

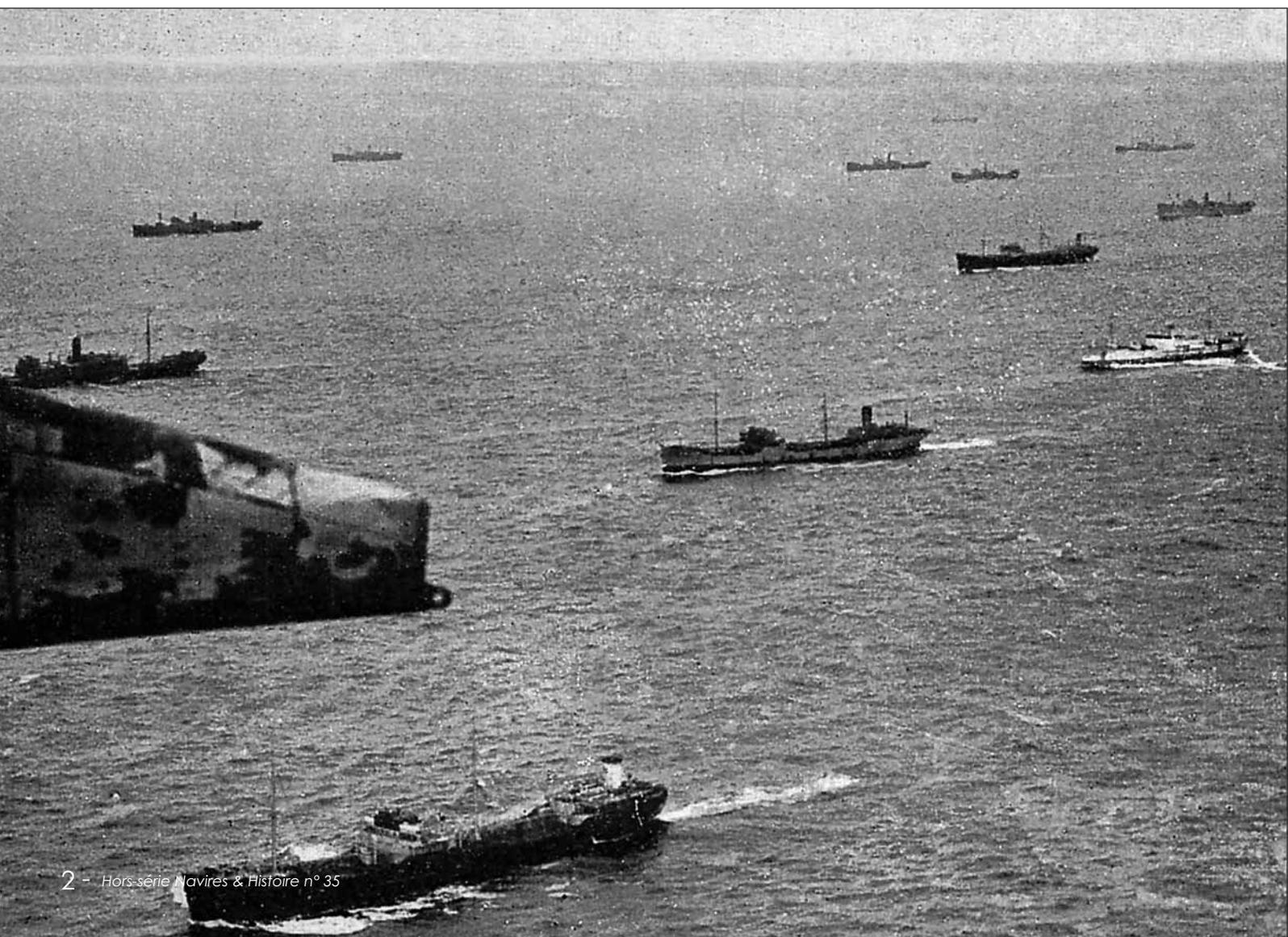
« La bataille de l'Atlantique est la seule chose qui m'a vraiment effrayé. »

Ainsi s'exprime Winston Churchill après la guerre. Pourtant, les motifs de crainte sont nombreux. L'occupation de la Norvège, de la Hollande et de la Belgique mettent les côtes anglaises à portée des Allemands, la débâcle de l'armée française et l'évacuation de Dunkerque où les Britanniques ont abandonné tout leur matériel mais ont pu cependant sauver la majorité de leurs soldats, l'invasion imminente de la Grande-Bretagne avec les raids massifs de la Luftwaffe comme opérations préliminaires peuvent laisser présager le pire en cette année 1940.

3	Introduction
8	Le convoi ONS 5
25	Les premiers jours de l'ONS 5
30	Les meutes
45	Premiers contacts avec l'ONS 5 (28 avril)
49	Du 29 avril au 4 mai
66	La nuit du 4 au 5 mai
77	Les 5 et 6 mai
93	Que sont devenus tous les protagonistes de ce convoi ?
104	Bibliographie

[Page précédente](#) : Un montage symbolique montrant l'hécatombe subit par les navires marchands alliés, précédant la destruction massive des U-Boote.

Un convoi en formation dans l'Atlantique, sous la protection d'un Sunderland britannique. (Photo Royal Navy)



Doté de radar et de Huff-Duff, le destroyer *HMS Duncan* porte le guidon du Cdr Gretton. (Photo Royal Navy)

Le groupe d'escorte porte le matricule B7 et il est dirigé par le Cdr Peter William Gretton de la Royal Navy qui a mis sa marque sur le *HMS Duncan* (D 99). Ce destroyer de la classe "D" est ordonné le 14 février 1931, mis sur cale le 3 septembre 1931 et lancé le 7 juillet 1932 par le chantier naval de Portsmouth puis mis en service le 5 avril 1933 sous le commandement du Lt/Cdr James Abernethy McCoy. Propulsé par deux turbines à engrenages Parsons à la vitesse de 36 nd, il est armé de trois canons en tourelles simples de 120 mm/45 QF Mk IX, d'un canon de 76 mm/23 HA ⁽¹⁾, de deux canons simples 2-pdr de 40 mm/39 QF Mk VIII "pom-pom" et de huit tubes lance-torpilles de 533 mm en deux affûts quadruples. Il est équipé d'un Hedgehog, d'un Huff-Duff type FH4 et d'un radar centimétrique type 271 d'une importance capitale car il permet de détecter avec une grande fiabilité les sous-marins en surface et même leurs périscope. Cent soixante-quinze officiers et hommes composent son équipage. De nombreux commandants vont se succéder à sa barre après McCoy (voir tableau ci-contre).



Trente-sept convois vont être escortés par le *HMS Duncan* au cours de la Seconde Guerre mondiale. En septembre 1945, après une carrière bien remplie, il est vendu pour démolition et ferraillé en novembre de la même année par le chantier Thos William Ward à Barrow-in-Furness.

Ordonnée le 11 février 1941 et mise sur cale le 10 septembre 1941, la frégate *HMS Tay* (K 232) de la classe "River" est lancée le 18 mars 1942 par le chantier Smith's Dock Co Ltd à South Bank-on-Tees, dans la banlieue de Middlesbrough et mise en service le 5 août 1942 sous le commandement du Lt/Cdr Robert Evan Sherwood qui assure cette fonction jusqu'au 25 juin 1945 lorsqu'il est remplacé par le A/Lt/Cdr Robert Atkinson jusqu'au 1^{er} avril 1946. Avec un déplacement de 1310 tonnes standard et 1920 tonnes à pleine charge (tpc), elle mesure 91,85 m de long, 11,18 m de large, a un tirant d'eau de 3,61 m et sa propulsion est assurée par deux machines à triple expansion alimentées par deux chaudières Admiralty à triple foyer, lui procurant une vitesse de 20 nd. Son armement comprend deux canons simples de 102 mm/40 QF Mk XIX, un Hedgehog, dix canons de 20 mm Oerlikon et cent vingt-six charges de profondeur, l'ensemble

1. QF pour *Quick Firing* (à tir rapide) et HA pour *High Angle* (Grand angle ou Haute élévation) permettant son emploi comme arme antiaérienne.

Seule frégate du groupe d'escorte B7, la *HMS Tay* dispose également de moyens défensifs conséquents. (Photo Bob Hanley)



LES COMMANDANTS DU *HMS DUNCAN*

Du 5 avril 1933 au 8 juillet 1939	Lt/Cdr James Abernethy McCoy
Du 8 juillet 1939 au 2 janvier 1940	Cpt Geoffroy Robert Bensly Back
Du 2 janvier 1940 au 17 février 1940	Cdr Jocelyn Stuart Cambridge Salter
Du 17 février 1940 au 18 février 1940	Cpt Antony Fane de Salis
Du 18 février 1940 au 12 juillet 1940	Lt/Cdr Clive Gwinner
Du 12 juillet 1940 au 13 février 1941	Cdr Arthur Dyke Beauchamp James
Du 13 février 1941 au 25 mai 1942	Lt/Cdr Arthur Nichol Rowell
Du 25 mai 1942 au 16 décembre 1942	Cpt Hugh St. Lawrence Nicolson
Du 16 décembre 1942 au 10 mars 1943	LT Bernard Morland Skinner
Du 10 mars 1943 au 1 ^{er} avril 1943	Lt/Cdr Clive Gwinner
Du 12 avril 1943 à novembre 1943	Cdr sir Peter William Gretton
Du 10 avril 1944 au milieu de 1945	LT Denis Guy Douglas Hall-Wright

Le *Commander Peter William Gretton* est le responsable du groupe d'escorte B7 qui doit assurer la sécurité du convoi ONS 5. (Uboat.net)

étant armé par 140 officiers et hommes. Elle dispose également d'un radar type 271, d'un sonar type 144Q et d'un Huff-Duff type FH3 et Gretton a poussé l'entraînement au maximum entre le *Duncan* et la *Tay* afin d'obtenir la position d'un *U-Boot* lors de ses transmissions, même si celles-ci sont réduites au minimum. Tous les navires de l'escorte possèdent un Asdic et les nouvelles grenades anti-sous-marines. Vingt-sept convois vont être convoyés par la *HMS Tay* au cours de la Seconde Guerre mondiale.

Après la guerre, elle est retenue à Singapour et utilisée pour aider au rapatriement des prisonniers de guerre et des ressortissants alliés capturés à Java et à Sumatra par les Japonais. Comme navire d'escorte, elle soutient également des opérations militaires de nettoyage dans les Indes néerlandaises. Libérée de ces fonctions, elle regagne la Grande-Bretagne pour être mise en réserve à Harwich en 1947. Après quelques modifications à Chatham, elle est de nouveau mise en réserve puis désarmée à West Hartlepool. En 1956, elle est vendue pour démolition à Shipbreaking Industries Ltd en Écosse et remorquée le 26 septembre 1956 à proximité de Rosyth.



Lancé en 1919 sous le nom de *War Mavis*, ce cargo est renommé *Gharinda* lors de sa mise en service. (Site Photoship.co)

11^E COLONNE

La 11^e colonne regroupe le *Gharinda* (111), le *Commandant Dorise* (112), l'*Agios Georgios* (113) et le *Dunsley* (114).

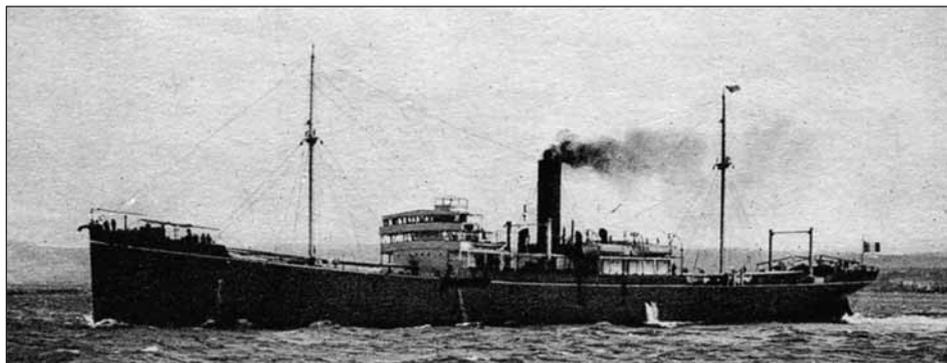
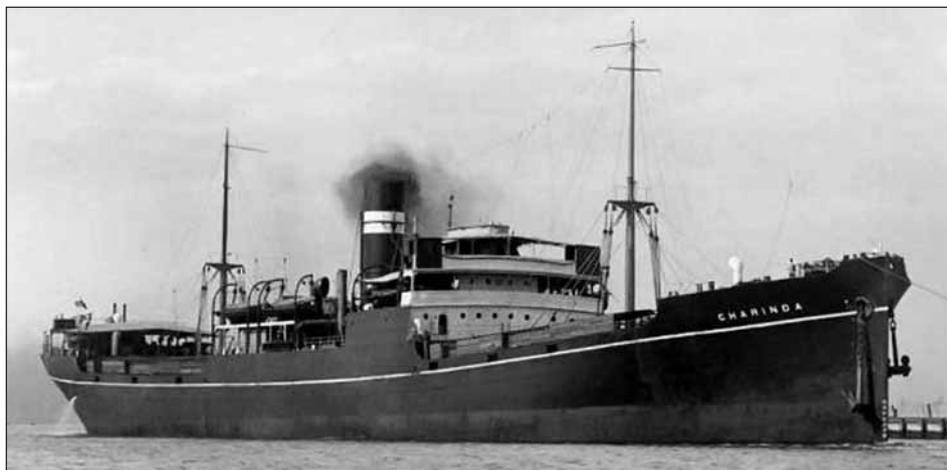
Le *Gharinda* est un cargo britannique lancé le 27 septembre 1919 par Sunderland Shipbuilding Co Ltd à Sunderland sous le nom de *War Mavis* pour le Gouvernement britannique et mis en service le 28 octobre 1919 sous le nom de *Gharinda* pour le compte de British India Steam Navigation Co Ltd à Glasgow. Avec 125,73 m de long, 15,98 m de large et 7,70 m de tirant d'eau, il déplace 5 306 GRT et 8 180 tpc. Il est propulsé par une machine à triple expansion, construite par Central Marine Engine Works à West Hartlepool, à la vitesse de 10,5 nd.

Le *Commandant Dorise* est un cargo britannique lancé le 16 mai 1917 par Mitsubishi Zosen Kaisha à Kobe (J) sous le nom de *Kureha Maru* et mis en service en juin 1917 pour le compte de la Compagnie des Messageries Maritimes à Marseille, sous le nom de *Commandant Dorise*. Le 19 février 1920, un incendie nécessite de le saborder provisoirement dans le port de Marseille. Il est alors réparé et reprend ses activités en dehors d'un désarmement entre 1933 et 1936. Le 3 novembre 1941, revenant d'Indochine après une escale à Madagascar, il est saisi par les Britanniques à 200 milles au sud de Durban et conduit à East London, en Afrique du Sud. Attribué au *Ministry of War Transport*, il est géré par The Clan Line & Steamers Ltd à Glasgow. Déplaçant 5 529 GRT et 8 422 tpc, il mesure 122,02 m de long, 16,61 m de large pour un tirant d'eau de 7,62 m. Sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion, construite par Mitsubishi Dockyard et Engine Works à Kobe, à la vitesse de 10,5 nd.

L'*Agios Georgios* est un cargo grec lancé le 2 mars 1911 par William Gray & Co Ltd à West Hartlepool sous le nom de *Hans B*. et mis en service le 13 avril 1911 pour le compte de la compagnie norvégienne A/S Bogen à Bergen. En 1915, il est acheté par Den Norske Afrika-og Australie Linje à Tønsberg et prend le nom de *Bonna*. Vendu en août 1922 à George Nicolaou au Pirée, il devient l'*Agios Georgios* puis change successivement d'armateur, N Nicolaou en 1929, N. G. Nicolaou en 1934 et D. Pantaleon Sons, toujours au Pirée et toujours sous le même nom en 1935. Avec une longueur de 114,91 m, une largeur de 15,49 m et un tirant d'eau de 7,04 m, il déplace 4 248 GRT et 7 150 tpc grâce à une machine à triple expansion, construite par Central Marine Engine Works à West Hartlepool, à la vitesse de 10 nd.

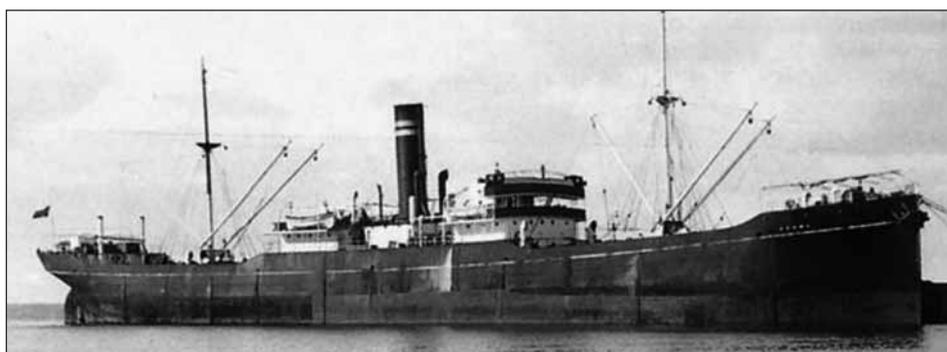
Le *Dunsley* est un cargo britannique lancé le 21 juillet 1929 par Robert Thompson & Sons à Sunderland et mis en service en septembre 1929 pour le compte de Headlam & Sons Steamship Co Ltd, géré par Headlam & Sons à Whitby. Son déplacement est de 3 862 GRT et 6 750 tpc pour une longueur de 109,78 m, une largeur de 15,24 m et un tirant d'eau de 6,86 m. Il est propulsé par une machine à triple expansion, construite par N.E. Marine Engineering Co Ltd à Sunderland, qui lui procure une vitesse de 10 nd.

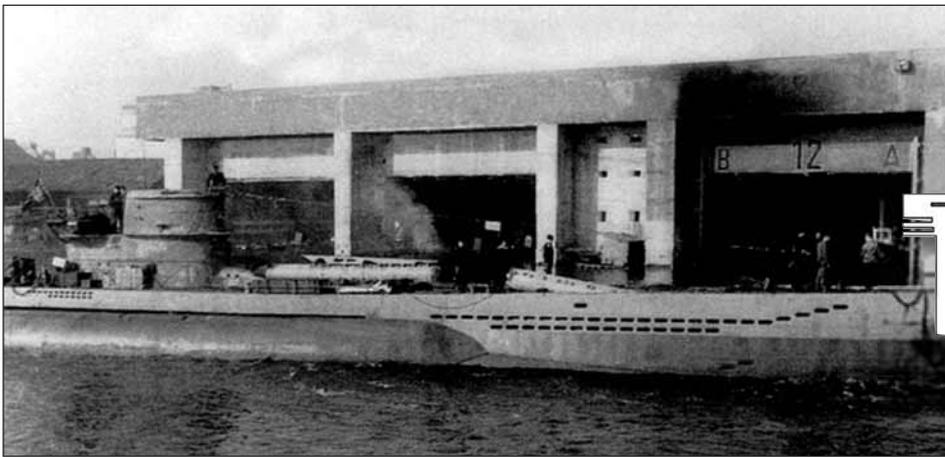
Avant d'être vendu à un armement grec comme *Agios Georgios*, le *Hans B* devient le norvégien *Bonna* en 1915. (Photo FleetList)



Le cargo français *Commandant Dorise* appartient à la Compagnie des Messageries Maritimes qui fait la liaison entre la France et l'Extrême-Orient. (Carte Postale)

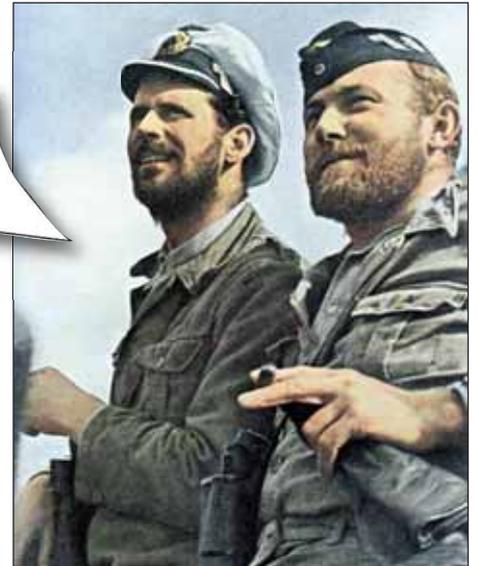
Victime d'un grave incendie le 19 février 1940 dans le port de Marseille, le *Commandant Dorise* doit être sabordé provisoirement pour le circonscire. Le voici au cours de son renflouement le 24 février. (Site Messageries-Maritimes)





L'U.404 devant l'U.Bunker de Saint-Nazaire. (DR)

Le Kapitänleutnant Otto von Bülow. (DR)



L'U.571 arrive le 7 mai 1942 dans le port de La Pallice. (Bundesarchiv)

Le Kapitänleutnant Helmut Möhlmann, commandant de l'U.571. (Collection L. Degrelle)



Départ en patrouille de l'U.415. (DR)

L'U.552 de retour de sa 10^e patrouille le 13 août 1942. (DR)



LE DESTROYER *HMS ORIBI* (G 66)

La construction de ce destroyer de la classe "O", a été ordonnée le 3 septembre 1939 et il est mis sur cale le 15 juin 1940 au chantier Fairfield Shipbuilding & Engineering Co à Govan, près de Glasgow, sous le nom de *HMS Observer*. Il est lancé le 14 janvier 1941 comme *HMS Oribi* et mis en service le 5 juillet de la même année, sous le commandement du Lt/Cdr John Edwin Home McBeath. Déplaçant 1 540 tonnes standard et 2 220 tpc (plus tard 2 365 t), il mesure 105,16 m de long, 10,67 m de large et a un tirant d'eau de 4,11 m (plus tard 4,24 m). Il est propulsé par deux turbines à engrenages Parsons alimentées par deux chaudières Admiralty à trois foyers, à la vitesse de 37 nd. Il dispose d'une autonomie de 3 850 milles à 20 nd et son équipage regroupe 175 officiers et hommes. Son armement se compose de quatre canons simples de 120 mm/45 Mk IX, d'un affût quadruple de canons de 2 pdr pompom QF (40 mm), de quatre canons simples de 20 mm AA Oerlikon, de deux affûts quadruples lance-torpilles de 533 mm et de 70 charges de profondeur avec deux rails de largage et quatre mortiers. Il est équipé d'un radar type 271, d'un sonar type 144Q et d'un Huff-Duff. Le 23 février 1943, le Lt/Cdr John Ingram prend le commandement du navire qu'il cède le 19 septembre 1944 au LT Disney Mainwaring Vaughan-Hugues. Le 24 avril 1945, c'est le LT Robert Sydney Hopper qui prend en charge le destroyer jusqu'au milieu de l'année 1945. Trente-huit convois ont été escortés par le *HMS Oribi* au cours de la Seconde Guerre mondiale. En janvier 1946, il est mis en réserve. Suite à des discussions entre l'Amirauté britannique et la Turquie, le destroyer est transféré à la marine turque en compensation d'un navire en construction en 1939, sous le nom de *Gayret*, réquisitionné et lancé le 15 décembre 1940 sous le nom de *HMS Ithuriel* par le chantier Vickers-Armstrong à Barrow-in-Furness. Comme ce navire a été gravement endommagé lors d'un raid aérien à Bône (Algérie) en 1943 et non réparé, le *HMS Oribi* est remis à la Turquie le 18 juin 1946 après un passage au bassin de radoub et demeurera dans la marine turque jusqu'en 1965, sous le nom de *TCG Gayret*.



Le *Captain* John Charles Anthony Ingram (à gauche) en compagnie de la princesse Elizabeth et de son époux le prince Philip. (Photo PA)



Pour chaque contact établi avec les *U-Boote*, les escorteurs se ruent sur le point signalé. Le destroyer *HMS Vidette* va fréquemment se précipiter sans trouver l'adversaire qui s'est échappé. (Site Naval History)

Initialement prévu pour devenir le destroyer turc *Gayret*, le navire est réquisitionné à sa mise en service en 1940 et renommé *HMS Ithuriel*. (DR)



Le destroyer *HMS Impulsive* est envoyé de Terre-Neuve pour aider l'escorte de l'ONS 5. (IWM)

JOURNÉE DU 2 MAI

L'*U.628* signale, à 02h56, que ses hydrophones ont repéré le convoi naviguant vers le nord. Comme nous l'avons vu dans son journal de bord, l'*U.628* surestime grandement la vitesse du convoi ce qui rend difficile le contact des quelques *U-Boote* qui ont capté ses messages. Environ deux heures plus tard, un nouveau message de l'*U.628* informe le B.d.U. qu'il a perdu le convoi qui a changé de route alors qu'il se dirigeait désormais vers l'ouest.

À l'aube du 2 mai le temps se calme un peu et les escorteurs en profitent pour rallier les traînards.

Il est 09h12 lorsqu'un nouveau message parvient au B.d.U. l'informant que des fusées éclairantes sont aperçues. Suite à ces rapports, ordre est donné seize minutes plus tard aux *U.192*, *U.209*, *U.231*, *U.258*, *U.378*, *U.381*, *U.413*, *U.531*, *U.533*, *U.552*, *U.648*, *U.650* et *U.954* du groupe "Star" de se déplacer au sud sud-ouest vers la meute "Specht" afin d'intercepter le convoi ONS 5. L'*U.707* de la meute "Specht" informe le B.d.U. qu'il a été forcé de plonger par l'attaque d'un destroyer.

Gretton s'inquiète du niveau alarmant de combustible dans certains navires de l'escorte. Or, bien que le temps se soit amélioré, le ravitaillement ne peut être effectué

Le *Squadron Leader* Peter J. Cundy et l'équipage du B-24 Liberator du *Squadron* 224. De gauche à droite : P. Cundy, E. Allen (2^e pilote), Lt/Col Farrant, inventeur de la bombe ASM de 35 lbs, les frères A H.Graham et Ian Graham, E. Cheek, D. Doncaster, C. Owen, R. King (navigateur). (coll. Norman Franks)

Le Lt/Col Ralph Henry Farrant, inventeur de la bombe ASM de 35 lbs. (National Portrait Gallery)



Le destroyer *HMS Offa* prend contact avec le convoi ONS 5 à 20h40 dans la soirée du 2 mai 1943. (Photo CyberHeritage)

car le convoi vient de rencontrer de la glace et le pétrolier *British Lady* doit constamment manœuvrer pour éviter les growlers, ces blocs de glace de plusieurs tonnes flottant entre deux eaux et les icebergs détachés de la banquise. Au moment où les navires sont enfin à l'abri des glaces, le temps se détériore et ne permet toujours pas de procéder à un ravitaillement. A 20h19, un autre *U-Boot* informe par radio qu'il aperçoit des fusées éclairantes. Fort de

LE SOUS-MARIN *U.707*

Ce sous-marin de type VIIC a été ordonné le 6 août 1940 et mis sur cale le 2 janvier 1941 puis lancé le 18 décembre 1941 par le chantier H.C. Stülcken Sohn à Hambourg. Il est mis en service le 1^{er} juillet 1942 sous le commandement de l'OblitzS Günther Gretschel avec lequel il va mener trois patrouilles et couler deux navires pour un tonnage de 11 811 GRT. Le 12 octobre 1943, il quitte Bordeaux puis, après un passage à La Pallice, il se rend à l'est des Açores. Le 9 novembre 1943, alors qu'il mène une approche du convoi MKS-29A, il est repéré par un B-17 britannique du *Squadron* 220, piloté par le *Flight Lieutenant* Roderick Patrick Drummond, qui lui largue sept charges de profondeur par 40° 31' N et 020° 17' W. Le sous-marin est coulé avec les cinquante et un membres de l'équipage.



EXTRAIT DU RAPPORT DU CAPITAINE JOSEPH ERNEST TURGOOSE DU **HARPERLEY** ÉTABLI LE 16 JUIN 1943

(Source : Uboatarchive)

Le convoi a continué jusqu'à l'après-midi du 4 mai, quand un avertissement a été reçu que des sous-marins ennemis se trouvaient dans le voisinage, et pendant la nuit le *Harbury* fut torpillé à tribord. Notre alarme fut immédiatement donnée et le second ingénieur, qui n'était pas de quart à ce moment-là, descendit volontairement dans la salle des machines pour aider le 4^e ingénieur. Dix minutes plus tard, à 22 h 56, en position 55° 03' N et 042° 58' W, tout en naviguant à 7,5 nd sur un cap de 192°, nous avons été frappés par deux torpilles. Visibilité bonne mais très sombre, mer agitée avec forte houle, vent SW, force 5.

Les deux torpilles ont frappé presque simultanément du côté bâbord, la première au voisinage de la salle des machines, tandis que la seconde torpille heurtait les parages du mât. L'explosion n'était pas très violente et semblait plutôt sourde. Je n'ai pas remarqué d'éclair, pas plus qu'il n'y eût de colonne d'eau projetée, bien que plus tard j'aie appris des survivants d'un autre vaisseau qu'ils ont vu un grand éclair. Ni le sous-marin, ni la piste des torpilles n'ont été observés.

J'étais dans la timonerie à ce moment-là et j'ai été surpris de constater qu'il n'y avait apparemment aucun dommage visible. Même les vitres de la timonerie n'étaient pas brisées. Le seul dommage visible étant que l'un des canots bâbord avait été détruit et que le radeau n° 4 avait été emporté. Le navire a gité très fortement sur bâbord, submergeant les trous sur le côté du navire, rendant ainsi impossible la vision de l'étendue des dommages.

En raison de la gîte accentuée j'ai commandé "abandonner le bateau". Un message W/T a été envoyé, et les fusées ont été tirées, l'une d'elle refusant de fonctionner. Je m'efforçai de contacter la salle des machines, en vain, bien que les moteurs se soient arrêtés quand la première torpille a frappé, car c'est elle qui a inondé la salle des machines et causé la mort des 2^e, 3^e et 4^e ingénieurs. J'ai considéré qu'il n'y avait pas suffisamment de temps pour mettre la radio sans fil du bateau dans un canot de sauvetage, donc elle a été laissée sur place.

Nous avons mis à l'eau trois embarcations de sauvetage dans les 8 minutes. Le seul ennui a été que l'amarrage de mon canot a été emporté par le vent, et il s'est éloigné du cargo, de sorte que nous avons dû sauter par-dessus bord. Nous étions dans les canots depuis 10 à 15 minutes quand j'ai vu le navire disparaître. Il a coulé par la proue environ vingt minutes après la première torpille.

J'ai entendu deux hommes qui appelaient à l'aide dans l'eau, mais en raison de la mer agitée, je n'ai réussi à en ramasser qu'un seul, un canonier, après 25 minutes d'effort. Quand je suis allé trouver le deuxième homme, qui était également un artilleur naval nommé C. Laking, je n'ai pu trouver aucune trace de lui. Il y avait maintenant cinq hommes dans mon canot, donc je me suis dirigé vers le 2^e officier qui était en charge d'un gros canot de sauvetage d'une capacité de trente-six hommes. Bien qu'il n'y eût que trente-quatre rescapés à l'intérieur, il y avait trop de monde pour utiliser efficacement les rames, donc j'ai transféré neuf de ces hommes dans mon canot, le laissant avec un total de 25 naufragés. Nous avons maintenant quatorze hommes mais, malgré le fait que mon bateau était censé avoir une capacité de seize personnes, je l'ai trouvé beaucoup surpeuplé.

Les trente-neuf survivants du *Harperley* ont été pris en charge par le *Northern Spray* et nous avons été débarqués à St. John's à Terre-Neuve, le 8 mai 1943.

Autre victime de l'U.264, le cargo britannique *Harperley*, entraînant la perte de neuf membres d'équipage et d'un canonier.
(The Hansen Shipping Collection)



Au moment où le *HMS Vidette* force les *U-Boote* à conserver la tête sous l'eau, la corvette *HMS Snowflake*, positionnée sur le côté bâbord du convoi, obtient un contact radar à une distance de 3000 yd dans le 255°. Le navire se rue sur sa cible et perçoit bientôt, grâce au sonar, le tir de deux torpilles du sous-marin lancées à 23 h 01. Trois minutes plus tard, la corvette envoie des obus éclairants puis largue dix charges de profondeur. Après cette attaque, la *HMS Snowflake* a encore le contact radar avec le sous-marin et commence à tirer des obus éclairants et explosifs sur l'ennemi qui plonge à 22 h 23. La corvette largue encore cinq grenades dans la zone où l'*U-Boot* a disparu. À 23 h 29, une torpille passe à 125 yd à tribord du navire britannique. Elle émane de l'U.264 du KpLt Hartwig Looks. Dans l'impossibilité d'obtenir un contact sonar, la *HMS Snowflake* retourne vers le convoi pour reprendre sa place à 23 h 34.

Du côté bâbord du convoi, la *HMS Sunflower* capte un contact radar à 4000 yd au relèvement 150°. Parvenue sur les lieux, elle obtient un écho au sonar qui semble douteux. Elle largue néanmoins quatre charges de profondeur dont l'une n'explose pas puis la corvette retourne s'intégrer dans l'écran du convoi.



La corvette *HMS Snowflake* échappe au tir d'une torpille de l'U.264. (Site Pinterest)

La corvette *HMS Sunflower* doit faire face à de nombreux échos radar. (Site Tapatak)



LE SOUS-MARIN *U.584*

La construction de cet *U-Boot* de type VIIC est ordonnée le 8 janvier 1940 et sa mise sur cale débute le 1^{er} octobre 1940 au chantier Blohm & Voss à Hambourg. Il est lancé le 26 juin 1941 et mis en service le 21 août 1941 sous le commandement du KpLt Joachim Deecke, jusqu'à sa disparition en octobre 1943, en dehors d'un court remplacement aux commandes du bâtiment, entre le 20 décembre 1942 et le 11 février 1943, par l'ObltS Kurt Nölke. Le 31 octobre 1943, l'*U.584* se trouve au nord des Açores, par 49° 14' N et 031° 55' W lorsqu'il est attaqué par trois avions Avenger de l'escadrille VC-9 basée sur le porte-avions d'escorte américain *USS Card*. Une torpille Fido est lancée et coule le sous-marin, entraînant la perte des 53 hommes de son équipage. Durant toute sa carrière, il a effectué dix patrouilles de guerre au cours desquelles il a coulé trois navires marchands pour un total de 18478 GRT et le sous-marin russe *M-175* de 206 t.



Un Avenger largue une torpille Fido.
(Site Crash-Aérien-News)



Le porte-avions d'escorte *USS Card* dont les avions entraîneront la perte de l'*U.584*.
(Site Navsource)

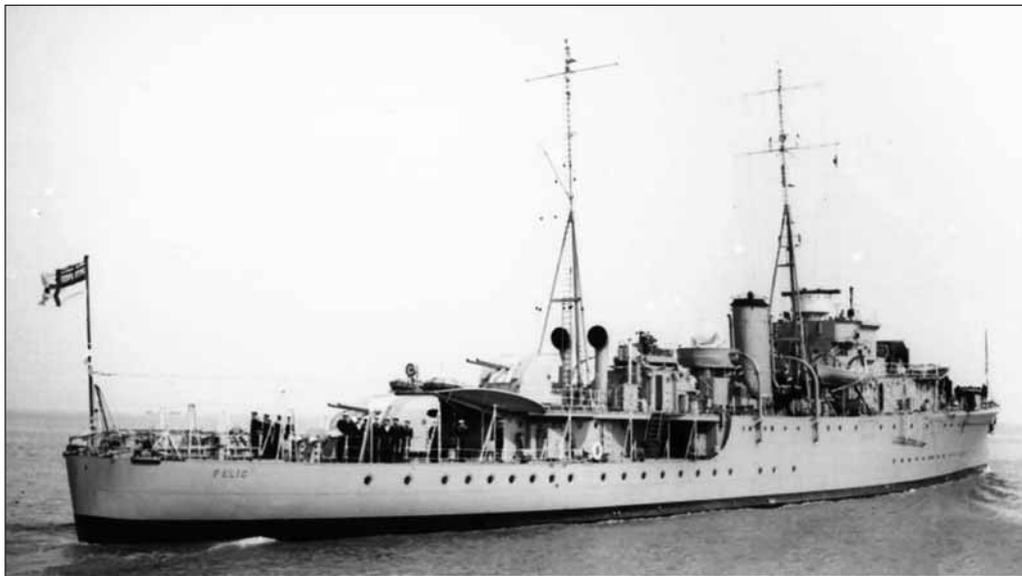
À 18h30, deux *U-Boote* ayant repéré le convoi reçoivent l'ordre d'envoyer des signaux afin de rallier d'autres sous-marins auprès de l'ONS 5 et les *U-Boote* sont fermement invités à naviguer en surface et à combattre les avions alliés avec leurs armements antiaériens afin de s'assurer des positions offensives avant la tombée de la nuit. Bien sûr, les Huff-Duff captent de nombreux échanges radio à l'avant et à l'arrière du convoi. Le *HMS Oribi* décide de se réapprovisionner à 12h20 auprès du *British Lady* mais doit interrompre son activité à 15 heures suite aux nombreux échos HF/DF enregistrés tout proches du convoi. Cependant Sherwood estime qu'une attaque à cette heure de la journée est plus qu'improbable et le *HMS Offa* procède à son réapprovisionnement en carburant.

Le temps est maussade, couvert de pluie légère. La visibilité est limitée avec une mer et une houle modérées et un vent faible de force 3. Le convoi navigue au 220° à la vitesse de 6 nd. Il est 17h40 lorsque deux torpilles frappent le cargo britannique *Selvistan*. La première touche la cale n° 5 à bâbord puis cinq secondes plus tard, l'autre heurte la paroi de la cale n° 4, toujours à bâbord. Ce sont deux explosions sourdes qui ne provoquent ni éclair ni gerbe d'eau mais, très rapidement, le navire commence

à s'enfoncer par la poupe, par 53° 10' N et 044° 40' W. Il n'y a pas assez de temps pour mettre à l'eau les canots de sauvetage et ce sont les petits canots du pont qui sont largués en même temps qu'un radeau tribord, et tout l'équipage abandonne le bateau. Un marin et cinq canonnières qui servaient à l'armement d'un canon de 102 mm, d'un canon de 12 pdr, d'un canon de 20 mm Oerlikon et de deux mitrailleuses jumelées Lewis de 7,7 mm, sont tués. Après avoir dérivé durant trois quarts d'heure, le capitaine George Edward Miles, trente-huit marins et un canonnier sont recueillis par la frégate *HMS Tay* qui les conduira le 8 mai à St. John's à Terre-Neuve.

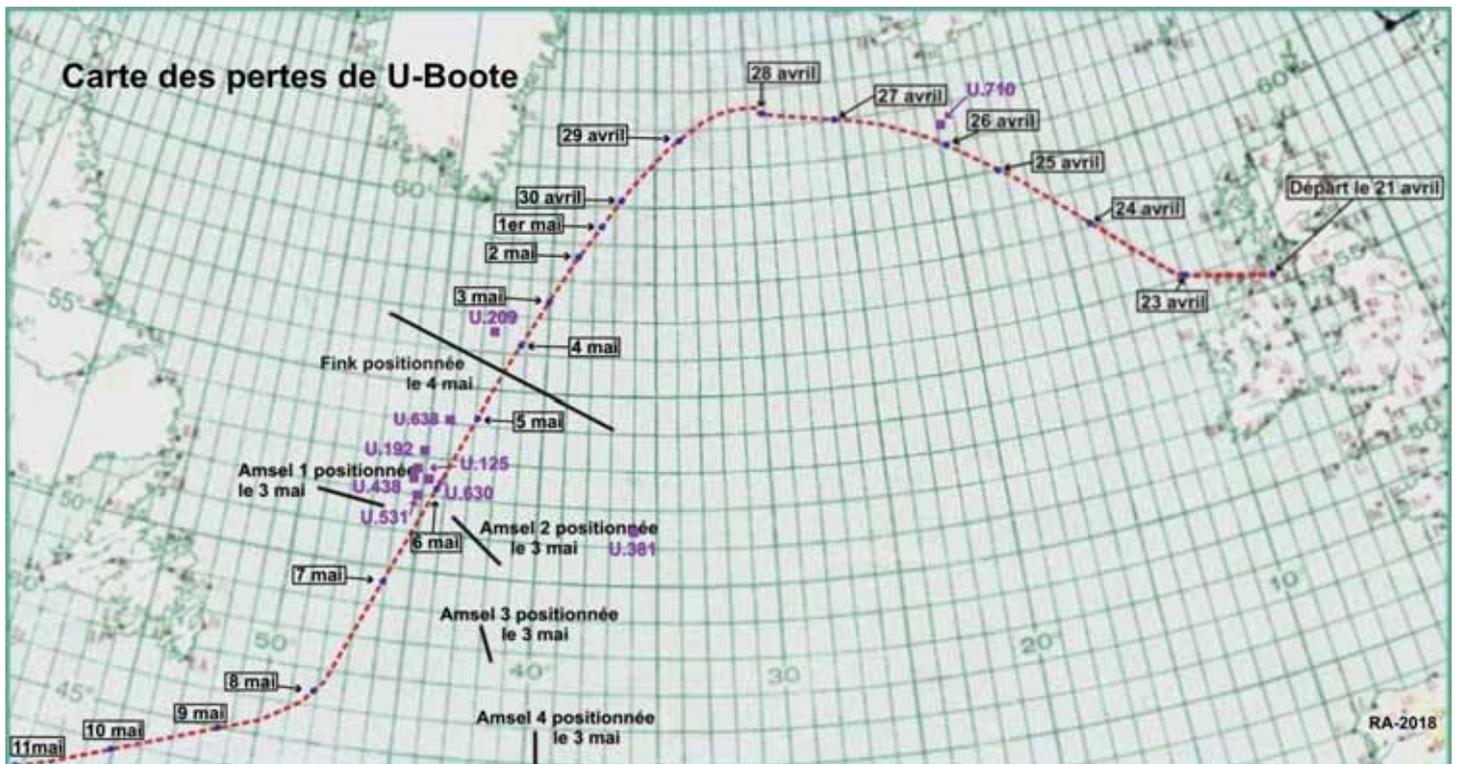


Le pétrolier *British Lady* dont les réserves de carburant sont bientôt épuisées.
(Site HistoricalRFA)



Photographié en mai 1939, le *HMS Pelican* coulera deux sous-marins allemands au cours de la Seconde Guerre mondiale. (Site World Naval Ships)

Ne pouvant suivre la vitesse imposée pour rejoindre au plus vite l'escorte de l'ONS 5, le *HMS Sennen* est dirigé vers le groupe formé par la *HMS Pink* et ses quatre cargos retardataires. Il est photographié ici dans le port de La Valette à Malte. (Site Naval History)



Positionnement des pertes de sous-marins allemands. La position des *U.209* et *U.381*, qui ont coulé suite aux dommages irréparables subis lors de l'attaque des escorteurs ou des avions, correspond aux derniers messages envoyés par les sous-marins.



Le kiosque et l'emblème de l'*U.108* en cours de rafraîchissement. (Site U-Historia)

Le *Kapitänleutnant* Siegfried Lüdden et ses officiers dans le kiosque de l'*U.188* en 1944. (Site Alchetron)



- U.260* Sabordé le 12 mars 1945 au sud de l'Islande après avoir été endommagé par une mine.
- U.264* Coulé le 19-02-44 par les *HMS Starling* et *HMS Woodpecker*.
- U.266* Coulé le 15 mai 1943 par un Handley Page Halifax britannique (58 Sq).
- U.267* Sabordé le 4 mai 1945 en baie de Getting (Allemagne).
- U.270* Coulé le 13 août 1944 par un Sunderland australien (461 Sq).
- U.306* Coulé le 31 octobre 1943 par les *HMS Whitehall* et *HMS Geranium*.
- U.358* Coulé le 1^{er} mars 1944 par les *HMS Affleck*, *HMS Garlies*, *HMS Gore* et *HMS Gould*.
- U.359* Coulé le 26 juillet 1943 par un Mariner américain (VP-32).
- U.377* Coulé le 17 janvier 1944 par les *HMS Wanderer* et *HMS Glenarm*.
- U.378* Coulé le 20 octobre 1943 par des Avenger (VC-13, CVE *USS Core*).
- U.381* Porté manquant le 21 mai 1943 au sud du Groenland.
- U.383* Coulé le 1^{er} août 1943 par un Sunderland britannique (228 Sq).
- U.386* Coulé le 19 février 1944 par la *HMS Spey*.
- U.402* Coulé le 13 octobre 1943 par un Avenger (VC-9, CVE *USS Card*).
- U.403* Coulé le 18 août 1943 par un Wellington français (flottille 344).
- U.404* Coulé le 28 juillet 1943 par deux Liberator américains du (4th BS) et un Liberator britannique (224 Sq).
- U.414* Coulé le 25 mai 1943 par le *HMS Vetch*.
- U.415* Coulé le 14 juillet 1944 par une mine près de Brest.
- U.438* Coulé le 6 mai 1943 par le *HMS Pelican*.
- U.448* Coulé le 14 avril 1944 par la *HMCS/NCSM Swansea* et le *HMS Pelican*.
- U.454* Coulé le 1^{er} août 1943 par un Sunderland australien (10 Sq).
- U.466* Sabordé le 19 août 1944 à Toulon.
- U.468* Coulé le 11 août 1943 par un Liberator britannique (200 Sq).
- U.504* Coulé le 30 juillet 1943 par les *HMS Kite*, *HMS Wild Goose*, *HMS Woodpecker* et *HMS Wren*.
- U.514* Coulé le 8 juillet 1943 par un Liberator britannique (224 Sq).
- U.525* Coulé le 11 août 1943 par un Avenger et un Wildcat (VC-1) du CVE *USS Card*.
- U.528* Coulé le 11 mai 1943 par un Handley Page britannique (58 Sq) et le *HMS Fleetwood*.



Le 4 janvier 1944, l'*U.168* arrive à Lorient avec à bord 21 rescapés du destroyer allemand Z 27. (Site Materielsterrestres39-45)

L'*U.189* est coulé le 23 avril 1943 par les charges de profondeur larguées par un B-24 Liberator britannique du 120 Sq. (DR)

