

## Le dernier jour du U 171



Source: Uboot Archiv Cuxhaven

Le 9 octobre 1942, après quatre mois de mer, le U 171 et son équipage de 51 hommes commandés par le *Kapitän-leutnant*<sup>1</sup> Günther PFEFFER, sont en vue des côtes de Bretagne.

Depuis plus d'une semaine, aucun point n'a pu être fait, la navigation en surface est devenue très dangereuse depuis le début de l'opération "Paukenschlag"<sup>2</sup>. Il faut se satisfaire de l'estime.

A 11h47, la terre est en vue. A 13h00, après un échange en morse avec un *v.boote*<sup>3</sup>, un point précis par relèvements peut enfin être établi. Les instructions, obtenues quelques jours auparavant, à la suite du ravitaillement en mer par le U 461<sup>4</sup> fixent le rendez vous avec les bâtiments d'escorte, le 09/10/1942 à 16h00 au point *Lucie 2*<sup>5</sup>.

A 13h30, le U171 est au point *Lucie 2*, route au 030.

A quelque distance, droit devant, un *Sperrbrecher*<sup>6</sup> évolue à faible vitesse. Un contact est pris en morse. Il ne constitue pas l'escorte attendue. Cette dernière vient à peine de quitter Lorient et se dirige vers le lieu de rendez vous.

Les faibles fonds, de l'ordre de 40 mètres, ne permettent plus au sous marin de plonger si cela vient à s'avérer nécessaire, le rendant ainsi vulnérable à une attaque aérienne, à fortiori sans escorte ni protection aérienne.

La proximité des bâtiments amis, la terre toute proche, après les dures semaines passées, provoquent un sentiment de confiance chez les officiers. Le commandant, depuis le kiosque autorise 4 hommes à monter sur le pont puis, plus tard, d'autres les rejoignent.

Les panneaux sont ouverts, l'air frais circule d'un bout à l'autre du sous marin. A tour de rôle, les hommes montent, qui sur le pont, qui dans la baignoire, contempler cette terre nouvelle et fumer une cigarette.

Au loin, en direction du nord, ils observent jusqu'à 5 avions évoluer à faible altitude. Parmi eux, un *Ju 52*<sup>7</sup> qui semble se diriger vers eux, au ras des flots.



Il est maintenant 13h40, Otto Methmann, le timonier vient de faire un nouveau point et constate que le sous marin se trouve dans la zone dite *dangereuse*<sup>8</sup> sur les cartes. Il en avise le commandant qui donne aussitôt l'ordre de virer. Route au 280 puis navigation en zig zag pour retour à *Lucie 2* en attendant l'escorte.

A plusieurs reprises le Ju 52 survole le bateau à une distance d'environ 50 mètres. Brutalement, juste après le passage de l'avion, une forte détonation retentit à l'avant, immédiatement suivie d'un choc d'une extrême violence, à peu près à hauteur du poste des officiers marinières.

Le commandant pense avoir heurté une *mine à orin*<sup>9</sup> et ordonne aussitôt de stopper les 2 diesels. Il espère sauver le bateau et le ramener au port. A l'intérieur, les hommes ont isolé le compartiment sinistré. A l'avant 16 hommes sont séparés des autres par ce compartiment qui se remplit rapidement.

L'ordre de stopper les moteurs n'est pas arrivé à la machine, le commandant les entend toujours tourner. Il ordonne d'évacuer par l'échappée du kiosque. Le sous marin prend de l'assiette négative. Les hommes capellent leur *tauchretter*<sup>10</sup> et se précipitent vers le central et l'échappée. Ceux de l'avant tentent de sortir par le panneau oblique resté ouvert malgré l'ordre du commandant. Deux hommes s'y trouvent encore, le commandant craint que l'eau ne s'y engouffre et alourdisse encore le bateau déjà dans une phase critique. Il leur donne à nouveau l'ordre de le fermer, l'accompagnant d'un geste de la main.

Les 2 hommes le ferment, disparaissent à l'intérieur et l'avant est immédiatement submergé. Le panneau du kiosque est encore ouvert, des hommes sortent toujours et brusquement, le sous marin pique du nez et s'enfoncé. A l'arrière les hélices, toujours en action ne brassent plus que de l'air. L'arrière se soulève et le sous marin pique vers le fond.

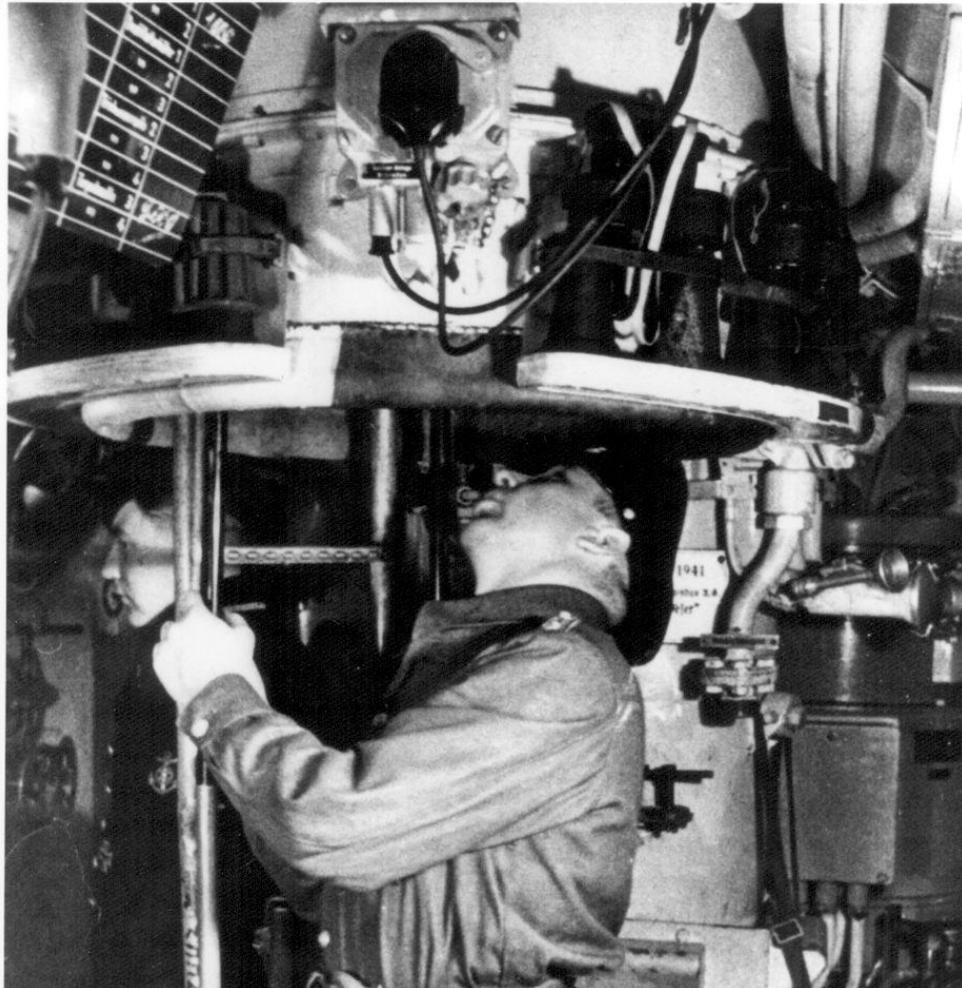
Ceux qui étaient encore sur le pont, sont éjectés, aspirés par les remous, par cette masse qui les entraîne malgré eux, brassés par les tourbillons des hélices qui tournent toujours.

Lorsqu'ils se retrouvent à la surface, maintenus par leur tauchretter, ils entendent les cris de leurs camarades rescapés et ceux du commandant qui leur demande de se regrouper en attendant les secours.

En bas, l'avant du sous marin vient de percuter violemment le fond. Il se relève et retombe lourdement. Depuis que le panneau oblique a été refermé, tout s'est passé très vite... tout d'abord une forte assiette (incidence), les hommes se sont accrochés là où ils le pouvaient, puis se sont trouvés brutalement plongés dans le noir complet pour finir violemment projetés vers l'avant à la suite de la percusion du fond. Le choc a été instantanément suivi par des grincements de tôles déformées, des entrées d'eau jaillissent d'un peu partout sans que l'on sache d'où elles proviennent. Petit à petit les hommes reprennent leurs esprits, les éclairages de secours<sup>11</sup> sont localisés et activés. On se compte, on évalue les dégâts et finalement on réalise la situation: 16 hommes sont prisonniers de l'épave avec 40 mètres d'eau au dessus de la tête.

*L'Oberfähnrich zur zee*<sup>12</sup> Kurt LAU prend la direction des opérations. 16 hommes à évacuer... l'équipage a déjà été entraîné au sauvetage mais ce compartiment ne dispose pas de panneau vertical avec jupe. Seuls les 3 compartiments du centre en sont équipés. Les compartiments des extrémités, qui contiennent les tubes lance torpilles, ne disposent que d'un panneau oblique destiné à l'embarquement des torpilles. Dans un premier temps, ceux qui ne l'avaient pas encore fait, enfilent leur tauchretter. Le compartiment dispose encore d'une grande capacité d'air *HP*<sup>13</sup>, destiné à la chasse aux tubes. Il est envisagé d'évacuer par les tubes, en sassant les hommes 2 par 2. Un essai à vide est entrepris. Impossible de manœuvrer la porte extérieure du premier tube, les tringleries de commande ont été faussées par le choc sur le fond. Il est probable que les 3 autres tubes ont subi le même sort et il serait dommage de gaspiller de précieuses réserves d'air pour s'en assurer. La méthode est abandonnée.

A l'intérieur l'air commence à devenir malsain, l'électrolyte des batteries s'est répandu dans les fonds et la respiration est devenue difficile<sup>14</sup>. Une décision doit être prise rapidement. L'accès à la tranche 2, disposant d'un panneau à jupe<sup>15</sup> étant impossible, ce compartiment étant noyé, les tubes lance torpilles constatés inutilisables, la seule voie de sortie possible reste le panneau oblique d'embarquement des torpilles. Son ouverture se faisant par l'extérieur, il subit la pression de la colonne d'eau et le seul moyen de pouvoir l'ouvrir est d'équilibrer les pressions extérieure et intérieure. L'eau a déjà envahi le parquet et continue de monter, le temps presse, il y a maintenant pratiquement 1 heure que le sous marin est immobilisé sur le fond.



La décision est prise. L'évacuation se fera par le panneau oblique. Kurt LAU répartit les rôles. Les hommes se présentent sous le panneau en file indienne, les deux mains posées sur les épaules du précédent, pince nez et lunettes en place. Il ne restera plus qu'à prendre l'embout en bouche et ouvrir la bouteille du tauchretter lorsque l'eau envahira le compartiment.

La chasse aux tubes est disposée dans le compartiment, la pression monte lentement, l'éclairage de secours a été déplacé dans les hauts. Tous attendent le moment où la pression intérieure va s'équilibrer avec l'extérieur.

L'attente est longue, le bruit de la chasse est assourdissant. Au dessus il y a loin vers la surface, aucun homme n'a encore vécu une telle épreuve. Tous se préparent en silence et avec calme, faisant confiance au groupe. Brusquement l'eau jaillit du pourtour du panneau, d'abord par petits filets puis à gros bouillon. L'*Obergefreiter*<sup>16</sup> SAUTER, le plus costaud du groupe, a été chargé de repousser le panneau à l'aide d'une longue barre de métal, lorsque les pressions se seront équilibrées.

SAUTER après de gros efforts réussit enfin à repousser le panneau vers l'extérieur. L'eau s'engouffre maintenant et remplace l'air du compartiment. Il n'est toujours pas possible de sortir, le niveau de l'eau n'étant pas suffisant pour atteindre le panneau.

L'eau atteint presque le plafond, tous ont leur embout en bouche et certains ont déjà ouvert leur bouteille. SAUTER lève les bras, agrippe les lèvres du tube et s'arrache. Il est suivi par un autre, jusqu'au dernier. 15 hommes arriveront en surface. Un, pour une raison inconnue restera au fond. Un autre mourra plus tard, probablement victime d'un accident à la remontée<sup>17</sup>.

Le Sperrbrecher 124 et les bâtiments d'escorte, arrivés sur les lieux 1 heure après le naufrage, repêcheront 30 survivants et 1 mort. Il y eut 21 disparus dont 2 ont été vus en train de nager. Les hommes de quart à la machine et aux électriques, ainsi que ceux du poste arrière ne remonteront pas, ils ont sûrement été victimes d'asphyxie, les diesels ayant continué à tourner lorsque les aspirations étaient immergées, les moteurs ont pompé l'air du bord.

Plus tard la mer rejettera 3 corps. Au cimetière Allemand de Pornichet 4 tombes portent les noms de marins du U 171. De tout l'équipage le plus jeune avait 19 ans, le plus vieux n'en avait que 25...

Le U 171 fut le Uboot qui s'avança le plus à l'ouest de l'atlantique, jusque sur les côtes du Texas, puis devant Tampico, au fond du golfe du Mexique.

Dans la cour d'honneur de l'*Amirauté*, l'amiral DÖNITZ serra la main de chacun d'entre eux et promit à PFEFFER le commandement d'un nouveau type IXC portant le numéro U 170. La majorité de l'équipage rescapé eut droit à quelques jours de repos en Bavière où ils pratiquèrent le ski. Leur séjour en montagne ayant été fortement agrémenté par l'après ski (skihasen, hase = lièvre), ils choisirent d'en faire l'emblème (un lièvre à ski) de leur nouvelle affectation, le U 170, dont ils composèrent le moitié de l'équipage. Günther PFEFFER en prit le commandement le 19 janvier 1943. Kurt LAU fut transféré à Hambourg, au chantier Blom & Voss pour y suivre la construction du U 953 (type VII C).



6 mois plus tard, Günther PFEFFER était promu au grade de Korvetten kapitan<sup>18</sup> et le U 170 changeait de commandant.

Le nouveau commandant, l'Oberleutnant zur zee<sup>19</sup> HAUBER remplit toutes les missions du U 170 jusqu'à la capitulation de l'Allemagne. Il fut le dernier sous marin Allemand à quitter Lorient.

Le U 170 fut livré aux Anglais et détruit lors de l'opération DEADLIGHT<sup>20</sup>.

Rédacteur : Jean-Maurice Authié

Notes :

1- *Lieutenant de Vaisseau*

2- *Opération "coup de cymbales" ou "Drumbeat" pour les Anglais. Le 13 janvier 1942 à 0h00, l'amiral DÖNITZ depuis son PC du Kernevel à Lorient, déclenche l'attaque des navires alliés le long des côtes des USA. Au cours des 7 premiers mois de 1942, le bilan est lourd: 681 navires représentant 3 556 999 tonnes sont coulées en 212 jours, soit 3,2 pertes par jour...*

3- *Bâtiments de servitude chargés de l'assainissement des chenaux d'accès aux ports .*

4- *U 460 et U 461. Sous marins ravitailleurs de type XIV, appelés "vaches à lait" par les équipages de Uboot. Ces deux sous marins ont ravitaillé en carburant le sous marin, au niveau des Antilles, l'un à l'aller, l'autre au retour.*

5- *Point de rendez vous situé à environ 5 nautiques dans l'ouest de Lorient. A partir de ce point, les bâtiments d'escorte, précédés d'un Sperrbrecher effectuaient un dragage des voies d'accès. Ils ouvraient la route aux unités combattantes, entrantes ou sortantes.*

6- *Briseur de blocus. Bâtiment spécialement aménagé et armé pour dégager les voies d'accès aux principaux ports . Ils disposaient d'équipements de lutte anti mines, étaient spécialisés dans le dragage magnétique, avaient une coque renforcée et mettaient en œuvre un lourd armement anti aérien. Le Sperrbrecher auquel il est fait référence est le SP 124 et non le SP 134 coulé devant Port Tudy en Groix. Certains documents donnent le SP 124 affecté à la flotille de Concarneau.*

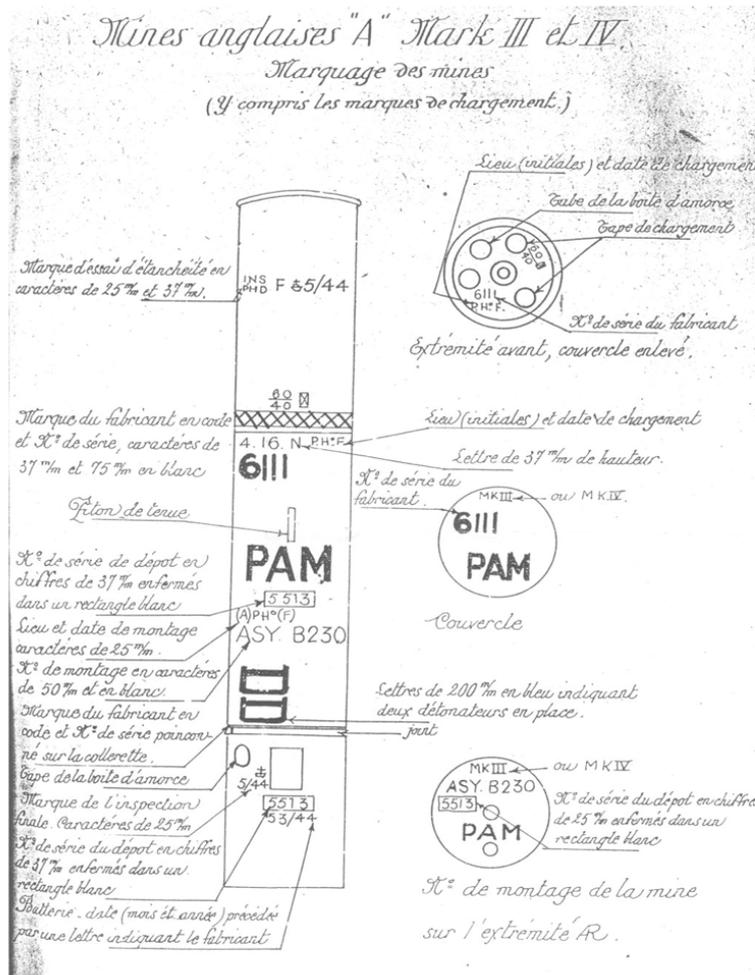
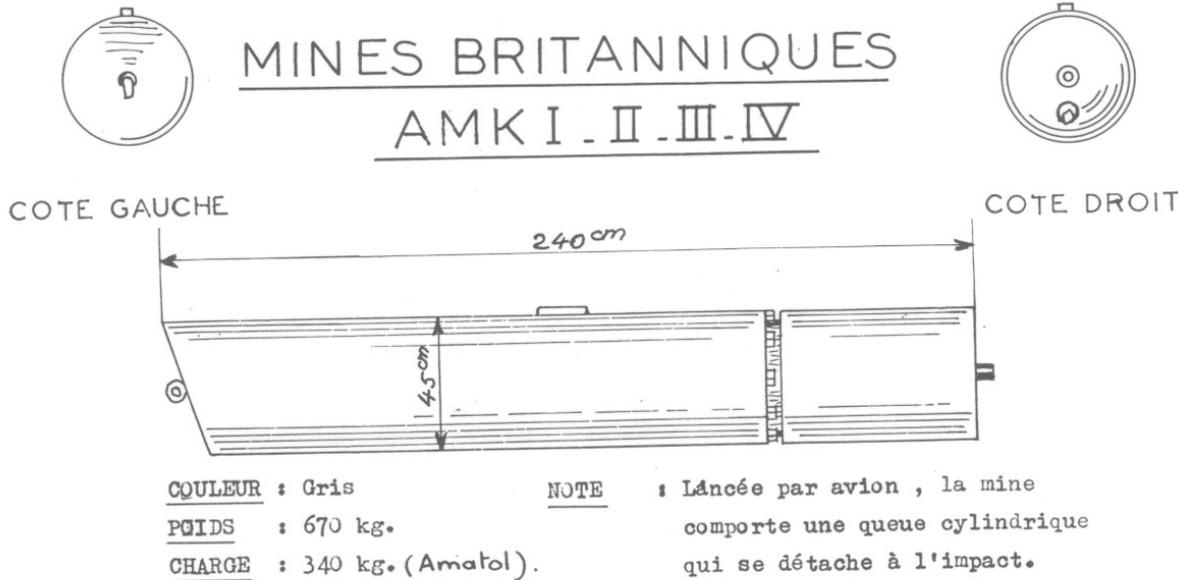
7- *Junker 52 3m g6e "Mausi". Avion spécialisé dans la lutte anti mine magnétique. Il semblerait que ce type d'avion n'ait été mis en service qu'en France. Il s'agit d'un appareil équipé pour déclencher les mines à influence magnétique. Le champ magnétique active le système à influences des engins immergés et provoque la mise à*

feu de l'engin, loin derrière l'appareil qui n'en subit aucun dommage.

Il était reconnaissable à son grand cercle caractéristique disposé sous le fuselage. Un groupe électrogène embarqué délivrait une intensité de 300 ampères, nécessaire à la création d'un champ magnétique suffisant à provoquer la mise à feu des engins, immédiatement après son passage.

8- Dans un souci d'efficacité et de concentration des moyens, seuls les principaux chenaux étaient régulièrement dragués. Les surfaces hors chenaux étaient réputées dangereuses et ne devaient pas être empruntées.

9- Il s'agissait probablement d'une mine de fond britannique de type Mk II, III ou IV à mise de feu à influences

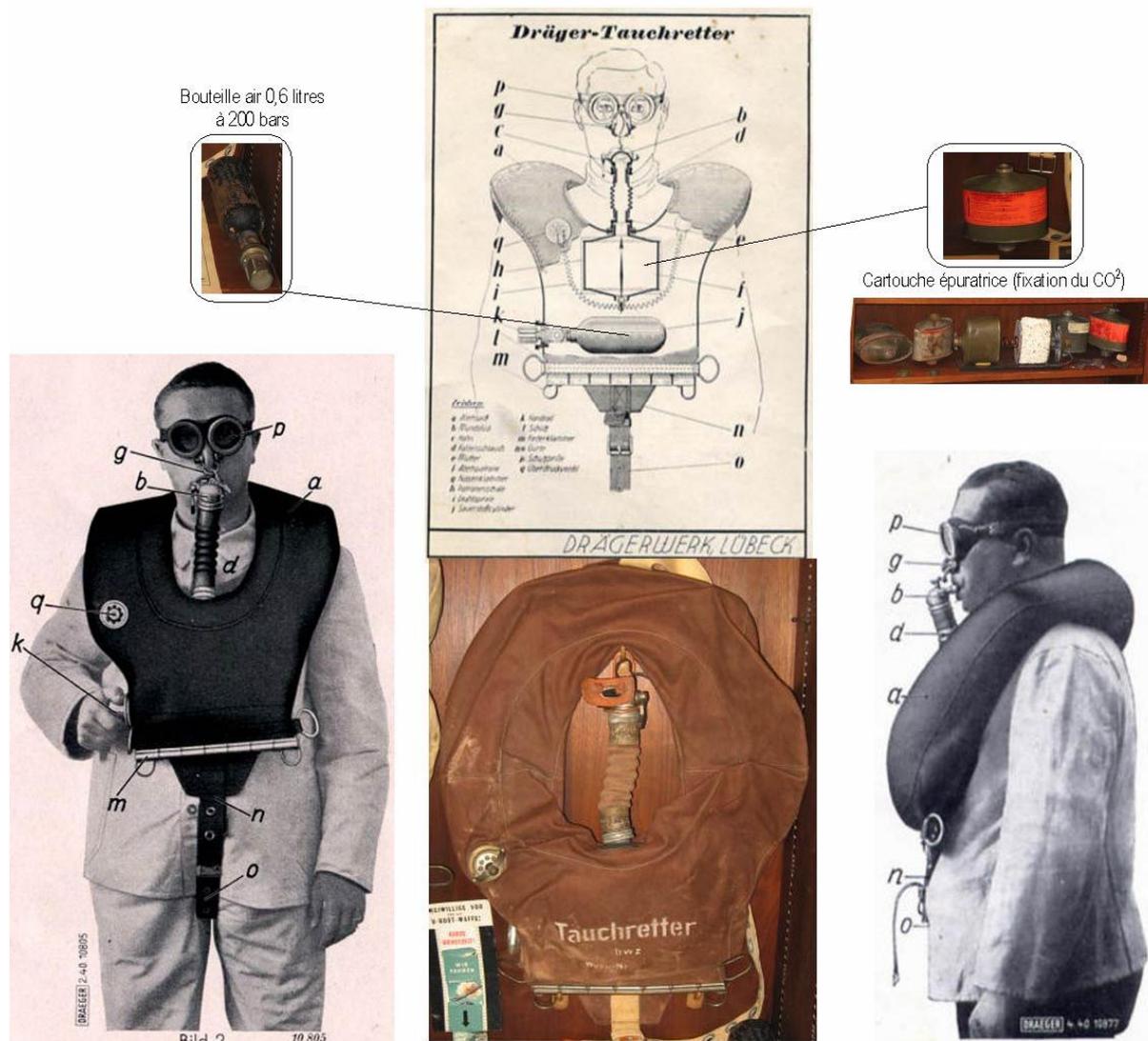


. Ces engins contenaient une charge de 340 kg d'amatol. Dans la nuit du 18 au 19 septembre 1942, 57 avions

décollaient des aérodromes du sud de l'Angleterre pour une mission de mouillage de mines sur les côtes de France. Une escadrille de "Wellington" largua plusieurs dizaines de mines dans les courreaux de Groix. Bon nombre d'entre elles ont été retrouvées et détruites par les plongeurs démineurs de la Marine Nationale.  
 10- Appareil respiratoire de sauvetage du personnel des sous marins de la kriegsmarine

### Appareil respiratoire de sauvetage et d'évacuation pour équipages de sous marins **DRÄGER - Tauchretter**

Document issu du site : <http://joe-tauchretter.tripod.com/id12.html>



Il était composé d'une enveloppe gonflable, d'une cartouche de filtration, d'une bouteille de 0,6 litres à 250 bars et d'un embout respiratoire. L'ensemble respiratoire était complété par un pince nez et des lunettes.  
 11- Des fanaux à main sont disposés en différents points du sous marin. Il s'agit d'éclairages portatifs à accumulateurs disposés sur leur poste de recharge. Théoriquement le circuit d'éclairage de secours se met seul en fonction aussitôt que l'éclairage principal fait défaut.  
 12- Aspirant  
 13- Les sous marins disposaient d'une grande capacité de réserve d'air. A bord des sous marins Type IX se trouvait un compresseur "junker" à pistons libres animé par un moteur à explosion qui était utilisé régulièrement (en surface) pour réajuster les réserves d'air, ces réserves à 250 bars étaient constamment sollicitées pour les chasses aux ballasts (plongée et remontée) les chasses aux torpilles et quelques autres usages domestiques. Un second compresseur à alimentation électrique prenait le relais en cas d'avarie du "Junker".  
 14- Le sous marin dispose de 13 bouteilles d'oxygène réparties dans tout le bord. La distribution commence

*lorsque la teneur de l'atmosphère en CO<sup>2</sup> atteint 1,5%, soit environ après 10 à 12 heures de plongée. Le dispositif d'absorption du CO<sup>2</sup> est lui même mis en fonction à partir de la 5<sup>ème</sup> ou 6<sup>ème</sup> heure de confinement.*

*15- Le principe de la jupe consiste à remplir le compartiment d'eau jusqu'au niveau bas de la jupe en créant ainsi un ciel d'air dans la partie au dessus de la jupe. En admettant de l'eau par le haut de la jupe, dans le compartiment, le niveau va monter jusqu'à atteindre le bas de la jupe, tout en comprimant l'air entre le bas de la jupe et le plafond. Il sera alors possible de respirer, dans ce volume, un air qui sera à la pression équivalente du fond ambiant. Un premier homme pourra alors se glisser sous la jupe équipé de son appareil respiratoire, pince nez et lunettes, remonter l'échelle d'échappée et ouvrir le panneau en grand. Il ne lui restera plus qu'à gonfler en grand sa brassière et la remontée s'effectuera à 3 ou 4 m/s. Les suivants, à tour de rôle, se positionneront sous la jupe, gonfleront leur brassière et en poussant fermement sur leurs jambes se propulseront vers la surface. C'est cette dernière technique qui a été enseignée à tous les sous marinières Français jusqu'en 1995 à la Tour DAVIS de l'ESMAT Lorient.*

*Malheureusement les compartiments des extrémités sur les type IX ne disposaient pas de panneau d'accès à jupe. Seuls les 3 compartiments du centre en étaient dotés.*

*16- Quartier-maitre*

*17- Il a été évoqué des brûlures internes dues à l'ingestion de liquide provenant de la cartouche épuratrice du tauchretter après que celui ci ait pris l'eau. Ce phénomène est bien connu. Les appareils à circuit fermé ou semi fermé utilisent la chaux sodée pour fixer le CO<sup>2</sup> et cet incident s'est déjà produit dans les unités militaires spécialisées sans qu'il y ait mort d'homme. Le liquide généré par l'appareil est une base, l'absorption de vinaigre parvient à calmer les douleurs en attendant un bon rinçage en milieu adapté.*

*Par contre, le plus vraisemblable serait une surpression pulmonaire, dont les symptômes pourraient ressembler à ceux décrits par les survivants (fortes douleurs au niveau des voies respiratoires et de la cage thoracique). Le plus étonnant est qu'après 1 heure passée à 40 mètres et une remontée très rapide, aucun accident de décompression n'ait été signalé (ou diagnostiqué).*

*18- Capitaine de Corvette*

*19- Enseigne de Vaisseau*

*20- [http://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration\\_Deadlight](http://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration_Deadlight)*