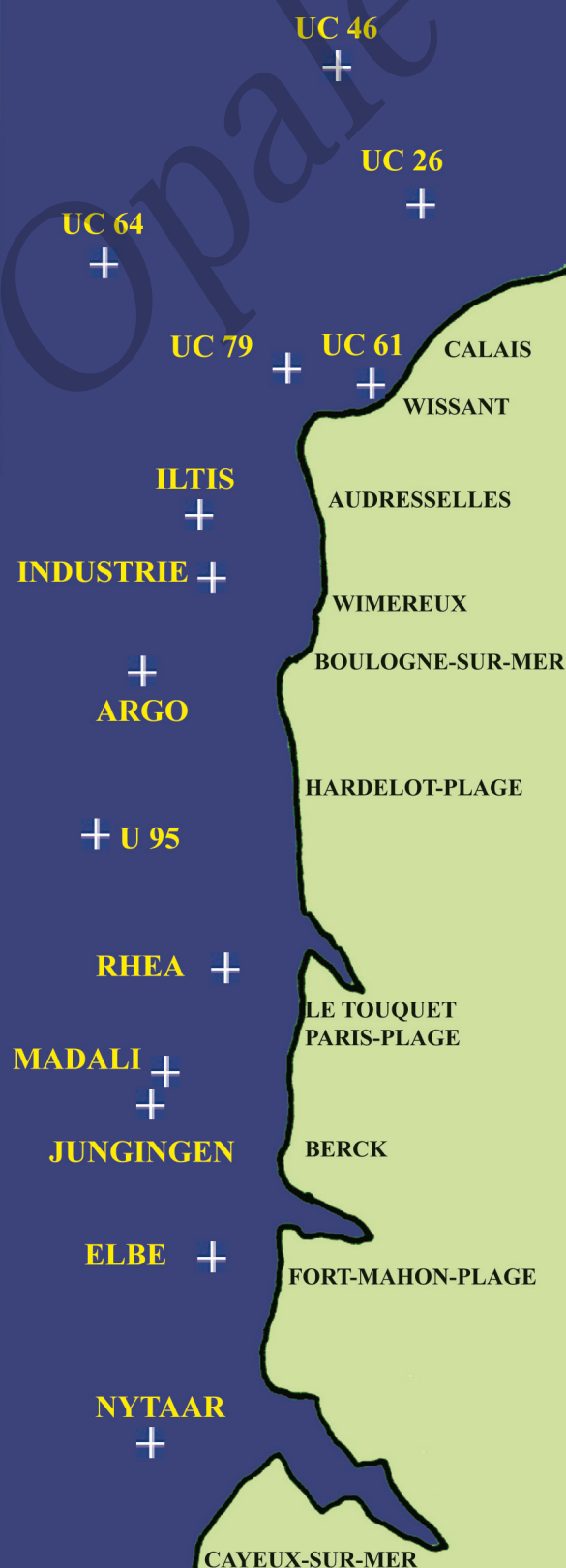


# PLONGÉES EN CÔTE D'OPALE



**GROUPE de PLONGÉE ÉPAVES**  
Comité Départemental Pas-de-Calais  
Fédération Française d'Études et  
de Sports Sous-Marins

TOME 1 - 2007



# Histoire du naufrage du *MADALI 2* et du *JUNGINGEN*:

“les deux épaves du convoi coulées” en 1943 au large de Berck-sur-Mer

Jean-François JEU

La grosse épave du convoi coulée en 1943 au nord-ouest de Berck-sur-Mer, devant Merlimont, est un lieu fréquenté des amateurs de pêche et de plongée sous-marine (fig. 12, p. 30).

Lors d'une plongée par visibilité exceptionnelle de plus de 15 mètres, le 30 août 1998, Arnaud JEU aperçoit en vue rasante un relief de lettres sur l'avant du bateau, juste en arrière d'une ancre encore à poste : du bas vers le haut, car la pointe avant est fichée dans le sable, il distingue un M d'environ 50 cm, puis espacés d'environ 50 cm chacune, le A, un D, un autre A, le L et le I. L'épave vient de retrouver son nom. Les recherches menées dans le *register of ships* de la Lloyd's, puis au musée portuaire de Rouen, au Service historique de la Marine à Vincennes et enfin dans les archives allemandes à Freiburg : *Bundesarchiv-militärarchiv* et anglaises au *Public Record Office* de Londres nous ont permis de reconstituer l'histoire du naufrage de ce navire.

Nous nous sommes appuyés sur les rapports de guerre des deux camps pour établir une chronologie des événements qui ont précédé le naufrage et des stratégies employées. Les rapports britanniques ont été notre point de départ le plus fiable et nous avons comparé les informations recueillies avec celles des rapports allemands à chaque phase des combats. Les heures employées sont celles en vigueur dans l'armée anglaise à cette époque. Pour l'homogénéité du récit et pour respecter la chronologie, nous nous sommes permis de convertir les heures employées dans les rapports allemands, en heures anglaises.

## Le *MADALI 2*

Cargo à vapeur de 3 014 tonneaux de jauge brute.

Dimensions: 107,20 m de long, 14,60 m de large, 9,60 m de creux.

Machine à vapeur 3 cylindres à triple expansion de 1400 CV construite par le chantier (*A.G. Neptun* de Rostock), permettant une vitesse de 10 nœuds.

Lancé le 11 mars 1911 par le chantier *A.G. Neptun* de Rostock.

Livré sous le nom d'*OLYMPUS* à la *Deutsche Levante Linie*, basée à Hambourg Allemagne en mai 1911.

Le 13 avril 1919, l'*OLYMPUS* est déclaré prise de guerre britannique.

En 1921, il est alloué à *Ellerman & Bucknall steamship Co Ltd* qui le rebaptise *RIALTO*. En 1928, il est acheté par la *Compagnie des cargos algériens 2*, rue Nansen à Rouen et rebaptisé *MADALI 2* (fig. 1 et 2).

L'indicatif radio du bateau est F.O.V.E.



Fig. 1 : Plaque conservée au musée maritime et portuaire de Rouen.



Le 9 septembre 1939, il est réquisitionné par la marine française, effectue le trajet régulier Rouen - Alger par Mostaganem et subit plusieurs avaries et échouements dans la Seine. Le 4 août 1940, il est réquisitionné par les Allemands à Bordeaux et fait partie de la préparation de l'opération *Seelove* (projet de débarquement en Angleterre) sous le repère H7.

En 1940, le *MADALI 2* est assuré pour une valeur de 5.302.500,00 F.  
Perdu sous réquisition allemande le 27 septembre 1943.

### L'attaque à la bouée de Berck

Une reconnaissance aérienne a vu 2 cargos allemands dans le port du Havre. Les Anglais supposent qu'ils sont prêts pour le franchissement du détroit du Pas-de-Calais.

La nuit du 26 au 27 septembre 1943, sont en patrouille à la bouée de Berck : les vedettes lance-torpilles *MTB 202* (fig. 5), *204* (fig. 2) et *231* et les vedettes rapides *MGB 108*, *117*, *118* en attente d'un convoi ennemi se déplaçant du Havre à Boulogne. L'ordre de faire cette patrouille a été donné le 25 septembre à 15 h 45 par le vice-amiral H.D. PRIDHAM-WIPPEL commandant le secteur de Douvres. La patrouille doit être interrompue à 5 heures si aucun convoi n'est rencontré.

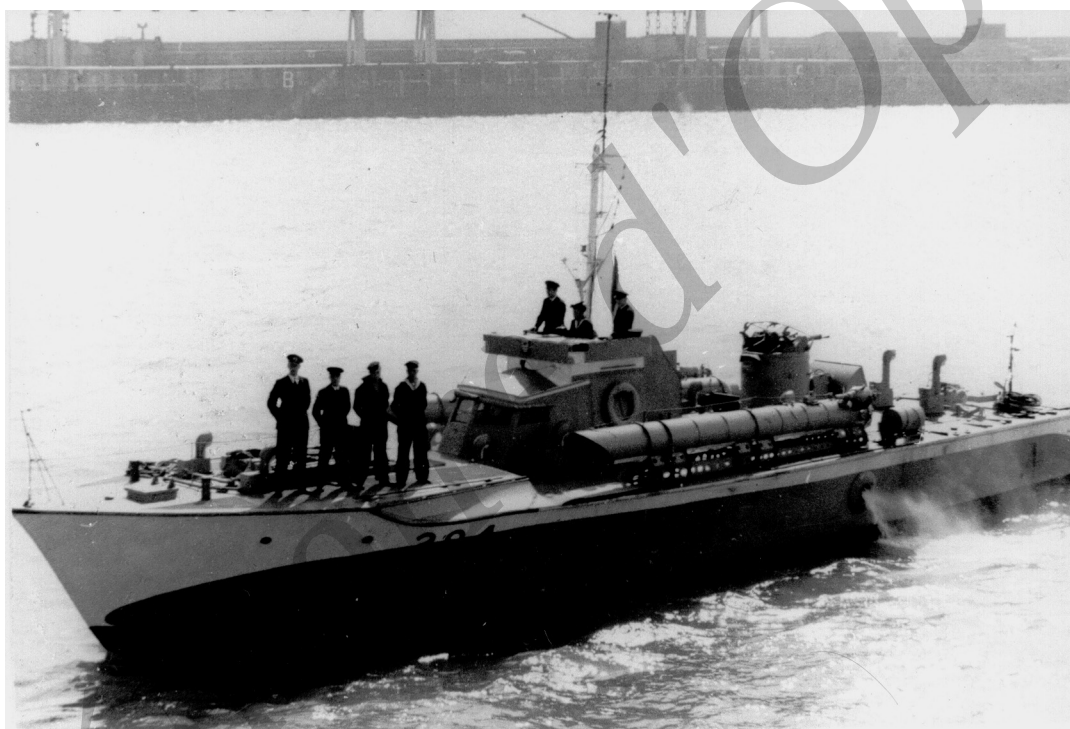


Fig. 2 : Vedette lance-torpille MTB 204, de la Royal Netherlands Navy.

Les conditions météo sont les suivantes : vent nord-ouest force 3 à 5, temps à grain avec rafales, mer houleuse : pas de lune, visibilité faible vers la terre à cause de gros nuages le long de la côte, et bonne vers le large. Le rapport du *V. 1507*, bateau de tête du convoi allemand, confirme ces données : vent 2 à 3, visibilité 6 à 7 milles, pression 1015 mb, couverture nuageuse 4.

Les MTB et les MGB quittent leurs bases à 23 h 25 le dimanche 26 septembre 1943. Elles passent la bouée AA à 0 h 46 et naviguent dans le chenal dragué jusqu'à être à l'ouest de la pointe du Haut Banc. Elles mettent alors cap à l'est et quand elles sont à 9 milles de la pointe du Haut Banc, le radar est allumé.

À 2 h 02, les vedettes anglaises stoppent à 5 milles de la pointe du Haut Banc et à 1 mille dans le 90 de la bouée de Berck et coupent leurs moteurs. La position est contrôlée par des relèvements sur les phares d'Étaples et de la pointe du Haut Banc, une veille radar constante est effectuée. Les phares d'Étaples et du Haut Banc avaient été allumés à environ 1 h 45. Comme l'horizon vers l'ouest était plus clair que celui vers l'est, les vedettes supposent que les convois allant vers le nord vont choisir une route plus près de la côte.

À 2 h 45, les vedettes décident de faire mouvement et de se rapprocher de la côte d'un mille et demi. Elles stoppent à cette nouvelle position à 2 h 51, soit à 2,5 milles dans le 100 de la bouée de Berck et coupent leurs moteurs.

Comme les conditions météo sont trop mauvaises pour une bonne utilisation de l'hydrophone, la veille est effectuée aussi au radar : Les MTB veillent à l'hydrophone et la *MGB 117* veille au radar. ( le radar type 286 de la *MGB 108* est cassé à cause du lâchage des câbles de l'aérien, le radar type 291 de la *MGB 118* est défectueux et seul le radar type 291 de la *MGB 117* fonctionne).

À 3 h 07, un léger bruit d'hélice est entendu au travers des interférences et au même moment, un contact radar est obtenu. L'ordre de remonter les hydrophones est donné. Les bateaux roulent trop pour permettre de déterminer au radar la route du convoi avec précision. A 3 h 08, le convoi est vu dans l'éclaircissement d'un nuage très sombre qui barre l'horizon. Immédiatement après le premier contact radar, des signaux rapides faits à la lumière bleue sont vus dans le même azimuth (sud-ouest au relèvement 200) que ceux donnés par l'hydrophone ou le radar, confirmant ainsi de visu les données des appareils techniques.

Comme elles peuvent voir que le convoi allemand passerait trop près d'elles côté mer, les vedettes anglaises redémarrent à 3 h 09 en faisant route au nord-est pour se rapprocher de la côte. Elles font volontairement route nord-est et non pas est, pour ne pas montrer une silhouette plus large que nécessaire ; la vitesse est d'abord de 12 nœuds, puis augmentée à 20 nœuds pour ne pas montrer de sillage éblouissant... La vitesse du convoi allemand est estimée à 9 nœuds. Pendant toute cette manœuvre, le contact radar est maintenu.

À 3 h 13, le *VORPOSTENBOOT V. 1507*, bateau de tête du convoi allemand, entend des bruits de moteur sur trois quart avant et tire dans cette direction des fusées éclairantes, il peut reconnaître 6 à 7 vedettes rapides anglaises.

À 3 h 17, les vedettes stoppent à 1,8 mille dans le 290 de la pointe du Haut Banc et les bateaux de tête restent l'étrave pointée dans la direction du convoi pour offrir une silhouette minimale.

À 3 h 19, le convoi allemand est vu sous forme de plusieurs petites silhouettes sombres. Le radar donne une distance du convoi ennemi de 2000 yards.

À 3 h 20, plusieurs obus éclairants explosent au-dessus des vedettes rapides anglaises. Elles ne peuvent pas déterminer s'ils ont été tirés du convoi ou des défenses côtières, mais elles pensent que c'est du convoi qui a vu leurs vagues. Il n'y a pas de tir d'arme de petit calibre, mis à part quelques tirs de balles traçantes.

### **Première attaque des MGB**

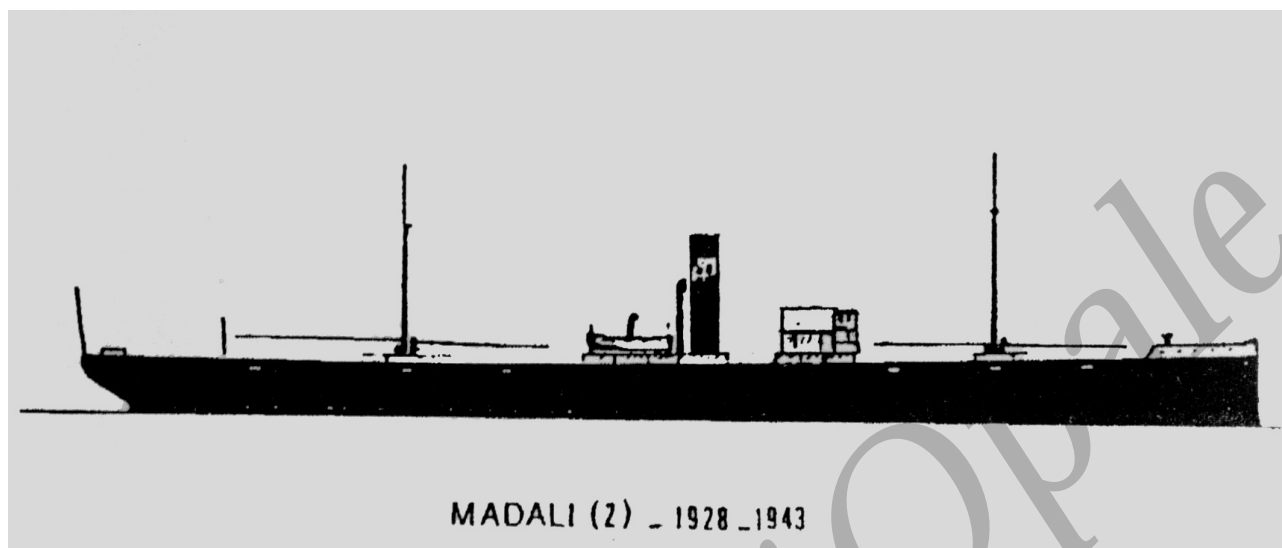
Les MGB viennent sur bâbord à 30 nœuds et engagent le convoi ennemi de face sur une route opposée à la sienne. Elles estiment le feu ennemi être du 88 et calibres en dessous : c'est un feu très dense et très précis, notamment en provenance des gros calibres. Le tir d'obus éclairants du convoi est très intense et il est difficile aux MGB de distinguer les cibles à cause de leur effet aveuglant. La *MGB 117* observe le bateau d'escorte le plus proche avec un petit feu sur son arrière et les canons silencieux : l'officier commandant la *MGB 117* pense que cela est dû au tir de la *MGB 108*. La *MGB 117* engage cette cible à environ 300 yards et la touche, plusieurs fois à l'*Oerlikon* 20 mm.

À 3 h 30 un obus, vraisemblablement de 88, manque la *MGB 108* de 2 mètres sur bâbord et son moteur tribord stoppe. Les MGB qui sont en ligne de front dégagent vers le nord-ouest et stoppent à 3 h 35 pour faire le bilan de leurs dommages et des blessés : le canonnière *Oerlikon* de la *MGB 108* a été blessé au genou droit par un éclat d'obus ; il s'agit du matelot de deuxième classe A.A.3. John CALEB ROUND, matricule P/JX 326117 qui est remplacé par l'opérateur radar. Les MGB sont encore illuminées par des obus éclairants mais ne sont plus activement engagées. Elles font route vers le nord à 22 nœuds et stoppent à 3h 53. Elles prennent contact avec les MTB pour savoir si elles sont O.K. et si elles ont pu attaquer.

Cette première attaque est décrite dans le rapport de combat du *V. 1507*, comme ayant été menée de face, avec les vedettes rapides anglaises vues en ligne de file sur bâbord et au 88. Le feu a été ouvert par le *V. 1507*



puis par le *PA 2*, puis par le *MADALI* et le *VON DER GROBEN*. Le tir de ces 2 derniers bateaux qui étaient mal placés, a mis en danger le *V. 1507* qui fut touché. Le *V. 1507* pense avoir à ce moment vu et évité une torpille au 230 vers bâbord ; il pense aussi avoir touché et détruit une vedette anglaise et observe le décrochement des autres vers l'arrière et le côté bâbord du convoi. Le *V. 1507* situe cette action par 50°22'3" N et 1°24'2" E.



*Fig. 3 : Profil du MADALI 2 tiré de Hans PEDERSEN : Les Cargos Algériens.*

Pendant l'attaque des MGB, les vedettes lance-torpilles anglaises MTB redémarrent et font route nord-ouest à la vitesse de 36 nœuds pour se placer côté large du convoi ennemi et des batteries côtières. À 3 h 23, elles réduisent leur vitesse à 22 nœuds pour ne pas fatiguer les moteurs. Elles tapent beaucoup contre la houle.

Dans la lumière des obus éclairants, les étraves et les vagues d'étrave de neuf E ou R *BOOT* disposés en ligne de front sont aperçues par les vedettes anglaises, formant un écran à la tête du convoi. Six d'entre eux sont pointés dans la direction des vedettes anglaises et semblent les poursuivre, mais aucun tir émanant de ces bateaux ne semble dirigé contre elles : cette situation les intrigue.

Quand le convoi allemand est au sud des vedettes rapides anglaises, les MGB situées sur l'arrière tribord des MTB passent à l'attaque pour créer une diversion, en passant en arrière des MTB et en faisant route au sud-ouest. Quand les vedettes lance-torpilles MTB sont parées des lumières des obus éclairants, elles considèrent que les MGB ont effectivement attiré l'attention du convoi ennemi. Elles font route au nord, puis au nord-est et à l'est à 3 h 28. Leur vitesse est réglée entre 18 et 30 nœuds suivant nécessité. Elles conservent en permanence le contact radar avec l'ennemi. Elles stoppent à 3 h 37 à 4,2 milles dans le 350 de la pointe du Haut Banc. La distance de la cible est de 4500 yards et les MTB sont bien à l'intérieur (côté côte) de la route du convoi. Quand les MTB atteignent cette position, les MGB reçoivent l'ordre d'attaquer côté large (ordre reçu à 3 h 57).

### ***Deuxième attaque des MGB***

Les MGB font route au nord-est à 26 nœuds et se retrouvent à 4 h 06 de nouveau illuminées par des obus éclairants. À 4 h 07, elles engagent l'escorte ennemie sur sa route. Le feu provenant du convoi allemand est nourri, surtout en provenance des plus gros calibres, mais pas aussi intense que durant la première attaque. Les obus éclairants rendent la vision de leur ennemi difficile et les MGB n'observent pas de coup au but.

### ***Le torpillage par les MTB***

Le convoi allemand monte vers le nord et les MTB s'en rapprochent doucement en restant bien hors de vue de l'écran de bateaux en tête du convoi. Elles peuvent voir les silhouettes des bateaux du convoi à une distance d'environ 1800 yards. Aussitôt que les bateaux de tête du convoi formant écran sont passés, les MTB augmentent leur vitesse entre 8 et 12 nœuds, en se rapprochant à 1400 yards.

Comme les vedettes lance-torpilles MTB n'ont pas pu déterminer au radar la route et la vitesse du convoi, elles font route parallèlement à lui à la vitesse de 10 nœuds pour comparer leurs vitesses respectives et pour repérer la cible principale, ce qui est plutôt difficile, car la plus longue silhouette qu'elles peuvent distinguer est basse alors qu'elles s'attendaient à voir quelque chose de plus haut pour une telle taille de bateau. Après avoir scruté attentivement, elles décident que cette silhouette sera la cible principale : un cargo très lourdement chargé et à trois châteaux avec une cheminée et, devant et derrière, deux mâts visibles à l'œil nu.

À environ 4 h 00, les MTB viennent sur bâbord et l'ordre d'attaquer la cible principale est donné à la MTB 204 et à la MTB 231 qui sont avancées en ligne. La vitesse estimée du convoi allemand est de 9 nœuds.

Le convoi ennemi consiste en un gros cargo, six à neuf *E* ou *R BOOT* devant, deux caboteurs par le travers tribord de la cible principale, six bateaux ou plus de la taille d'un chalutier en arrière. Le barrage d'escorte, sur le côté bâbord de la cible, qui n'a pas d'intérêt pour les vedettes lance-torpilles n'est pas observé en détail. Il n'y a pas d'autre barrage sur le côté tribord. Les MGB observent aussi que le gros de l'escorte : trois groupes ou plus composés chacun d'au moins quatre *E* ou *R BOOT*, est plutôt côté large.

Le rapport de la MTB 204 confirme la présence d'un cargo chargé au maximum, d'un type à trois châteaux avec une cheminée et deux mâts visibles à l'œil nu, avec devant et derrière, deux cargos plus petits ou caboteurs. D'autres petites unités, *E* ou *R BOOT* et chalutiers devant et côté large : le côté terre de la cible principale reste sans protection. La MTB 231 estime que le gros cargo (fig. 3) fait environ 3500 tonnes et le cargo devant la cible principale 800 tonnes (fig. 4).

Le rapport du *VORPOSTENBOOT V. 1507* détaille la composition du convoi : l'escorte est chargée de la protection du vapeur *MADALI*. Elle est composée du *V. 1507*, du *VON DER GROBEN* (avec à son bord le chef de la 18<sup>e</sup> flottille et chef du convoi), du *PA2*, du *JUNGINGEN*, du *M32*, *M84*, *M85*. Ce convoi est parti du Havre à 17 h 30. Il reçoit à 22 heures à Dieppe la deuxième flottille en escorte latérale, mais il semble que celle-ci ne soit pas encore en place lors de l'attaque à la bouée de Berck.



Fig. 4 : Profil du JUNGINGEN tirée de E. GRÖNER : Die Deutschen Kriegsschiffe.

La MTB 204 est par le travers bâbord de la 202, et a sur son bâbord la 231. La MTB 204 tire ses deux torpilles réglées à 6 pieds, à 4 heures 1 minute et trente secondes, à 800 yards de la cible avec un angle de 85°, vitesse de l'ennemi 8 nœuds (confirmée par l'officier de navigation au radar). La mise à feu de la torpille bâbord provoque un éclair qui a pu être vu par le convoi allemand. Cependant la MTB 204 n'est pas détectée et vient doucement sur bâbord, croisant l'étrave de la MTB 231, puis fait route au sud.

La MTB 231 se trouve en bonne position de tir quand la MTB 204, située 50 yards tribord avant, tire ses torpilles et dégage sur une route passant devant son étrave et lui cache la vue de la cible principale. Elle réalise qu'elle doit agir rapidement car l'éclair considérable émanant du tube lance-torpilles de la MTB 204 a peut-être été vu. Elle choisit pour cible le caboteur situé devant la cible principale. Elle est presque stoppée et pointée en tournant sur ses moteurs. La MTB 231 tire ses 2 torpilles à 4 h 02 : distance 750 yards, vitesse de l'ennemi estimée à 9 nœuds, angle 90°, profondeur des torpilles réglée à 6 pieds.





Fig. 5 : La MTB 202 qui avait à son bord le Senior Officier H.C. LARIVE.

La MTB 202 met en avant lente sur un seul moteur en se rapprochant de la cible à 4 h 00 et tire ses 2 torpilles à 4 h 02, distance radar 800 yards, torpilles réglées à 6 pieds et angle environ 80°, vitesse estimée de l'ennemi 9 nœuds. Seule la torpille tribord quitte son tube.

À 04 h 03, LARIVE (Senior officier commandant les MTB et les MGB, à bord de la MTB 202) (fig. 5) observe un éclair lumineux et un nuage de fumée noire juste sur l'arrière de la cheminée de la cible principale et une onde de choc est ressentie dans la MTB 202 (fig. 5 et 6). Immédiatement après, une sirène est entendue. La MTB 204 observe aussi cet éclair derrière le milieu de la cible. Le coup au but est également vu par la MGB 231 qui l'attribue de manière certaine à une torpille tirée par la MTB 204. Le canonier de la MTB 202, observe un deuxième éclair identique, dans la direction de la cible principale, qui ressemble à un coup au but de torpille. La MTB 231, quant à elle, n'observe pas d'autre coup de torpille.

Le lieutenant de marine MAY, officier d'escorte sur le vapeur MADALI, déclare : « Je me tenais sur le pont du vapeur et j'ai entendu des bruits de moteur à tribord. Puis des tirs de L.G. (obus éclairants) ont été tirés du VI507, à la lueur des lumières, je pouvais reconnaître plusieurs vedettes rapides. Les vedettes rapides étaient tenues sous le feu violent des bateaux JUNGINGEN, PA2 et VI507. Le groupe des vedettes rapides fut contraint de se retirer sous le feu nourri des bateaux. Les vedettes rapides s'écoulaient vers l'avant et vers bâbord, à environ 340° du 1507. J'ai vu soudain un gros jet de flammes et un fort développement de fumée. Alors le VI507 a ouvert le feu et comme premier bateau avait la meilleure position de tir et je considère le VI507 comme étant le bateau qui a touché la vedette rapide ».

Le rapport signé par KREBS, le commandant du JUNGINGEN est très instructif : « L'escorte se trouvait vers 04h00 le 27.9.43 environ à la hauteur de Berck [...] Le combat s'est achevé à 04h36. A 04h02 mon bateau a reçu soudainement une torpille sur le côté tribord, juste devant la dunette, devant l'angle de la chambre des machines à hauteur du cabinet de travail. Le mât et la cheminée sont tombés à la renverse, la sirène s'est détachée et a retenti encore environ 1,5 minute. Peu après la première détonation, une deuxième fut encore ressentie par le personnel de pont, détonation qui a détruit et coupé toute la poupe. La proue, maintenant encore seule flottante, donnait aussitôt une bande d'environ 20° vers le côté tribord, s'est arrêtée ensuite et s'est tenue dans cet état une demi-minute environ. Pendant ce temps, la caisse en tôle avec les affaires des G et Gdos a été jetée hors de la chambre à cartes par-dessus bord à tribord ainsi que les cylindres de la clé M. Le bateau menaçait maintenant de naufrager à tout instant. C'est pourquoi j'ai donné l'ordre à tous les soldats se trouvant sur le pont avant : tous les hommes hors du bord. Le bateau dans l'intervalle commençait à donner une telle bande que nous avons sauté à l'eau à bâbord en glissant sur la quille. Peu après cela, alors que tout était hors du bord, la proue toute entière s'est couchée sur le côté, s'est redressée, puis a coulé complètement vers 04h04. Dérivant dans l'eau, je pouvais percevoir la détonation sur le H7 qui coula dans un très court laps de temps. Avec un sifflet de batterie, j'ai cherché ensuite à tenir l'équipage rassemblé, mais je ne pouvais empêcher que quelques groupes, qui avaient saisi des radeaux remontés du naufrage, aient dérivé plus vite. Comme je dérivais avec quelques camarades environ 10-15 minutes, j'ai vu (ou entendu : le mot est illisible) 2 ou 3 bateaux s'approcher du lieu des décombres, bateaux que j'ai d'abord considéré comme des M-BOOT de l'escorte. Ils avançaient selon une course très lente à travers ceux qui dérivait dans l'eau, comme ils s'approchaient, j'ai reconnu en eux les vedettes rapides à canon (MGB) de l'ennemi. J'ai aussitôt alerté par un cri fort les soldats dérivant à proximité pour qu'ils gardent un certain temps de silence pour ne pas se faire faire prisonnier. D'après les déclarations plus tardives des rescapés, des disparus ont été vus dans l'eau encore vivants et indemnes avec leur gilet de sauvetage, de telle sorte qu'il faille supposer que les vedettes rapides ennemies ont fait des prisonniers ».



Fig. 6 : Le Lieutenant H.C. LARIVE.

Le rapport du V. 1507 mentionne aussi cette détonation à 4 h 04 et indique qu'il tire une fusée éclairante vers tribord et fait sonner l'alarme. Sa position est alors  $50^{\circ} 28' 4''$  N et  $1^{\circ} 27' 1''$  E. Il voit dans la lueur de cette fusée une vedette rapide à l'arrêt à  $45^{\circ}$  sur tribord et à une distance de 1200 m.

La première explosion atteint le *JUNGINGEN* qui coule. Peu après la première explosion, une deuxième détonation est entendue, touchant le vapeur *MADALI* qui coule également. Le journal d'opérations de la 15<sup>ème</sup> flottille relate que le *JUNGINGEN* qui se trouvait en travers du *MADALI*, reçoit une torpille dans la chaudière, se casse en se séparant en deux morceaux et coule. Une minute plus tard, le *MADALI* est atteint par un tir de torpille à la poupe du côté tribord et un autre coup sur bâbord avant et coule en une minute. Le rapport décrit aussi le tir de cinq autres torpilles qui auraient été évitées...

### Riposte du convoi allemand après le torpillage

La MTB 202 vient de tirer sa torpille tribord et tourne sur bâbord pour dégager dans le sud conformément aux instructions. La vitesse est augmentée jusqu'au maximum quand elle se retrouve sous un feu très nourri de canon et de mitrailleuse. Des obus éclairants et des feux flottants qui tombent devant la MTB sont utilisés par l'escorte allemande. Cependant la vedette n'est pas touchée malgré un feu très lourd et très précis la manquant de peu, la plupart des coups passant au-dessus et explosant très près devant ou sur tribord. La MTB 202 ne reçoit que quelques éclats sur le pare-brise de la passerelle et sur la coque, mais qui ne causent pas de dégâts.

La MTB 204 se retrouve aussi sous le feu de l'ennemi: obus éclairants, armes de plus petit calibre. Elle démarre en trombe, fait route au 190 et à 4 h 08 se retrouve hors de danger, les obus éclairants et le feu de l'ennemi passant loin sur son arrière.

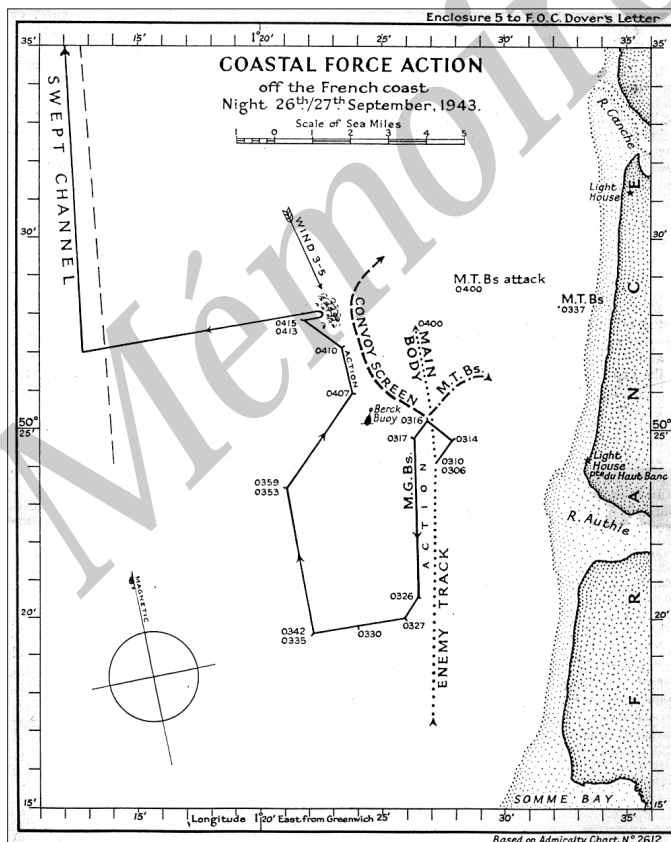


Fig. 7 : Schéma du combat - côté anglais.

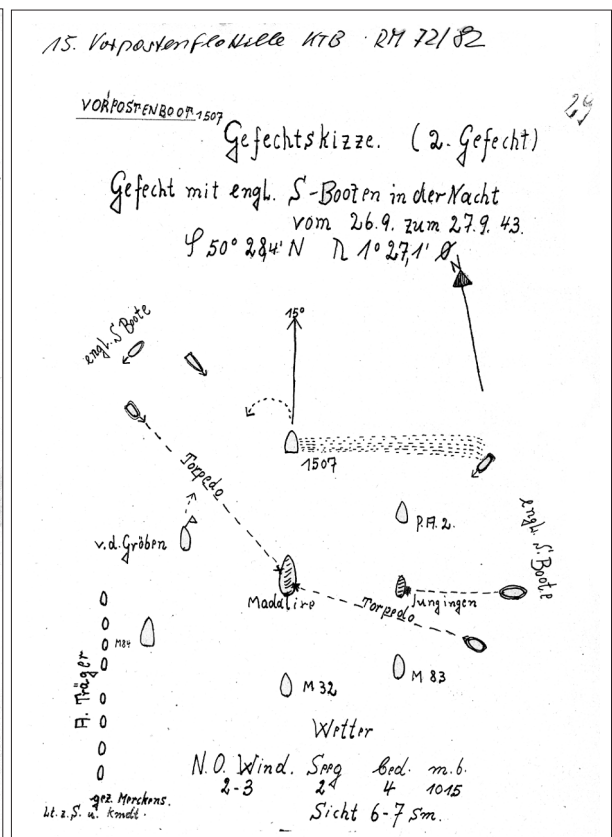


Fig. 8 : Schéma du combat - côté allemand.



La *MTB 231* qui a aussi dégagé vers le sud, parallèlement à la côte et à la route du convoi ennemi, se retrouve sous le feu ennemi qu'elle estime être du trois ou quatre pouces. Certains obus tombent si près dans l'eau, derrière et sur tribord, que le commandant et le barreur sont mouillés. A 4 h 05, le moteur bâbord de la *MTB 231* se met à chauffer et la chambre des machines s'emplit de vapeur et de fumée. Le moteur bâbord est stoppé et la vitesse réduite de 30 à 15 nœuds. Elle est encore sous le feu ennemi et marche en direction de la *MTB 204*, mais celle-ci disparaît rapidement de sa vue. A 4 h 06 elle est dépassée sur tribord par la *MTB 202* et peut lui faire des signaux lumineux pour l'avertir qu'elle a une panne de moteur. La *MTB 202* fait immédiatement de la fumée et cet écran de fumée, bien dirigé vers elle, cache la *MTB 231* aux yeux de l'ennemi. À 4 h 07, le feu dirigé sur la *MTB 231* cesse.

Cet épisode de tir après le torpillage est décrit dans le rapport du *V1507*: celui-ci observe, dans la lumière des fusées éclairantes cinq à six vedettes rapides et prend celle de tribord sous son feu, en plus de celui du *P4 2*. Curieusement, il décrit voir cette vedette couler poupe en tête. Il ouvre encore le feu sur plusieurs vedettes rapides anglaises qui naviguent côté bâbord du convoi vers le sud et compte sur l'anéantissement d'une autre ! (fig. 8)

À 4 h 11, le feu général provenant du convoi allemand cesse.

À 4 h 14, la *MTB 231* stoppe sur une ligne est-ouest de la pointe du Haut-Banc, à 1 mille de la côte. Une inspection montre un coup d'obus de 20 millimètres, sur le pont arrière, qui a pénétré le gaillard. Le moteur bâbord manque d'eau de refroidissement et on utilise de l'eau de boisson pour le remettre en marche après l'avoir laissé refroidir 15 minutes.

À 4 h 16, un bateau l'approche lentement: c'est la *MTB 204*.

Pendant cette attaque, les MTB fuient à vitesse maximum et ne ripostent pas pour ne pas révéler leur présence.

### ***Troisième attaque des MGB***

À 4 h 08, les MGB reçoivent le signal attaque terminée de la part des MTB. A 4 h 10, les MGB dégagent vers le nord-ouest et stoppent à 4 h 13, quand elles reçoivent le signal de repli provenant de Douvres. Les MGB ont pu observer que leur ennemi est dans un tel état de confusion que les bateaux du convoi allemand s'entretirent dessus. Elles décident de refaire une brève attaque pour maintenir cette confusion (*to keep the kettle boiling* dans le texte). Elles font donc route à l'est à 10 nœuds, en ligne de front bâbord et ouvrent le feu à 4 h 18. Elles observent un feu ennemi très important, mais très peu dans leur direction. La confusion est totale (*the kettle was boiling nicely* dans le texte). À 4 h 20, les MGB tournent à 180°, dégagent sous un écran de fumée et font route vers Douvres à 28 nœuds en empruntant le chenal dragué (fig. 7).

### ***Essai de tir de la dernière torpille de la MTB 202***

À 4 h 08, la *MTB 202* peut réduire sa vitesse car le feu ennemi est devenu imprécis, et à 4 h 17, elle fait route à l'ouest, suivie par la *MTB 231*.

À 4 h 26, la *MTB 202* stoppe à 4,5 milles dans le 270 de la pointe du Haut Banc et cherche la cause de la non mise à feu de la torpille bâbord. Elle perd à ce moment le contact avec la *MTB 231*. Quand cela est mis au clair : la charge d'impulsion, qui n'était pas partie avec le câble, ni en étant frappée au maillet par l'homme de la torpille bâbord, est retirée, jetée par-dessus bord et changée.

Le rapport du *V. 1507* nous apprend que ce dernier va à l'arrière du convoi prendre part à l'opération de sauvetage. Il peut sauver 17 hommes du bateau d'escorte *JUNGINGEN* et 4 soldats de l'artillerie de bord du *MADALI* qui sont au bord de l'épuisement. Parmi les survivants se trouvent des blessés graves qui seront pris en charge par le sous-enseigne de vaisseau sanitaire *PREUSS*. Le journal de la 15ème flottille fait état de 96 hommes sauvés sur un total de 148, mais avec 4 gravement blessés.

LARIVE (*senior officier* commandant l'ensemble des forces à bord de la *MTB 202*) donne l'ordre à la *MTB 202*, à 4 h 43, de se rapprocher de quelques lumières et d'un projecteur de recherche intermittent

qu'il a pu observer dans l'azimut où l'action vient d'avoir lieu, pour qu'elle puisse tirer sa seconde torpille. Après avoir rapproché cette zone à la vitesse d'environ 6 nœuds pour ne pas provoquer de vague visible, la *MTB 202* stoppe à 4 h 51 alors que la distance du centre d'activité où sont stoppés trois bateaux est de 1200 yards. La *MTB 202* ne juge pas utile de se rapprocher plus des cibles qui sont stoppées, car un écran de *E* ou *R BOOT* tourne lentement autour d'elles à environ 700 yards ; vus en écho radar et brièvement dans la lueur des projecteurs, ils sont peints en gris clair. L'occasion d'attaquer pourrait être gâchée si la *MTB* était vue. La recherche de la plus grosse cible est difficile. À 4 h 57, la *MTB 202* fait deux tentatives infructueuses de mise à feu manuelle de sa torpille bâbord.

### ***Retour au port***

LARIVE ordonne à 5 h 00 à la *MTB 202* de rentrer au port car il est évident que le système de mise à feu est défectueux. Elle est de nouveau éclairée par des obus éclairants à 5 h 04 et augmente sa vitesse à 30 nœuds. A 5 h 06, elle fait route ouest-sud-ouest. A 5 h 07, son moteur central tombe en panne à cause d'ennuis de magnéto et la vitesse tombe à 13 nœuds. Elle prend le chenal dragué après avoir fait un relèvement approximatif des phares du Haut Banc et Etaples.

La *MTB 231* et la *MTB 204* se retrouvent à 4 h 16 et reçoivent l'ordre de la *MTB 202* de rentrer au port. Elles se mettent en route à 4 h 29 et entrent à Douvres à 8 h 15.

La *MGB 108* entre à DOUVRES à 7 h 34 et débarque son blessé, qui sera conduit au *E.M. S. Hospital* et placé sur la liste des cas graves.

La *MGB 118* et la *MGB 117* rencontrent la *MTB 202* à 7 h 20 à la bouée AA et l'escortent jusqu'à Douvres à 15 nœuds. La *MTB 202* rentre au port à 9 h 10. Les *MGB 118* et *117* rentrent à Ramsgate où elles entrent au port à 9 h 42.

Les bateaux de l'escorte allemande et en particulier le *V. 1507* rentrent à Boulogne à 7 h 30, la 2ème flottille y arrivera à 8 h 30.

### **Les vedettes lance torpilles MTB : *Motor Torpedo Boat de la Royal Netherlands Navy***

Construites à Porstmouth en 1942 au chantier Vosper

- *MTB 202* : nom: *KEMPHANN* mise en service le 13 août 1943

- *MTB 204* : nom : *VALK* mise en service le 27 mars 1942

- *MTB 231* : nom: *STORMVOGEL* mise en service le 20 août 1943

Elles sont basées à Douvres et appartiennent à la 9ème flottille.

Elles finiront la guerre et seront désarmées à Portland le 16 décembre 1944.

En 1946, elles quittent le service et sont vendues.

#### *Caractéristiques techniques :*

Dimensions : longueur 21,3 mètres, largeur 5,9 mètres, tirant d'eau 1,60 mètre.

Déplacement : 38 tonnes.

Motorisation : 3 moteurs de 1120 HP à essence et 3 hélices.

Vitesse maxi : 39 nœuds (plus de 72 km/h !)

Capacité des réservoirs : 2610 gallons

Équipage : 12 hommes

#### *Armement*

- 1 canon de 20 mm (*Oerlikon*)

- 2 mitrailleuses 12,7 mm

- 4 mitrailleuses 7,7 mm

- 2 tubes lance-torpilles 53,3 cm.

#### *Commandements des MTB au moment des faits*

- *MTB 202* : Lieutenant J.L. BOMMEZYN *Royal Netherlands Navy* (*R Nth N*) et à bord Lieutenant H.C. LARIVE, D.S.C., *R. Nth N Senior Officer*.

- *MTB 204* : Lieutenant H.C. JORISSEN (*R Nth N*)

- *MTB 231* : Lieutenant C.H. VANEEGHEM (*R Nth N*)



## Les M.G.B. : *Motor Gun Boat*

Les MGB de la 9ème flottille étaient basées à Ramsgate. MGB 108, 117 et 118.

### *Commandements des MGB au moment des faits*

- MGB 108 : Lieutenant L.E. THOMPSON (R.N. VR.)  
À bord Lieutenant Ralph Benfoy ROOPER *Senior officier* commandant les MGB
- MGB 118 : Lieutenant M. O. Forsyth GRANT ( R. N. V. R).
- MGB 117 : Sub-Lieutenant D.W.B.WOLWEN (R.N.V.R).

## Dégâts observés sur les vedettes anglaises

### *Dégâts sur la MGB 108 :*

Une manche à air détruite, la durite du principal réservoir d'huile, des planches de pont explosées, le presse-étoupe du gouvernail bâbord et la bobine survoltrice du moteur tribord causant temporairement son arrêt.

### *Dégâts sur la MTB 231 :*

Dommages superficiels sur le pont en bois.

### *Dégâts sur la MTB 204:*

Une aiguille de compas cassée à cause d'un choc.

### *Dégâts sur la MTB 202:*

Support de mitrailleuse Vickers  
Compas de route défectueux.

## Coups tirés et munitions employées par les MGB

### *MGB 108 :*

Pompom 430 coups (40 mm).  
Oerlikon 720 coups (20 mm).  
303 400 coups.

### *MGB 118 :*

Pompom 74 coups.  
Oerlikon 260 coups.  
Vickers 640 coups (7,7 mm).

### *MGB 117 :*

Pompom 84 coups.  
Oerlikon 510 coups.  
Vickers 950 coups.



Fig. 9 :Senior Officier H.C. LARIVE,  
commandant des MTB et des MGB

## Durées des attaques des MGB

- première attaque 13 minutes, distance 400 yards.
- deuxième attaque 4 minutes, distance 600 yards.
- troisième attaque 2 minutes, distance 600 yards.

## Munitions tirées par le *VORPOSTENBOOT V1507*

### *- Première attaque*

- 88 mm : 29 obus éclairants, 12 obus explosifs.
- 37 mm : 110 obus explosifs.
- 20 mm : 737 obus explosifs.
- 15 mm : 100 cartouches explosives.
- 13,2 mm : 90 coups.

### *- Deuxième attaque : en riposte au torpillage*

- 88 mm : 20 obus éclairants, 3 obus explosifs.
- 37 mm : 68 obus explosifs.
- 20 mm : 300 coups cartouches explosives traçantes.
- 15 mm : 64 coups cartouches explosives traçantes.
- 13,2 mm : 90 coups.
- 8 mm LGM : 600 coups.

## Décorations anglaises après cette action

- Lieutenant **Ralph Bonfoy ROOPER** de Shamley Green (Surrey): *Distinguished Service Medal* pour avoir commandé avec succès en tant que senior officier les 3 MGB et mené 3 attaques en appréciant rapidement la situation malgré les difficultés de communication avec son senior officier commandant l'opération.

- Lieutenant **Llewelyn Edmund THOMPSON** de Seaford : citation à l'ordre du jour pour sa conduite et le commandement du feu au cours de 3 attaques sur la *MGB 108*.

- Matelot de première classe **John James BILLINGS** de Newcastle, matricule Chatam JX 206168, timonier de la *MGB 108* : *Distinguished Service Medal* pour avoir barré et dirigé dans une mer difficile et sous le feu ennemi le bateau de tête des MGB au cours de 3 attaques successives.

- Maître-principal **John WIBRIN** de Reading, matricule Chatam FX 82362 mécanicien de la *MGB 108* : citation à l'ordre du jour pour avoir sous le feu ennemi réparé le moteur tribord qui s'était arrêté, faisant envisager un repli car la vitesse était considérablement réduite. Il répara calmement une durite d'huile et bien que le réservoir principal d'huile fût touché, et toute son huile perdue, il maintint les moteurs en état et évita la perte de davantage d'huile, ce qui permit à la MGB de rentrer au port à petite vitesse avec juste encore assez d'huile pour fonctionner 45 minutes.

- Matelot de deuxième classe **John Caleb ROUND** de Cradley, matricule Portsmouth JX 326117 canonier Oerlikon de la *MGB 108* : *Distinguished Service Medal* : blessé au genou droit en aidant à charger son canon pour accélérer la manoeuvre, il continua à charger, incapable de bouger de son siège. Il effectua le retour dans une mer agitée sans se plaindre en ressentant ce qui devait être une douleur d'agonisant car personne ne pouvait soulager les mouvements du bateau.

- Sous-lieutenant **David William Brading WOOLVEN** de Liverpool de la *MGB 117*: citation à l'ordre du jour pour être resté à proximité de son senior officier et avoir commandé efficacement le tir, malgré l'effet dissuasif de plusieurs éclats de moyen calibre tombant entre lui et son officier supérieur.

- Chauffeur de première classe **Gilbert GALLAGHER** de Warrington, matricule Portsmouth KX 1 3 9249 de la *MGB 117* : citation à l'ordre du jour pour avoir fait de la fumée pour couvrir le désengagement des MGB et avoir été blessé à la jambe le 30 septembre, dans une action contre des *E-BOOT*, tout en maintenant les moteurs qui avaient atteint leur limite de temps de fonctionnement, en état de marche.

- Matelot de deuxième classe **Réginald George Norman DENTON** de Northampton, matricule Chatam JX 243 315 de la *MGB 117* : citation à l'ordre du jour pour avoir réglé rapidement et sous le feu ennemi un enrayement de son canon Oerlikon, lui permettant ensuite de tirer avec succès sur un bateau de l'escorte ennemie.

- Matelot de deuxième classe **William Robert VINCENT** de Great Yarmouth, matricule Chatam JX 3 5403 3 de la *MGB 117* : citation à l'ordre du jour pour avoir maintenu le tir de son canon alors que l'affût était en panne et en dépit d'un feu ennemi de retour très important.

- Maître principal **Hugh HILL** de Birmingham, matricule Portsmouth SSX 17093 Timonier de la *MGB 118* : citation à l'ordre du jour pour avoir barré et dirigé le navire dans une mer difficile et sous le feu ennemi. (Nous n'avons pas pu disposer de la liste des décorations attribuées aux marins hollandais).

## Notes complémentaires

L'écoute des communications allemandes par *Y Intelligence* et déchiffrées par machine *Enigma* confirme que le commandant allemand est porté disparu et que 30 survivants ont été repêchés, ainsi que le fait que les allemands se sont tirés les uns sur les autres.

Les MTB et les MGB rentrent au port au travers d'un chenal dragué. Ce chenal n'avait été dragué au travers d'un récent champ de mines ennemi que 2 jours auparavant.

Dans le rapport final anglais, on apprend qu'il était prévu depuis longtemps qu'une attaque côté côte soit essayée. L'attaque que nous relatons ici a été la première et a été couronnée de succès. Ce rapport insiste sur l'intérêt d'une action bien planifiée entre les MGB et les MTB et n'émet que quelques remarques sur la formation adoptée par les MTB ligne de front bâbord, alors qu'une ligne de front tribord aurait évité que la *204* ne croise l'étrave de la *231*, juste avant qu'elle ne tire. Critique de la *MTB 231* qui vise un caboteur alors que la cible principale n'est pas atteinte. On apprendra dans le rapport allemand que ce tir occasionnera la perte du *JUNGINGEN*.



En ce qui concerne le non-départ de la torpille bâbord de la *MTB 202*, l'amirauté n'a pas d'explication car au retour au port le tube fonctionnait normalement : la première charge d'impulsion devait être défectueuse, mais la deuxième mise en place était restée en position sécurité !

La gestion de cette opération a été grandement facilitée par l'utilisation des communications par radio télétype entre tous les bateaux. Cependant 2 bateaux avaient leur récepteur en panne ou en interférence avec le radar.

## Plongée sur le *MADALI*

C'est une grande épave difficile à appréhender en une seule plongée. Il est parfois difficile de s'y orienter en raison de sa grande largeur. Elle est orientée est-ouest, en travers du courant, avant vers l'est sur un fond de 30 m à l'étalement de flot et de 26 m à l'étalement de jusant. C'est une plongée de l'espace lointain, mais pas trop profonde et facilement accessible aux niveaux 2 encadrés. L'épave est posée à plat sur le sable, mais la pointe avant qui a permis l'identification est fichée verticalement dans le sable et remonte jusqu'à la profondeur de 18 m. L'étrave est parallèle au sable, couchée sur son flanc tribord dont on aperçoit que l'ancre et montre parfaitement le côté bâbord qui se dresse vers la surface : vous aurez du mal à voir les grosses lettres soudées sur la tôle du bordé car elles sont maintenant recouvertes de sable sur lequel se sont implantés de nombreux hydres *Nemertesia antennina*. De l'autre côté, ce n'est pas le côté tribord, qui est couché sur le sable, mais 10 barrots de pont à nu avec des bittes d'amarrage et un énorme guindeau. Au ras du sable, on peut jeter un coup d'oeil dans le poste avant qui abrite une magnifique colonie de bars (fig. 11). Cette pointe avant est isolée du reste de l'épave par une petite cassure correspondant à l'impact de la torpille. On trouve ensuite le reste de l'épave au ras du sable : le mât de charge avant, des treuils, des vestiges de coursive; l'emplacement du château est méconnaissable. La machine triple expansion trône au milieu du navire mais nous n'avons jamais trouvé trace d'une chaudière. L'arrière est intéressant à visiter : la poupe arrondie est à trois mètres au dessus du sable, l'hélice n'est pas visible. On reconnaît les chaumards ovales tels qu'on les voit sur la photo du bateau dans le port d'Alger (fig. 12-13). Le clou de la visite est la barre de secours qu'il faut parfois chercher dans les filets de pêche (fig. 10). Outre ses bars et tacauds, cette grande épave abrite en grande quantité tous les crustacés de la Manche : araignées, tourteaux et homards.



Fig. 10 : La barre de secours du *MADALI*,  
photo J.F. JEU

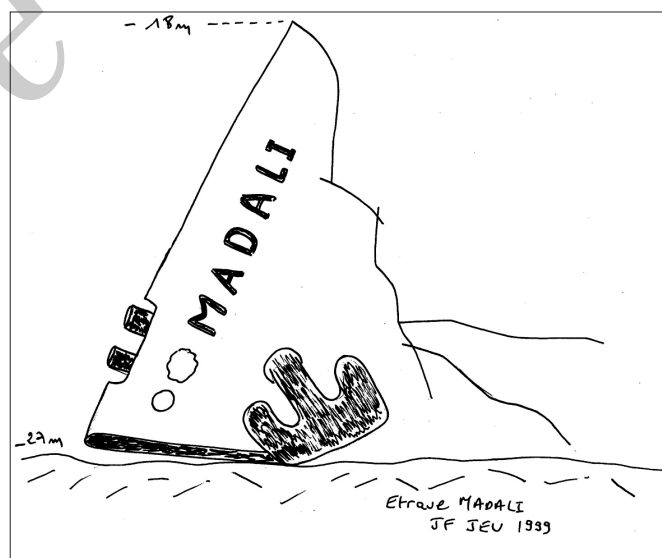
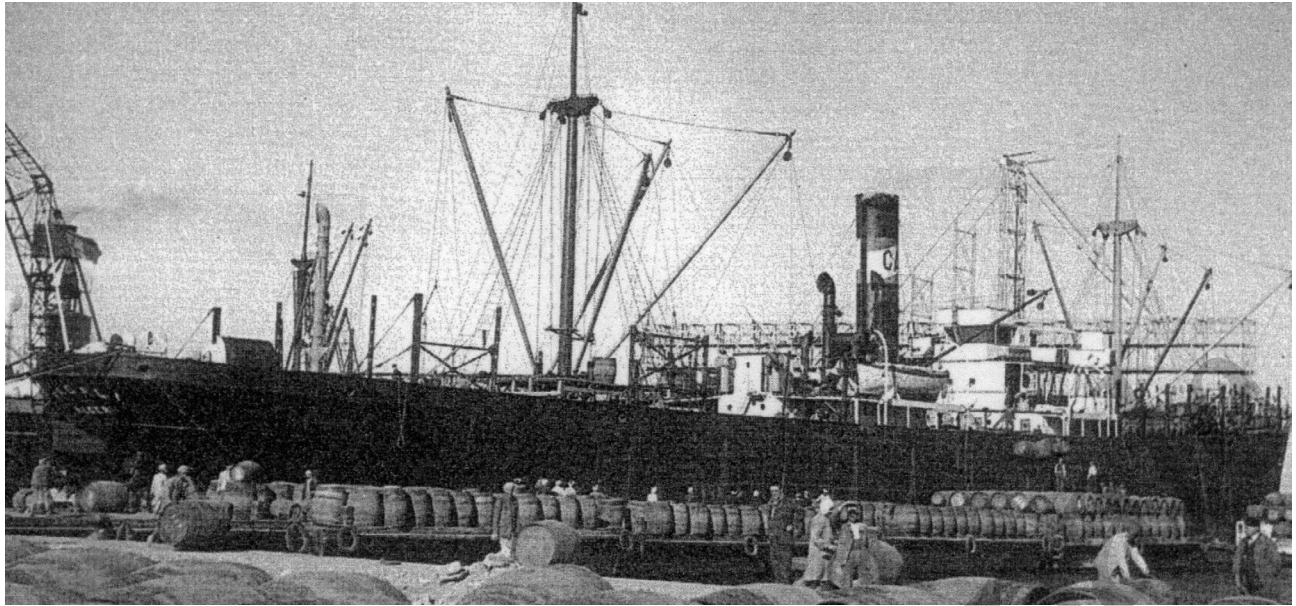
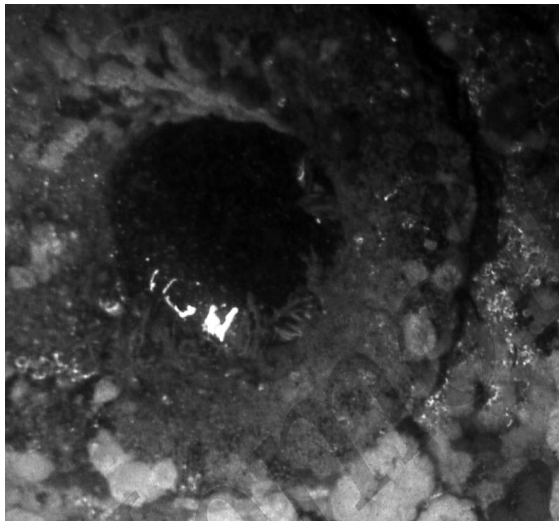


Fig. 11 : Bars dans le poste avant,  
photo: J.F. JEU.



*Fig. 12 : Le MADALI dans le port d'Alger tiré de Hans PEDERSEN : les cargos algériens.*



*Fig. 13 : Chaumard arrière,  
photo J.F. JEU.*



*Fig. 14 : Volant de manœuvre,  
photo J.F. JEU.*

### **Les vestiges supposés du *JUNGINGEN***

Environ un demi-mille au sud de l'épave du *MADALI*, les plongeurs explorent trois morceaux d'épave non formellement identifiés, mais dans lesquels ont été retrouvés des fragments de vaisseau allemande datant de 1942. Un de ces fragments d'épave, au sud et à l'ouest du *MADALI*, correspond à la partie centrale d'un vapeur qui est trop large pour pouvoir correspondre au *JUNGINGEN*. Deux autres fragments sont très proches l'un de l'autre et consistent en une poupe isolée, équipée d'un canon de 37 mm et pour l'autre d'un avant de vapeur très ensablé et incliné à presque 90° sur tribord. On fait immédiatement le rapprochement avec le récit du naufrage du *JUNGINGEN*, d'autant qu'ils sont là où les archives allemandes situent l'épave, exactement au sud du *MADALI*. Nous n'avons cependant, à ce jour, aucune preuve formelle d'identification (fig. 12, p. 30).



## Caractéristiques du *JUNGINGEN*

C'est un *Minensuchboot* de la classe 1916 remis en service pour le deuxième conflit mondial sous le nom de *M134*. Il a été construit au chantier *Frerichs* à Emswarden et lancé le 28 juillet 1919, réceptionné par la *Reichsmarine* le 12 mai 1920 sous le nom *M534*. Il est utilisé par la *Kriegsmarine* à partir du 11 mars 1929 comme ravitailleur sous le nom de *FRAUENLOB*. Coulé le 9 mai 1940 à Bergen par des bombes aériennes (le naufrage fait 3 victimes), il est renfloué, réparé et réceptionné le 21 mars 1941 comme bateau escorteur (R-boot) sous le nom de *JUNGINGEN* après avoir été réparé et modifié au chantier *Mützelfeld*. Les caractéristiques après modifications sont :

Longueur: 64,2 m

Largeur : 8,3 m

Tirant d'eau : 2,60 m

Machine 3 cylindres triple expansion

Vitesse : 15,7 noeuds

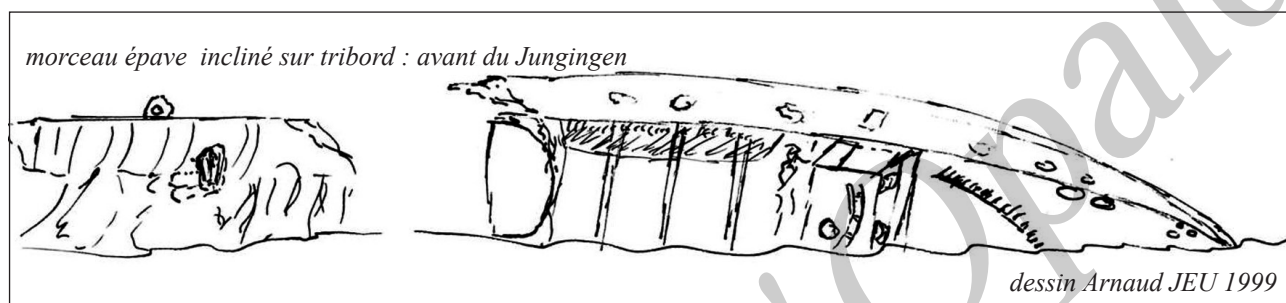


Fig. 15 : Schéma d'un morceau d'épave situé au sud du *MADALI* et pouvant correspondre à la partie avant du *JUNGINGEN*. Schéma : Arnaud JEU.

## Conclusion

Une authentique bataille navale a eu lieu devant nos côtes. Elle a fait de nombreuses victimes côté allemand pour un seul blessé côté anglais. Elle présente un intérêt historique car elle est le premier emploi d'une stratégie mise au point pour attaquer des convois bien protégés côté mer par une escorte et côté terre par les puissantes défenses côtières du mur de l'Atlantique, en combinant une diversion par des MGB et un torpillage sous un bon angle réalisé côté terre par des MTB. Il s'en est suivi la perte du cargo principal le *MADALI*, et d'un escorteur : le *JUNGINGEN*. Cette stratégie audacieuse sera encore perfectionnée par la suite, avec l'idée d'un troisième groupe constitué de MGB pouvant attaquer après le lancement des torpilles et sera utilisée par les *coastal forces* avec succès.

## Remerciements

Ces recherches n'auraient pas pu être réalisées et publiées sans l'aide de Pierre DEGON, Président du Musée Maritime et Portuaire de Rouen pour les renseignements sur les « Cargos Algériens », d'Anne COWNE du « *Lloyd's Register of Shipping* » de Londres, de Mrs G.A. SCHOT du « *Maritiem museum* » de Rotterdam pour la documentation et les références bibliographiques transmises, du Dr P.C. Van ROYEN du « *Royal Netherlands Navy Institute For Maritime History* » pour la documentation et les photos des MTB hollandaises, du Dr Steven SMITH pour les recherches au « *Public Record Office* », de Karine PETERMANN pour les traductions des documents néerlandais, de Pierre LELEU pour les recherches aux « *Bundesarchiv Militärarchiv* » de Freiburg et les traductions des documents allemands, de Claude TREPAGNE et des plongeurs de la « *Palme Berckoise* » qui m'ont fait connaître les trois morceaux d'épave au Sud du *MADALI* et m'ont aidé à les étudier (avec une mention particulière à Serge pour la mesure du calibre du canon de poupe...) d'Arnaud JEU qui a identifié l'épave et participé aux recherches bibliographiques et d'Antoine JEU pour l'organisation des plongées d'exploration et les photos.

## Sources

*Kriegstagebuch der 15° Vorpostenflottille, Bundesarchiv Militärarchiv RM 61III/16*

*Gefechtbericht Vorpostenboot V 1507, Bundesarchiv Militärarchiv RM 72/82*

*War diary of the vice amiral commanding the Dover area, ADM 199/630 P.R.O. London*

*War diary summaries by naval staff at the admiralty, ADM 199/2278 P.R.O. London*

*Coastal forces of Dover Command in action with enemy : awards, 1943, ADM 1/14572 P.R.O. London*

*Supplement to the London Gazette 18 october 1948, ADM 1/20028 P.R.O. London.*



# RECHERCHE et IDENTIFICATION DES ÉPAVES de la CÔTE D'OPALE

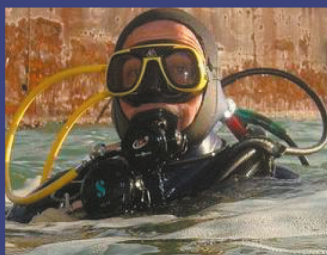
Cet ouvrage est une invitation à nous suivre dans la recherche et l'identification de treize épaves régionales.

C'est une plongée dans l'histoire de la guerre navale 14-18 dominée par les sous-marins allemands. C'est l'occasion de revivre avec nous quelques batailles navales gagnées par les vedettes lance-torpilles anglaises ou par les avions de la RAF.

C'est aussi une façon de vous convier à découvrir la richesse et la diversité de notre patrimoine maritime avec la visite d'épaves bientôt centenaires.



Alain RICHARD, MF1  
n° 570, Professeur  
honoraire de Biologie à  
l'Université du Littoral



Jean-François JEU  
Moniteur de plongée  
sous-marine



Jef COULON,  
Plongeur CMAS 4\*, Médecin  
à Koksijde, Belgique



Michael LOWREY,  
Webmaster du site  
«U-boat.net,www1»,  
Enseignant en économie  
à Charlotte, Caroline  
du Nord, Etats-Unis  
d'Amérique

