

HMS Charybdis et Münsterland

par [Alain Launay](#)

Le cargo Allemand Münsterland était un cargo moderne, très rapide, de 10000T équipé de brûleurs à mazout et de turbines. Au moment de PEARL HARBOUR, il se trouvait en Amérique Centrale, à PANAMA, les USA n'étant pas encore en guerre contre l'Allemagne. A la déclaration de guerre qui suivit l'attaque Japonaise le Münsterland quitta immédiatement cette zone pour se diriger vers le Japon et sa sphère d'influence (Asie du Sud-Est) pour y charger des matériaux stratégiques comme le tungstène, caoutchouc, chrome, etc bref tout le nécessaire aux industries d'armement notamment pour la fabrication d'alliage spéciaux. Quant il arriva à Brest, il avait dans ses cales de quoi permettre l'équipement complet de plus de 20 divisions pour 2 ans. C'est dire que l'affaire n'était pas mince.

Il avait réussi, durant près de 2 ans, à éviter toutes les patrouilles Alliées dans le Pacifique Sud Les Anglais le pistèrent par leur service de renseignement. Le cargo leur échappa également dans l'Atlantique Sud. Il arriva à Brest vers le 09/10/1943. Les services de renseignements, très actifs, signalèrent son arrivé. Trois heures après son arrivée Il y fut bombardé, une 1ère fois par 24 Typhoons puis à nouveau le soir vers 18heures par 32 bombardiers MITCHELL de la RAF mais sans aucun succès. Devant l'urgence de la situation, les Allemands décidèrent de lui faire continuer sa route sous très forte escorte mais en attendant des conditions de navigation propices (nuit sans lune).

A cet effet la 4ième flotille de torpilleurs de la Kriegsmarine sous les ordres du capitaine de corvette KOHLAUF et comprenant les T22, T23, T24, T25, T26, T27 fut chargée d'assurer la protection du convoi qui suivait une route ouverte et sécurisée par les bateaux de déminage. Le convoi Allemand comprenait au total 6 torpilleurs, 8 autres navires (démineurs et autres) et le Münsterland, les torpilleurs étant placés en protection Nord-Est du convoi qui faisait cap sur Cherbourg. Il faut savoir qu'à cette époque la Royal Navy et la RAF interdisaient pratiquement tout trafic de jour et pratiquaient de très nombreux mouillages de mine. Le trafic se faisait en convois, de nuit, et en longeant la cote pour permettre aux Allemands une surveillance radar efficace. En outre les Anglais faisaient pratiquement toutes les nuits des incursions sur les côtes de Bretagne avec des vedettes genre MTB pour soutenir les réseaux de résistance et de renseignements très très actifs dans tous les domaines. Il n'était pas rare que les MTB surprennent des petits convois ou des navires Allemands isolés et les coulent à la torpille.

L'opération d'interception du convoi du Münsterland par la RN s'intégrait dans les opérations d'interdiction de trafic qui avaient pour nom de code TUNNEL. La force 28 qui comprenait, pour l'occasion, les bâtiments suivants: HMS CHARYBDIS (Anti-Aircraft cruiser), HMS GRENVILLE, LIMBOURNE, ROCKET, STEVENSTONE TALYBONT, WENSLEYDALE (destroyers) fut chargée de cette opération. Elle quitta PLYMOUTH le 22/10/1943 à 19h.

Après le désastre du CHARYBDIS et du LIMBOURNE la RAF attaqua à nouveau à CHERBOURG. Les escadrilles de la 602 et de la 132 perdirent y 4 pilotes et 9 Typhoons. Le Münsterland fut touché mais pas suffisamment pour l'empêcher de repartir deux jours plus tard. Finalement il fut coulé au large de la HOLLANDE par un strike de Beaufighters.

La Découverte du HMS Charybdis

Breton et résidant à Perros-Guirec durant les vacances, je me suis intéressé à la pêche sur épaves quant j'ai pu acquérir un bateau me permettant d'aller sans risque en haute mer. J'ai toujours préféré la pêche au large avec son calme et sa solitude tranquille.

Voulant ne pêcher que sur des épaves ou sur des haut-fonds particuliers, je me suis vite heurté au problème : »Comment trouver ces épaves ? » A l'époque, 1989, les prix des matériels n'avaient rien de comparable avec ce que nous trouvons maintenant, alors investir plusieurs dizaines de milliers de francs en sus du nécessaire à bord était une option assez rébarbative. Un système sur PC portable faisant table traçante... De qualité professionnelle était hors de prix. Se posait également le problème de trouver un système de positionnement très précis et avec un excellente répétabilité des mesures. Ma vedette, une Antarès 10.20 avec 2*200 CV avec un DECCA, et d'un bon sondeur Vidéo en couleur.

Je commençais par étudier les qualités de divers systèmes de positionnement, tout en considérant ceux qui pouvaient me garantir les critères de qualité que je m'étais fixé. Vu ma région de navigation, un seul système pouvait me convenir. J'optais donc pour un DORIS 300 de chez MLR fonctionnant sur les chaînes RANA autour de 300khz. Correctement paramétré ce système me fit vite ranger mon Decca au rang d'accessoires de sécurité. Ma première saison de navigation se fit donc avec ce matériel, la précision donnait un cercle d'erreur moyen probable de 4 à 5 millièmes de mille parfois moins mais à condition de savoir choisir les balises émettrices avec soin. Inconvénient, la durée d'initialisation longue entre 15 et 20 minutes, une certaine sensibilité aux conditions de propagation et à la qualité de toute l'installation qui doit être parfaite. Très vite je sentis qu'il fallait passer à un autre stade et fonctionner en table traçante pour exploiter les possibilités du système. Comme le prix des PC portables devenait accessible, j'en acquérais un. Un ami me fit un petit programme et, sans le savoir, je mis le doigt, dans un drôle d'engrenage.

Avec ce PC, bien pratique de suivre la trace, de mémoriser instantanément les points intéressants, etc. C'est ainsi que je trouvais ma première épave, le T29 coulé dans notre région. Je mis aussi en évidence une limite du sondeur vidéo, que je possédais, à savoir que je pouvais pas mémoriser les écrans intéressants. Je décidais alors d'acheter un sondeur à bande Lowrance X16. A mon avis cet instrument doit toujours faire partie de l'équipement d'un chercheur d'épave sérieux. Au moins on garde une trace.

Puis un jour, un confrère, pharmacien comme moi, vint me voir. Commençant à me parler de magnétomètre, de ce que cela permettait etc. Aussitôt je décidais d'en acquérir un . Parallèlement je faisais connaissance de diverses personnes pratiquant plongée et recherches d'épaves. Au hasard d'une visite chez un libraire à Paris, je tombais sur une série de livres Allemands bien documentés et consacrés à la Kriegsmarine. Aussitôt je les achetais et les dévorais. J'y découvrais qu'en Octobre 1943 la 4^{ème} flottille avait eu une de ses plus belles victoires en coulant au large de notre région, le CHARYBDIS et le LIMBOURNE dans un combat de nuit à la torpille.

Je commençais une enquête discrète dans notre région pour savoir qui pouvait être au courant. Je me rendis vite compte que pratiquement personne ne connaissait cette histoire.

Entre temps ayant sympathisé avec Michel CLOATRE d'ARCHISUB je lui fit part de cette information. Nous avons alors décidé d'entreprendre la recherche de ces 2 navires Britanniques. Démarrées durant l'hiver 92-93 les recherches continuèrent jusqu'à ce que le ROV, dont avait été dotée ARCHISUB, nous permette de capturer des images d'une épave de belle taille, comme beaucoup d'autres dans la région .Epave qui livra quelques secrets immédiatement, nous nous souviendrons longtemps des canons POM-POM aperçus furtivement. L'enregistrement de la plongée du ROV fut expédié en Angleterre pour être visionné par des experts. Peu de temps après nous fûmes informés qu'il y avait 99% de chances que nous ayons touché au but.

Ensuite il fallut, à cause de circonstances diverses, remettre plusieurs fois les sorties... Jusqu'à ce jour de mi-août ou deux plongeurs d'Archisub tentèrent une descente. Michel Cloatre et Joël Guizien descendirent à -82 mètres. Joël nous ramena une douille vide prélevée près d'une des tourelles de grosse artillerie ainsi que de douilles de POM-POM encore pleines.

Une rapide expertise des douilles, des marquages qu'elles portaient (BROAD ARROW) sur toutes, du type de poudre (Cordite), du calibre tout concordait avec l'armement du CHARYBDIS et signalait définitivement l'appartenance à un bâtiment Britannique.

Nous pouvions envoyer notre ultime confirmation à nos amis Britanniques. Le 23 Octobre 1993, 50 ans après, jour pour jour, nous pouvions offrir avec l'aide de la municipalité de PERROS-GUIREC une très belle cérémonie commémorative aux rares survivants et familles de disparus.

Toutes les douilles ont été offertes à la délégation Britannique. En 1995, toujours la municipalité de PERROS offrait à l'[Association CHARYBDIS](#) (G.B) un petit square et une stèle en granit commémorant le sacrifice de marins Anglais.

Pendant ce temps, je continuais mon approche de la magnétométrie et des multiples problèmes que pose l'usage d'un instrument délicat mais irremplaçable lorsque l'on fait de la recherche d'épaves.

Je suis arrivé, après avoir atteint un certain degré d'incompétence dans la programmation, à mettre au point un logiciel fonctionnant très bien sur un portable et permettant un bon niveau intégration et de traitement de multiples données. Grâce à tout ce matériel, notre saison 1998 a été plus que très profitable .Vous en saurez plus au fur et à mesure de nos publications sur ce site.

Remerciements

L'équipe d'Archisub tient à remercier tout particulièrement tous ceux qui par leur confiance, soutien ou participation ont pu leur permettre de mener à bien cette mission. Par, ordre alphabétique :

Mr PER AKESSON, Nordic Underwater Archaeology

Mr ERIC BROOKS, survivant du CHARYBDIS.

Mr JOHN ESKDALE, membre de l'association CHARYBDIS (G.B), survivant du CHARYBDIS.

Mr HEINZ ELLINGHAUS, marin du T24.

Mr RONALD FRANKEL, Consul de Grande-Bretagne à DINARD.

Mr KARL HEINS LABUS, marin du T27.

Mr PHILIP LOCKWOOD, Attaché naval adjoint à l'Ambassade de Grande-Bretagne à PARIS.

Mme PHILIP LOCKWOOD

Mr JOHN LAWSON, Président de L'association CHARYBDIS (G.B).

Mr YVON BONNEAU, Maire de Perros-Guirec.

Mr NEIL WOOD, Survivant du LIMBOURNE.

L'[Association CHARYBDIS](#) (G.B).

Le Conseil Général du Finistère.

La Mairie de PERROS-GUIREC.

Les membres d'Archisub

MICHEL CLOATRE, JOËL GUIZIEN, J.Y. LE MANACH, ALAIN LAUNAY,
J. OUCHAKOFF, J. THOMAS.

[Alain Launay](#)

Archisub
Bretagne
FRANCE