

**Bilan de campagne de prospection « Gravelines 2014 »
Autorisation DRASSM : OA 2386
Seconde partie**

Intervenants commission :

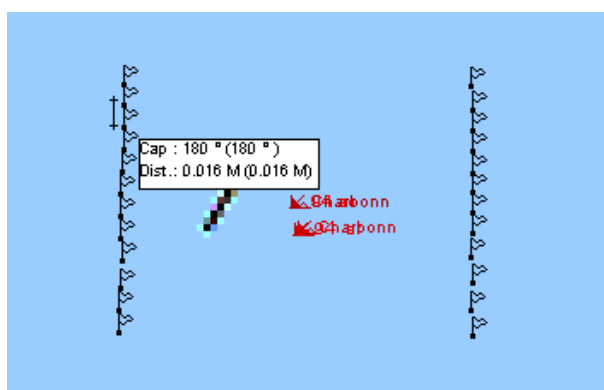
DUVET Dominique
SPLINGART Bertrand
HABRYN Serge
HALLYNCK Olivier

Intervenants extérieurs :

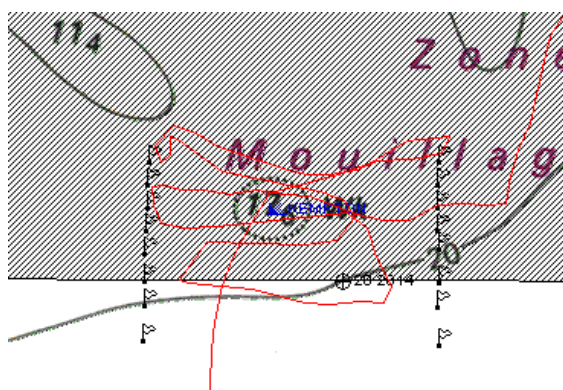
MATHIEU François GRIEME
CHARTIER Yvon GRIEME

La première journée de prospection a commencé le 21 mars avec un objectif de caler et maîtriser les appareils de navigation et technique pour cette prospection. Nous nous sommes rendu compte que de maîtriser le matériel au calme et au chaud n'était pas identique dans une mer formée qui est restée en début de campagne dans l'ordre de grandeur force 4 beaufort.

Nous nous sommes positionné sur le DANSTED avec un balisage sur 200 m et des balises tous les 20 m. Le constructeur propose un balayage avec un pas de 30 m.



Zone balisée du DANSTED



Zone balisée du Kempton (à confirmer)

Très vite nous avons constaté que le magnétomètre ne nous rendait pas le service attendu d'une part et que les acquisitions de données étaient limitées à 500 points. Cette limitation d'acquisition nous limite le temps d'investigation ormi le fait de réinitialiser la mesure toutes les 16 mn soit un point toutes les 2 secondes.

Nous avons insisté sur les choix techniques de l'utilisation du magnétomètre, changement d'échelle, changement de sensibilité, perte sur longueur de câble du poisson, distance du poisson tractée pour influence avec notre embarcation.

Force est de constater que les deux matériels (le nôtre et celui du GRIEME) sont non satisfaisants pour leur utilisation à ce jour.

Des contacts sont en cours avec le commercial du magnétomètre ainsi qu'auprès de M.LORIN André qui maîtrise certainement mieux que nous ce genre de matériel.

Cette personne nous suggère de participer à une rallonge de campagne début septembre si possible au regard de sa disponibilité.

Nous nous sommes rabattus sur le sondeur latéral du GRIEME pour valider d'une part les épaves connus de notre structure mais également de passer sur les zones d'investigation convenue avec le DRASSM soit les zones A/B/C et D.

La navigation sur les journées suivantes a été réalisées sur les épaves connues soit le DANSTED pour valider la maitrise de ce matériel, François MATHIEU nous a fait une démonstration en lieu et place.

Ce point est enregistré au Shom en point Douteux identifié DANSTED

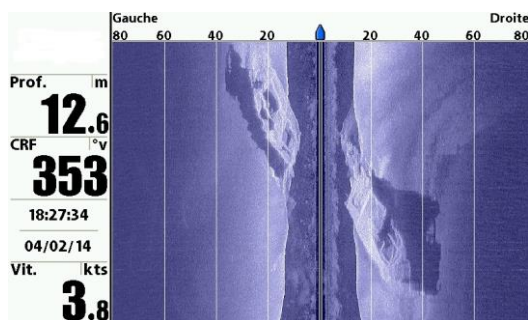
- Vérifier s'il existe deux « DANSTED »

Il existe bien un deuxième « DANSTED », coulé à l'explosif en mer d'Iroise en 48°34 N et 5°52 O le 23 novembre 1916. Ce navire avait été baptisé « CEDRIC » le 1^{er} juillet 1882 sous pavillon britannique.

<http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?84982>

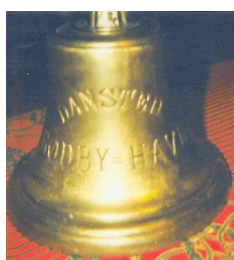
Le « DANSTED » qui nous concerne a été construit en 1919.

Il semble que ce bateau a été construit à Rødby Havn au Danemark pour une identification au Chantier Sturhs M/S à Aalborg près du port de Copenhague d'après le site DK épave <http://dkepaves.free.fr/>



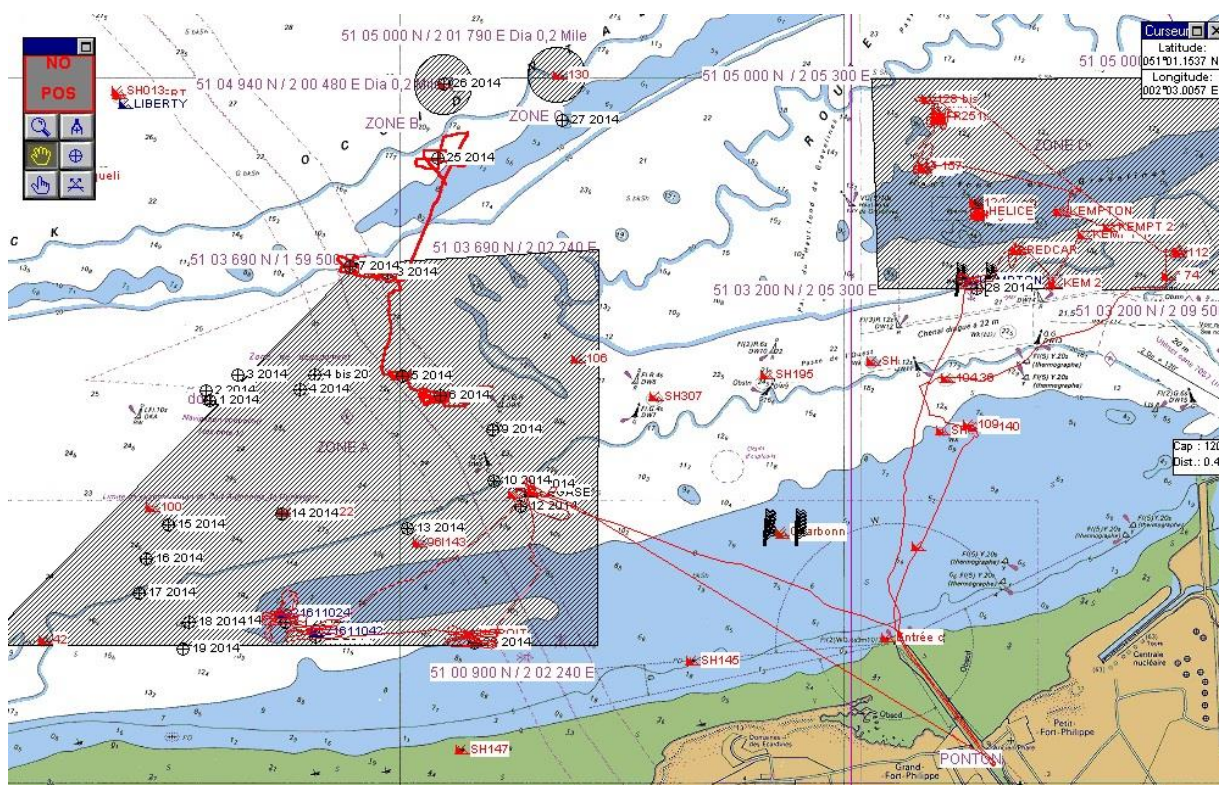
- Faire fiche BCM
- Faire enregistrement au SHOM

La cloche a été remontée dans les années 1990, il y a certitude de l'identité.



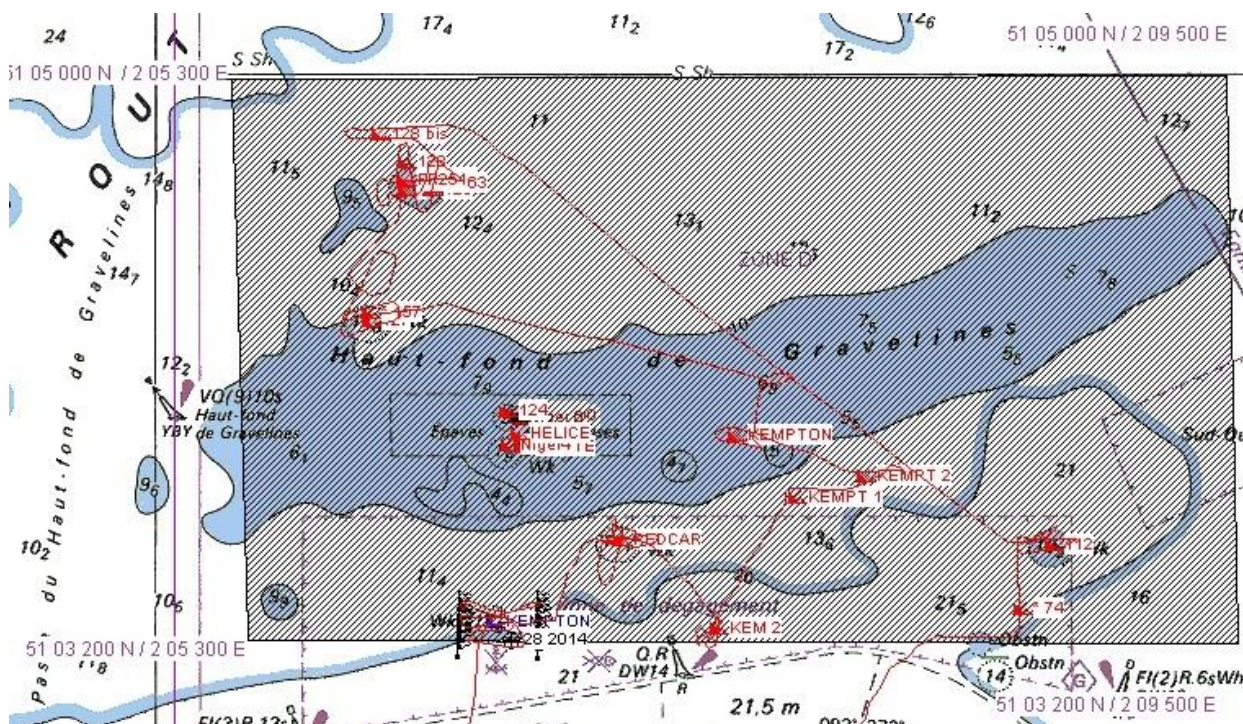
Le lieu d'entreposage de la cloche est connu.

Les sorties ont été réalisées en deux temps, la zone D puis la zone A avec un écart vers les deux zones B et C mais suite à soucis informatique (plus de zone à l'écran) nous sommes restés en dessous sans finaliser nos recherches. L'Ouest de la zone A n'a pas été exploité également.

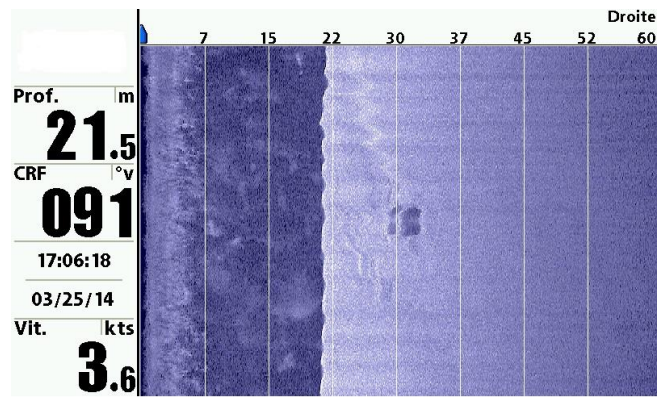


Zones A/B/C/D travaillées

Détail des travaux en zone D :



- Passage sur « inconnu » peut-être le KEMPTON (à vérifier), un passage en zig zag pour le magnétomètre qui confirme son inefficacité puis sondeur latéral. Il en ressort un signal qui reste à vérifier au fond afin de faire une identification.



Ce point est enregistré Shom, pas d'identité
Position géographique identifiée

Demande de sondage à réaliser

- Passage sur le REDCAR (sister ship du KEMPTON)

Cette épave est bien connue du Club, plongée depuis 1985 environ. Elle s'est ensablée au fil du temps suite à l'avancé d'un banc de sable. Il semble que quelque chose est à nouveau visible.

C'est un navire classé comme chasseurs de mines à roues à aubes de type "ASCOT" (1916/1917).

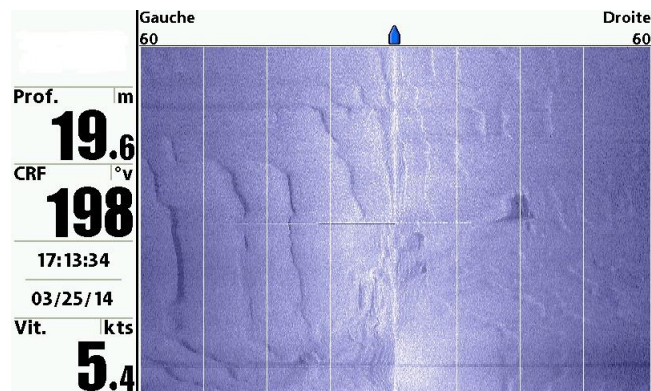
Longueur : 74,9 m, Largeur : 8,8 m, Tirant d'eau : 2,1 m

Le " RED CAR " coule sur une mine le 24 Juin 1917, les membres du KEMPTON essayeront de récupérer les survivants.

Le KEMPTON coulera également le même jour sur une mine.

Durant la guerre les "Dragueurs" de mines à roues à aubes ont servi comme patrouilleur pour la pêche.

Ils dépendaient de l'Amirauté.



Ce point est enregistré Shom.
Position géographique identifiée.

- Les passages sur les points estimés KEMPTON, kempt1, Kempt2 n'ont pas montré de signal significatif, l'utilisation du magnétomètre sera souhaitée dans le futur.

- Sondage futur avec magnétomètre

- Nord Ouest des Hauts Fonds

Ce point est enregistré :

Shom : N°CLETEX 21612304, position 51°04 3057 N 2°5.8123 E, Non identifié.

Position géographique identifiée.

Passage sans conviction, nombreux morceaux d'épaves, peut-être du NICKOLSON qui est coulé juste à côté. Faible profondeur (environ 8 m à l'étale).

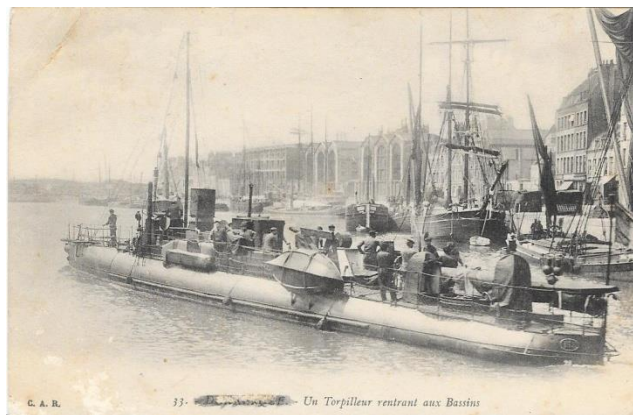
- Création d'une fiche BCM

- FR251 (à valider)

Ce point est enregistré Shom, identifié PORT NICKOLSON.

Ce point est en réalisé un torpilleur coulé dans l'Ouest du NICKOLSON, il effleure le fond sur 10 m. Il n'y a plus que les chaumards qui sortent du sable.

Non identifiée, ce navire ressemblait, pour y avoir plongé dans les années 1990 à un torpilleur de la défense mobile (1918).



- Modifier les indications du SHOM

- Création d'une fiche BCM

- S.S PORT NICHOLSON (Ex T.S.S MACARINI)

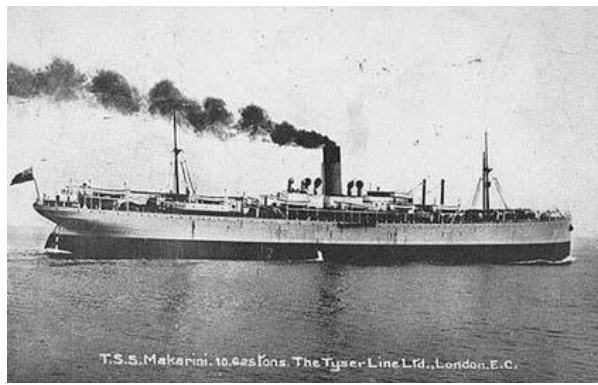
Ce point est enregistré Shom non identifié.

Le PORT NICKOLSON est un cargo de 1912 coulé par une mine le 15 janvier 1917.

Il n'y a qu'une petite partie de l'avant visible, inclinée sur son côté droit, qui sort du sable, la souille est à 28 m. Le haut de l'épave est à 22 m. On voit très bien un gros guindeau en place. Une cheminée sort du sable sur son arrière tribord.

De nombreuses membrures sont visibles.

Il semble que d'autres morceaux soient à proximité, ils restent à découvrir.



- Modifier les indications du SHOM
 - Rechercher les autres morceaux à proximité
 - Création fiche BCM
- Passage sur point SHOM enregistré Shom non identifié. Précision entre 10 et 100 m. 19 m de fond.
Pas de trace sur sondeur latéral.
- Recherche avec magnétomètre
- Passage sur point SHOM enregistré Shom identifié en bâtiment de guerre 70/10 m sans nomination). Précision entre 1 et 10 m. 16 m de fond.
Pas de trace sur sondeur latéral. Arasé à la cote 15,8 m par Port Autonome de DUNKERQUE en 1970 (voir 5^{ème} DET ?).
- Recherche info au Port Autonome de DUNKERQUE.
- Passage sur point SHOM enregistré Shom identifié en SAINT PIERRE, partie avant, chalutier coulé le 23 septembre 1915.
Pas de trace au sondeur latéral.
- Recherche au magnétomètre, sondeur tout modèle.
- Passage sur point SHOM enregistré Shom identifié en SAINT PIERRE, partie arrière, chalutier torpillé le 23 septembre 1915.
Pas de recherche au sondeur latéral.
- Recherche au magnétomètre, sondeur tout modèle.

Travaux en zone A

La base de travail de cette zone a été réalisée par le fait de mentionner nombre de points remarquables en cohésion avec des plans de pêche, repérage des traits pour envisager des positions et axes de travail.

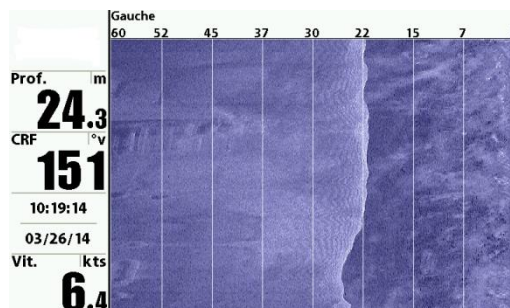
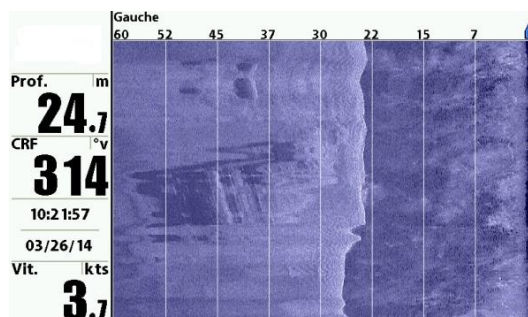
Les points ont été repérés par ordre chronologique de 1 à 23 avec un indice 2014.

La zone A comprend également un point issu de recherche de la marine nationale avec le navire « PEGASE », chasseur de mine basé à Brest. Ce point découvert en 2006 est sur notre littoral. Le SHOM a confié au GRIEME des infos à son sujet, info

transmise à Alain RICHARD membre du Groupe Plongée Epave et du Club de Boulogne nous l'a confié pour en savoir plus et pourquoi ne pas faire une fiche descriptive.

Nous appellerons provisoirement ce point « pegase1 » en attendant d'en savoir plus. Deux points issus des traits de pêche sont à proximité soit les 11 2014 et 12 2014 respectivement à 95 et 114 m.

Nous avons donc exploité ces remarques, deux indications au sondeur latéral nous confirment sa présence.



Cette épave a été plongée pour investigation par moi-même ainsi que Yvon CHARTIER François MATHIEU du GRIEME.

Il semble que ce soit une baleinière armé par l'Allemagne à la fin de la guerre 1939/1945. Des rouleaux sont identifiables à l'arrière du navire, repères qui nous orientent sur sa condition de baleinière. Un canon est posé à l'arrière tribord sur le sable, un autre canon plus petit est devant la timonerie.

La proue est détruite mais visible un peu détaché de l'avant du navire.

L'identification Shom a été réalisée depuis sous le n° 21612356 identifiée à ce jour comme « bâtiment de commerce ».

Position géographique identifiée.

- BCM à rédiger
- Information au SHOM

- NOROIT

Passage à proximité du point 23 2014 à 60 m du point SHOM

Passage sur point SHOM enregistré, identifié en NOROIT, chalutier coulé le 9 novembre 1964. Tonnage : 14 t

Pas de signal au sondeur latéral.

- Recherche au magnétomètre, sondeur tout modèle.
- Voir article de journaux de la période du naufrage

- Inconnu

Passage à proximité du point 22 2014 à 37 m du point marqué « wreck » sur carte SHOM 6651 révision janvier 1996, pas de position dans version Excel 2006.

- Demande au SHOM si info connu.
- Recherche au magnétomètre

- Inconnu

Passage à proximité du point 21 2014

Passage sur point SHOM enregistré Shom non identifié.

Pas de signal au sondeur latéral.

- Recherche au magnétomètre, sondeur tout modèle.
- Demande au SHOM si info.

- Inconnu

Passage à proximité du point 13 2014, à 130 du point SHOM

Passage sur point SHOM enregistré non identifié.

Pas de signal au sondeur latéral.

- Recherche au magnétomètre, sondeur tout modèle.
- Demande au SHOM si info.

- Inconnu

Identifié comme destroyer ZULU par le club parce plongé depuis 2008 environ.

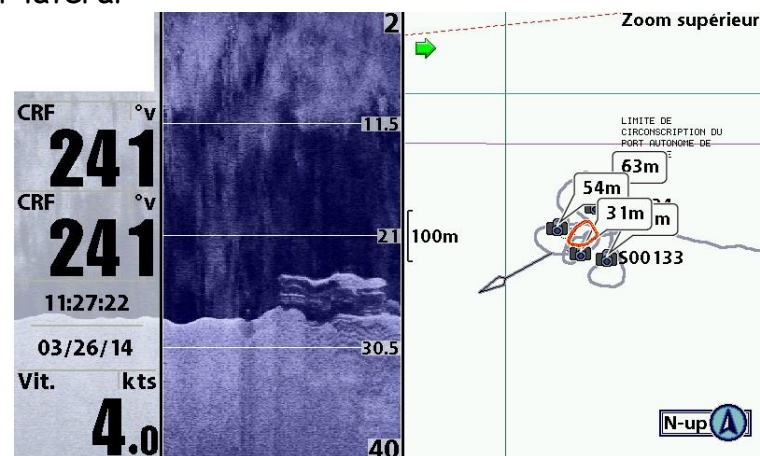
Navire coupé en deux, une seule partie est visible.

Passage à proximité du point 14 2014, à 18 m du point SHOM

Passage sur point SHOM enregistré non identifié.

Position géographique identifiée.

Signal au sondeur latéral



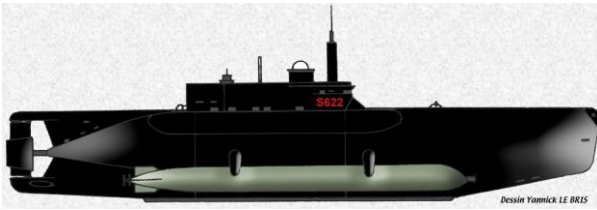
Suite à des recherches sur l'estran en face de Oye plage d'autres épaves attirent notre attention. Alain RICHARD, Michel MAQUERRE se sont également investi pour faire des recherches.

Epaves à la cote au niveau du Waldam

Inconnu Waldam 1 : un Seehund ?



Une autorisation de sondage est acquise pour cette épave.



Inconnu Waldam 2





Inconnu Waldam 3



Pièces ramassées à la même période sur le sable lors de la visite sur l'épave.

Souhait de réaliser un sondage sur les restes de ce navire, ne nombreux morceaux de porcelaine ont également été mis de côté pour investigation.

Les pièces recueillies ont été déposées à l'attention de Marcel CHARPENTIER Délégué Général dans les locaux de la FRCPM (Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritime), au centre technique de Calais.

Le DRASSM se déplace sur cette épave le 12 septembre prochain.

Inconnu Waldam 4



Epave encore entière il y a cinq ans.

Inconnu Waldam 5



Inconnu Waldam 6 « DUNDEE »

A travailler.

Inconnu Waldam 7



A travailler.

A bientôt pour de prochaines informations.

Dominique