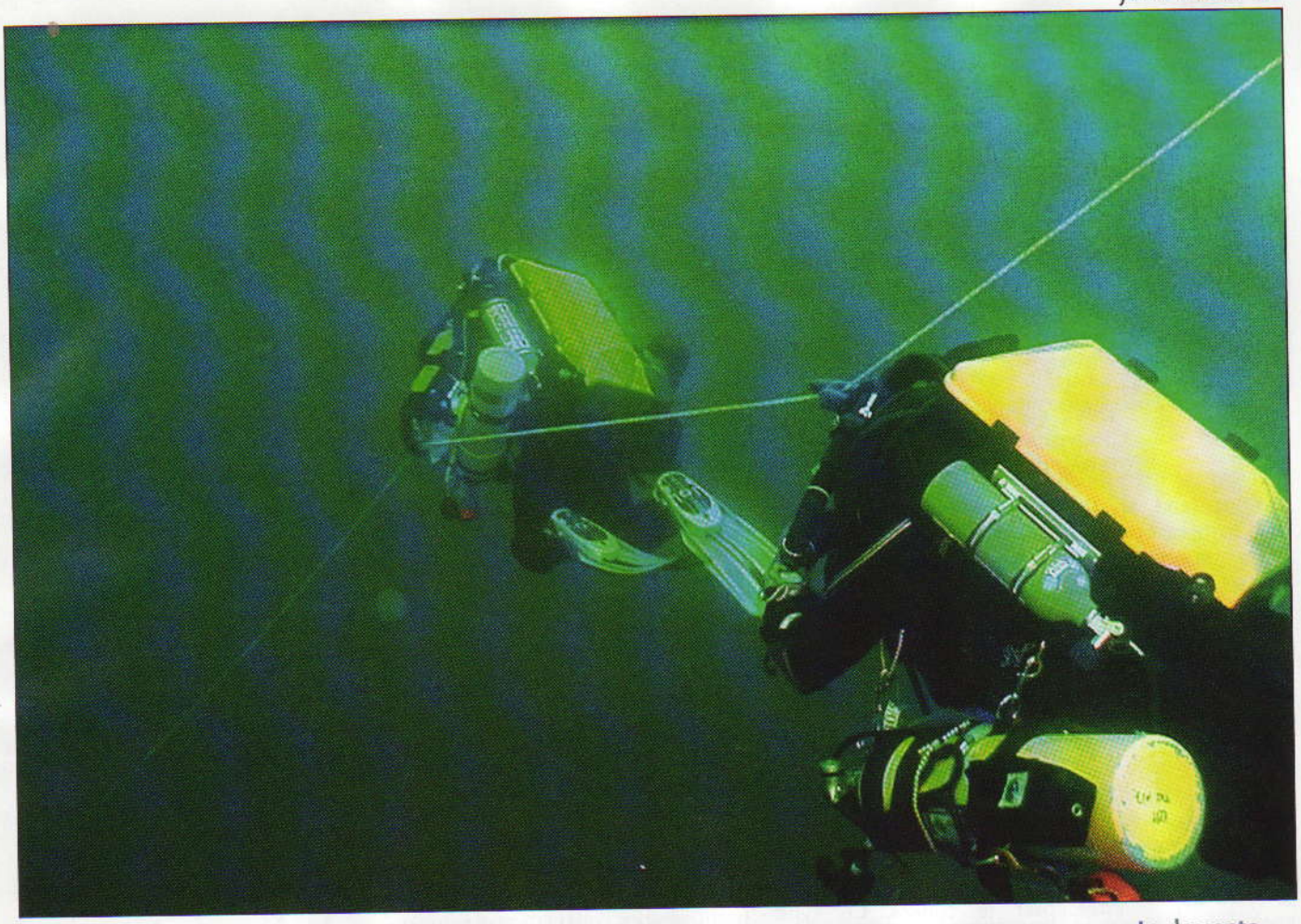
Epave

Plongée sur une légende interdite : Le Charybdis

Par -80 m de fond, dans la Manche, gît le Charybdis, croiseur anti-aérien coulé pendant la seconde guerre mondiale. Une plongée difficile, au recycleur, mais récompensée par une exploration extraordinaire…



La descente est très longue pour atteindre l'épave du Charybdis, par -80 mètres de profondeur. L'utilisation d'une ligne de descente ou d'un mouillage est nécessaire.

Il est à peine 7 heures du matin à la cale d'Henvic (proche de Roscoff), le soleil ne pointe pas encore. J'attends tranquillement au bout de la cale que Bernard arrive avec son bateau pour embarquer l'équipement (trois recycleurs, 4 bail out de 7 à 11l, deux blocs de sécu, un bi-bouteille de sécurité). Tandis que le silence règne, je ne peux m'empêcher de penser à cette nuit d'octobre 1943. Le contraste est saisissant. J'imagine le bruit, les fracas d'obus et de balles, les explosions, les hommes du Charybdis surpris par les obus éclairants des torpilleurs allemands. J'imagine ces milliers de marins pris dans la tourmente au large des côtes bretonnes.

Dans quelques heures, nous serons sur les lieux. A peine 10 milles au large de Perros Guirec.

Voilà maintenant plus de 15 ans que j'attends de plonger sur cette épave!

En 1992, nous avions fondé une association pour retrouver l'épave et commémorer le naufrage en 1993. La localisation fut réalisée grâce à plusieurs compétences notamment celle d'Alain Launay qui pêche régulièrement dans cette zone, mais aussi grâce à un robot (ROV) équipé par ARCHISUB.

Malheureusement, mon service national me retenant à Vincennes dans les archives de la Marine, je ne pus me rendre disponible pour plonger sur l'épave en compagnie de Michel Cloatre.

Une carrière bien remplie !

Le HMS Charybdis était un croiseur anti-aérien de la classe Tribal. Il n'eut que deux années d'existence mais elles furent bien remplies ! Après ses essais à Scapa Flow, il fut principalement affecté en Méditerranée et participa aux nombreux combats pour défendre l'île de Malte essentielle aux alliés. Plusieurs missions le menèrent dans l'Atlantique à la recherche des raiders allemands. En novembre 1942, il participait à l'opération Torch (débarquement des alliés sur les côtes d'Afrique du Nord) à Alger et Bizerte.

Fin 1942, il fut affecté à la Home Fleet et regagna les eaux Atlantiques au départ de l'Ecosse pour des opérations de patrouilles et de pose de mines. Il fut ensuite affecté à Plymouth où il put se

Epave

Le Charybdis

familiariser avec les convois dans le golfe de Gascogne.

De retour en Méditerranée en août 1943, il participa au débarquement de Sicile à Salerne en tant que navire de soutien et de protection anti-aérien.

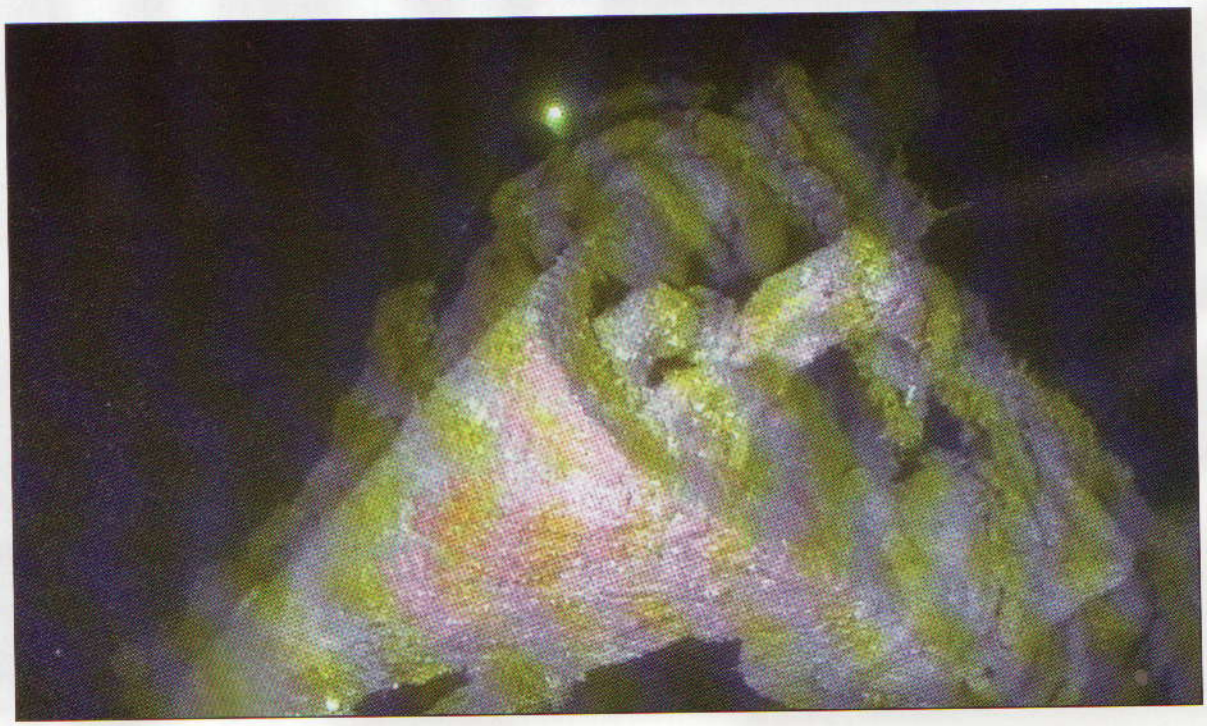
Enfin, en octobre 1943, il était à nouveau affecté à Plymouth et de retour dans le Channel.

Le Captain G.A.W Voelcker qui commandait le navire depuis le début fut alors affecté à une mission de type Tunnel. Ce type de mission consistait à intercepter les convois allemands qui naviguaient dans la Manche. Les renseignements étaient souvent fournis par la résistance française qui renseignait les alliés sur les mouvements de bateaux au départ de Brest. Le commandement de Plymouth réunissait alors plusieurs navires pour se rendre au large de côtes nord de la Bretagne et intercepter le convoi. Ce type de flotte n'étant pas constitué au préalable, il en résultait des difficultés d'organisation et surtout un manque de coordination entre les navires.

Les destroyers HMS Limbourne, Stevenstone, Talybont, Wensleydale tous appartenant à la classe Hunt furent désignés pour l'opération avec les destroyers Grenville et Rocket de la classe

Caractéristiques du Charybdis.

Construit par les chantiers Cammel Laird, Birkenhead et lancé le 19 septembre 1940.
Déplacement : 5450 Tonnes
Longueur : 147m
Largeur : 15.30m
Propulsé par deux turbines délivrant 66000cv pour une vitesse de 33 nœuds.
Armement :
4 tourelles doubles de 4.5 pieds
4 affûts doubles de 2 pouces
2 affûts quadruples (« pompom ») de 0.5 pouces
6 tubes lances torpilles.
530 hommes d'équipage.



L'étrave du Charybdis, dans cette atmosphère fantômatique propre à cette importante profondeur. Ici règnent la nuit et le froid...

Fleet. L'expérience du commandant du Charybdis était très limitée pour ce genre d'opération mais il avait pour adjoint le commandant du Limbourne qui, lui, était expérimenté sur ce type de mission « Tunnel ».

Le 22 octobre 1943 en fin d'après-midi, à la tête d'une force d'intervention composée de 5 destroyers, le HMS Charybdis appareilla afin d'intercepter le forceur de blocus allemand Munsterland, Capt. Karl Schulz, qui avait quitté Brest le même jour vers 16 heures en direction de l'Allemagne. Selon les informations communiquées au Commandement en Chef de Plymouth, le cargo allemand n'était escorté que par 4 avisos dragueurs de type M et deux patrouilleurs de type V. Mais ce que ne savaient pas les alliés, c'est qu'à 18 heures, cinq torpilleurs de la classe Elbing appartenant à la 4-TF, Chef de Flottille T-23 commandé par le Korvetten Kapitän Kohlauf, prenaient la mer à leur tour avec pour mission de couvrir le flanc nord du convoi...

Une visibilité exceptionnelle !

Le bout n'est même pas tendu, le courant est nul ! L'étale est bien au rendez-vous, allons avoir des conditions optimum ! J'ai parfois du mal à me rendre compte de la visibilité, Fabrice a allumé ses deux projecteurs de 200 watts et lorsqu'il prend des images à la descente, je me retrouve dans le noir ! Vers 50m je distingue l'épave, elle est pourtant 30m plus bas !

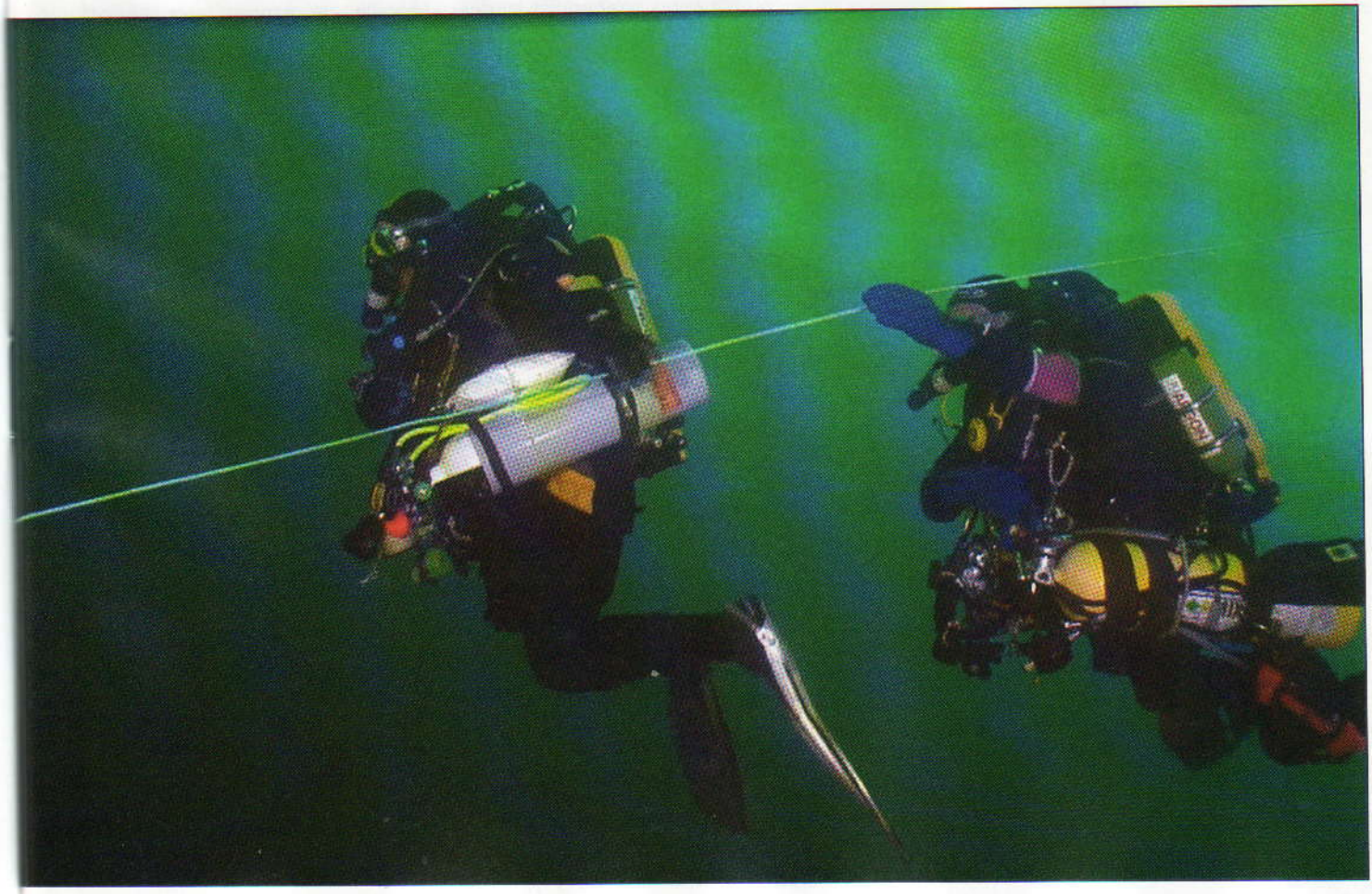
Fantastique ! Nous sommes dans le bleu complet. Je m'attendais à une visibilité verdâtre comme nous avons l'habitude sur nos côtes bretonnes mais là nous sommes dans des couleurs de l'Atlantique !

Arrivé sur le fond, la gueuse est posée sur une partie de la coque couchée sur bâbord.

Je regarde le profondimètre, 77m. Il reste quelques mètres pour toucher le sable qui se trouve vers 80m. Inutile de descendre à sable : à ces profondeurs, mieux vaut optimiser pour la décompression. Un coup d'œil à la console du recycleur, la Ppo2 est correct, 1,4. Je l'ai réglé pour être en phase avec Fabrice qui termine toujours ses paliers avant moi... Nous avons mis 4 minutes à descendre. Cela peut paraître long mais cela nous évite de faire monter le PpO2 trop rapidement et de déclencher une alarme. Vitesse et recycleur ne vont pas ensemble. Je vérifie mes Bails out. Tout semble correct. Cela me semble d'autant plus important que je suis un peu le chien de garde de Fabrice : en effet, déjà encombré par sa caméra, il n'emporte aucun Bail out. Aussi il compte entièrement sur moi. Il n'y a aucune place pour l'improvisation. Le diluent, un 8/70 (8% d'oxygène et 70% d'hélium) a l'immense avantage de me permettre une parfaite clarté au fond ! En fait, comme à 20m. En recycleur on ne lésine pas sur l'hélium ! Le seul inconvénient de ce fort pourcentage d'hélium sera la décompression un peu plus longue.

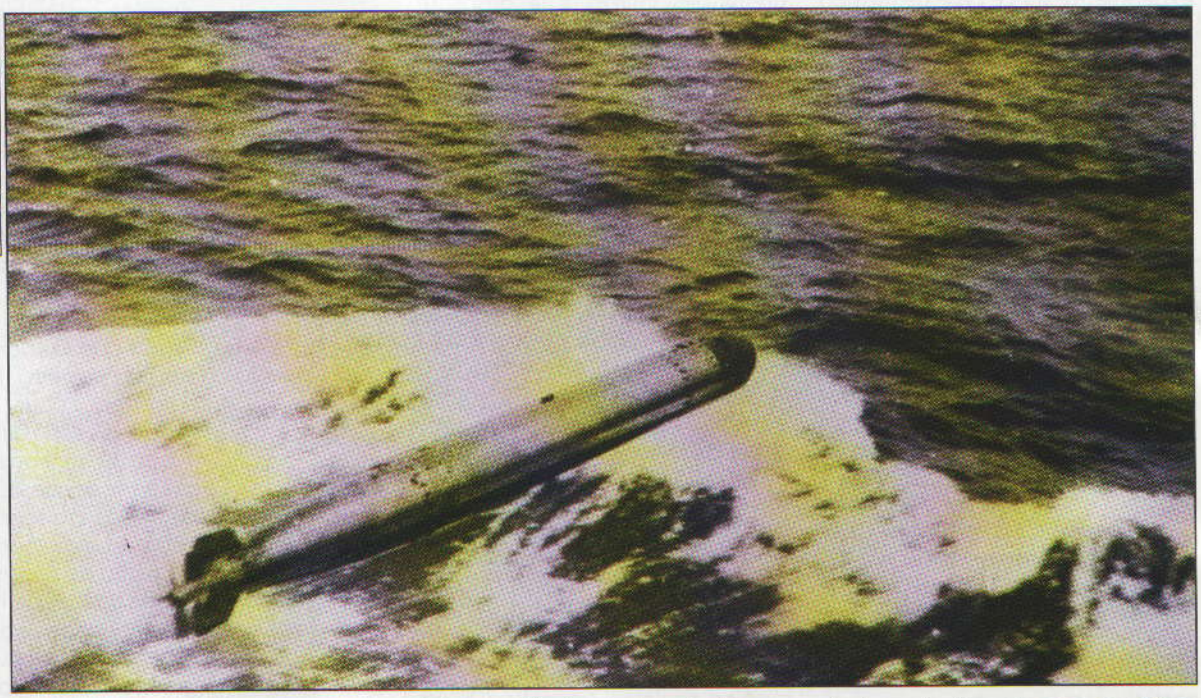
Tandis que Fabrice fait les réglages sur sa caméra, je fais un tour d'horizon pour m'orienter. La visibilité est fantastique, entre 20 et 30 m horizontale ! Le site m'impressionne. Sur notre droite, la coque du croiseur est couchée sur bâbord tandis que sur ma gauche, le champ de débris s'étend sur une bonne dizaine de mètres. Je décide de me diriger vers l'avant. Nous sommes au milieu de l'épave qui semble s'être déroulée sur le côté bâbord. Je me stabilise à deux mètres du fond. Et c'est parti pour une trentaine de minutes d'exploration ! Fabrice, si parfaitement stabilisé derrière son viseur, m'impressionne par son savoir faire...

Lourdement harnachés, les plongeurs emmènent, outre leur recycleur, des bouteilles de sécurité. Il est nécessaire de tout prévoir pour réussir une plongée aussi profonde...



Epave

Le Charybdis



Le Charybdis fut touché par deux torpilles, avant de subir l'acharnement de ses adversaires qui firent pleuvoir sur lui les obus pour l'achever. Page de droite, le Charybdis, du temps de sa splendeur.

Un torpillage dans la confusion

Vers minuit, le radar allemand de l'île de Batz détectait la flottille anglaise et faisait route au nord pour les surprendre tandis que les Anglais ignoraient encore leur présence !

Vers 1h30, ce fut au tour des Anglais de repérer au radar leur cible, le convoi du Munsterland.

À ce moment, le croiseur accéléra et distança les autres navires qui ne pouvaient le suivre.Mais il fut rapidement repéré par les torpilleurs allemands qui le prirent en chasse.

Alors que le Charybdis ouvrait le feu sur le convoi, il était lui-même la cible d'une salve de torpille du T23 qu'il n'avait pas encore repérée!

Deux torpilles frappèrent le croiseur qui donna rapidement de la bande. Derrière lui, le destroyer Limbourne fut également touché au niveau de la passerelle et se coupa en deux ! La partie avant sombra aussitôt tandis que le reste flottait...

Le Charybdis fut l'objet de nombreux tirs aux canons des torpilleurs qui s'acharnèrent sur leur cible !

Pendant ce temps, les autres destroyers anglais se repliaient en l'absence d'ordre de leur chef.

Vers 1h50, le croiseur fut évacué et coula en une dizaine de minutes...

Le Munsterland parvint à se réfugier à Lézardrieux tandis que les torpilleurs allemands rompaient le combat après avoir épuisé toutes leur torpilles .

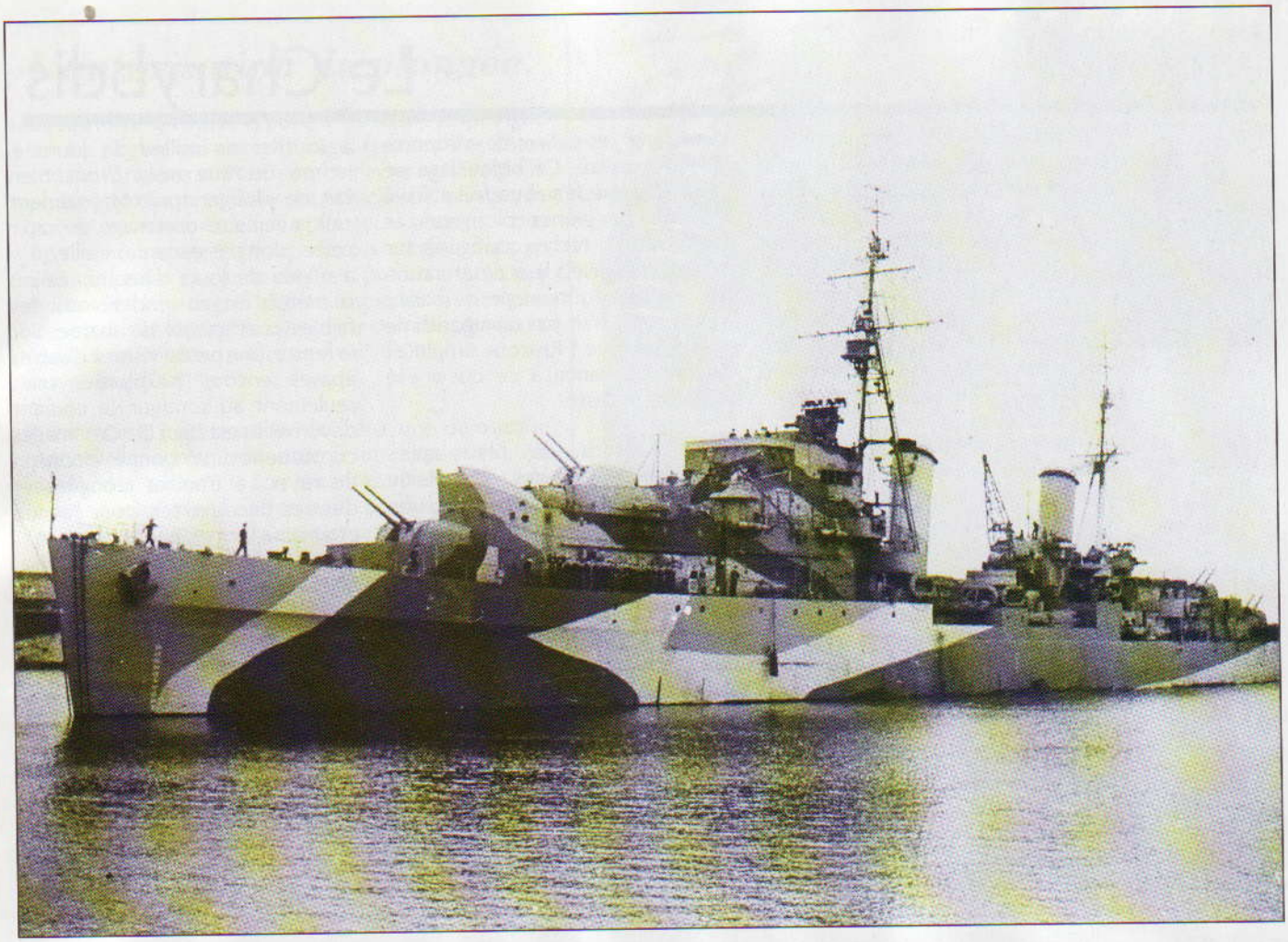
Les Anglais ne perdirent pas moins de 504 hommes (dont 464 du Charybdis) et deux navires. Ce fut la plus lourde perte de la guerre dans le Channel pour la marine britannique.

Par 80m de fond

Nous longeons la coque vers l'avant au niveau de la cassure. Un ensemble impressionnant de débris jonche le site. L'état de destruction de l'épave est à la mesure de la violence des combats. Partout dans les fonds, nous voyons des éléments de tuyaux, des manomètres, des cylindres d'air comprimés... En passant par-dessus le bastingage, nous arrivons au niveau du pont qui est maintenant presque aplati sur le fond. Profondeur 78m. Le temps s'écoule sur la console de mon Inspiration Vision. Je savoure ces moments de plénitude. Le silence est total, à peine ponctué des injections de mon solénoïde qui maintient ma Ppo2 à 1.4 dans la boucle. L'ambiance est magique alors que je survole les vestiges dans une eau limpide : je suis également frappé par la faible présence de poissons. Hormis des congres, certes aux dimensions très honnêtes, il y a très peu de lieues ou de tacauds pourtant habitués des épaves bretonnes.

Nos arrivons à proximité d'une tourelle de canons vers l'avant, je la laisse sur ma gauche en contemplant de loin les deux affûts anti-aériens dressés vers la surface et préfère continuer sur le pont. Un éclair m'attire et dans le faisceau de mon phare, je distingue un cercle qui renvoi la lumière. Un hublot ? Non juste le verre ! Environ 50cm de diamètre et 4 à 5cm d'épaisseur : il est intact. A côté, plusieurs autres sont réunis. Sans doute un local d'entretien avec des verres de rechange. Un hublot complet gît à côté. Lui, n'a pas de verre. Fabrice filme.

Nous descendons alors vers le sable pour contourner un énorme axe qui soutenait une tourelle. D'ailleurs, un filet de pêche traverse l'épave et nous devons nous tenir à distance raisonnable. C'est un véritable piège pour nous qui sommes bardés de matériel. C'est aussi un piège pour les poissons. Prise dedans, une raie de bonne taille semble encore vivante : l'accompagnent quelques tourteaux et des lieux. Un massacre bien inutile. Emportée par son poids, la tourelle qui supporte les doubles canons anti-aériens est posée sur le fond. Des obus tapissent le sol au pied de la



Epave Le Charybdis

tourelle. Ceux-là ne détruiront plus rien. Nous arrivons sur l'étrave. Je passe par le haut tandis que Fabrice filme le dessous, côté bâbord. Les ancres sont à poste dans leur écubier. L'étrave couchée sur bâbord est encore bien en place, très fine. Je repense à cette nuit d'octobre 1943 et j'imagine la fine lame fendre les eaux sombres de la Manche juste avant de sombrer...

Le timing est parfait. 35 minutes : il est temps de remonter, de longs paliers nous attendent ! Je dois faire signe à Fabrice toujours rivé à son écran de caméra. Je sais que je vais le frustrer car il ne voit pas le temps passer mais là, nous avons vraiment profité !

Tandis qu'il filme toujours, je déroule mon parachute de palier que j'accroche à mon dévidoir et ouvre la bouteille pour le gonfler rapidement. Il remonte vers la surface où Bernard doit maintenant nous attendre. Grâce à lui, nous pouvons faire une plongée sans avoir le souci de retourner au mouillage. Quel confort et sécurité de le savoir en surface ! Pour lui, voir le parachute arriver en surface est le signe que tout se déroule correctement. Nous avons convenu de lancer le second parachute dans la zone des 20m. Un parachute par plongeur est indispensable pour la sécurité en surface, cela rassure, tout le monde est là. En cas de problème, il sait que nous larguerions un second parachute jaune sur la même ligne et là, il nous descendrait un bloc de secours à 10m, de l'oxygène pur pour terminer les paliers au cas où !

Les premiers stops se font vers 65m. Le VR3, en mode Bühlmann, m'indique ses deep stops tandis que l'écran du Vision me permet de remonter lentement jusque vers 55m. Les gradients de facteurs sont sur 15/80. Je me cale sur le VR3 toujours un peu plus pénalisant mais au final, en sortie d'eau, il n'y a guère plus de 4 à 5 minutes d'écart. Au bout de 120 minutes de paliers, on n'est plus à cela prêt... Cette configuration me convient parfaitement. J'ai mis du temps à bien configurer les deux ordinateurs pour avoir des profils presque similaires et surtout une sortie d'eau en excellente forme. Il est vrai qu'aujourd'hui, il est possible avec des logiciels de configurer ses paliers de n'importe quelle manière. Ce bidouillage ne me plaît guère. Je suis parfois effrayé de voir de jeunes plongeurs se prétendant « tech » configurer sur plusieurs logiciels leur désaturation en oubliant toute règle de base : notre corps n'ait pas un algorithme mathématique ! Restons simple et faisons confiance à ce qui a été éprouvé et testé.

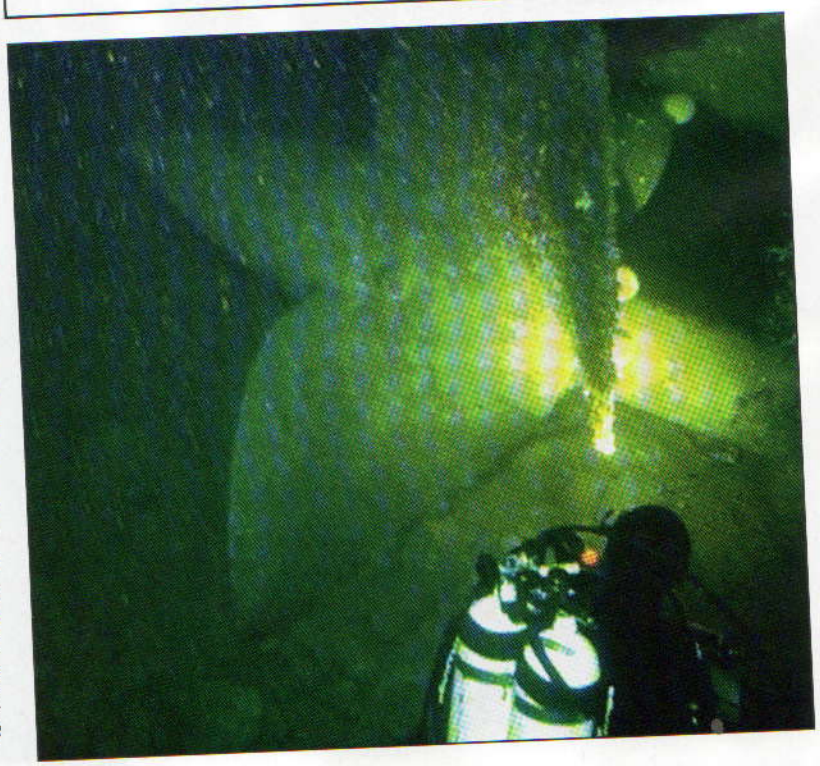
Nous sortons de l'eau après quasiment 3 heures. En pleine forme et heureux d'avoir rendu une forme d'hommage à tous ces marins venus périr sur nos côtes pour une certaine idée de la liberté. La mer se forme, le vent du nord commence à souffler en milieu de journée. Je me dis que nous avons bien fait de plonger très tôt, vraiment cela aurait été dommage de rater cette plongée exceptionnelle. Il y a si peu de jours dans l'année où la météo est au rendez-vous des faibles coefficients de marée. Sur le retour, une petite visite à d'autres épaves encore inexplorées mais seulement au sondeur, le courant de renverse est bien là ! Ces images constituent une bonne occasion de rêver à d'autres plongées et d'autres découvertes, pour l'année prochaine !

Emmanuel Feige.

Participants :- Bernard Foucault (Run Time Plongée), sécurité surface.
-Plongeurs : Philip Jane (SMPE), Fabrice Couraud (Aquatek 44), Emmanuel Feige (SMPE).
- Images sous marines : Aquatek Vision (Fabrice Couraud)
- Organisation : Emmanuel Feige (Saint-Malo Plongée Emeraude).
Pour les futures expéditions, contacter l'auteur et voir le site : www.saintmaloplongee.com

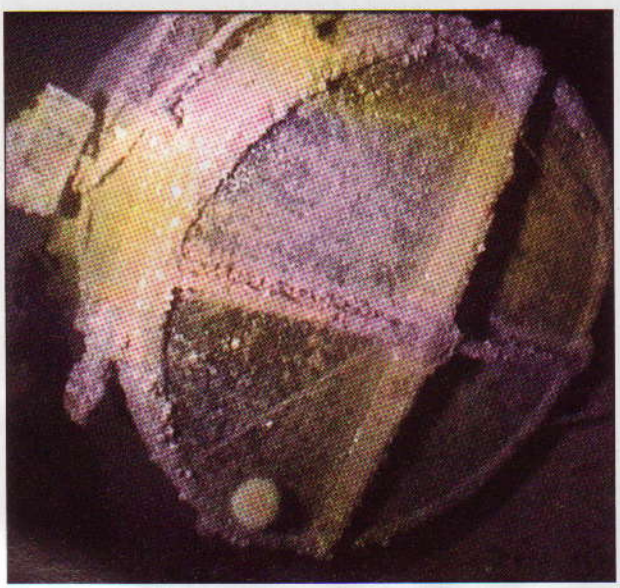
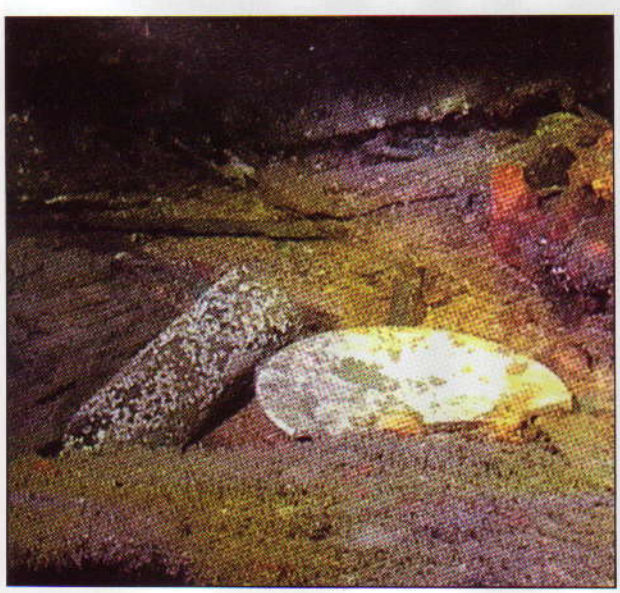
Remerciements :
- Yves Dufeil pour ses archives.
- Préfecture maritime de l'Atlantique.
- DRASSM.
- Bernard Foucault.
- Les copains d'Archisub (Michel Cloâtre, Jacques Ouchakoff, Alain Launay)

Bibliographie :
- Les trésors engloutis de bretagne, De l'île vierge à Bréhat. Bernard Foucault, Editions Cristel, 2008.
- Shipwrecks of theChannel Islands, John Ovenden & David Shayer, Underwater Video Service, 2002.



A cette profondeur importante, l'épave est à l'abri des pillards. On peut y retrouver les traces émouvantes de la vie à bord, ainsi que tous l'équipement du bateau.

L'autorisation de plongée.

Découverte en 1992, l'épave a surtout été plongée par les Anglais qui viennent régulièrement des côtes sud de l'Angleterre. Pour eux, ce navire représente le plus grand drame militaire en Manche de la seconde guerre mondiale. Quelques plongeurs bretons y ont également plongé au cours de ces années, mais en 2008, le préfet maritime de Brest prit un arrêté pour y interdire la plongée afin de respecter la mémoire des marins et d'éviter le pillage par certains plongeurs indélicats (arrêté préfectoral n° 2008/117 du 6 novembre 2008).

Néanmoins, il est possible d'obtenir une dérogation ponctuelle après avoir soumis un dossier motivé après des autorités compétentes. Démarche que nous avons donc effectuée pour programmer plusieurs plongées entre août et septembre 2009 lors de marées de mortes eaux. L'autorisation nous fut accordée en juin 2009 (arrêté N° 2009/49). Pour l'étude du dossier, les autorités et le DRASSM s'attachent particulièrement aux conditions de sécurité lors des plongées effectuées ainsi qu'au respect du site. Nous nous sommes par ailleurs engagés à fournir un film monté aux autorités afin de restituer une mémoire de ce site.