U-182 (Type IXD2)

Construction ordonnée le 15 août 1940.

Mise en chantier le 7 avril 1941 au chantier AG WESER à Brême (werk 1022).

Lancé le 3 mars 1942.

Commissionné le 30 juin 1942 sous les ordres du Kptlt. Nicolai CLAUSEN.

4e Flottille Stettin du 30/06/1942 au 30/11/1942 (entraînement).

12e Flottille Bordeaux du 01/12/1942 au 30/09/1944 (front boot).

33e Flottille Penang/Batavia du 01/10/1944 au 16/05/1945 (front boot).

Coulé le 16 mai 1943 au Nord-Ouest de Madères par charge de profondeur du destroyer USS MacKenzie.

Kaleun :

Kplt Asmus Nicolai CLAUSEN du 30/06/1942 au 16/05/1943

Emblèmes :

Photos :

U-182 et Clausen le 30 juin 1942

(U182 : KpLt Asmus Nicolai Clausen)

Succès : 5

15 Janvier 1943 : S.S. "Ocean Courage" (cargo à vapeur de 7173 tonnes), carreau EJ 8994, torpille

17 Février 1943 : S.S. "Llanashe" (cargo à vapeur de 4836 tonnes), carreau KZ 42, torpille

10 Mars 1943 : S.S. "Richard D. Spaight" (cargo à vapeur de 7177 tonnes), carreau KP 6827, torpille + artillerie

5 Avril 1943 : S.S. "Aloe" (cargo à vapeur de 5047 tonnes), carreau JA 1470, torpille

01 Mai 1943 : S.S. "Adelfotis" (cargo à vapeur de 5838 tonnes), carreau FD 6884, torpille + artillerie

<u>Patrouilles et anecdotes</u> : 1

Patrouille 1 :

Départ de Horten le 9 décembre 1942 pour opérer dans l'Atlantique Sud.

Le 29 décembre, le U-182 localise le convoi GUS2 (40 navires marchands) à proximité des îles Canaries.

Clausen va prendre le convoi en chasse mais va être détecté par l'escorte, l'obligeant à prendre ses distances et perdre le contact.

La meute « Delphin » reçoit alors l'ordre du BdU de rechercher le convoi et pour cela forme un ligne de patrouille.

Il est probable que le convoi GUS2 ait été détecté le 5 janvier 1943 dans le secteur Sud de la ligne de patrouille mais au même moment, la meute reçoit l'ordre de concentrer ses efforts sur le convoi TM1 (9 pétroliers) qui fait route vers l'Afrique. La meute coulera 7 des 9 pétroliers….

Après l'abandon des recherches du convoi GUS2, le U-182 a repris sa route vers le Sud.

Le 15 janvier 1943, il croise la route du marchand britannique **SS. Ocean Courage** (7173 tn) et l'envoie par le fond.

Le SS. Ocean Courage, cargo armé, naviguait sans escorte à 200 nautiques au Sud du Cap Vert quand il va être frappé par un torpille.

A 3h15 il reçoit la torpille côté bâbord au niveau de la cale 2. Il va couler tellement rapidement (90 secondes) que l'équipage n'aura pas le temps de mettre les canots de sauvetage à la mer. 52 marins et passagers vont disparaître dans le naufrage. Seul six marins seront retrouvés dans un radeau le 21 janvier.

Le U-182 va ensuite se regrouper avec lesU506, U509 et U516 pour former la meute « Seehund » et patrouiller vers le Sud direction le Cap.

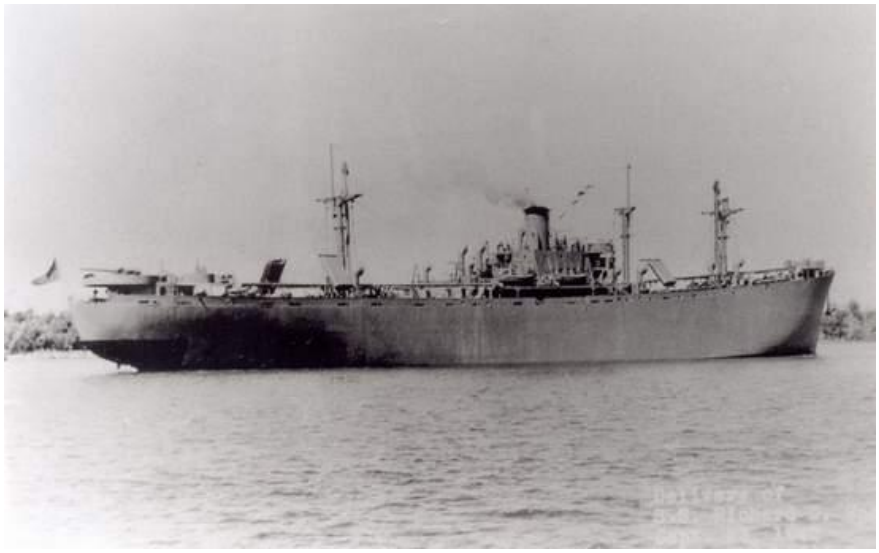
Le U-182 quitte la meute début février pour doubler le Cap de Bonne Espérance et remonter sur la côte Est sud-africaine.

Le 17 février 1943 il coule le marchand britannique **SS. Llanashe** (4836 tn) à hauteur du Cap St-Francis.

Le Llanashe naviguait sans escorte mais armé. Il va couler avec 33 de ses 42 membres d'équipage. Les survivants seront retrouvés 11 jours plus tard.

Clausen va ensuite poursuivre sa patrouille entre Durban et le Sud du canal du Mozambique.

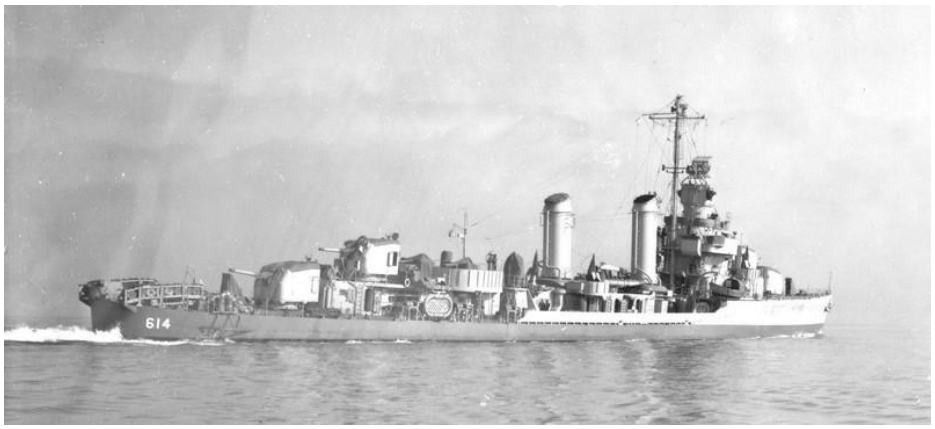
Le 10 mars, le U-182 envoie par le fond le cargo US **SS. Richard D.Spaight** (7177 tn) à 270 miles au Nord-Est de Durban.



A 17h20, Clausen envoie deux torpilles sur le cargo qui navigue en ligne droite, non escortée. Elles impactent côté tribord, la première dans la cale 1, la seconde entre les cales 2 et 3.
L'explosion est extrêmement violente. Des débris sont projetés sur le pont. Un marin assis sur une écoutille est projeté à la mer alors que son voisin, allongé sur un matelas, est projeté en l'air à hauteur du mat pour retomber à la mer, toujours sur son matelas.
La proue se retrouve sous l'eau alors que les hélices et le gouvernail sortent hors de l'eau.
L'équipage va abandonner le navire dans quatre canots dont un qui sera détruit attiré par les remous de l'hélice.
Le U-Boot fera surface pour asséner le coup de grâce au canon. En deux heures, 35 obus seront tirés dont 25 au but.
Clausen va interroger les survivants, offrir de la nourriture, de l'eau et des soins médicaux avant de laisser partir les 66 survivants (1 mort) qui seront secourus 3 jour plus tard.
Le 5 avril 1943, c'est le tour du **SS. Aloe**, un cargo britannique de 5047 tn.
Non escorté, le cargo est torpillé et coulé à 420 miles au Sud-Est de Durban.
La totalité de l'équipage prendra place dans les canots de sauvetage. Le commandant du navire (Maître Angus Maclennan) sera fait prisonnier à bord du U-Boot alors que le reste de l'équipage sera relâché et secouru. Pas de chance…. Le commandant disparaîtra avec le U-Boot le16 mai.
Le U-182 va ensuite initier son retour en doublant le Cap pour entrer dans l'Atlantique Sud.
Le 1er mai 1943 il envoie par le fond le cargo **SS. Adelfotis** (Grec de 5838 tn) à 540 miles au Sud-Est de St-Pierre et St-Paul Rocks.

(Adelfotis sous son ancien nom Cape St. Columba)

Le 1 er mai 1943 à 14h50, l'Adelfotis est impacté par deux torpilles du U-182 alors qu'il navigue à 8 nœuds en ligne droite.
Les torpilles ont été détectées mais trop tard pour engager une course d'évitement. La première impacte dans la cale 1, la seconde frappe entre les cales 3 et 4.
L'équipage abandonne le navire dans trois canots à l'exception d'un canonnier demeuré sur sa pièce de 76 mm qui sera projeté à la mer et se noiera.
Le navire va prendre une gîte par la poupe mais rester à flot. Le U-182 va alors faire surface et engager le cargo au canon de pont. Quatre coups au but seront suffisants pour couler le navire à 15h45.
Clausen interrogera les 38 survivants, filmera la scène et internera le commandant du cargo (Maître Alias Lyras) à bord du U-182. Comme son compère du SS. Aloe, il disparaitra dans le naufrage du U-182 le 16 mai 1943.
Le 15 mai 1943, un B-24 Liberator (2nd Sqn/2037th ASW USAAF/O, pilot 1Lt Earle A. Powers) détecte et attaque un U-Boot à l'Ouest de Madère. Il va larguer 4 charges de profondeur juste devant la zone de plonger du U-Boot. Une grande nappe de mazout apparaitra à la surface de la mer après l'attaque. Le U-Boot n'a pas été identifier.
Il est probable qu'il s'agisse du U-182 endommagé qui n'a pas été en mesure de transmettre le compte rendu de l'attaque par radio.
Et il n'aura pas l'occasion de le faire….
Le 16 mai 1943, le U-182 est détecté par le destroyer **USS MacKenzie** accompagné de l'USS Laub au Nord-Oues de Madère.



A 3h50, de nuit, le destroyer obtient un contact radar à 7000 mètres. A 2300 mètres il perd le contact, mais de nouveau, un bon contact est rétabli à 1500 m.
Miller, le commandant du MacKenzie, passe à l'attaque et largue 10 charges de profondeur sur la zone estimée du U-Boot à 4h39 et fait demi-tour pour lancer une deuxième offensive.
Le sonar détecte de nouveau un signal à 500 m. Miller fait lancer 5 nouvelles charges à la verticale du contact. L'explosion des charges est suivie par un silence sonar total.
Pendant quelques minutes les deux destroyers vont faire des ronds au dessus du secteur sans détecter de présence à l'Asdic. A 4h58 et 5h03, des explosions sont entendues dans les profondeurs semblables à des charges explosives. Pas de débris en surface ni trace de mazout.
La destruction du U-182 sera attribuée au destroyer.61 morts, aucun survivant.

Liens :
http://www.uboat.net/boats/u182.htm
http://u-boote.fr/u-182.htm