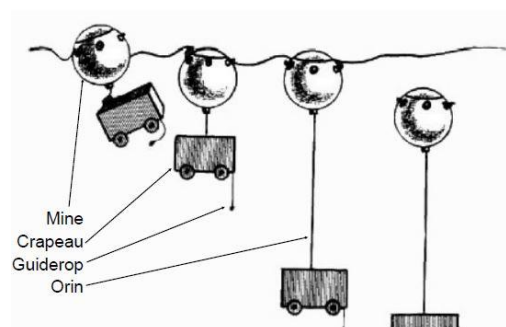
© dundee-at-war.net

Ce type de sous-marins était conçu pour mouiller des mines sans faire surface. Les 32 mines à orin *Sautter-Harlé HS4*, portant une charge de 220 kg de tolite (TNT) mouillables par 200 m de fond sont fixées à l'extérieur de la coque sous un carénage hydrodynamique. Chacun des 8 puits situés de chaque côté du sous-marin contient 2 mines disposées l'une au-dessus de l'autre. Arrivé au lieu choisi, le sous-marin largue ses mines par un système à air comprimé Normand-Fenau (du nom de son inventeur Fernand Fenau, ingénieur chez Augustin Normand). Du fait de l'allégement ainsi causé, il faut rééquilibrer rapidement la pesée, de façon à ne pas faire surface en pleine zone ennemie.



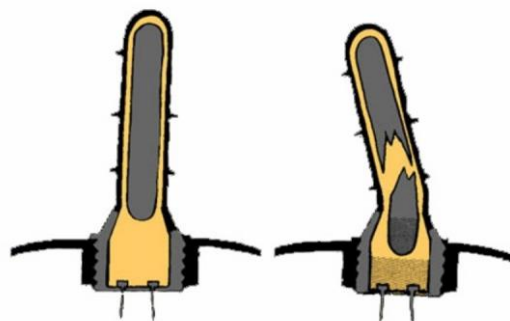
Xxxxx © xxxxx

La mine à orin



Mine à orin © marinebelge.be

La mine comprend un bloc (le crapaud) qui lâche la mine de flottabilité positive, le crapaud se remplit progressivement d'eau et coule. Quand le guiderope touche le fond marin, il bloque le treuil de l'orin et l'ensemble descend en immergeant la mine à la profondeur souhaitée. Les mines sont réglées pour rester actives un temps déterminé.



Corne de Hertz © @ marinebelge.be

La corne de Hertz

Dans la corne de Hertz une solution de bichromate coule sur les plaquettes de carbone et de zinc lorsque le verre se brise. Ainsi se crée un élément de batterie produisant le courant nécessaire pour déclencher la chaîne explosive.



Reproduction du Jolly Roger © Amicale Rubis

Reproduction du Jolly Roger du Rubis avec toutes ses victoires et ses décorations.

Les bandes blanches représentent les navires de commerce coulés ou endommagés, les bandes rouges, les navires de guerre. Le glaive illustre la mission de débarquement d'un agent secret. La bande barrée par une torpille signale le navire coulé à la torpille, les autres ayant été touchés par des mines. Les 21 mines blanches représentent les missions de mouillage.



© Agasm section Rubis



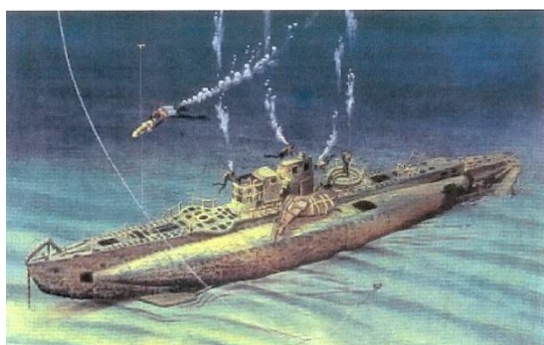
L'équipage en juin 1940 © dundee-at-war.net

Embarquements : 2 Havrais à bord

PARCOURS

Quartier-maître de 1^{ère} classe radio Michel **LAENEN** [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître électricien Jean **WINDELS** [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)



Le *Rubis* fut coulé volontairement en 1958 au large du cap Camara par 40 m de fond (43° 10' 59" nord 6° 42' 00" est)

LE NARVAL

© nicoblon.free.fr



Le Narval © Musée de la Résistance en ligne

Le *Narval* opérait en Méditerranée orientale pendant la "Drôle de guerre". Son commandant, François Drogou, rallie Malte le 24 juin 1940 avec son équipage pour continuer le combat. Il lance alors ce message : *"Trahison sur toute la ligne, je rallie un port anglais"*.

15 décembre 1940 : après avoir quitté Malte début décembre, il est touché au cours d'une patrouille par une mine italienne et coule dans le golfe de Gabès, au large des îles Kerkennah (Tunisie).

Le **commandant Drogou** et cinq membres de l'équipage seront nommés Compagnon de la Libération. Le *Narval* figure parmi les 14 bâtiments de la Marine française à avoir reçu la médaille de la Résistance.

Le second maître mécanicien **André MARIE** (19 ans), unique Havrais ayant servi à bord du *Narval*, est Mort pour la France.



René Duvauchelle, premier drame de l'Aéronavale en Méditerranée



René Duvauchelle
© Ordre de la Libération

Le 20 décembre 1941, alors que les recherches du *Narval* sont en cours, l'officier des équipages pilote René Duvauchelle écrit : « *Cafard. Me sens seul. Et le Narval n'arrive pas ???!!* ». Puis, lorsque la nouvelle fut connue : « *Le Narval sera payé très cher* ».

Le **11 janvier 1941**, au retour d'une mission sur Brindisi, son appareil est abattu par la DCA italienne de Catane en Sicile. René Duvauchelle, Jacques Méhouas et l'observateur anglais qui les accompagnait sont tués. René Duvauchelle fut fait Compagnon de la Libération.

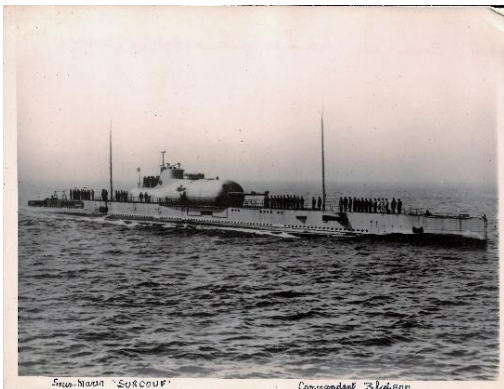
Son nom figure au Havre sur la stèle des Compagnons de la Libération.

PARCOURS

Second maître mécanicien **André MARIE** [Havrais en Résistance](#)

René DUVAUCHELLE [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

LE SURCOUF, LE PLUS GRAND SOUS-MARIN DU MONDE



Le *Surcouf* quittant Halifax
© Fondation de la France Libre

Le sous-marin *Surcouf*, 4218 t. en plongée, était le plus grand sous-marin du monde lorsque, le 18 juin 1940, son commandant et son équipage quittèrent Brest sur un seul moteur pour rallier Plymouth en Angleterre.

Des conditions particulièrement périlleuses, car étant en pleine réparation, le bâtiment n'avait pas d'armement valable, ne disposait que d'un diesel et sa coque épaisse était ouverte sur le pont.

Le 3 juillet, à Plymouth, le bâtiment fut saisi de vive force par les Anglais ainsi que les autres bâtiments qui se trouvaient en Angleterre. Il se produisit à bord un incident grave entre un jeune officier britannique, et un officier français : il y eut un tué et un blessé grave.

L'état-major et l'équipage furent envoyés dans le camp d'Aintree.

Cependant, quelques semaines plus tard le navire était remis par les Britanniques au général de Gaulle avec un nouveau personnel qui comprenait un noyau de 14 hommes de l'ancien équipage.

Le 15 septembre 1940, sous le commandement du **capitaine de frégate Ortoli**, le pavillon français fut de nouveau arboré au mât du *Surcouf*.

Ce bâtiment, qui avait soulevé l'extrême animosité des Britanniques, s'est trouvé être par hasard le plus gros navire de combat français à rester à leurs côtés dans les rangs des F.N.F.L.

Le 13 février 1941, le *Surcouf* partait pour sa première mission de guerre vers le Canada.

Entre 1940 et 1942, Le *Surcouf* aura réalisé 30 missions dont quinze patrouilles et cinq escortes de convois en parcourant 35 000 milles.

Il fut distingué de la Médaille de la Résistance.



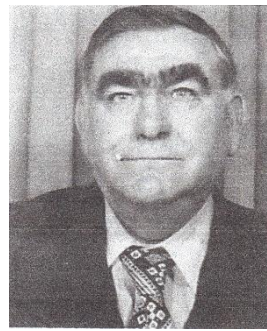
La tourelle du *Surcouf* équipée de 2 canons de 203 mm © passionair1940.fr



L'équipage du Surcouf
© Ordre de la Libération



Raymond Deloof
© André Deloof et J.F. Butel



Jules Besse
© Léon Besse



Eugène Cosson
© HER

Le maître canonier **Raymond DELOOF**, embarqué comme capitaine d'armes (août 40-printemps 41), était chargé de la discipline pour tout l'équipage, et par ailleurs des soutes à munitions. En plongée, son poste de combat se trouvait dans le kiosque à la mise au feu des torpilles.

Le 22 avril 1941, le *Surcouf* subit un bombardement aérien au cours du *blitz* de Plymouth. Un soir où il accostait contre un quai, ce fut par trois fois qu'une partie de l'équipage escaladant les murs d'un bâtiment en feu construit sur le quai, pénétrant à l'intérieur de ce bâtiment, réussissait à éteindre l'incendie. Après la troisième tentative, l'incendie se rallumant et s'étendant démesurément, ce fut dans un nuage de fumée et dans une pluie d'étincelles que le *Surcouf* quitta le quai pour aller quelque part au milieu de la rivière Clyde. Ce soir-là à bord du *Surcouf* on ramassait sur le pont les bombes incendiaires pour les jeter à l'eau.

Fin 1941, il est l'un des acteurs du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon à la France Libre : *« l'Amiral Muselier, arrivant avec deux corvettes et le Surcouf débarqua à Saint-Pierre-et-Miquelon ; la ville pavoise, les cloches carillonnent, tout le monde s'embrasse en criant : « Vive la France ». Cette affaire faite, le Surcouf, dont le commandant était depuis deux mois le capitaine de corvette Blaison, rejoignit sa base des Bermudes pour repartir vers le Pacifique où il aurait pu pleinement remplir ses fonctions de croiseur sous-marin. »*



Le Surcouf et des corvettes FNFL en rade de St Pierre
© Fondation de la France Libre

Quelques semaines plus tard, il reçoit l'ordre de se mettre en route vers Tahiti et la Nouvelle-Calédonie, alors que le Pacifique vient de s'embraser suite à l'agression japonaise sur Pearl Harbor et l'entrée en guerre des Etats-Unis.

Dans la nuit du 18 au 19 février 1942, après avoir appareillé début janvier de Saint-Pierre-et-Miquelon, le *Surcouf* disparaît dans la mer des Antilles.

Les causes restent à ce jour non élucidées : abordage avec le cargo américain *Thomson Lykes* ou tir accidentel d'un avion américain... Son épave repose à 3 000 m de fond, au large du Panama.

Il n'y eut aucun survivant parmi les 127 marins de l'équipage.

Le matelot timonier **Jean BROOK** et le maître mécanicien **Aristide GEULIN** sont disparus dans cette tragédie.

Embarquements : 5 Havrais à bord

PARCOURS

Jules BESSE (août 40-fév 41) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Matelot timonier Jean BROOK (1940-1942) MPF, [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Eugène COSSON (2^e affectation) [Havrais en Résistance](#)

Raymond DELOOF (26 août 40-printemps 41)

Maître mécanicien Aristide GEULIN (août 40- fév 42) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

LA JUNON OU LA BATAILLE DE L'EAU LOURDE (Chantiers Augustin Normand)

Sous-marin de la classe Minerve, la *Junon* fut mise sur cale aux chantiers Augustin Normand du Havre le 9 juin 1932 et lancée le 16 septembre 1935 mise en service le 20 septembre 1937.

En juin 1940, lors de l'invasion de la France, la *Junon* est en réparation à Brest. Pour éviter la capture par les Allemands, les pistons et les culasses des moteurs Diesel étant restés à Cherbourg, elle est remorquée in extremis à Plymouth puis saisie par les britanniques lors de l'opération Catapult le 3 juillet 1940.

Contrairement à d'autres équipages qui choisissent le rapatriement, une grande partie des marins de la *Junon* décide de rejoindre le général de Gaulle. Elle est transférée aux FNFL le 27 juillet 1940 sous le commandement du **lieutenant de vaisseau Jean-Marie Querville**, le sous-marin arbore la Croix de Lorraine.



Le Général de Gaulle inspectant la Junon
© Fondation de la France Libre



© FB Marine nationale

Caractéristiques techniques

Longueur 68,1 m
Maître-bau 5,6 m
Tirant d'eau 3,66 m
Déplacement 662 tonnes (en surface) 856 tonnes (en plongée)
Profondeur 80 m
Propulsion 2 x 900 ch (Diesel), 2 x 615 ch (électriques)
Armement 6 tubes lance-torpilles de 550 mm puis 530 mm
1 canon de 75 mm sur le pont devant le kiosque
1 mitrailleuse de 13,2 mm/76 AA
2 mitrailleuses Hotchkiss modèle 1914 de 8 mm
Équipage 4 officiers et 38 hommes
Rayon d'action
En surface : 2 000 milles marins (3 700 km) à 10
En plongée : 85 milles marins (150 km) à 5 noeuds
Statut Désarmé le 6 décembre 1954



© Alamer



© FB Marine nationale

Missions de La JUNON

Première mission – du 16 au 24 décembre 1941. Barrage contre les navires de surface allemands basés à Brest.

Deuxième mission - du 26 décembre 1941 au 1^{er} janvier 1942. Patrouille avec le sous-marin britannique H44 dans le golfe de Gascogne.

Troisième mission – du 6 au 20 mars 1942. Recherche du cuirassé Tirpitz en mer du Nord.

Quatrième mission - du 28 août au 4 septembre 1942. En mer du Nord, les détails nous sont inconnus.

Cinquième mission – du 11 au 19 septembre 1942. Débarquement d'un commando de saboteur devant détruite l'usine de Glomfjord.

Sixième mission – du 11 au 24 octobre 1942. Harcèlement du trafic ennemi sur les côtes norvégiennes.

Septième mission – du 13 novembre au 3 décembre 1942. Débarquement d'agents et de matériel radio sur la côte norvégienne.

Huitième mission – du 22 janvier au 11 février 1943. Recherche de croiseurs allemands, les détails nous sont inconnus.

Opération MUSKETOON du 11 au 19 septembre 1942



L'usine de Glomfjord dont les installations seront détruites dans la nuit du 19 au 20 septembre 1942 © Wikipedia

Récit du capitaine de vaisseau Etienne Schlumberger (Compagnon de la Libération)



Opération Musketoone © peinture de Michel Guyot

« L'action probablement la plus significative, fut la destruction de la centrale hydraulique de Glomfjord. Cette importante centrale, située au sud de Bodø, au nord de la Norvège, alimentait une grosse usine produisant de l'aluminium pour l'industrie aéronautique allemande et une unité d'électrolyse qui pouvait fournir de l'eau lourde. Les Anglais estimaient que cette centrale avait une grande importance pour l'industrie de guerre allemande et pensaient que sa mise hors service était essentielle.

Située au fond du Glomfjord, au pied d'une falaise, son bombardement en piqué était impossible. Une opération terrestre risquait alors d'être nécessaire.

Aussi, plutôt qu'un débarquement de vive force très risqué, le commandement britannique préféra une tentative d'opération spéciale.

La *Junon* embarque donc, à Lervich, dans les îles Shetland. Un commando de 12 hommes composé de deux Norvégiens, un Canadien et neuf Anglais n° 2 Commando de la Spécial Service Brigade.

Ce type d'opération ne pouvait se faire qu'au printemps ou en automne. La position ne pouvait s'obtenir que par le sextant. Pour cela, il fallait voir l'horizon et les astres. De jour, pas question de monter en surface car trop dangereux. De nuit pas d'horizon. Donc observations uniquement tôt le matin ou tard le soir.

Premier exercice de débarquement de nuit le 9 septembre 1942 à Boatsroom Voi, un fjord au nord de Lerwich. Posés de jour sur le fond peu profond, on peut sortir l'antenne périscopique et écouter des musiques de paix qui paraissent si lointaines. Ces hommes pouvaient-ils prévoir que sur les douze, huit ne reviendraient pas.

Le débarquement au fond du Glomfjord était trop risqué, le Bjaerangs fjord un peu plus au sud fut choisi. Le débarquement se déroule sans problème, excepté quelques difficultés de gonflage du dinghy pneumatique.

Le sous-marin ne s'était pas risqué jusque tout au fond du fjord. Après être rentré de jour au périscope et s'être posé au fond vers 13h30. Il fait surface vers 21h30.



Cartes © www.combinedops.com/glomfjord

Le commando de 12 hommes payage sur environ 3 km pour atteindre le fond du fjord vers 3 h du matin, le 15 septembre.

Après avoir enterré dinghy et brassières de sauvetage, les hommes s'éloignent de 5 km avant de prendre du repos. Repartis au petit jour, ils arrivent au pied de la montagne pour un bivouac de nuit. L'ascension très raide présente quelques difficultés, spécialement du fait de plaques de glace glissantes. Arrivés au sommet d'où ils aperçoivent les conduites forcées de la centrale, ils s'arrêtent pour la nuit. Après avoir repris leur progression, ils arrivent en vue de l'usine.

La mission a réussi, des pipelines, des turbines et des tunnels explosèrent, détruisant la centrale et provoqua la mise hors service de l'usine d'aluminium et de la production d'eau lourde jusqu'à la fin de la guerre.

Un commando fut tué sur le coup. Sept autres furent capturés alors qu'ils cherchaient à s'échapper, emprisonnés à Colditz puis au camp de concentration de Sachsenhausen, où ils furent exécutés ».

Ce furent les premières victimes du Kommandobefehl* d'Hitler du 18 octobre 1942.

**Ordre émis par Hitler le 18 octobre 1942 qui indiquait que tout commando fait prisonnier par les forces allemandes en Europe ou en Afrique devait immédiatement être exécuté, sans procès, même s'il était porteur d'un uniforme ou s'il s'était rendu de lui-même.*

Embarquement : le matelot torpilleur **Marcel ROBIER**, unique Havrais à bord, engagé en février 1943.

PARCOURS

Matelot torpilleur Marcel ROBIER [Havrais en Résistance](#)

SOURCES

[L'épopée du Rubis](#) traduction d'un article écrit en langue anglaise par le vice-amiral d'escadre Henri Rousselot, à la demande de la revue britannique « *Profile Warship* » pour publication. Fondation de la France Libre

[Amicale du Rubis](#)

[Le parcours et les missions de René Duvauchelle](#), par Adrien Abraham pour la Délégation Le Havre de la Fondation de la France Libre

[La disparition du Surcouf](#), Revue de la France Libre, nouvelle série, n° 5, février 1948.

[Cérémonie d'hommage aux marins du Surcouf](#) en 2012 (citation des noms des 127 marins français et des 3 marins britanniques embarqués sur le sous-marin Surcouf le 18 février 1942).

[La Junon débarque le commando de l'eau lourde](#)

[Operation Muskatoon - Glomfjord, Norway](#)

[Norvège 1942 : nous n'étions que trois sous-marins français, récit du capitaine de vaisseau Etienne Schlumberger, Bulletin AASDN n° 198](#)

[Album photographique des sous-marins FNFL](#) (Havrais en Résistance)

Le site Dundee-at-war n'existe plus à ce jour.