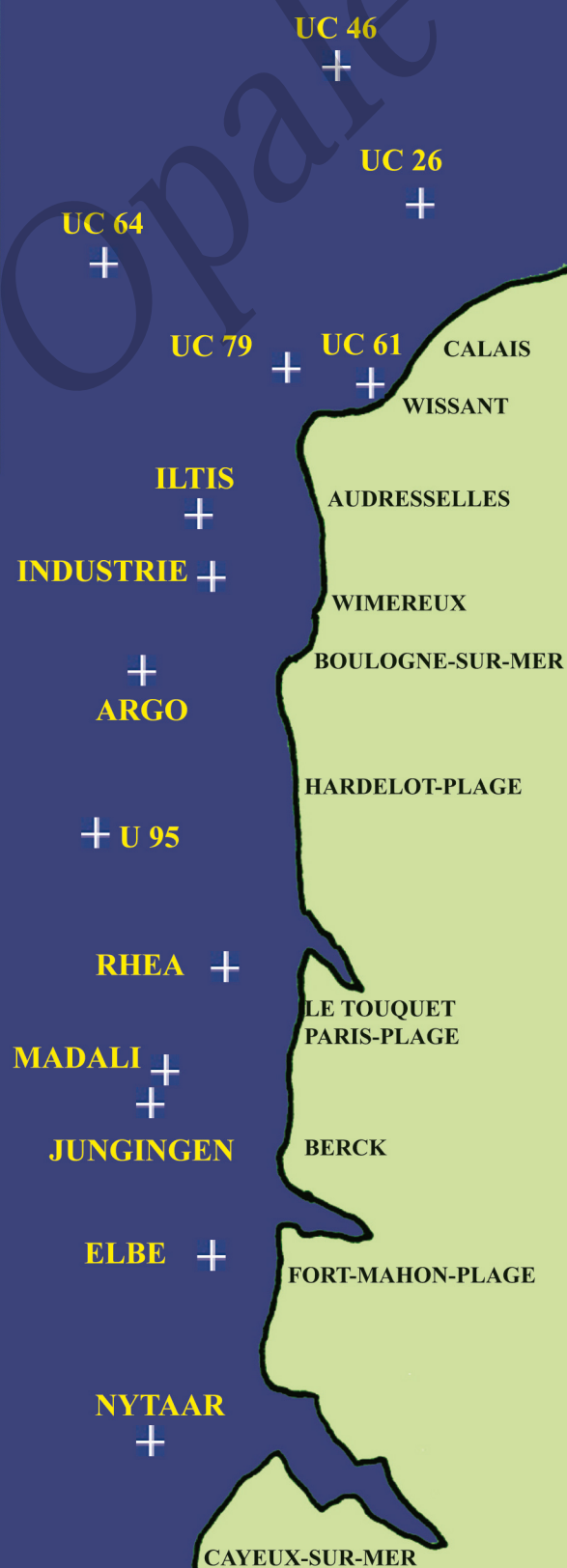


PLONGÉES EN CÔTE D'OPALE



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

TOME 1 - 2007



Histoire du remorqueur *ELBE* : “épave dite de la bouée” à Fort-Mahon-Plage

Jean-François JEU

La petite épave, située devant Fort-Mahon-Plage et matérialisée par une bouée cardinale ouest, est connue depuis longtemps des pêcheurs et des amateurs de plongée sous-marine. La mémoire collective se souvenait que le naufrage avait eu lieu pendant la seconde guerre mondiale, mais ce fait de guerre n'avait, à notre connaissance, jamais été étudié et cette épave jamais identifiée.

Méthodologie de recherche

Le point de départ de nos recherches fut le fichier des épaves du *Service Hydrographique et océanographique de la marine (S.H.O.M.)* qui identifie cette épave sous le numéro : 21601109 en position 50° 20' 4018 N et 1° 31' 2703 E (WGS84) comme étant celle d'un gros chalutier allemand coulé entre 1939 et 1945. Le S.H.O.M. reconnaît que la position qu'il donne est celle de la bouée mise en place par le service des phares et balises à l'ouest de l'épave.

La position exacte de l'épave (à la verticale de l'écho au sondeur) en coordonnées WGS 84 est : 50° 20' 708 Nord et 1° 31' 974 Est (fig. 12, p. 30).

L'épave est très proche de la côte dans une eau qui ne dépasse pas douze mètres de profondeur en flot, ce qui fait que la visibilité n'y est pas toujours satisfaisante.

L'exploration en plongée montre une épave complète orientée avant vers le nord, arrière vers le sud, mesurant environ vingt cinq mètres de long et dépassant du fond sableux d'environ trois mètres.

Plusieurs éléments de l'observation faite en plongée nous font très vite mettre en doute le fait que cette épave soit un chalutier :



La forme générale de la coque avec son arrière arrondi, la taille et la répartition à l'avant et à l'arrière de quatre imposantes bittes d'amarrage, l'arrière presque plat, ne correspondent pas à un chalutier. La disproportion de la chaudière et de la machine, encore très bien conservées, par rapport à la taille de la coque fait évoquer un remorqueur, même si nous ne retrouvons pas d'élément pouvant correspondre à un treuil. Le secteur de barre, à plat tout à l'arrière, est du type de ceux rencontrés sur les bateaux du tout début du XX^{ème} siècle. L'emplacement supposé de la timonerie est effondré derrière un

Fig. 1 : Une des quatre bittes d'amarrage. Photo. J.-F. Jeu.

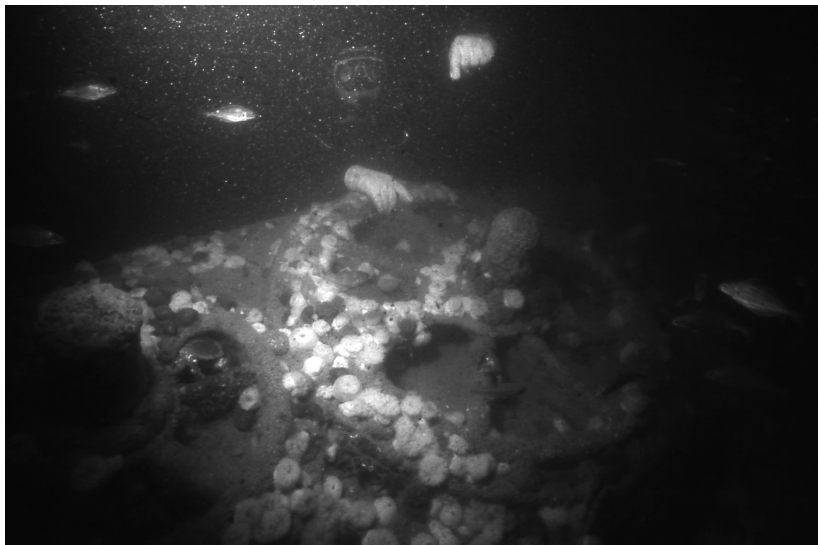


Fig. 2 : Cylindre machine. Photo J.-F. Jeu.

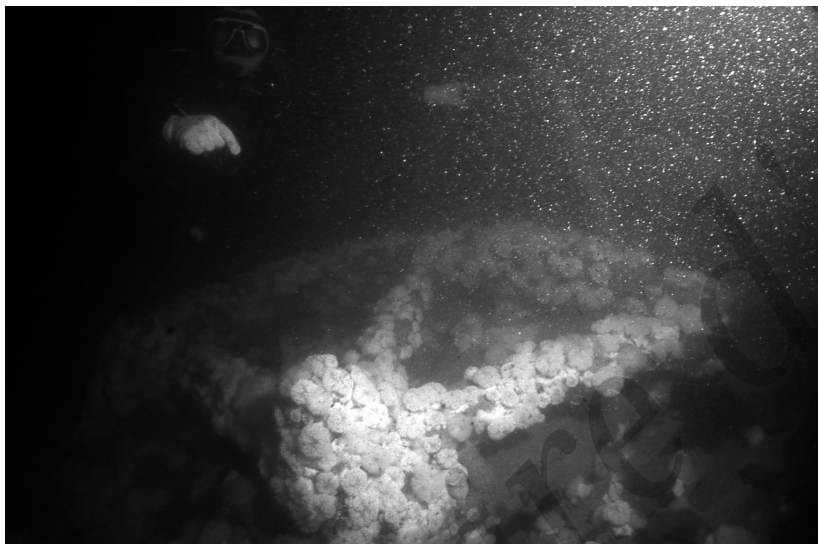


Fig. 3 : Secteur de barre. Photo J.-F. Jeu.

avant court et trapu qui nous intrigue par une inhabituelle pièce métallique verticale dans le prolongement de l'étrave. Nous réalisons dès 1996 un schéma de l'épave permettant aux "jeunes plongeurs" que nous y emmenons de s'orienter. Ce schéma général est encore d'actualité, mise à part la machine qui est à trois et non pas à deux cylindres.

Les plongeurs de la Palme Berckoise trouvent sur le sable vers l'avant trois lettres en bronze : B, E, L qui proviennent sans doute du nom du bateau mais qui ne sont d'aucun secours, à ce stade de l'identification, car nous ignorons tout du nom et ne pouvons en connaître le nombre de lettres ; celles trouvées sont isolées et détachées de tout support. La suite des recherches montrera qu'il reste un E à trouver pour reconstituer le nom de l'*ELBE*.

Nous en apprenons un peu plus sur cette épave en faisant appel aux souvenirs des témoins de l'époque. Ceux-ci sont rares, car Fort-Mahon n'était pas la station de tourisme qu'elle est maintenant devenue, mais se situait en "zone interdite", occupée par un régiment entier et hérissée de défenses dans le cadre du Mur de l'Atlantique.

L'aide de Georges BATAILLE, pêcheur professionnel retraité, fut précieuse. Son témoignage recueilli le 6 mars 1998 nous apprend que son frère, décédé depuis, a été un témoin direct de l'attaque.

Cette attaque concernait un bateau de guerre peint en gris, dont la forme pouvait correspondre à celle d'un remorqueur et qui n'avait jamais été vu auparavant à cet endroit. Il était armé par des marins allemands : quand Georges est arrivé sur la plage, le remorqueur avait été attaqué depuis une heure et avait le pont dans l'eau ; il y avait des survivants. Son frère, témoin oculaire de l'attaque, qui se trouvait sur la plage pour empêcher les oiseaux de se servir dans les filets dormants qui émergeaient lors du retrait de la marée, lui a parlé de l'arrivée de quatre *spitfires* venant des dunes et qui sont passés deux fois. Georges n'a pas gardé en mémoire la date de l'attaque mais situe l'événement au moment de la saison de la pêche aux sardines, soit fin août ou début septembre 1943.

Notre première piste de recherche fut en direction des régiments stationnés à Fort-Mahon et appartenant aux défenses du "Mur de l'Atlantique", au motif qu'ils n'avaient pu empêcher les avions de couler le remorqueur, mais avaient participé au sauvetage des survivants. Nous puisons nos principaux renseignements dans le livre "le mur de l'Atlantique en France 1940 à 1945" de Alain CHAZETTE, Alain DESTOUCHES et Bernard PAICH. Il s'agit de la 344ème division disposant de deux régiments d'infanterie dont l'IR845 stationnant à Fort-Mahon, un bataillon de pionniers, un bataillon de transmissions, un bataillon anti-chars (*Feld-Ersatzbataillon 344*), un bataillon de fusilliers (*Füsillier-Bataillon 344*), un régiment d'artillerie (AR 344) et deux bataillons de cosaques, un dans chaque régiment (*624 et 625 Kos. Bat.*) Les défenses de Fort-Mahon sont impressionnantes : le vieux Fort-Mahon reçoit une batterie du 344ème régiment d'artillerie, composée de six encuvements et d'une

vingtaine de soutes à munitions en tôles “métré”, mais qui ne reçoit que quatre pièces de 155 mm SHF 414 d’une portée de 11 kilomètres. Sur la plage, une seconde batterie (9/HKAR 1245) comprend quatre casemates H671, équipées de 4 pièces de 105 mm *Schneider K331* de 12 km de portée. Au pied de la batterie, un ouvrage de flanquement de plage est défini par une casemate H640 pour 37 mm *Pak*, deux casemates H 630 pour *sGM34* sur affût à rotule et deux casemates H 630 pour pièce de campagne. Malheureusement, les archives du 344^e régiment d’artillerie ont disparu. Il en est de même pour les *KTB* des *Marinegruppekommando* Ouest pour la partie située au nord de la baie de Somme.

Il fallait se tourner vers les archives anglaises pour retrouver dans toutes les attaques aériennes la trace de cet événement. Sans date précise, sans même de certitude concernant le type d’avion utilisé et encore moins sans notion de l’escadrille dont ils provenaient, la tâche était ardue car un grand nombre de missions de ce type ont été réalisées par les aviateurs anglais durant toute la durée du conflit.

L’étude systématique du *air ministry summary of antishipping operations from 1941 to 1945* et du *fighter command attacks on enemy naval vessels* permet de retrouver que le 6 octobre 1942, un dragueur de mines d’environ 500 tonnes est attaqué à la mitrailleuse et au canon devant Fort-Mahon.

L’archive AIR 20 / 3549 identifie l’épave comme étant celle de l’*ELBE*, un remorqueur à vapeur belge de 150 Tonnes. La méprise des pilotes qui confondent un dragueur de mines et un remorqueur est probablement due au fait qu’il n’y avait pas d’autres bateaux à proximité pour comparer la taille du navire et que l’attaque a été très brève en raison des défenses côtières.

L’identification de l’*ELBE* est confirmée dans le site <http://schiffswrackliste.de> : *ELBE* perdue le 6 octobre 1942 à l’embouchure de l’Authie (ce qui correspond bien à Fort-Mahon).

Ces éléments nous permettent de prendre contact avec nos correspondants belges et de reconstituer l’histoire de ce remorqueur.

Histoire du remorqueur *ELBE*

L’*ELBE* a été construit en 1904 à Capellen ann de Yssel aux Pays-Bas par le chantier *A. Vuyk* sous le numéro 258 pour le compte de la *Société de remorquage à Hélices (S.A.R.H.)* : 15 quai Joerdaens à Anvers. Cette société possédait quatre autres remorqueurs : le *DIRECTEUR GERLING*, le *GOLIATH*, l’*INFATIGABLE* et le *THAMES*. Elle a été ensuite reprise par l’Union de Remorquage et de Sauvetage, mais les archives ont disparu dans un incendie en 1940.

Les caractéristiques techniques de L’*ELBE* sont :

- Longueur : 28,47 m
- Largeur : 6,45 m
- Creux : 3,51 m
- Tonnage brut : 150 T
- Tonnage net : 39 T
- Déplacement approximatif : 350 tonnes
- Indicatif Radio : OPHC
- 1 chaudière
- Machine triple expansion de 525 CV
- Force de traction du treuil : 6,8 T
- Vitesse 11 nœuds
- Cale à charbon de 60 T



Fig. 4 : L’*ELBE*. Photo : *Lekko International*.

Les seules photos retrouvées de l’*ELBE* pendant sa carrière civile de remorqueur à Anvers proviennent du *Lekko, the international tug enthusiasts society* et de sa revue *Lekko International*.

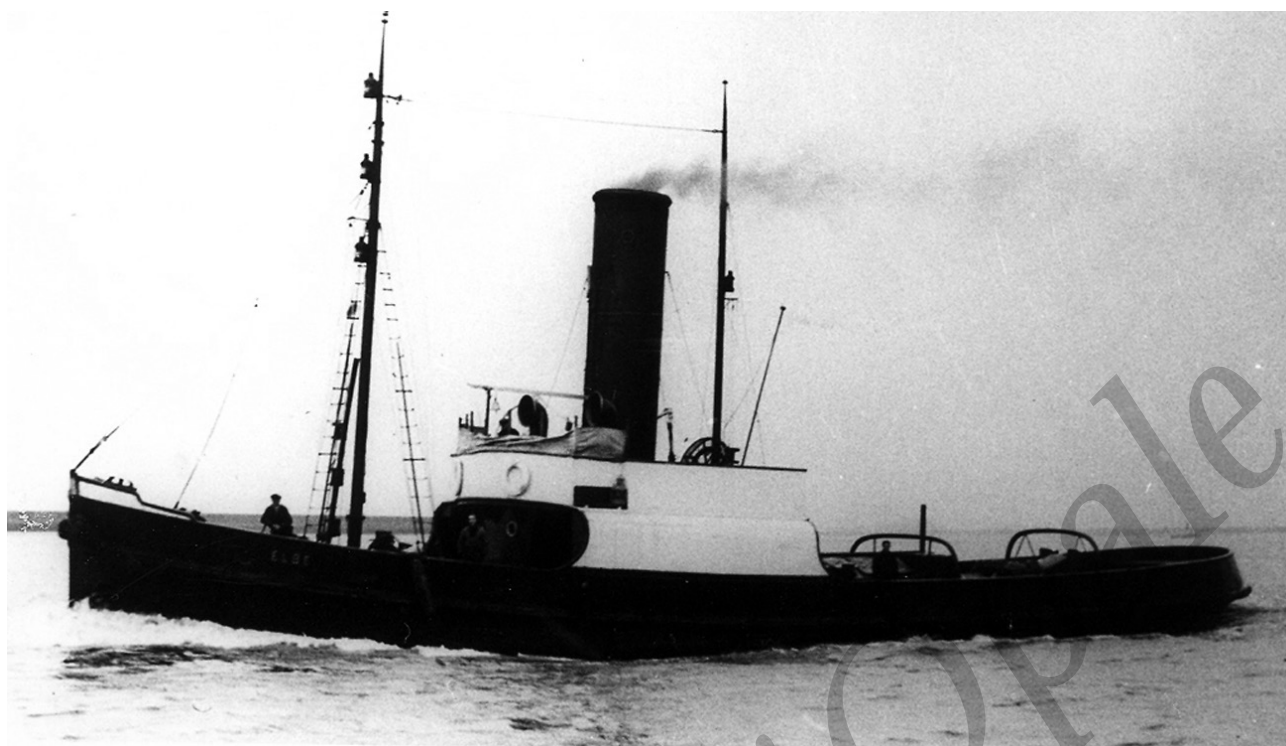


Fig. 5 : L'ELBE. Photo : Lekko International.

Lors de l'invasion allemande de mai 1940, L'ELBE quitte Anvers, avec un équipage civil, pour rejoindre l'Angleterre en compagnie de deux autres remorqueurs dont le THAMES.

En route, ils reçoivent un appel radio leur demandant de rejoindre Dunkerque pour aider au rembarquement des troupes britanniques et françaises dans le cadre de l'opération "Dynamo".

L'ELBE est endommagé par un raid aérien allemand et abandonné le 4 juin 1940. Saisi et renfloué il est équipé par la Kriegsmarine d'un canon de 20 mm et armé d'un équipage de 14 hommes. Il devait être utilisé dans l'opération Seelowe dont les besoins en remorqueurs étaient estimés à 600.

L'ELBE coule devant Fort-Mahon-Plage le 6 octobre 1942, des suites d'un raid aérien anglais.

Le raid aérien

La précision des archives anglaises permet de reconstituer le raid aérien enregistré dans toutes les archives comme l'opération F214.

L'archive AIR 20 / 3556 : *fighter command attacks on enemy shipping report* décrit l'attaque par deux spitfires VB du 91° squadron. Cette attaque est reprise dans les *offensives opérations* du 11° group (AIR 24 / 565) et dans l'*operations record book* du 91° (Nigeria) squadron (AIR 27 / 739)

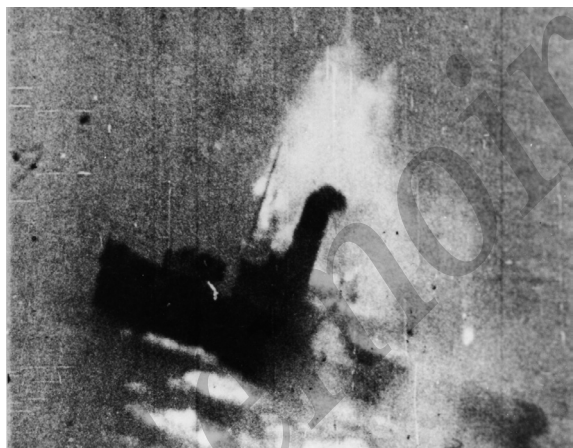
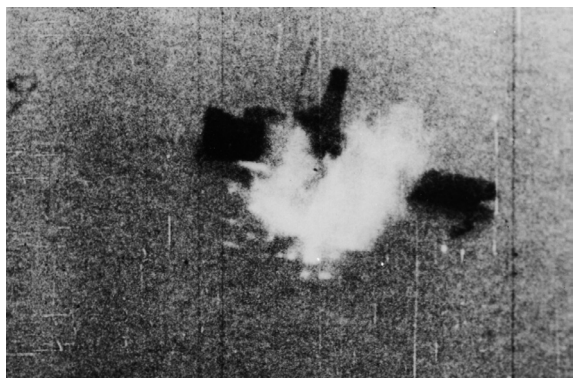
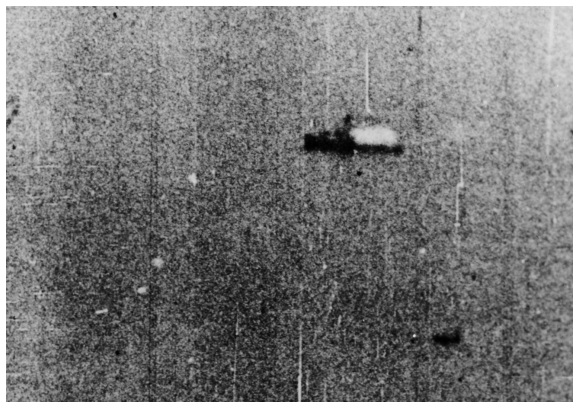
Le 6 octobre 1942, la météo s'améliore et il est possible de voler par intermittence. Le temps est nuageux avec un plafond de 2000 à 5000 pieds et, sur les régions côtières du continent c'est-à-dire en France, il y a de nombreux et épais nuages en dessous de 1000 pieds. La veille il n'avait pas été possible de voler jusqu'à la mi-journée en raison de nuages bas et de brumes.

En ce 6 octobre 1942, le 91° Squadron est stationné à Lympne depuis 3 jours alors que son terrain habituel est Hawkinge.

Le matin à 7 heures, le *flight Lt* A.J. Andrews à bord du spitfire AB 389 et le *pilot officer* LEMAIRE (pilote belge libre) font une reconnaissance pour chercher les équipages de deux bombardiers perdus, mission au cours de laquelle, ANDREWS attaque un chalutier à la fin d'un convoi entrant dans le port de Boulogne-sur-Mer.

À la même heure (7h05) le *pilot officer* Jean MARIDOR (pilote français libre) décolle seul à bord du *spitfire* BL 527 pour une mission de reconnaissance sur Ostende.

L'opération qui nous intéresse débute par le décollage à 11 h 35 de ANDREWS et MARIDOR qui



utilisent les mêmes avions que pour leur mission du matin. Leur mission est un type d'opération dont le nom de code est "*rhubarb*" c'est-à-dire "une attaque à petite échelle par des chasseurs seuls (pas de bombardier) utilisant la couverture nuageuse et l'effet de surprise, les objectifs étant des cibles au sol ou en mer". L'*offensive operations by home based fighters* tiré de *the air tactics branch of the air Ministry* en novembre 42 et archivé dans AIR 20 / 3591 précise les conditions de réalisation d'une opération "*rhubarb*" : opération offensive de bas niveau, menée par une ou deux sections sur une cible pré déterminée au sol, par exemple locomotive, usine, camp militaire... Les avions doivent approcher la cible à zéro pied et monter uniquement pour l'attaque. La couverture nuageuse doit être choisie pour éviter la rencontre d'un grand nombre de chasseurs ennemis et d'une *FLAK* (D.C.A.) intensive. Une nébulosité de 10/10 à 1000 ou 1500 pieds avec une bonne visibilité constitue les meilleures conditions pour une opération "*rhubarb*". Si les conditions météo ne sont plus favorables en approchant les côtes ennemies, l'opération doit être abandonnée. Les pilotes entreprenant une opération "*rhubarb*" doivent être soigneusement briefés et la navigation à "zéro pied" doit être maîtrisée.

Dans le cadre de cette "*Rhubarb*", ANDREWS et MARIDOR doivent attaquer l'aérodrome de Ligescourt, à proximité de Crécy-en-Ponthieu, qui est la base d'un des deux escadrons des tout nouveaux chasseurs *Messerschmitt* de haute altitude *BF 109G-1*. Ils traversent la Manche en volant au ras des vagues pour échapper à la couverture radar, atteignent la côte française à hauteur de Berck et mettent cap au Sud. Ils aperçoivent à hauteur de Fort-Mahon l'*ELBE* qu'ils prennent pour un dragueur de mines d'environ 500 T, qui est immobile à environ 400 yards du rivage, l'avant tourné vers le nord et décident de l'attaquer. Ils font chacun deux passes en piquant de 1000 à 500 pieds en attaquant de deux directions opposées, comme précisé dans le rapport de combat. Ce n'est pas une technique classique, les avions ayant l'habitude de se suivre pour éviter les risques de collision. Néanmoins, il ne semble pas, en visionnant les films de l'attaque que celle-ci vient de directions différentes. Les pilotes observent de l'épaisse fumée noire suivie d'un nuage de vapeur s'échappant du bateau. Le remorqueur se tourne doucement vers le rivage et ne riposte pas. Les batteries côtières ouvrent le feu. Quand les deux chasseurs quittent la zone, l'*ELBE* est vu échoué ? et en train de couler.

L'attaque sur Ligescourt est abandonnée, sans doute parce que les *spitfires* sont à cours de munitions. L'attaque a été très courte car l'heure d'atterrissage notée est 12 h 10.

Fig. 6 : Photos de l'attaque tirées du film des caméras couplées aux armes des *spitfires*.



Fig. 7 : Étrave. Photo J.-F. Jeu.

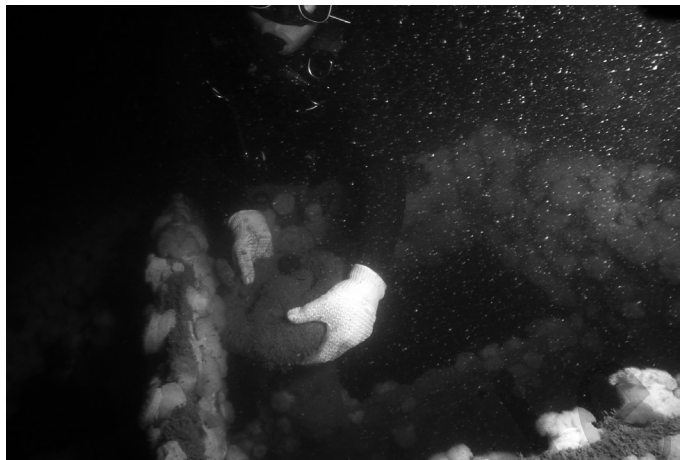
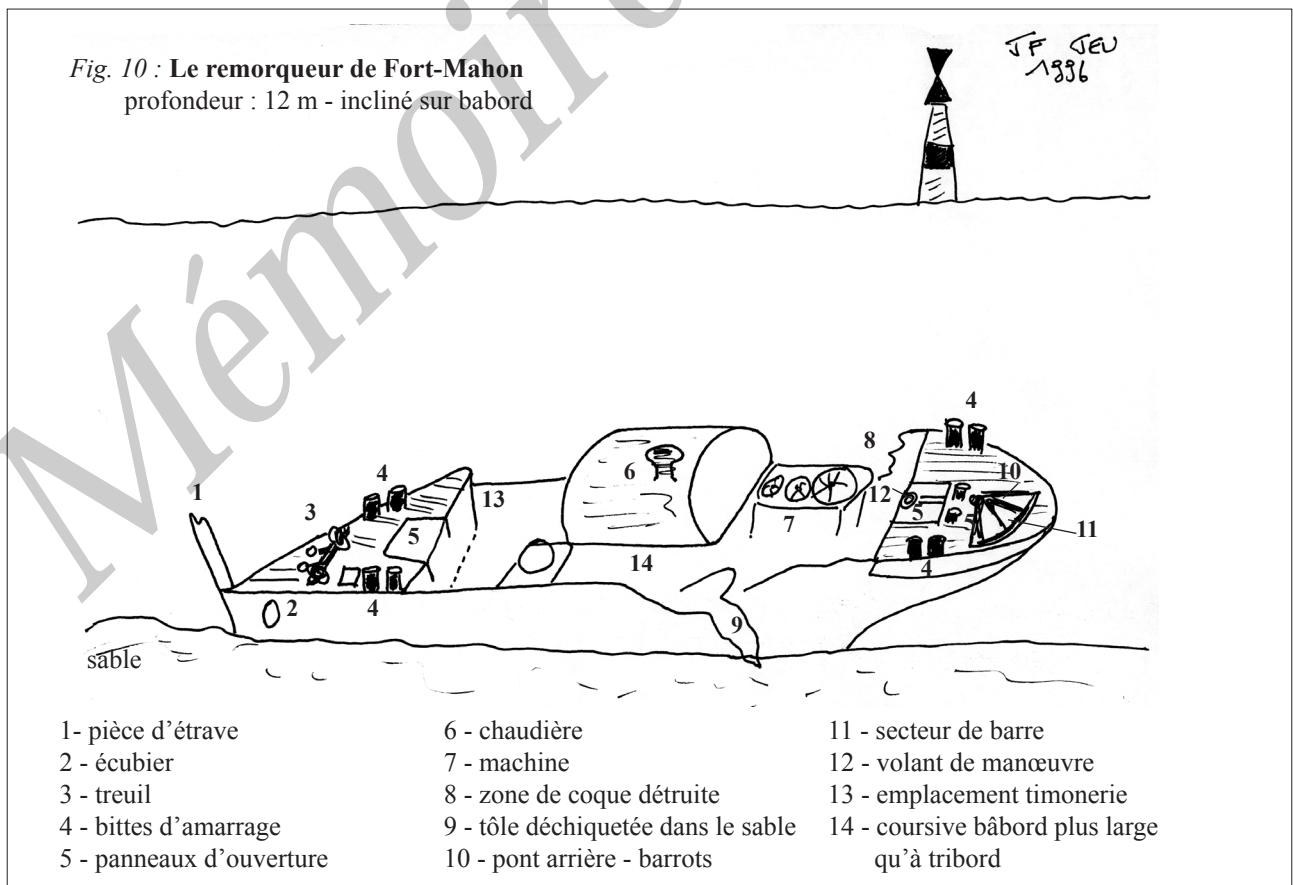


Fig. 8 : Volant de manœuvre. Photo J.-F. Jeu.



Fig. 9 : Avant, lumière naturelle. Photo J.-F. Jeu.



Des photos de l'attaque, archivées K2712, K2713 dans le AIR 20/349, correspondent au film enregistré par les cameras couplées aux armes des *spitfires*. Nous avons pu visionner et obtenir une copie de ce film conservé à l'*Imperial War Museum*. Les images meilleures sur le film provenant de l'avion d'Andrews, confirment le rapport de guerre des pilotes et montrent l'*ELBE* "coupé en deux" à 4 reprises à hauteur de la chaudière par un tir continu. Sur les films, le canon de l'*ELBE* semble recouvert par une bâche, et pas en position de riposter.

Le N° 91 squadron et le spitfire VB

L'histoire du 91° *squadron* est détaillée dans le livre de Peter HALL d'où nous avons traduit les éléments suivants :

Le 91° *squadron* a été créé le 11 janvier 1941 par renforcement de l'effectif en pilotes et en avions du 421 *Flight*.

Il s'agit d'une unité d'élite spécialisée dans les patrouilles de un ou deux avions et composée de pilotes anglais, mais aussi français, canadiens, sud africains ou australiens.

La devise du 91° *squadron* est "*we seek alone*" : seuls nous cherchons.

En mai 1941, le 91° *squadron* est rééquipé de *spitfires* V, au moins vingt d'entre eux sont financés par le gouvernement nigérian d'où le nom de Nigeria donné à cet escadron : chacun de ces avions est orné du nom d'une province du Nigéria.

Le *spitfire* VB est un chasseur monoplace, monomoteur de 9,1 m de long, 11,2 m d'envergure d'un poids à vide de 2300kg et qui reçoit le moteur *Rolls-Royce MERLIN* de 1460 ou 1490 CV. Sa vitesse maximale est de 600 km/heure, vitesse ascensionnelle de 1445 m / min et pouvant parcourir 760 km. L'archive AIR 25/204 nous apprend que le rayon d'action maximum permis en action de chasse est de 150 à 200 miles sous réserve d'une traversée de la Manche à la vitesse la plus économique à l'aller comme au retour.

C'est dans cette archive que nous trouvons le détail de l'armement : l'aile type B reçoit un canon *Hispano* de 20 mm avec seulement 60 obus ce qui n'autorise que 5,5 secondes de tir et deux mitrailleuses *Vickers* de 0,303 pouce (7,7 mm) avec 700 munitions par aile ne permettant que 17,5 secondes de tir. C'est un armement peu important en obus de 20 mm et les pilotes se plaignent de la faiblesse de la munition de 7,7 mm.

Ceci explique que l'attaque sur Ligescourt sera abandonnée probablement parce que les avions sont à court de munitions de 20 mm.

L'avion utilisé par Jean MARIDOR pour cette mission était le *Spitfire* VB LF BL527, LF signifiant *low flight* c'est-à-dire un type d'aile conçue pour le vol à très basse altitude.

Allan Jeffery ANDREWS et Jean MARIDOR

Le *Flight Lieutenant* **Alan Jeffery ANDREWS** dit "ANDY" matricule 60748 était un pilote très confirmé, puisqu'on le retrouve dans la liste des pilotes d'essai du *Spitfire*. Au moment des faits c'est le "*leader*" de l'opération et il a une solide réputation au sein du 91° *squadron*, pour avoir abattu un *Junker* 88 et attaqué des barges de *FLAK* (D.C.A.).

Malheureusement, ANDREWS disparaîtra au large du Touquet moins d'un mois plus tard le 2 novembre 1942, abattu par l'as allemand Adolf GLUNZ du 4 *JG* 26, stationné à Abbeville et équipé de *FolkWulf* 190 et qui signe là sa 23ème victoire. (Adolf GLUNZ terminera la guerre avec 71 victoires homologuées).

ANDREWS avait 22 ans lors de sa disparition, était marié et son épouse Jean-Elisabeth attendait un enfant. Une anecdote accompagnée de photos, traduite du livre de Peter HALL nous apprend que son mécanicien George STUBBS avait peint sur l'avion R7292 Newbury outre le dragon gallois comme emblème pour ANDREWS, l'inscription "*CAROL or*" car les époux étaient d'accord sur le prénom de *Carol* si c'était une fille, mais n'avaient pas encore trouvé d'accord pour le prénom d'un garçon à naître.

Les circonstances de la disparition d'ANDREWS sont explicitées dans le rapport de Jean Maridor (AIR 50/39).

ANDREWS à bord du *spitfire* Vb AB 378 décolle en compagnie de Jean MARIDOR de Hawkinge le 2 novembre à 16 h 40 et traverse la Manche pour une reconnaissance de bateau et mission de sauvetage entre Boulogne et Dieppe. La météo est mauvaise : brume épaisse jusque 5000 pieds, visibilité de 3 à 5 miles et couverture nuageuse 10 sur 10 à 10.000 pieds au sud du Touquet. Ils reçoivent de la *FLAK* sur Boulogne et plus intense et plus précise sur Hardelot. A hauteur du Touquet en volant au ras de l'eau, MARIDOR aperçoit un objet qui s'avère être une bouée puis 5 *Folk Wulf* 190 à un mile sur son bâbord volant à 100 pieds en ligne l'un derrière l'autre, venant des côtes de France et faisant route à l'ouest. Il prévient ANDREWS, qui ne semble pas réagir immédiatement puis qui suit MARIDOR dans une courbe ascensionnelle sur bâbord. Les *FW190* font de même tournant sur leur bâbord en montant avec sans doute l'idée de faire une attaque par derrière, mais ils se retrouvent face à face avec les spitfires et ouvrent le feu à une distance d'environ 1000 yards. MARIDOR « dégage » par un virage serré sur la gauche et parvient à se placer derrière un avion ennemi quand il passe devant lui, fait feu pendant deux secondes (15 obus de chaque canon et 50 coups de chaque mitrailleuse) et l'observe sur une courte distance, en feu, dégageant une épaisse fumée noire et se dirigeant vers Hardelot en perdant de l'altitude. MARIDOR rompt le combat et retourne pour aider ANDREWS, patrouille sur la zone pendant 5 à 10 minutes mais ne voit ni l'avion d'ANDREWS ni aucun avion ennemi. Il rentre à sa base en raison de la grande quantité d'avions ennemis signalés dans le voisinage et se pose à 17 h 15. Aussitôt 5 *spitfires* décollent pour la zone du Touquet, mais sont rappelés en raison des mauvaises conditions météo et de visibilité et atterrissent à 17 h 45.

La disparition d'ANDREWS est notée dans les archives par un laconique *our casualties :1 spitfire VB and pilot F/Lt Andrews, D.F.C. missing.*

ANDREWS est commémoré au mémorial de la *R.A.F.* à Runnymede (Surrey) sur le panneau 65 puisque son corps n'a jamais été retrouvé.

Jean MARIDOR (matricule 30114) ne survivra pas non plus au conflit. Nous tirons les renseignements sur son histoire du site internet que lui a consacré Jean Claude AUGST.

Ce pilote français libre, couvert de décorations, Compagnon de la Libération, reste injustement dans l'anonymat, même si quelques livres lui ont été consacrés.

Jean MARIDOR est né à Graville le 24 novembre 1920. Passionné d'aviation dès son plus jeune âge



Fig. 11 : Jean MARIDOR - 1944.
Photo extraite du site Jean MARIDOR.

et breveté plus jeune pilote de France en 1936, il intègre l'école de l'air d'Istres en mai 1939. Il en sort major de promotion et est affecté à Etampes. Il connaît "la drôle de guerre" puis la défaite de juin 1940 : sa base aérienne se replie dans les Landes où il reçoit, le 18 juin 1940, l'ordre de détruire son avion. Refusant la défaite, il s'embarque avec cinq autres pilotes au départ de St-Jean-de-Luz en se faisant passer pour des soldats polonais. Il reprend une formation de pilote de chasse en Angleterre en *O.T.U.* (*Operations Training Unit*) et reçoit sa première affectation le 26 août 1941 : le *squadron* 615, une unité de chasse d'élite sur *hurricane*. Il sera affecté au 91° *squadron* le 12 février 1942. Jean MARIDOR est rapidement célèbre pour son courage et ses attaques sur des objectifs maritimes dans des ports ou contre des barges de défense anti-aérienne. Il recevra de nombreuses décorations et citations. L'été 1944, le 91° *squadron* est affecté à la destruction des "VI" qui pleuvent sur le sud de l'Angleterre et la banlieue de Londres. Ainsi le 2 août 1944, il détruit par ses projectiles ou par la manœuvre de basculement avec sa propre aile d'avion agissant sur les gouvernes du "VI", sept de ces bombes volantes.

Le 3 août il décolle à 12 h 30 pour la dernière fois. Arrivé au dessus des falaises de Rye, il aperçoit un “VI” et le prend en chasse. Dès les premiers coups de canon, l’engin touché n’explose pas, mais donne de la bande et s’engage dans une course oblique qui le rapproche du sol au dessus du centre de Benenden (agglomération de la banlieue londonienne située dans le Kent). Dans la trajectoire du “VI” se trouve une ancienne école transformée en un important hôpital reconnaissable aux croix rouges sur fond blanc peintes sur les toits. Le pilote pousse la manette des gaz, se rapproche de l’engin et fait feu de ses canons à 50 m : la bombe éclate et l’explosion arrache l’aile droite du *spitfire* qui s’écrase au sol. Le corps de MARIDOR est retrouvé à quelques mètres de l’hôpital, dans les débris de son *spitfire* éparpillés sur une centaine de mètres.

Jean MARIDOR n’avait que 23 ans et devait épouser sa fiancée Jean LAMBOURN quelques jours plus tard.

Sa dépouille mortelle sera rapatriée au Havre après la guerre.

L’escorte du Torpilleur T3

Il nous reste à chercher, pour essayer d’être complet, ce que faisait l’*ELBE*, immobile et seul devant Fort-Mahon et à quoi les allemands l’ont utilisé à partir du moment où l’idée de l’opération *Seelowe* fut abandonnée.

Nous avons déjà signalé qu’une grande partie des archives allemandes avaient disparu, mais une étude plus exhaustive des fonds existants encore serait intéressante à mener.

Une partie de la réponse peut être trouvée dans le livre d’Erich GROENER : *Die deutschen Kriegsschiffe* volume 6 où il est fait mention que l’*ELBE* s’est trouvé séparé du convoi du “T3”.

Le T3 est un torpilleur lancé en 1938, mis en service le 3 février 1940, coulé au Havre pendant la bataille d’Angleterre par des avions anglais le 17 septembre 1940, renfloué le 16 mars 1941. Il sera réparé en Allemagne, puis remis en service en décembre 1943 : le T3 en convoi a donc pu passer devant Fort Mahon dans les jours précédant le 6 octobre 1942. Ce passage est d’autant plus passé inaperçu, que le 11^e Group de chasseurs dont nous avons relevé les archives n’a pas pu voler les 4 et 5 octobre 1942 en raison de la météo (AIR 25/204).

La raison pour laquelle l’*ELBE* s’est trouvé séparé du convoi du T3 nous est inconnue.

Conclusion

Le vieux remorqueur à vapeur anversois *ELBE* repose à quelques centaines de mètres du rivage de Fort-Mahon-Plage, presque intact, refuge de tacauds et araignées de mer, témoin immergé et jusqu’alors silencieux de l’exploit de deux jeunes pilotes, dont un Français Libre, disparus au cours du dernier conflit mondial.

Remerciements

Ce travail n’aurait pas été possible sans l’aide de Pierre LELEU qui a épluché les archives allemandes, de Steven SMITH pour les recherches au « *National Archives* », de Jean-Claude AUGST, membre d’honneur de l’« Amicale des Forces Aériennes Françaises Libres » et webmaster du site internet de Jean MARIDOR, de Jacques LEBLANC secrétaire de l’association « Les Amis de la Section Marine du Musée Royal de l’Armée et d’Histoire Militaire » à Bruxelles, de Albert KELDER et Jaap VERHAGHEN pour la documentation historique belge et néerlandaise, de Georges BATAILLE, pêcheur fortmahonnais pour son témoignage, de Claude TREPAGNE pour les très nombreux renseignements fournis, ses encouragements et les heures passées en supputations et discussions sur cette épave, d’Arnaud et Antoine JEU pour les heures passées à chercher en plongée et pour l’immobile patience du modèle en photo.

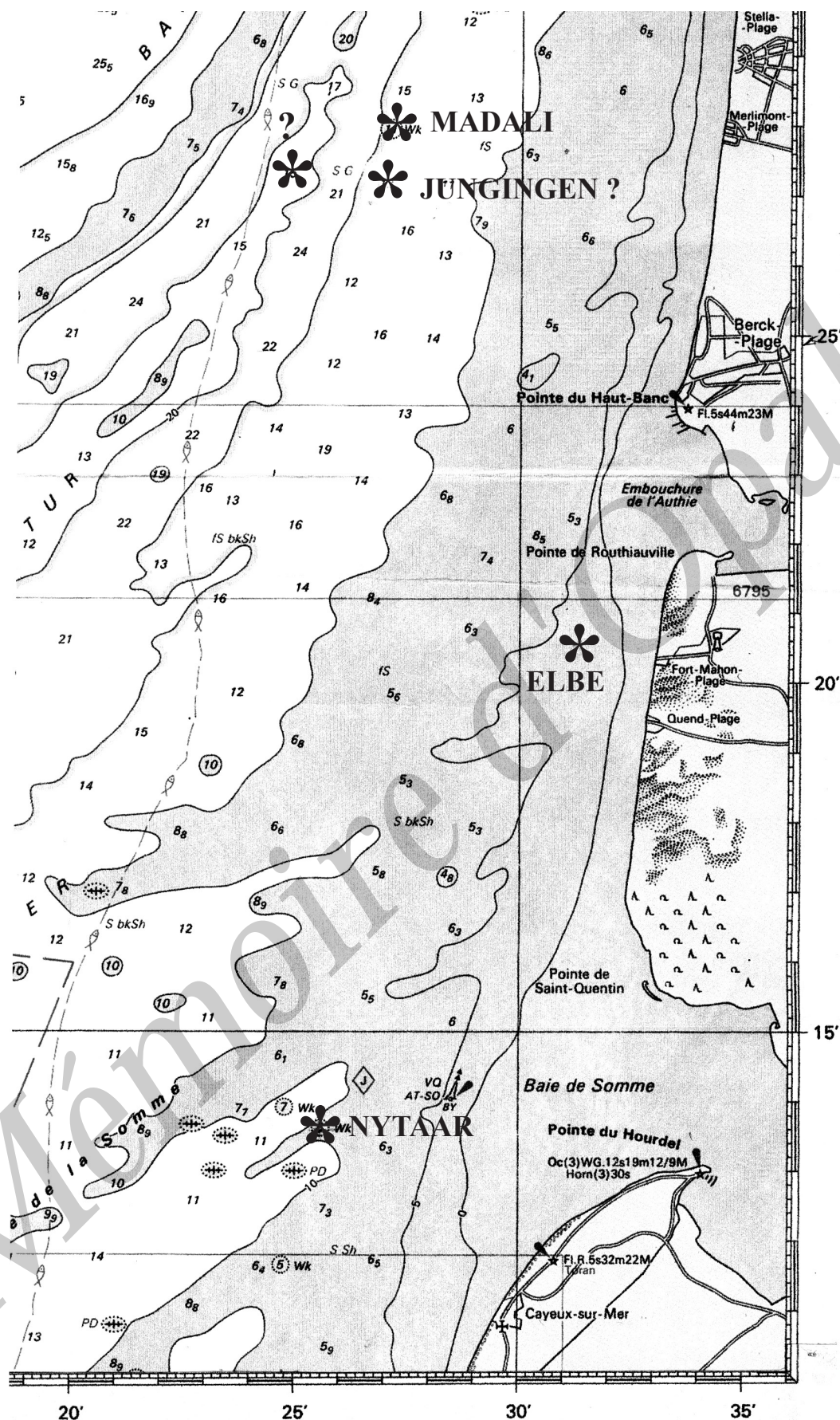


Fig. 12 : Extrait de la carte 6824 (SHOM, 1997) indiquant les positions du MADALI, du JUNGINGEN, de l'ELBE et du NYTAAR (ne pas utiliser pour la navigation).

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

