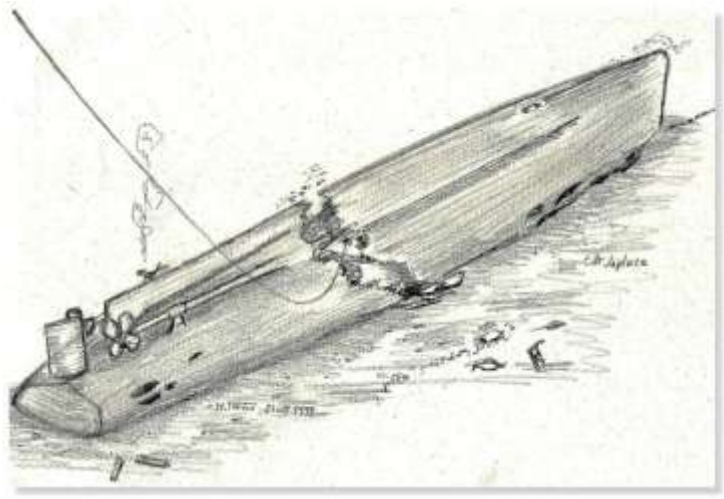
Les Scaphandriers de l'Oudon
(ESSHA section plongée)

Histoire d'une épave le LAPLACE

Comme chaque année, la section plongée a organisé sa sortie de fin de saison à St Cast Le Guildo, occasion de mettre en pratique en mer, les techniques apprises en eau douce. Cette année, nous avons plongé sur 2 roches et une belle épave, le LaPlace, dont Emmanuel Gourvil, « manu » pour les intimes, nouvel adhérent, passionné d'épaves, nous raconte sa plongée.

« *Une large cassure très nette sépare la poupe des 2/3 avant du navire. Vers l'arrière, les 2 arbres d'hélice dépassent franchement et s'enfoncent dans des zones hélas non explorables. La quille et les 2 barres antiroulis sont parfaitement identifiables et dominent le fond de sable coquillier de 5 mètres où gît sur tribord une cuvette de toilette isolée... On arrive ensuite au safran, très court et dressé verticalement, et aux 2 hélices quadripâles en bronze de 4 mètres de diamètre dont les arbres sortent de la coque au niveau de gros supports de renfort. La poupe est complètement ensablée mais de nombreuses ouvertures dans la coque permettent de compléter l'exploration.*



(Michel **TORCHE** - Plongeur dessinateur au **GRIEME**)

Sur l'avant, la cassure donne accès à la salle des machines : on y reconnaît des condensateurs, des bielles et des tuyaux dans tous les sens. La coque côté bâbord est très bien conservée et s'affine de plus en plus au fur et à mesure qu'on avance vers la lame d'étrave, qui porte bien son nom pour le LAPLACE : cette lame est un véritable couteau, la proue de ce type de navire étant particulièrement profilée pour la vitesse. Deux ancres sont visibles : la première est en place dans son écubier, la seconde repose sur le sable à quelques mètres de la coque, encore reliée à sa chaîne (apparemment cette grosse ancre à pattes articulées n'a pas grand chose à voir avec l'épave). Sur tribord, la coque a tendance à s'affaisser. On peut y trouver les restes de la passerelle ainsi qu'un énorme trou à proximité de la cassure : on y voit encore mieux les éléments de la salle des machines, notamment de très nombreux volants. »

Concernant ce navire, voici succinctement l'histoire d'**une tragédie peu ordinaire**…

Ce bâtiment, un destroyer américain, a commencé sa carrière sous le nom U.S.S. LORAIN en 1943. Il est incorporé dans l'U.S. Navy en 1944, puis la France le rachète en 1947, le transformant en frégate météorologique et devient ainsi le F13 LAPLACE.

Il s'agit d'une frégate de 1400 tonnes, long de 92 mètres, large de 11 m, d'un tirant d'eau de 4,30 mètres, il se déplace à 19 nœuds propulsé par deux machines alternatives de 2750 cv alimenté par deux chaudières et une réserve de 700 tonnes de mazout. Le personnel à bord est composé de 7 officiers, 79 sous officiers, quartiers maîtres et marins et de 6 spécialistes météo civils.

Le 22 août 1950, le LAPLACE appareille de Brest, son port d'attache, pour une mission de 21 jours à environ 300 nautiques au large du Cap Finistère. Le but étant de rester autant que possible à l'intérieur d'un petit carré de 10 milles marins de coté centré sur ce point.

Le 14 septembre, relève effectuée, le LAPLACE fait route vers le port de Saint-Malo où il doit participer le dimanche 17 aux festivités pour l'inauguration des nouvelles portes d'écluse. Pour avoir signalé la marche d'un cyclone vers l'Est, nul navire n'était mieux renseigné que le LAPLACE pour savoir que dans la nuit du 15 au 16 septembre, il fallait mieux s'assurer un mouillage bien protégé.

C'est ainsi que vers 16 heures, le commandant Remuzat donna l'ordre de mouiller à l'abri dans la baie de La Fresnaye entre la pointe du Cap Frehel et la pointe de Saint -Cast. La frégate LAPLACE, ses feux allumés, pensait passer une nuit tranquille.

Vers minuit, une formidable explosion soulève le navire. Une mine magnétique allemande dont la baie avait été garnie durant l'occupation vient d'exploser !
Cet engin explosif vient d'ouvrir une énorme brèche à bâbord entre la salle des machines et les locaux des services météorologiques.

Tout de suite, le navire gîte sur tribord et se remplit d'eau jusqu'au pont principal. Une gigantesque nappe de mazout se répand tout autour. Dans la nuit, quatre radeaux sont mis à l'eau. Par malheur, deux de ces radeaux surchargés de blessés et mal dégagés sont pris sous la coque quand le navire sombre. Les mécaniciens, blessés, sortis de la salle des machines inondée, l'ingénieur météorologiste et un second maître, réfugiés dans la vedette en attendant leur évacuation sont ainsi engloutis.

Quand le commandant se rend compte que tout est perdu, il donne l'ordre d'évacuer !

La plus grande partie du personnel a quitté le navire à la nage, accrochés sur deux radeaux. Ils se dirigent ainsi vers Saint-Cast. Le navire s'est retourné en douze minutes. L'arrière repose sur le sable, par une vingtaine de mètres, alors que l'étrave émerge légèrement. Le second, ainsi que quelques membres d'équipage s'y accrochent toute la nuit !
Une partie des rescapés qui tente de regagner Saint-Cast sera repoussée par un courant contraire au pied du Fort Lalatte. Un autre groupe dérive sur un radeau vers le large !

C'est seulement le lendemain matin vers 11 h que le pétrolier Port Lyautey réussit à les secourir. Un pêcheur de Jersey recueille aussi à son bord quelques survivants.

A terre, le bruit de l'explosion a réveillé bien des gens qui ne se doutent pas de l'importance du drame qui se déroule en mer. Pour des raisons budgétaires le sémaphore de Saint-Cast a été désarmé il y a seulement quelques mois et ce n'est qu'au petit matin que les secours sont déclenchés et les rescapés sont recueillis peu à peu.

La moitié de l'équipage a ainsi disparu avec le LA PLACE…