

SOMMAIRE

02	Classe "Archimède"
18	Classe "Pietro Micca"
22	Classe "Argo"
28	Classe "Calvi"
58	Classe "Glauco"
73	Classe "Perla"



Les rumeurs de guerre deviennent de plus en plus préoccupantes et la course à l'armement s'accroît d'autant. Les Italiens calquent leurs constructions, notamment pour les navires de surface, en fonction des lancements des bâtiments français. En ce qui concerne les sous-marins, l'Italie mène une politique expansionniste et va rapidement devenir la nation possédant le plus grand nombre de bâtiments. Entre le 30 janvier 1933, date de l'arrivée au pouvoir de Hitler et le 10 juin 1940, date de l'entrée en guerre de l'Italie, quatre-vingt-un sous-marins vont être lancés qui s'ajoutent aux trente-deux déjà mis en service avant 1933 (1).

1 - J'ai délibérément exclu le *Sirena*, premier sous-marin de sa classe, lancé le 26 janvier 1933. Les trente-deux autres ont tous été lancés après la prise de pouvoir de *Mussolini*, le 29 octobre 1922 et les premiers ont été mis sur cale en 1925.

CLASSE ARCHIMEDE

Constructions : 4 bâtiments ordonnés et commissionnés : *Archimede*, *Evangelista Torricelli*, *Galileo Ferraris* et *Galileo Galilei*.

Dimensions : **Longueur :** 70,50 m - **Largeur :** 6,87 m - **Tirant d'eau :** 4,12 m

Déplacement : 980,20 t en surface - 1 259,82 t en plongée

Propulsion : 2 moteurs Diesel Tosi totalisant 3 000 ch
2 moteurs électriques Ansaldo totalisant 1 400 ch

Vitesse : 17 nd en surface - 7,7 nd en plongée

Autonomie : 10 284 MN à 8 nd (avec surcharge) - 1 882 MN à 17 nd en surface
43,2 MN à 4 nd - 6,9 MN à 7,7 nd en plongée

Armements : II canons de 100 mm/43 Mod 1927 avec 230 coups
II mitrailleuses de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 avec 3 000 coups
VIII tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 4 AR) avec 12 torpilles

Équipage : 6 officiers et 49 hommes

Unités de la flotte sous-marine italienne à Naples lors de la revue en l'honneur de l'amiral Horthy le 26 novembre 1936. Les quatre bâtiments au premier plan représentent l'*Archimede* (le 1^{er}), puis le *Galilei*, le *Torricelli* et le *Ferraris*. (Office historique de la Marine militaire)



Les bâtiments de la classe "Archimede" sont dits de "grande croisière". Développés à partir de la classe "Settembrini" dont ils conservent les formes de coque, ils ont un déplacement plus conséquent et une autonomie en surcharge très importante. Dotés d'une meilleure navigabilité et de meilleures qualités d'évolution, leur armement est renforcé par l'ajout d'un second canon et l'accroissement du nombre de torpilles. Dans l'ensemble, cette classe est plutôt réussie et quatre bâtiments sont mis en construction. Les quatre sous-marins forment la XII^e escadrille du III^e groupe basé à Tarente. Dans le cadre de la réorganisation des flottilles de sous-marins, ils sont affectés à la XLIV^e escadrille puis à la XLI^e escadrille du IV^e groupe basé à Tarente. Après une intense période d'entraînement et des croisières en Méditerranée, les quatre bâtiments sont déployés à Tobrouk et utilisés pendant la guerre d'Espagne.

Archimede

Il est mis sur cale au chantier naval Franco Tosi SA à Tarente le 1^{er} octobre 1931, lancé le 10 décembre 1933 et mis en service le 1^{er} août 1934.



L'Archimede de retour à Tarente. (DR)

Sous le commandement du CC Sergio Lusena, il appareille de Naples le 1^{er} janvier 1937 pour sa seule mission accomplie dans les eaux espagnoles au cours de la guerre d'Espagne. Effectuant des patrouilles dans la région de Barcelone, il mène douze

Lancement de l'Archimede le 10 décembre 1933 à Tarente. (Photo Sconosciuto)



2 - tpl ou tonnage de port en lourd. Il faut bien distinguer le tpc (tonnage à pleine charge) du tpl. Le tpl correspond au navire léger armé augmenté de son port en lourd (tpl) regroupant le personnel et ses affaires, la cargaison et les consommables (carburant, vivres, eau potable, boissons, huile moteur...). Le tpl est nommé par les Anglais DWT (deadweight tons)

manœuvres d'attaque mais les interrompt toutes avant le lancement par manque d'identification. Il retourne à Naples le 16 janvier 1937.

Après des travaux d'entretien entrepris à La Spezia, l'Archimede est cédé en avril 1937 à l'Espagne franquiste. Le 17 avril, il quitte l'Italie en grand secret pour se rendre aux Baléares, avec à son bord un petit équipage composé de marins italiens et de quelques espagnols venus sur place pour leur formation. Le 19 avril, il s'amarré dans une petite baie de l'île de Cadix où se trouvent déjà des unités de la marine nationaliste. L'équipage de l'Archimede est complété avec des volontaires en provenance de ces unités. Au cours de la nuit, les marins italiens débarquent et rejoignent l'Italie à bord du contre-torpilleur Antonio Pigafetta.

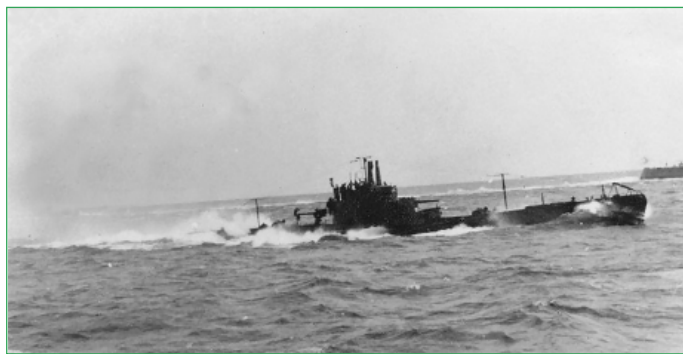
Afin de dissimuler l'origine italienne de ce navire, il est d'abord baptisé C5, un nom d'une unité disparue le 31 décembre 1936, sous le commandement du CC Rafael Fernández de Bobadilla. Désormais il reçoit pour mission de patrouiller entre Alicante et Carthagène, le jour en immersion et la nuit en surface. Il peut attaquer les navires de guerre républicains en prenant soin d'éviter les navires de guerre britanniques très similaires, et en évitant les actions contre les navires marchands français, anglais, nord-américains et japonais qui entrent ou sortent des ports ou naviguent à moins de 3 MN de la côte. En fait, ce sont surtout les navires espagnols républicains et les bâtiments russes qui sont l'objet d'éventuelles attaques.

La première mission opérationnelle débute le 13 mai 1937 par une sortie d'entraînement en compagnie du C3, ex-Torricelli, qui dure neuf jours.

Le 29 mai, le C5 repart en direction de la côte catalane où il surprend le pétrolier Campero endommagé par de l'artillerie. Il tente de se placer pour l'achever mais l'apparition de l'aviation républicaine le contraint à s'éloigner. Ce pétrolier a été mis en service en mai 1934 par le chantier Echevarrieta y Larrinaga à Cadix pour le compte de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A. à Malaga. Il déplace 6382 tjb, 3692 tjn et 8267 tpl (2). Il mesure 127,94 m de long (123,44 entre pp), 17,55 m de large et il a un tirant d'eau de 7,67 m et de 9,19 m à pleine charge. Il est propulsé à la vitesse de 13,5 nd par deux moteurs Diesel 4 cylindres SL 60 de 776 nhp, construits par la Sociedad Española de Construcción Naval à Bilbao. Il est vendu pour démolition le 19 février 1968 et les travaux débutent en septembre.

Le 30 mai 1937, le C5 arraisonne la goélette Granada de 400 t, chargée d'armes françaises, qu'il coule à l'aide de trente-trois obus de 100 mm après avoir demandé à l'équipage de quitter le navire. Le 4 juin au large de Calpe, le voilier motorisé Rápido de 250 t, chargé de matériel de guerre, est coulé à l'aide de dix-sept obus après l'évacuation de l'équipage.

Le 25 juillet, il reçoit une information lui signalant la présence en mer de trois cargos, Andutz-Mendi (1601 tjb, 1929), Cabo Palos (6342 tjb, 1927) et Mar Negro (6632 tjb, 1930). Le lendemain, à 47 MN de Santa Pola, le Cabo Palos est aperçu. Ce navire, en provenance d'Odessa en Union Soviétique, se dirige vers Valence avec un chargement de matériel de guerre, de sel d'ammoniaque et de nourriture. Après une navigation parallèle afin de déterminer sa vitesse, le C5 s'approche à sept cents mètres et lance une torpille qui frappe le navire en plein centre et le coule rapidement au large de Punta Ifac, à 28 MN au nord d'Alicante. Le Cabo Palos est un paquebot mixte mis en service en janvier 1927 par la Compañía Euskalduna de



Le *General Sanjurjo* à pleine vitesse (photo Ana Rui)

par une machine à triple expansion de 62 nhp, construite par NV "Zeeland", il atteint la vitesse de 8,5 nd. En 1930, il est vendu à l'armement espagnol M. Mammol Bosch à Tarragone et prend le nom de *Ciutat de Reus*. En 1939, le gouvernement espagnol le réquisitionne et lui donne le nom de *Castillo Sagunto*. Il est acheté en 1943 par l'armement Domingo T. Royo à Barcelone et renommé *Reus*. Le 19 juillet 1970, lors d'un voyage entre Oran et Almeria, il est victime d'un incendie dans le port d'Almeria et détruit. Il est vendu pour démolition le 27 octobre 1970 au chantier Luis Ruiz Yepes.

Après cinq mois d'activité sans interruption, le *General Sanjurjo* a besoin d'une sérieuse révision mais celle-ci est impossible en Espagne et l'aide de l'Italie est sollicitée. Le 17 septembre, il parvient à La Maddalena, en Sardaigne puis à Tarente. Les travaux ne se terminent qu'en novembre et il appareille le 25 novembre.

La situation va sérieusement se compliquer lorsque le *General Sanjurjo* attaque et coule le cargo britannique *Endymion* le 21 janvier 1938, à 16 MN au sud du cabo Tiñoso, près de Carthagène. Le navire se rend de Newport à Carthagène, via Falmouth, avec un chargement de charbon. Lancé le 14 juillet 1909 par le chantier John Fullerton & Co à Paisley, il est mis en service en août 1909 pour le compte de J. & P. Hutchison à Glasgow. En 1934, il passe sous le contrôle de l'armement Moss Hutchison Line Ltd à Glasgow puis, la même année, il est vendu à Verano Steamship Co Ltd à Gibraltar. Il mesure 64,01 m de long entre pp, 9,93 m de large avec un tirant d'eau de 4,09 m et déplace 887 tjb et 415 tjn. Sa machine à triple expansion de 129 nhp, construite par Ross & Duncan à Glasgow, lui pro-

cure une vitesse de 9 nd. Ce torpillage provoque une protestation internationale d'autant que onze membres d'équipage sont tués dont un Suédois, officier du contrôle international. Les Anglais et les Français annoncent qu'ils vont encercler l'île de Majorque afin de verrouiller les sorties des sous-marins de la base de Söller. Franco est furieux et interdit toute action de sous-marins au cours du mois de février. Les Italiens décident de retirer leurs "Légionnaires" arrivés en août et renommé en décembre L. 1, L. 2, L. 3 et L. 4. Les Républicains espagnols accusent directement les sous-marins vendus aux Nationalistes et s'insurgent contre la vente de navires de guerre de cette importance à une nation en guerre. Les accusations fusent de toutes parts au cours du premier trimestre 1938 mais les Anglais se contentent de protester par voie diplomatique. En avril 1938, le CC Pablo Suances Jáudenes est relevé de ses fonctions, ce qui suffit à satisfaire les Britanniques. Lorsque la guerre d'Espagne se termine, le canon de 100 mm arrière est supprimé et le *General Sanjurjo* demeure dans la marine espagnole.

Le 7 février 1943, tandis qu'il se trouve au large de Carthagène pour récupérer l'équipage d'un avion allemand abattu, il est attaqué au canon par le sous-marin britannique *HMS Torbay* qui l'a confondu avec un sous-marin italien, ce qui est plutôt compréhensible puisqu'il s'agit de l'ex-*Torricelli*. Divers dommages sont signalés mais le *General Sanjurjo* peut rentrer à sa base. À la suite de cet incident, la décision est prise de repeindre tous les sous-marins espagnols en blanc afin de les différencier.

Après avoir été radié le 14 juillet 1959, il est vendu pour démolition à Alicante le 28 septembre 1959.

LES COMMANDANTS DU *GENERAL SANJURJO*, EX-C3, EX-EVANGELISTA TORRICELLI

Du 10 décembre 1934 au 18 avril 1937	CC Giuseppe Zarpellon
Du 19 avril 1937 au 12 avril 1938	CC Pablo Suances Jáudenes
Du 14 octobre 1938 au 2 juillet 1940	CC Francisco Núñez Rodríguez
Du 2 juillet 1940 au 21 juillet 1942	CC Emilio Rodríguez Lizón
Du 21 juillet 1942 au 31 octobre 1944	CC José Luis Pérez Cela
Du 31 octobre 1944 au 30 avril 1947	CC Francisco Núñez de Olañeta
Du 30 avril 1947 au 4 février 1949	CC Francisco Javier de Elizalde y Láinez
Du 4 février 1949 au 30 septembre 1951	CC Pedro Aznar Ardois
Du 30 septembre 1951 au 4 mai 1955	CC Jaime Gómez-Pablos Duarte
Du 4 mai 1955 au 14 juillet 1959	CC Antonio Senac Claderón

Le 7 février 1943, le sous-marin *HMS Torbay* canonne le *General Sanjurjo* qu'il a confondu, et pour cause, avec un sous-marin italien. (Photo Royal Navy)



des Baléares. Le but est d'intercepter tout navire républicain espagnol et, le cas échéant, les cargos français *La Corse* (612 tjb, 1903) et le *Gaulois* (551 tjb, 1903) qui font la liaison avec la France, s'ils ne sont pas escortés par des navires de guerre étrangers. Aucun navire n'est aperçu et le sous-marin retourne à sa base le 30 novembre.

Le *Ferraris* est affecté le 17 décembre au large du cap de Creus, près de la frontière française pour une opération de surveillance du transit avec les ports républicains. N'ayant pas été informé de sa présence, le croiseur lourd nationaliste *Canarias* tente, à deux reprises, de l'aborder, le prenant pour un sous-marin républicain. La mission se termine le 25 décembre 1937.

Le 8 janvier 1938, le *Ferraris* passe sous le commandement du CC Franco Baslini en remplacement du TV Borghese. Une opération est menée quatre jours plus tard dans les eaux barcelonaises jusqu'au 21 janvier, toujours sans résultat et le 27 janvier, une dernière tentative dans la même zone est organisée et se termine au début du mois de février, sans avoir eu la possibilité de lancer la moindre attaque.

Le 5 août, le CC Giuseppe Mellina remplace le CC Franco Baslini et revient en Italie, mettant ainsi fin à l'intervention de ce navire dans la guerre d'Espagne. Il est affecté temporairement à la XLIV^e escadrille basée à Tarente avec le *Galileo Galilei* et les cinq bâtiments de la classe Brin.

À partir du 28 septembre, les changements de commandements se succèdent :

TV Antonio Cuzzaniti du 28 septembre 1938 au 11 avril 1939

TV Bolo Monechi du 11 avril 1939 au 8 juillet 1939

CC Candido Corvetti du 8 juillet 1939 au 1^{er} août 1939

CC Michele Morisani du 1^{er} août 1939 au 30 novembre 1939

Le CC Livio Piomarta devient le commandant du *Ferraris* le 30 novembre 1939 et quitte l'Italie pour Massawa, en Érythrée en mars 1940.

Activité opérationnelle au cours de la 2^e GM

Lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le *Ferraris*, sous le commandement du CC Livio Piomarta, est affecté à la LXXXI^e escadrille basée à Massawa. Aux premières heures du 10 juin, il part pour sa première mission de guerre au large de Djibouti. Dans l'après-midi, le commandant informe l'équipage qu'il ne s'agit pas d'un exercice mais de l'entrée en guerre de leur pays. Au cours de la nuit du 12 au 13 juin, le sous-marin aperçoit un destroyer et effectue une plongée rapide dans le détroit de Bab-el-Mandeb qui sépare Djibouti du Protectorat d'Aden. Pendant la manœuvre, une soupape destinée à la ventilation des batteries est fermée tardivement, entraînant une entrée d'eau qui provoque un dégagement de chlore. Les masques à gaz sont aussitôt utilisés et l'appareil de purification de l'air est activé. Le *Ferraris* demeure immobile plusieurs heures pendant que le destroyer

Un violent bombardement de Massawa se déroule le 6 août 1940. Si les sous-marins s'en sortent indemnes, le torpilleur *Giovanni Acerbi* est mis définitivement hors de combat. (Photo Italian Navy)



croise en surface. Le danger passé, le sous-marin fait surface pour aérer l'espace d'autant que des émanations de chlorure de méthyle, en provenance de la climatisation, ont provoqué l'intoxication de plusieurs hommes. La mission doit être interrompue et, le 13 juin, à hauteur d'Assab, en Érythrée, deux navires de guerre sont aperçus. Les batteries d'Assab échangent des tirs avec le *Ferraris* qui est atteint et endommagé. Un drapeau blanc fait cesser les tirs et deux remorqueurs et des bateaux à moteur se dirigent vers le sous-marin, constatant leur méprise puisqu'il s'agit d'un bâtiment italien.

Après un court arrêt à Assab, le *Ferraris* rejoint Massawa le 14 juin alors que le port subit un bombardement aérien et le sous-marin prend part à la défense à l'aide de ses mitrailleuses de 13,2 mm. De juin à août 1940, des travaux de remises en état, notamment le renforcement des batteries, sont entrepris malgré les incessants raids aériens sur le port. C'est d'ailleurs le cas lors d'un violent bombardement le 6 août provoqué par des Bristol Bleinheim.

Si les sous-marins sortent indemnes de ce raid, le torpilleur *Giovanni Acerbi* est gravement endommagé et ne reprendra plus de service.

Le *Ferraris* quitte Massawa dans la matinée du 14 août pour tenter l'interception du cuirassé britannique *HMS Royal Sovereign* au cours de son entrée en mer Rouge en direction d'Aden. Toutefois, le lendemain, alors qu'il demeure en attente sur la zone qui lui a été assignée, la mer devient très forte et le sous-marin atteint des inclinaisons de 45° à tribord. Il faut toute l'expérience du commandant pour équilibrer son bâtiment et éviter qu'il ne chavire. À 20 heures, un bâtiment inconnu est repéré sur bâbord avant mais trop éloigné pour conduire une attaque. Deux heures plus tard, un destroyer est aperçu dans le détroit de Bab-el-Mandeb et le *Ferraris* se prépare à attaquer. Afin de pouvoir se positionner, il lui est nécessaire de changer de cap et il est maintenant parallèle aux vagues qui le font rouler violemment. Deux torpilles sont tirées à 23h35 mais n'atteignent pas leur but. En revanche, le destroyer contre-attaque avec des charges de profondeur pendant trois heures mais le *Ferraris* parvient à se désengager. L'agresseur est sans doute l'un des trois destroyers escortant le *Royal Sovereign*, le *HMS Dainty*, le *HMS Decoy* ou le *HMS Defender*. Le 19 août, le *Ferraris* retourne à sa base de Massawa pour y subir un nouveau bombardement, sans effet puis un autre le lendemain et également le surlendemain.

Du 25 août au 1^{er} septembre 1940, nouvelle opération au large du Yemen mais sans résultat.

Le 5 septembre, le *Ferraris* appareille pour intercepter le convoi britannique BS 4, composé de neuf navires marchands escortés par sept bâtiments de guerre, qui est parti de Suez en direction du golfe d'Aden. Des recherches dans les eaux des îles Dahlak s'avèrent infructueuses et le retour s'effectue le 8 septembre.

Le *Ferraris* lance deux torpilles sur un destroyer britannique. Il pourrait s'agir du *HMS Dainty*, du *HMS Decoy* ou du *HMS Defender* (Photo). (Reproduction extraite du livre "British Destroyers 1939-1945")



tance n'est plus que de 6 MN et le *Lamerton* ouvre le feu auquel le sous-marin répond avec son canon arrière. Le *Catalina* attaque également en mitraillant mais il est à chaque fois repoussé par le tir précis du *Ferraris*. Le *HMS Lamerton*, qui zigzague tant pour dérouter le tir italien que pour prévenir le lancement d'une torpille, parvient à mettre plusieurs coups au but, immobilisant le sous-marin dont deux mitrailleuses se sont enrayées. Des fumées d'autres navires en approche et un nouveau *Catalina* arrivant de l'arrière, décident le commandant à faire évacuer son bâtiment. Les documents secrets sont détruits et l'équipage commence à se jeter à la mer. Seuls restent à bord le commandant Filippo Flores, le commandant en second Furlan, le chef mécanicien Francesco Rubino et le radiotélégraphiste Gerardo Zorzi. Alors que l'équipage a évacué, l'ingénieur en chef Rubino descend dans la salle de contrôle en compagnie du radiotélégraphiste et ouvre les vannes de sabordage mais le bâtiment coule brutalement trois minutes seulement après l'ordre d'abandon, entraînant les deux

hommes avec lui, par 37°27' N et 014°33' W (37°07' N et 014°19' W pour les Britanniques), le 25 octobre 1941 à 12h23.

Le *HMS Lamerton* se trouve à ce moment-là à 3 MN du sous-marin et continue son approche. Craignant que le *Ferraris* se soit immergé volontairement, il largue quatre charges de profondeur qui ont peut-être été la cause de la perte de trois hommes supplémentaires, l'enseigne Giovanni Castronovo, l'officier marinier Tommaso Scotto d'Abusco et le marin Pierino Fiori. Finalement, le *Lamerton* revient et récupère les quarante-quatre naufragés et les transfère au destroyer *HMS Vidette* (Lieutenant-Commander Eric Norman Walmsley) qui les conduit à Gibraltar. Ils seront ensuite emmenés dans le camp de prisonniers n° 17 près de Sheffield puis transférés aux États-Unis au camp de Pine Camp, dans le Missouri. Après l'armistice du 8 septembre 1943, il leur sera proposé de reprendre le combat aux côtés des Alliés ce que beaucoup accepteront.

CLASSE PIETRO MICCA

Constructions :	1 bâtiment ordonné et commissionné : <i>Pietro Micca</i> .
Dimensions :	Longueur : 90,32 m - Largeur : 7,7 m - Tirant d'eau : 5,3 m
Déplacement :	1 567,28 t en surface - 1 967,13 t en plongée
Propulsion :	2 moteurs Diesel Tosi totalisant 3 000 ch 2 moteurs électriques MARELLI totalisant 1 500 ch
Vitesse :	15,5 nd en surface - 8,5 nd en plongée
Autonomie :	12 000 MN à 8 nd (avec surcharge) - 2 600 MN à 14,5 nd - 1 680 MN à 15,5 nd (surface) 70 MN à 4 nd - 9 MN à 8 nd - 7 MN à 8,5 nd (plongée)
Armements :	II canons de 120 mm/45 Mod 1931 II mitrailleuses jumelées de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 VI tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 2 AR) avec 10 torpilles IV puits de mines et 40 mines
Équipage :	7 officiers et 65 hommes

Cette classe ne comportera qu'un seul bâtiment en raison du coût élevé de sa construction. Conçu comme navire de grande croisière par l'ingénieur Virginio Cavallini, il possède l'originalité d'être armé de six tubes lance-torpilles, comme les sous-marins classiques et d'un dispositif de mouillage de 40 mines. À titre de comparaison, les Allemands ont développé une variante du type VIIC, appelée VIID (2 exemplaires), avec 5 TLT et seulement 15 mines. Le sous-marin allemand spécialement conçu comme mouilleur de mines est le XB pouvant emporter 66 mines de type SMA mais ne disposant que de 2 TLT à l'avant (6 exemplaires). La coque intérieure, celle capable de résister à une profondeur de 100 m, est constituée de deux cylindres réunis pour former un huit. Les logements intérieurs sont spacieux et il dispose d'une grande vitesse, d'une excellente autonomie et de qualités remarquables de manœuvrabilité et de navigabilité.

Le système utilisé pour la pose de mines est expérimental. Tandis que des modèles, comme la classe Bragadin, larguent des mines par deux tubes d'étambot avec une chambre de mines située au-dessus des moteurs électriques, le *Pietro Micca* dispose d'une installation centrale située dans la partie inférieure de la coque. L'avantage est qu'il n'est plus nécessaire de maintenir une assiette parfaite pour le largage. En revanche, l'espace entre la coque et le fond doit être suffisamment grand pour éviter tout risque d'explosion sous la coque.

PIETRO MICCA

Ce sous-marin mouilleur de mines est mis sur cale au chantier naval Franco Tosi SA à Tarente le 15 octobre 1931, lancé le 31 mars 1935 et mis en service le 1^{er} octobre 1935, il est affecté au IV^e Groupe de Tarente. Il commence immédiatement son entraînement pour la mise en place du système de pose des mines qui va durer un an. En octobre 1936, il effectue une croisière à Tripoli avec des escales en Sicile et à Pantelleria.

Son affectation à la XLV^e escadrille de Tarente débute le

23 janvier 1937 sous le commandement du CC Ernesto Forza. Il participe à la guerre d'Espagne et appareille de Naples pour mener une patrouille au large de Valence avec, à son bord, le CC Arturo Génova Torruella de la marine nationaliste espagnole. Le *Micca* retourne à sa base le 2 février sans avoir rencontré de navires suspects. Il commence une deuxième mission le 13 février 1937 mais doit l'interrompre à la suite de la décision de Mussolini de rejoindre le "Comité de contrôle des nations neutres". En effet, les attaques menées par les sous-marins italiens ont généré de nombreuses protestations qui entraînent leurs retraits. Deux jours après son départ, il rentre à sa base.

Le 5 mai 1938, il est choisi comme leader lors de la visite de Hitler et c'est lui qui, en tête du défilé des 85 sous-marins, donne le signal d'immersion simultanée et d'émersion avec le tir de onze coups de canon à blanc de chacun des navires.

De fin 1938 au début de 1940, il est détaché au groupe de sous-marins de La Spezia et à l'Académie navale de Livourne.

Activité opérationnelle au cours de la 2^e GM

En préalable à l'entrée en guerre de l'Italie, le *Pietro Micca*, sous le commandement du CF Vittorio Meneghini, appareille le 4 juin de La Spezia pour aller mouiller des mines au large d'Alexandrie. Le 12 juin, il met en place un barrage de 40 mines à environ 25 MN au nord-ouest du phare d'Alexandrie. L'après-midi du lendemain, le champ de mines est découvert par le destroyer australien *HMAS Stuart* et les dragueurs de mines *HMS Abingdon* et *HMS Bagshot* se chargent d'ouvrir un chenal pour permettre le passage du croiseur léger *HMS Caledon* et du destroyer *HMS Dainty*, en provenance de Crète. Certaines sources affirment qu'il a été l'objet, le jour même, de l'attaque sans dommages par les destroyers *HMS Decoy*, *HMS Defender*, *HMAS Stuart* et *HMAS Vampire*.

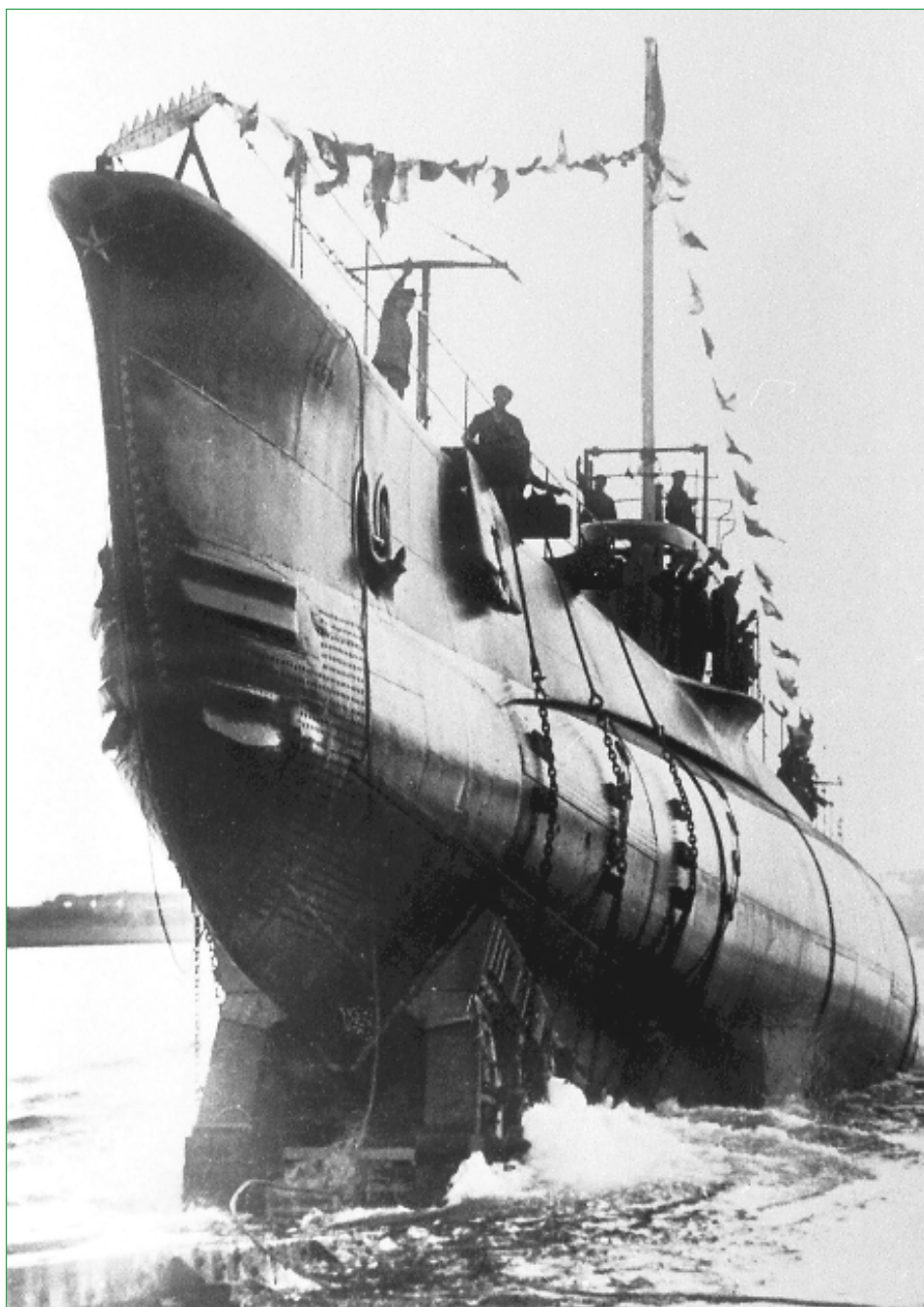
Au cours de la nuit du 25 juillet 1940, le *Micca* effectue une patrouille anti-sous-marine dans le golfe de Tarente. À son retour, le CF Meneghini cède le commandement au CF Alberto Ginocchio.

mis sur cale le 27 septembre 1929 et lancé le 11 juillet 1930 au chantier John I. Thornycroft & Co à Woolston. Il est mis en service le 22 mai 1931 pour le compte de la Royal Marine Canadienne, sous le commandement du Lieutenant-Commander Georg Ralph Miles. Il déplace 1337 t standard et 1747 t à pleine charge. Il mesure 98,45 m de long (95,10 m entre pp), 9,83 m de large pour un tirant d'eau de 3,73 m. Il est propulsé par deux turbines Parsons avec trois chaudières à trois feux Thornycroft qui développent 32 000 ch à la vitesse de 35 nd. Son armement se compose de 4 canons simples de 120 mm/45 QF Mk IX, de 2 canons de 2 pdr (40 mm) et de 8 TLT de 533 en deux affûts quadruples. Il est armé par un équipage de 138 officiers et hommes. Il est gravement endommagé le 15 novembre 1942 lors d'une collision avec le cargo panaméen *Azra* (1 700 tjb, 1936) alors qu'il escorte le convoi WB 13, à l'est de Terre-Neuve. Utilisé comme bateau d'entraînement après des réparations, il est vendu pour démolition le 30 juin 1945.

À 08h25 le 2 décembre, l'*Argo* attaque un petit convoi et lance ses torpilles sans résultat, si ce n'est celui d'avoir été repéré et de subir une violente contre-attaque de près de cinq heures au cours de laquelle 96 charges de profondeur ont été larguées. Il ne subit que de légers dommages. Le 4 décembre, il est attaqué par un hydravion Sunderland à 12h55 mais peut s'échapper.

Aux premières heures du 5 décembre 1940, il rencontre le cargo britannique *Silverpine* qui est parti de Liverpool sur lest le 30 novembre, au sein du convoi OB 252 dispersé le 4 décembre. Il le torpille et le coule par 54°14' N et 018°08' W. Le *Silverpine* est lancé le 3 mai 1924 par le chantier Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd à Wallsend (Sunderland) et mis en service en juin 1924 pour le compte de Mount Steamship Co Ltd à Londres. Vendu en 1925 à Silver Line Ltd, géré par Stanley & John Thompson Ltd à Londres, il conserve son nom. Déplaçant 5066 tjb, 3 191 tjn pour un port en lourd de 8540 t, il mesure 127,15 m de long (122,22 m entre pp), 16,87 m de large avec un tirant d'eau de 7,87 m. Il dispose d'une vitesse de 13,5 nd fournie par un moteur Diesel 4 cylindres de 1052 nhp, construit par Richardsons, Westgarth & Co Ltd à Hartlepool.

Le cargo *Silverpine* est torpillé et coulé par l'*Argo* le 5 décembre 1942. (Coll. Ambrose Greenway)



Lancement de l'*Argo* le 24 novembre 1936 au Cantieri Dell'Adriatico à Monfalcone. (Coll. Giorgio Parodi)

Après une collision avec le cargo panaméen *Azra*, les grenades explosent sur le *HMCS/NCSM Saguenay* et détruisent sa poupe le 15 novembre 1942. (Photo John Daniel Mahomey)





Le HMS Shakespeare qui va torpiller et couler le *Verella* le 7 septembre 1943. (IWM)



Une partie de l'équipage du *Verella* qui va disparaître avec son bâtiment le 7 septembre 1943. (Site ottopagine.it)

minimum d'informations sur la disparition du *Verella* qui sera le dernier sous-marin coulé dans la guerre contre les Alliés. Disparition d'autant plus tragique que l'armistice, à l'heure de son naufrage, a été signé secrètement entre l'Italie et les Alliés mais aucun des navires en guerre n'en aura connaissance avant le lendemain.

Revenons au témoignage de Pietro Vivone :

"J'étais sur le Brin ce soir-là et j'étais en charge des machines. Nous avons navigué de concert avec le Verella dans des eaux apparemment calmes, près de la côte de Pontecagnano (une commune de la province de Salerne). Nous étions ignorants des armistices et des débarquements à venir et, étant en surface, nous avons rechargé les batteries. Une soudaine obstruction des conduits de carburant nous contraint à stopper. Le commandant Mario Patané du Verella nous demande la raison de notre arrêt, au porte-voix, car l'usage de la radio est interdit. Nous lui indi-

quons de poursuivre sa route car nous devrions remédier au problème rapidement. Quelques minutes plus tard, une forte explosion sous-marine a été ressentie à bord annonçant le naufrage du Verella, sans survivants. Il est 20h 03."

On ne connaîtra les circonstances de la perte du *Verella* qu'après la guerre.

Vers 19 heures, le sous-marin britannique *HMS Shakespeare* navigue au large de Punta Licosa, au sud de Salerne par 40°15' N et 014°30' E.

C'est alors qu'il aperçoit les deux sous-marins italiens, *Verella* et *Benedetto Brin* qui suivent des routes parallèles à la sienne, l'une de son côté bâbord, l'autre du côté tribord. La malchance pour le *Verella*, c'est son positionnement du côté du coucher du soleil, bien plus visible que le *Brin* dont la silhouette se confond avec la côte. Le *HMS Shakespeare* lance six torpilles dont quatre atteignent le *Verella*, ne lui laissant aucune chance de survie. Tout l'équipage, le commandant, cinq officiers

et quarante-quatre sous-officiers mariners et matelots disparaissent instantanément avec leur bâtiment.

Le *Verella* aura effectué seize missions offensives, plus quatre en Atlantique et quatorze missions de transfert.

En 1976, après de nombreuses plaintes de pêcheurs qui déchirent leurs filets sur un fond pourtant sablonneux, un dragueur de mines et un vieux bateau de sauvetage, le *Proteus*, sont envoyés dans la zone depuis le port de La Spezia afin d'effectuer des sondages mais en vain. Un plongeur professionnel le découvre lors d'une plongée à 102 m et aperçoit un kiosque sous de nombreux filets enchevêtrés, à 8,9 MN de Punta Licosa. L'épave du *Verella* repose par 138 m de fond avec tout son équipage et demeure désormais un sanctuaire dédié à tous les marins tombés au combat.



Une cérémonie au cours de laquelle le *Pietro Calvi* reçoit son pavillon de combat à La Spezia. (Site piombino-storia.blogspot.com)

Rencontre entre un Arado 196 et le *Calvi* au cours de la guerre d'Espagne, pour une transmission d'ordres avec le CC Primo Longobardo. (Ufficio Storico della Marina Militare)





Le *Tazzoli* en 1941 pendant sa navigation dans l'Atlantique. (Coll. F. Bargoni)

tache d'huile est remarquée ainsi qu'un bâtiment un peu éloigné. Toutefois, le sous-marin est repéré et le navire ennemi se précipite à sa rencontre contraignant le *Tazzoli* à plonger aussitôt. Aucun naufrage de navire de guerre ne sera relevé dans cette zone parmi les archives alliées.

Trois jours plus tard, l'*Enrico Tazzoli* rencontre le cargo britannique *Aurillac* qui fait route de Takoradi et Madère à destination de Workington, en Angleterre, avec un chargement de 5500 t de minerai de manganèse. Le cargo est torpillé par 37°09' N et 018°42' W et, sur un équipage de quarante et un hommes, on ne déplore qu'une victime. Ce bateau d'origine française, est lancé le 31 octobre 1921 par le chantier William Pickersgill & Sons Ltd à Sunderland et mis en service en décembre 1921 pour le compte de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans, à Nantes. En 1929, il devient la propriété de la Compagnie Delmas Frères et Vieljeux à La Rochelle qui prend le nom de Compagnie

Delmas-Vieljeux en 1936. L'*Aurillac*, arrivé à Swansea le 25 juin 1940 en provenance de La Pallice, est ensuite dirigé sur Cardiff où il est saisi le 17 juillet 1940 par les autorités britanniques, affecté au Ministry of War Transport et géré par British Continental Coal & Investment Co Ltd à Cardiff. Il est propulsé par une machine à triple expansion de 347 nhp, construite par Armstrong, Whitworth & Co Ltd à Newcastle et donnant une vitesse de 10,5 nd. Déplaçant 4248 tjb, 2526 tjn et 6935 tpl, il mesure 115,93 m de long (111,02 m entre pp), 16,05 m de large et a un tirant d'eau de 7,39 m.

Le 7 mai, le *Tazzoli* rencontre un navire naviguant seul. Parti de Gourock le 17 avril, le cargo norvégien *Fernlane* est chargé de 1585 t de sel, 103 t de pièces d'acier, 8 planeurs et 26 camions. Il rejoint Manchester d'où il appareille le 4 avril pour être incorporé dans le convoi OG 59 qui part de Liverpool le 15 avril à destination de Gibraltar, comprenant quarante-trois navires

Le cargo norvégien *Fernlane* est torpillé par le *Tazzoli* qui l'achève d'une torpille d'un tube arrière, le 7 mai 1941. (Ufficio Storico della Marina Militare)



marchands et treize escorteurs. Le 23 avril il se sépare du convoi et poursuit isolément sa route vers Freetown. Lancé le 17 septembre 1927 par le chantier Burmeister & Wain's Maskin & Skibsbyggeri A/S à Copenhague, il est mis en service en juillet 1919 pour le compte de Dampskibs Interessenskab Garonne, géré par Fearnley & Eger à Oslo. Il mesure 121,92 m de long (114,73 m entre pp), 16,36 m de large pour un tirant d'eau de 7,16 m. Il déplace 4310 tjb, 2527 tjn et 7735 tpl, à la vitesse de 12 nd grâce à un moteur Diesel 6 cylindres de 489 nhp, construit par Burmeister et Wain. À 08h25 GMT, il est torpillé par 10°02' N et 020°17' W, déclenchant un incendie dans la salle des machines. Les hommes d'équipage qui y travaillent ont le temps de monter sur le pont et d'arrêter le navire à partir des commandes de la passerelle. Quatre canots de sauvetage sont mis à l'eau et



Le titre de “plus belle barbe de l’Atlantique” a été décerné par Mlle Rosenthal, assistante et traductrice du *Korvettenkapitän* CC Franz Becker, officier de liaison allemand à la Betasom, à Mario Rossetto, commandant en second du *Tazzoli* de retour de mission le 5 septembre 1942. En arrière-plan, en partie caché, le CC Fecia di Cossato. (Site pioniereni.it)

tjb, 1923) et conduits à Pernambuco, au Brésil. Lorsque l’*U.160* s’éloigne, il n’a pas vu sombrer le *Havsten* même s’il commence à s’enfoncer par l’arrière. Deux jours plus tard, il est toujours à flot lorsque le *Tazzoli* l’aperçoit et lui décoche deux torpilles qui l’envoient par le fond, par 11°18’ N et 054°45’ W, non sans avoir récupéré un chat toujours à bord. Le sous-marin italien entreprend le long voyage de retour vers Bordeaux où il arrive le 5 septembre après 74 jours de navigation et une deuxième Médaille de bronze de la Valeur militaire est attribuée au commandant di Cossato.

Le cargo mixte *Ombilin* photographié aux Indes néerlandaises. (Maritiem Digitaal)



Le 14 novembre 1942, le *Tazzoli* repart pour une nouvelle patrouille, cette fois près des côtes de Guyane néerlandaise et Guyane britannique. Le 28 novembre, au large des îles Canaries, il croise le sous-marin *Leonardo da Vinci* qui retourne à Bordeaux et, sur ordre de Betasom, 30 t de carburant sont transférés du *Vinci* au *Tazzoli*. Il parvient au large de la Guyane néerlandaise, devant Paramaribo, le 12 décembre. Il y rencontre le cargo anglais *Empire Hawk*. Mis sur cale sous le nom de *Clauston*, il est lancé le 8 octobre 1919 par le chantier American International Shbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie) et renommé *Coahoma County*. Il est mis en service le 20 novembre 1919 pour le compte du Gouvernement américain. Il est acheté en 1931 par American Diamond Lines Inc. à New York et prend le nom de *Black Tern* en 1932 puis passe sous l’armement Black Diamond Lines Inc. à New York en 1938. Transféré à la Grande-Bretagne en 1941 au MoWT, il devient l’*Empire Hawk*. Avec une longueur de 121,95 m (118,87 m entre pp), une largeur de 16,51 m et un tirant d’eau de 7,47 m (8,43 à pleine charge), il déplace 5032 tjb, 3130 tjn et 7997 tpl. Une turbine à engrenages, construite par General Electric à Schenectady, dans l’État de New York, lui procure une vitesse de 13 nd. Parti de New York à destination d’Alexandrie avec du charbon, des véhicules et des marchandises diverses, il est torpillé et coulé par 05°56’ N et 039°50’ W par le *Tazzoli*. Il n’y a aucune victime parmi les cinquante et un membres de l’équipage.

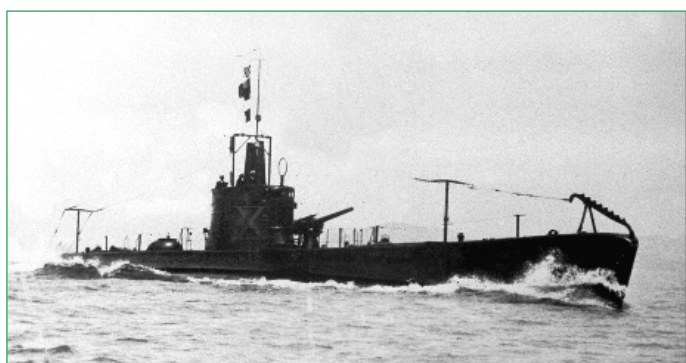
Ce même 12 décembre 1942, à 18h25, le *Tazzoli* intercepte un autre bateau, le cargo mixte néerlandais *Ombilin*. Lancé le 10 novembre 1915 par le chantier Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij à Amsterdam et mis en service le 25 février 1916 pour le compte de Koninklijke Paketvaart Maatschappij à Amsterdam puis à Batavia, il déplace 5658 tjb, 3195 tjn et 8087 tpl. Il mesure 128,12 m de longueur entre pp, 16,51 m de largeur avec un tirant d’eau de 7,39 m et peut transporter quatre passagers en 1^{ère} classe. Une machine à triple expansion de 311 nhp, construite par NV Nederlandsche Fabriek van Werktuigen & Spoorwegmaterieel à Amsterdam, lui autorise une vitesse de 10,5 nd. Parti de Halifax pour New York, il y charge une cargaison constituée de matériel ferroviaire lourd, de machines agricoles, de bois scié, de canons, de munitions, d’ampoules électriques, de papier et de farine à destination du Cap, en Afrique du Sud, via Trinidad. Il est torpillé et coulé par 07°25’ N et 039°19’ W. Deux officiers, le capitaine H. Ellens et le chef mécanicien T.H.C. Geenemans sont faits prisonniers tandis que les soixante-dix-neuf personnes à bord prennent place dans trois canots de sauvetage. La première embarcation, commandée par le second lieutenant Visser est aperçue dans la nuit du 18 au 19 décembre par le pétrolier argentin *Santa Cruz* (3934 tjb, 1921) qui se rend de Buenos Aires à Recife au Brésil, où les naufragés sont débarqués le 22 décembre. Le canot du 3^e lieutenant Hanewinckel parvient à rejoindre la côte brésilienne. Les vingt-deux rescapés ont ramé pendant dix jours et parcouru 750 MN, aidés par un vent favo-

Le cargo britannique *Queen City* est torpillé et coulé par le *Tazzoli*. (City of Vancouver - Walter Frost)



CLASSE PERLA

Constructions :	10 bâtiments ordonnés et commissionnés : <i>Ambra, Berillo, Corallo, Diaspro, Gemma, Iride, Malachite, Onice, Perla et Turchese.</i>
Dimensions :	Longueur : 60,18 m - Largeur : 6,45 m - Tirant d'eau : 4,70 m
Déplacement :	696 t en surface - 852 t en plongée
Propulsion :	2 moteurs Diesel FIAT (<i>Berillo, Gemma, Iride, Onice, Perla</i>) 2 moteurs Diesel CRDA (<i>Corallo, Diaspro et Turchese</i>) 2 moteurs Diesel Tosi (<i>Ambra et Malachite</i>) 2 moteurs électriques CRDA (<i>Berillo, Corallo, Diaspro, Gemma, Iride, Onice, Perla et Turchese</i>) 2 moteurs électriques MARELLI (<i>Ambra et Malachite</i>)
Puissance :	Diesel : 1 400 ch - Électriques : 800 ch
Vitesse :	14,2 nd en surface - 7,5 nd en plongée
Combustible :	80 t de gas-oil
Autonomie :	5 200 MN à 8 nd - 2 500 MN à 12 nd en surface 74 MN à 4 nd - 7 MN à 7,5 nd en plongée
Armements :	I canon de 100 mm/47 Mod 1931 avec 152 coups II à IV mitrailleuses de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 VI tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 2 AR) avec 12 torpilles
Équipage :	5 officiers et 40 hommes



Le sous-marin *Perla* dans sa configuration de la fin des années 1930. (DR)

La classe "Perla" est dérivée de la série "Sirena". Les modifications apportées consistent en un agrandissement de la fausse tour dans la partie supérieure, dans l'installation de moteurs plus modernes, dans la mise en place d'un radiogoniomètre actionnable depuis l'intérieur et d'un nouvel équipement de climatisation. Tout cela a entraîné un accroissement du déplacement d'autant que la capacité en combustible a été très sensiblement augmentée. Cette nouvelle série a confirmé les excellentes qualités de la classe "600", même dans les climats tropicaux.

Une fois prêtes, les unités sont allées compléter les sous-marins de "600" à La Spezia (XII^e et XIII^e escadrilles) et à Messine (XXXIV^e et XXXV^e escadrilles).

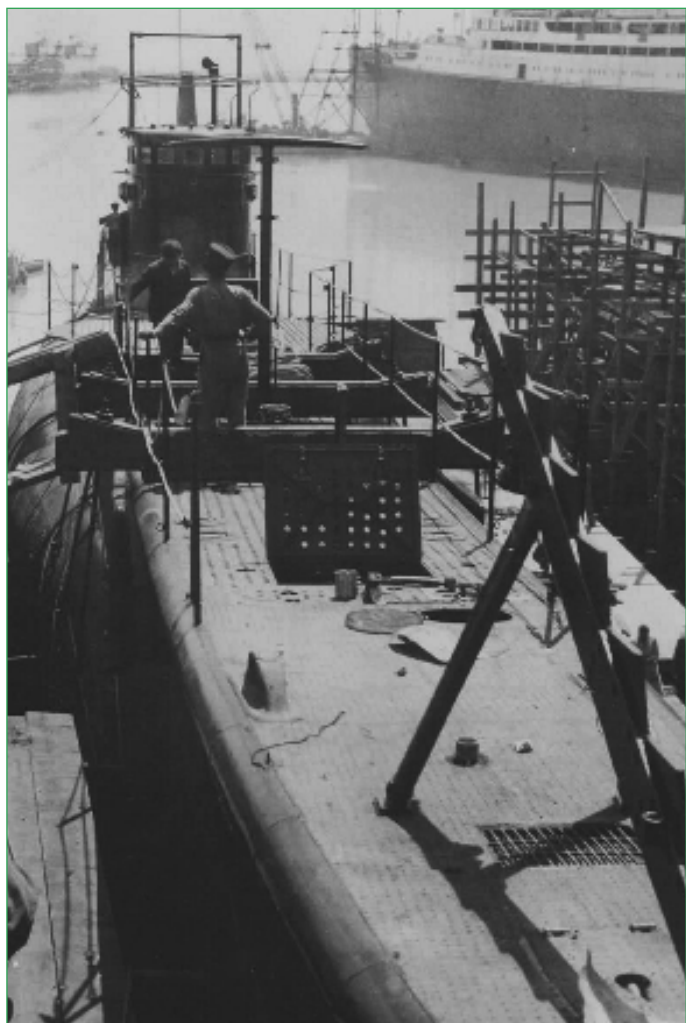
PERLA

Il est mis sur cale au Cantieri Riuniti Dell'Adriatico à Monfalcone le 31 août 1935, lancé le 3 mai 1936 et mis en service le 8 juillet 1936.

Il est affecté à la XXXV^e escadrille de Messine mais stationne à Augusta. Au cours de l'année 1936, il entreprend un voyage de formation qui l'amène à faire escale dans les ports de Tobrouk, Benghazi, Bardia, en Libye, les îles grecques de Leros, Rhodes, Karpathos, Astipalea, Kalymnos, Patmos, Lakki avec retour à Augusta. L'année suivante, il effectue une croisière le long des côtes italiennes avec Tarente comme destination finale. En 1938, dans le but de tester ses performances dans les mers chaudes, il est transféré à Massawa, en Érythrée.

Du 29 décembre 1938 au 24 janvier 1939, il procède à une croisière au large des côtes de la Somalie et l'océan Indien occidental en compagnie du *Glauco*. Au printemps 1939, il retourne dans l'océan Indien avec le *Gemma* pour vérifier la tenue de cette classe dans les périodes de mousson. Les résultats ne sont guère satisfaisants en raison d'une mer très forte, jusqu'à force 9. L'armement ne pouvant être utilisé dans ces conditions car le maintien à l'immersion périscopique est extrêmement difficile. D'autre part, des émanations dangereuses de chlorure de méthyle se sont produites. Il retourne en Italie pour entretien et vérifie, dans la baie de Naples, l'efficacité d'un système de lancement de torpilles sans traces de sillages de bulles.

Le sous-marin *Perla* dans le chantier de Monfalcone, deux jours avant son lancement le 3 mai 1936. (Photo tirée du magazine italien de la défense n° 6 - juin 1988)



au moment de l'armistice du 8 septembre. Il est sabordé le 9 septembre mais récupéré par les Allemands qui envisagent de le remettre en fonction et le conduisent à Gênes. C'est là qu'il est de nouveau coulé lors d'un bombardement effectué le 4 septembre 1944 par 144 B-17 des 449^e et 450^e groupes de la 15^e USAAF. L'épave sera renflouée en mai 1946 et démolie la même année.

Au total, il a effectué trente et une missions de guerre, dont trois missions de transfert et trois missions spéciales, ce qui lui a valu la remise de la Médaille d'argent pour la Valeur militaire accrochée à son pavillon.

BERILLO

Il est mis sur cale au Cantieri Riuniti Dell'Adriatico à Monfalcone le 14 septembre 1935, lancé le 14 juin 1936 et mis en service le 5 août 1936. Il est affecté à la XXXV^e escadrille de Mes-sine mais est positionné à Augusta.

Il effectue une longue croisière d'entraînement avec escales à Tobrouk, Benghazi, Marsa el Hilal, Porto Bardia, Leros et Naples, en 1936.

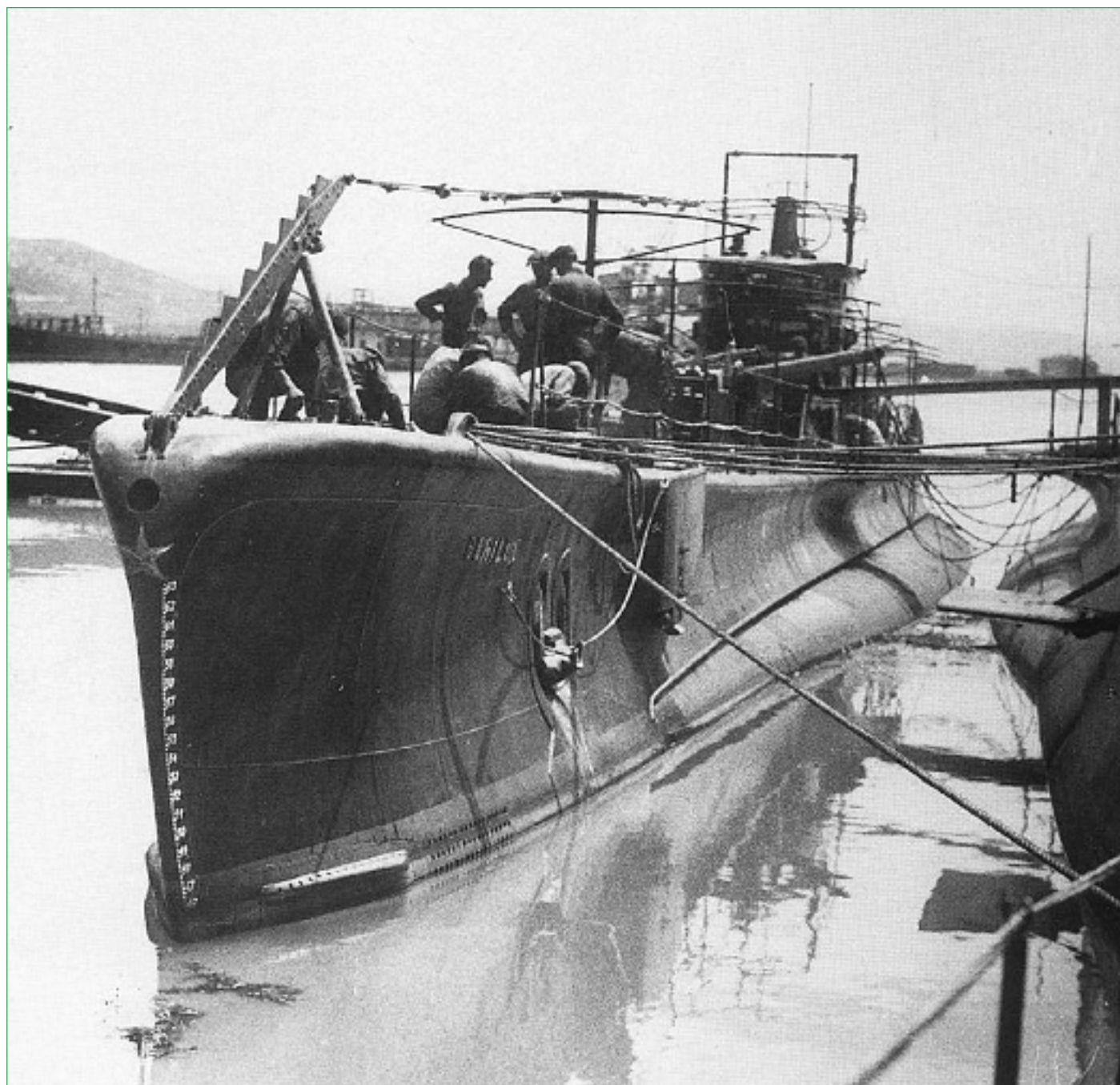
Le 1^{er} janvier 1937, il appareille de Naples, sous le commandement du CC Vittorio Prato, pour sa première mission

clandestine dans le cadre de la guerre d'Espagne, au large de Carthagène. À son bord se trouve le CC Rafael Fernández de Bobadilla y Ragel, l'officier de liaison de la marine nationaliste espagnole. Il est de retour le 17 janvier sans avoir obtenu le moindre succès. Il repart d'Augusta le 5 août 1937 pour une deuxième mission liée à la guerre civile espagnole, sous le commandement du CC Andrea Gasparini. Il va demeurer onze jours dans le canal de Sicile, au nord-ouest de Pantelleria, dans la zone comprise entre le cap Lilibeo, à la pointe ouest de la Sicile et le cap Bon, en Tunisie. Au cours de cette période il va observer et parfois mener des manœuvres d'attaque quarante-cinq fois mais ne lancera qu'une seule fois deux torpilles sur un cargo qu'il manquera, le 14 août. Deux jours plus tard, il est de retour à sa base. Le 28 août, il appareille pour sa troisième et dernière mission au large de Carthagène mais revient le 6 septembre sans apercevoir de navires suspects.

Après cet intermède espagnol, il est envoyé en 1938, à Massawa, avec les sous-marins *Iride* et *Onice* puis regagne Tarente au printemps 1939 avant d'être transféré à Augusta.

En janvier 1940, le TV Camillo Milesi Ferretti devient le commandant du *Berillo*.

Le Berillo en construction au chantier de Monfalcone. ("I sommergibili di Monfalcone" d'Alessandro Turrini)





En 1943, le *Diaspro* passe sous le commandement du Tenente di vascello Alberto Donato. (Site xmasgrupsom.com)

et leur lance deux torpilles qui n'atteignent pas leurs cibles. Dans la soirée du lendemain, il repère deux destroyers et décoche quatre torpilles à 23 h 23. Deux explosions sont à nouveau entendues mais il semble qu'aucun navire n'ait été atteint, toujours d'après les archives britanniques, bien que lorsque le *Diaspro* émerge une heure plus tard, il constate que l'un des destroyers est stoppé mais, ne disposant plus de torpilles, il rentre à Naples.

Afin de contrer le débarquement anglo-américain, le *Diaspro* est placé en embuscade le 7 septembre, avec dix autres sous-marins, dans la mer Tyrrhénienne, d'abord dans le golfe de Salerne puis aux abords de Gaete, entre Naples et Anzio. L'armistice le surprend pendant cette mission et il demeure trois jours en mer, ne sachant s'il doit obéir à l'ordre de se rendre aux Alliés à Bône. Après consultation avec deux autres commandants de sous-marins, il ne rejoint pas Bône à cause de problèmes de moteur mais gagne Cagliari.

Au total, pendant sa carrière sous commandement italien, il a effectué trente missions offensives, trente-deux missions d'entraînement et vingt-trois transferts.

1944

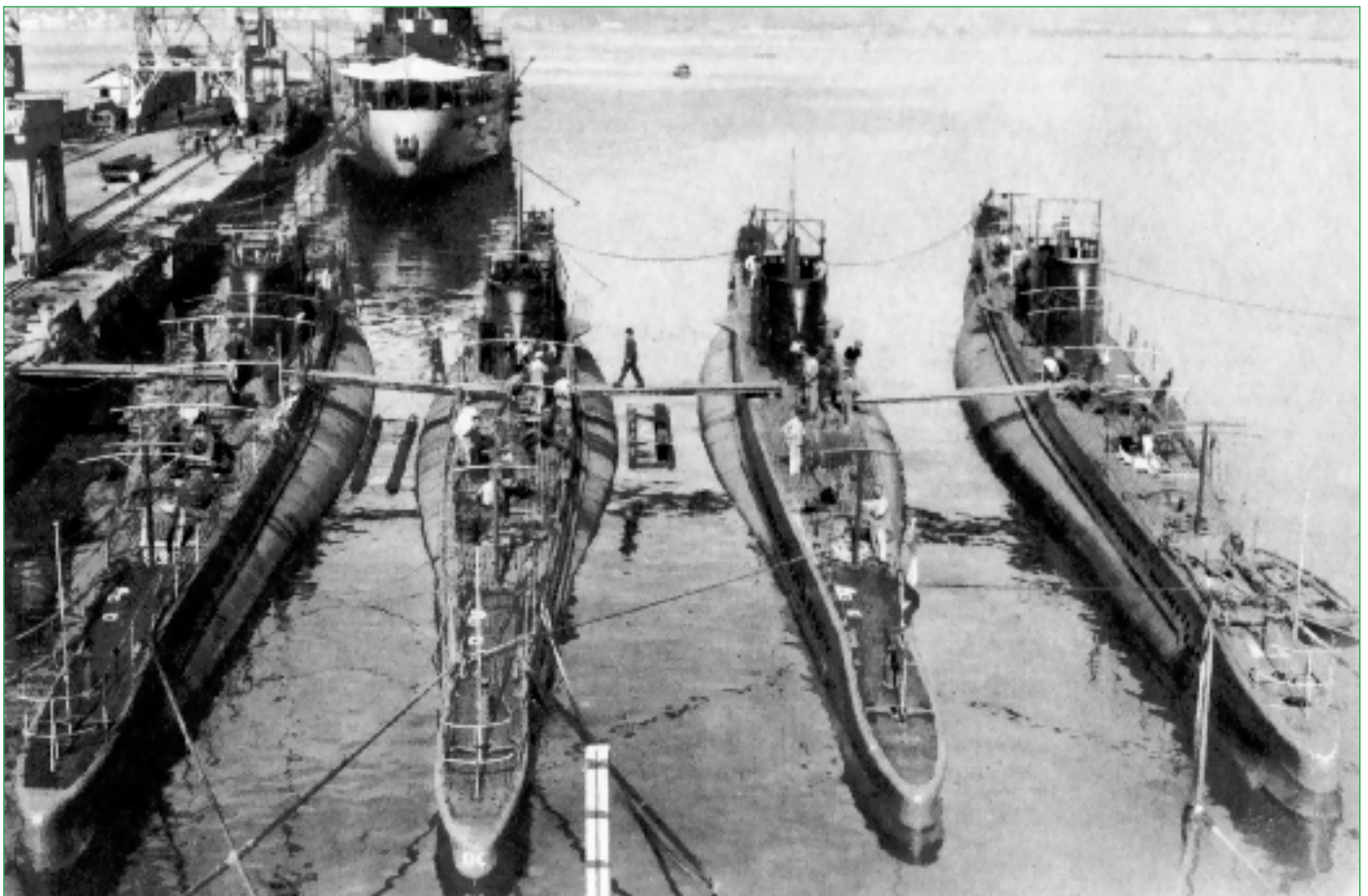
En mars, les réparations sont terminées et il est transféré à Tarente où il est utilisé pour l'entraînement des navires d'escorte italiens, sous le contrôle des Alliés.

Le 17 juillet, sous le commandement du TV Emilio Botta, il appareille pour deux missions clandestines où il doit débarquer deux groupes d'agents, le premier à Zakynthos, sur l'île de Zante, en Grèce, le second sur l'île de Céphalonie, au nord de Zante. Il rentre à Brindisi le 22 juillet.

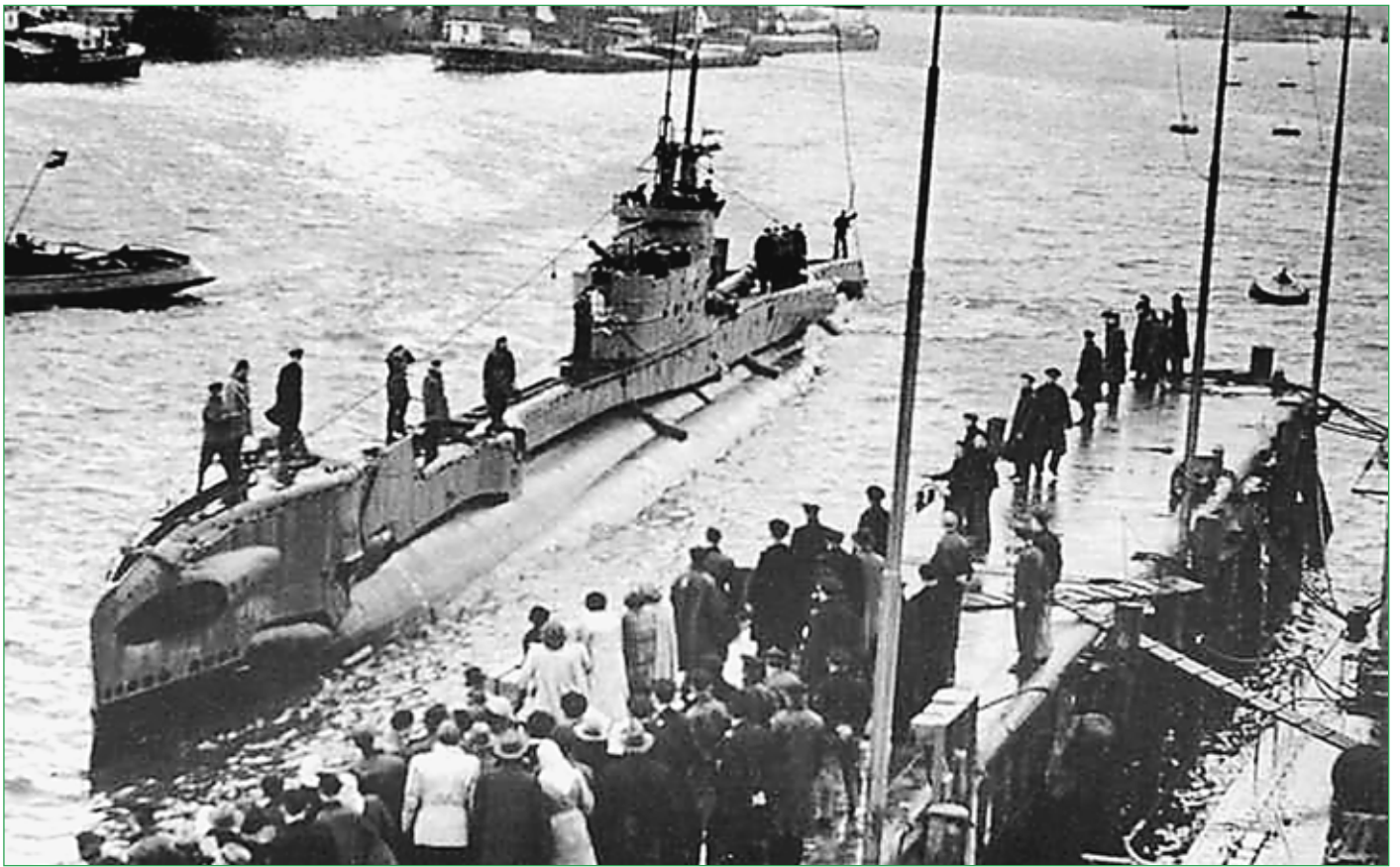
D'avril à août 1945, il est utilisé pour la formation anti-sous-marine des navires alliés basés à Malte.

Pendant la période sous contrôle allié, il a participé à quarante-huit missions d'entraînement et onze missions pour des activités diverses.

Le 1^{er} février 1948, le *Diaspro* est condamné et conduit dans un chantier de démolition.



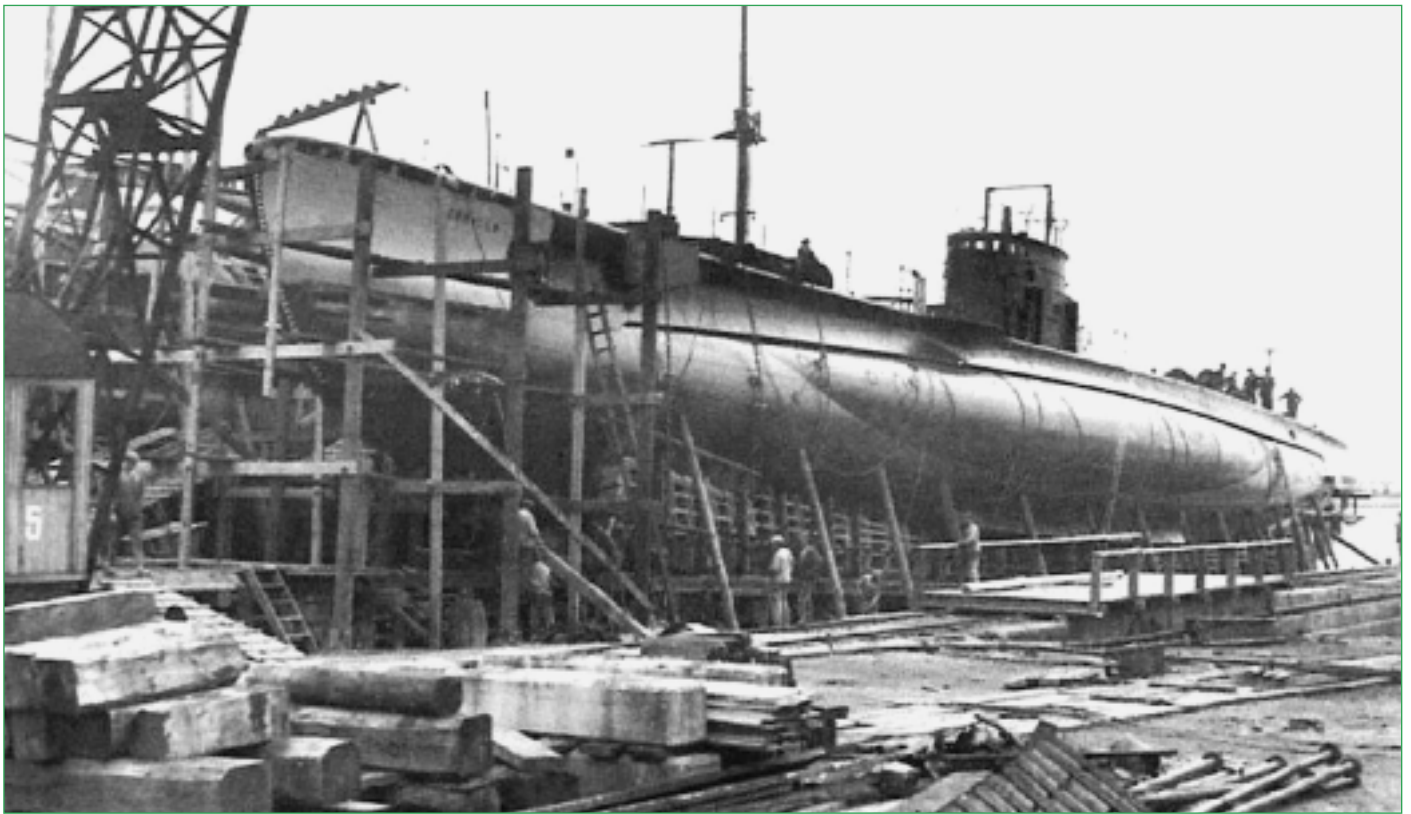
Quatre sous-marins jumeaux à Muggiano en 1936. De gauche à droite, *Ambra*, *Iride*, *Onice* et *Malachite*. (Coll Dante Flore - Site Site naviearmatori.net)



Le sous-marin néerlandais *Dolfin*, ex-britannique *P-47*, qui a torpillé et coulé le *Malachite*, arrive à Rotterdam. (Site dutchmarines.com)



Une photo de l'épave du *Malachite* coulée par le sous-marin néerlandais *Dolfin*. (Photo Morgandiving.com)



Le *Corallo* au cours de sa construction dans le chantier C.R.D.A. à Monfalcone. (Coll Alessandro Turrini et Ottorino Ottone Miozzi)

CORALLO

Il est mis sur cale au Cantieri Riuniti Dell'Adriatico à Monfalcone le 27 septembre 1935, lancé le 2 août 1936 et mis en service le 26 septembre 1936. Il est affecté à la XXXIV^e escadrille de Messine.

Il effectue des activités de formation dans les îles de l'Adriatique et du Dodécanèse et mène plusieurs croisières d'entraînement et d'endurance en 1936 et 1937. En mars 1937, il reçoit son pavillon de combat à Torre del Greco, un port de pêche près de Naples, en présence de l'archevêque de Naples venu bénir le pavillon.

Il accomplit plusieurs campagnes de formation en 1937 et 1938 et, le 15 octobre 1938, il intègre la flottille de l'École de commandement. En 1939, il est basé à Cagliari au sein de la LXXII^e escadrille du VII^e Groupe et y sera encore présent lors de l'entrée en guerre de l'Italie.

Activité opérationnelle au cours de la 2^e GM

Le *Corallo* n'est pas opérationnel le 10 juin 1940 car il se trouve à Monfalcone pour des travaux de maintenance et ce n'est

que fin août qu'il est remis en service.

Le 3 septembre 1940, sous le commandement du CC Loris Albanese, il appareille pour une patrouille offensive à environ 60 MN au sud de la Crète, entre l'île Gavdos et Alexandrie. Vers 18 heures le 17 septembre, alors qu'il est positionné par 33°34' N et 025°34' E, il aperçoit une formation britannique qui fait route vers Alexandrie. Elle comprend le porte-avions *HMS Illustrious*, le cuirassé *HMS Valiant*, les croiseurs *HMS Gloucester* et *HMS Liverpool* et les destroyers *HMS Decoy*, *HMS Herward*, *HMS Hero* et *HMS Hyperion* de retour d'un bombardement du port de Benghazi, en Libye. Parvenu à 1500 m du porte-avions, le *Corallo* lance deux torpilles puis plonge précipitamment à 80 m afin d'échapper à une réaction de l'escorte. Deux fortes explosions sont entendues après 75 secondes mais aucun navire n'a été touché. En revanche, les destroyers soumettent le sous-marin à un grenadage de trois heures qui lui inflige suffisamment de dommages pour compromettre la poursuite de sa mission. À bord, le responsable des torpilles arrière Angelo Bianchi est tué, projeté contre une cloison par les explosions des charges. Pour réduire la possibilité d'être repéré, le silence est imposé à bord et l'eau

La remise du pavillon de combat au *Corallo*, à Torre del Greco, près de Naples. (DR)

