

L'annuaire des épaves de la Manche et de l'Atlantique

500 épaves plongeables de Biarritz à Dunkerque!

Les modifications depuis la version précédente sont surlignées.

Présentation

L'objectif de cet annuaire est de présenter brièvement chaque épave, pour donner une idée d'ensemble des épaves du littoral ouest de la France. Les "mordus" pourront aller chercher des renseignements plus précis, les alignements et les positions GPS dans les ouvrages ou sur les sites Internet que nous citons à la fin de ce document et dont nous nous sommes servi.

Il y a eu évidemment beaucoup plus de naufrages. Au début du siècle, les bateaux de pêche étaient nombreux à être portés disparus après chaque tempête. Des épaves de grands voiliers en bois, il ne reste presque rien, à part quelques ancres, des canons et quelques boulets.

Merci d'avance de nous faire parvenir vos commentaires et des renseignements complémentaires sur les épaves citées ou sur d'autres épaves.

Légende:

Epaves sur les quelles nous avons plongé	Epaves sur lesquelles nous n'avons pas plongé
Notre avis:	L'avis est le reflet des documents que nous avons consulté:
**** Plongée exceptionnelle	☺☺☺☺ Plongée exceptionnelle
*** Très belle épave	☺☺☺ Très belle épave
** Belle épave	☺☺ Belle épave
* "Tas de tôles"	☺ "Tas de tôles"

??? Nous n'avons pas suffisamment de renseignements pour formuler un avis sur cette épave

P= profondeur moyenne (attention à la marée) L= longueur du navire (avant le naufrage)

Nous avons mentionné en majuscule le nom officiel de l'épave au moment du naufrage. Nous mettons en minuscule et entre guillemets les noms attribués par les plongeurs aux épaves non identifiées ou avant leur identification.

Secteur BIARRITZ-BAYONNE

1. ☺ "La Frégate" P=10m Il ne s'agit pas d'une frégate, mais d'un vapeur qui a rompu ses amarres alors qu'il était au mouillage. Il a coulé sur sud de la roche de la Frégate d'où son nom. Cette roche est située au sud-ouest de la pointe Saint Martin. L'épave est accessible de la cote. Elle est très abîmée, mais c'est une des seules de la région.
2. ☺☺ AIGLON L=16m P=52m Chalutier coulé en 1987 au large de Biarritz. L'épave est en bon état, mais la cabine est détruite. Il y a eu trois victimes au cours du naufrage.
3. ☺☺☺ CRUZ SEGUNDO dit "Le Morutier" L=33m P=58m au fond, 48m en haut des superstructures. Ce chalutier espagnol a coulé, dans les années 1960, à 3 miles au nord-ouest de Biarritz. Il était venu faire le plein de carburant dans ce port, le feu s'est déclaré à bord. Il a pris de la gîte et a coulé. Il y a eu trois disparus. La coque

est encore en très bon état et riche en faune. Elle est située à une centaine de mètres de l'épave de l'Aiglou. voir revue Océans n° 275.

4. ☹ ANJOU L=40m environ P=42m Navire militaire coulé lors de la première guerre mondiale. Cette épave est très envasée, elle n'est haute que de 1,5m au-dessus du fond! Elle est située à 4 miles au nord de l'embouchure de l'Adour. L'intérêt de cette plongée est la faune présente sur le site.

Secteur ARCACHON

5. ??? "Le Chariot" P=30m C'est une plate-forme à chenilles conçue pour se déplacer au fond. Elle est située près de la côte dans le secteur de la dune du Pyla à 12 miles du port d'Arcachon.

6. ☹☹ ROCHE VELAINE L=35m P=14m Chalutier à vapeur à coque métallique. Il a été désarmé en 1951, et il est resté au mouillage jusqu'à ce qu'il coule sur place en 1955. Il se situe au milieu du chenal en face du port d'Arcachon.

7. ??? "Le Bateau en ciment" P=23m Cette épave échouée en face de la dune du Pyla, pendant la deuxième guerre, au bord du chenal d'Arcachon, s'est progressivement enfoncée.

8. ☹☹ COTE BLEUE dit "Le Chalutier du Trou Saint Yves" P=16m Chalutier en bois coulé en 1976. L'épave est en train de se dégrader. Elle est située près de la jetée de la Chapelle à Arcachon.

9. ☹☹ JEAN PIERRE L=27m P=20m Ce chalutier a coulé en 1969. L'épave est très ensablée, elle est située près de la jetée d'Eyrac à Arcachon.

10. ??? "Le Chris Craft" P=17m Vedette coulée en 1991 près de la dune du Pyla.

Secteur ROYAN

11. ??? FLANDRE P=12m Navire sabordé et échoué à la côte, en 1940, à La Palmyre. La visibilité est faible dans l'estuaire de la Gironde. L'épave se situe à 500m du feu antérieur de l'alignement de La Palmyre.

12. ??? ANTIETAM P=18m au fond, 10m en haut de l'épave. Pétrolier panaméen coulé, en 1946, au nord de la bouée 2A du chenal de la Gironde. L'épave est coupée en deux. Située un peu au large, la visibilité est un peu meilleure que dans l'estuaire. Elle est habitée par de très gros congres.

13. ??? DAVID CARDWELL P=12m Liberty-ship américain coulé en 1946, immédiatement à l'est de la bouée qui porte son nom à l'ouest de la pointe de la Coubre. Il y a quelques années, les superstructures de l'épave étaient encore émergées. Actuellement, une souille s'est creusée autour et il y a environ 4 mètres d'eau sur le pont. L'épave est très poissonneuse mais attention elle est soumise à un ressac important.

14. ☹ HOLLYWOOD P=10m Les restes de ce paquebot en acier découvrent aux basses mers de vives eaux. L'épave est située à 1,5 miles au sud-ouest de Soulac, elle est disloquée.

15. ☹☹☹ ALFRED MEYER ou "Le Fridolin" L=60m P=58m Chalutier à vapeur réquisitionné, armé et intégré dans la marine allemande comme dragueur de mines (d'où son surnom donné par des plongeurs). Coulé en 1943 par la R.A.F. après avoir heurté une mine. L'épave, située à 23 miles au large de Biscarosse, est en bon état, elle est coupée en deux morceaux posés bien droits sur le fond. Voir revue Océans n°281

16. ??? CAPITANO TRANTINI L=77m P=35m Sous-marin italien coulé en 1940. Il faisait surface au large de l'entrée de la Gironde, pour retrouver l'escorteur qui devait le protéger pour rentrer à la base sous-marine de Bordeaux. Il a alors été torpillé par un sous-marin britannique. L'épave est très envasée, l'arrière a été détruit par la torpille, il y a de nombreux filets de pêche. Voir revue Octopus n°58.

Secteur ILE D'OLERON

17. ☹☹ "Le Vapeur du Recoin" L=80m P=24m Vapeur coulé pendant la deuxième guerre mondiale. La coque est presque détruite. Il reste trois chaudières, la machine et l'hélice. L'épave n'est pas identifiée. Elle est située près de la pointe de la Chardonnière de l'Ile d'Oléron.

18. ??? "Le Trois Mâts de la Cotinière" P=27m Il est situé à 7 miles à l'ouest-sud-ouest de la Cotinière (île d'Oléron). L'épave n'est pas identifiée. C'est un des rares grands voiliers de l'Atlantique. Les mats sont couchés à côté de l'épave.

19. ??? PETIT MOUSSAILLON L=12m P=20m Chalutier coulé en 1992 au milieu du pertuis d'Antioche, à 6,5 miles à l'est du phare de Chassiron.

20. ??? FILS DE L'OCEAN P=28m Chalutier coulé en 1993 à 8 miles à l'ouest du phare de Chassiron.

Secteur ILE DE RE

21. ☹ CHISTINA RUEDA P=5m L'épave émerge à basse mer. Elle est située sur la côte sud de l'île de Ré, à 0,8 mile de la plage de la Gollandière au niveau de Le Bois-Plage. En raison de la faible profondeur, il n'y a que des débris disloqués.

22. ☺☺ NAUTILUS L=82m P=18m Caboteur hollandais coulé en 1988 à 1,2 miles au sud-sud-ouest de la pointe de Grignon (Ars en Ré). L'épave est coupée en trois morceaux. A l'arrière on peut voir le safran, l'hélice ainsi qu'une hélice de secours.

23. ??? GERS P=12m A 1,8 miles au sud-ouest de la pointe de Grignon (Ars en Ré).

24. ☺☺☺ Le sous-marin U 263 P=27m L=67m Sous-marin allemand de type VII.C, coulé par une mine en 1944 à 6 miles au sud-ouest du phare de Chanchardon. L'épave est coupée en deux. **Etant peu profonde, elle est assez abîmée.** Le naufrage fit 57 victimes.

25. *** SAUERLAND L=148m P=40m au fond, 20m en haut de l'épave. Il s'agit du "SPEERBRECHER n°7". Il était équipé d'un bruiteur devant l'étrave, pour faire exploser à distance les mines acoustiques ou magnétiques. Torpillé en 1944, il coule au large du Pertuis d'Antioche, près de la bouée d'atterrissage à environ 24 miles de La Rochelle. L'épave est **assez abîmée, mais compte tenu de sa taille il reste des morceaux entiers qui sont encore spectaculaires** elle est très poissonneuse, elle est inclinée sur tribord. Ce navire était propulsé par deux moteurs diesel. On peut y voir un canon à la poupe. L'épave est située très au large, donc dans des eaux plus claires que les sites de la côte. voir revue Océans n°270

26. ??? COQUIMBO L=79m P=65m Trois-mâts français coulé en 1917 après avoir heurté une mine à 14 miles au sud-est du plateau de Rochebonne.

27. NIOBE L=73m P=38m Anciennement appelé par erreur: "ARMORIQUE". Vapeur français torpillé en 1917 par un sous-marin allemand à environ 10 miles à l'ouest du phare des Baleines (île de Ré). L'épave est assez ensablée. L'avant et l'arrière sont en assez bon état. Le milieu a presque disparu sous le sable qui arrive à mi-hauteur des deux chaudières et de la machine à triple expansion. Condenseur sphérique devant les chaudières. Hélice de secours près de l'arrière. Le gaillard d'avant est maintenant surpeuplé de congrès de très belle taille. Les deux ancres à bascule sont dans les écubiers. Un autre navire nommé « Niobé » est coulé en baie de Seine. voir revue Océans n°266

28. ** « WNW » P=33m Petite épave non identifiée, baptisée ainsi car elle est à l'ouest-nord-ouest de la Pointe des Baleines (Ile de Ré). Elle se trouve à 14 miles au sud du port des Sables d'Olonne. Une seule chaudière, belle machine à triple expansion. La coque est détruite dans toute la partie centrale. **L'hélice encore en place est à demi ensablée. L'épave est souvent totalement recouverte d'un banc de petits tacauds.** Voir revue Océans n°278

29. ** CORNELIS L=26m Remorqueur. L'épave est située à 20miles au sud des Sables d'Olonne. **Elle est encore en bon état mais à moitié ensablée.**

30. ??? SAINT YVES L=65m P=45m Pétrolier français coulé par une mine en 1947 à 2.5 miles au sud du phare de Chanchardon.

31. ??? CAP NORD P=30m Vapeur coulé en 1917 à 5.5 miles à l'est-sud-est du phare de Chanchardon.

32. ??? MICHEL L=60m P=20m Vapeur français coulé par une mine en 1917 à 3.5 mile au nord-nord-ouest du phare de Chanchardon

33. ??? « Le sous marin non identifié » L=70m P=25m. Il s'agit d'un sous-marin allemand de type VIIC, le type construit à un plus grand nombre d'exemplaires pendant la deuxième guerre mondiale. Il s'agirait soit du U263 soit du U667, ils sont les seuls à avoir coulé dans cette zone. La coque, inclinée sur bâbord, est coupée en deux devant le kiosque. Elle est légèrement ensablée Voir revue Océans n°284.

34. *** VILLE DE DIEPPE P=50m Il s'agit en fait d'un pétrolier à voiles. La coque est très bien conservée. Le pont en bois a disparu. Epave très poissonneuse.

Secteur LES SABLES D'OLONNE Voir revue Océans n°278

La plupart des épaves de la côte vendéenne sont très poissonneuses, car au large, le fond sableux offre très peu de refuges aux poissons.

35. *** AFRIQUE L=119m P=46m En 1920, ce paquebot français, construit en 1907, heurte un morceau d'épave en sortant de la Gironde. Plus tard, une voie d'eau se déclare au large dans la tempête. Le navire n'est plus manoeuvrant, il talonne sur le plateau de Rochebonne et percute le bateau-feu. Il coule ensuite à 22 miles au sud-ouest des Sables d'Olonne. Il y aura 34 survivants mais plus de 550 victimes. Parmi-elles, près de 200 tirailleurs sénégalais qui avaient survécu à l'enfer des tranchées et qui rentraient au pays. La partie centrale de la coque est détruite et laisse apparaître les six chaudières et les deux grosses machines à vapeur. La poupe et la proue sont assez bien conservées. Les deux machines à triple expansion sont magnifiques. Les six chaudières représentent un volume impressionnant. La poupe couchée sur tribord permet de voir une hélice. Le secteur de barre surmonte l'ensemble, il est emmaillotté de filets. La partie avant est encore imposante et on peut assez facilement la visiter. voir revue Océans n°259 et revue Apnée avril 1997 Voir revue Chasse-Marée n°46

36. *** JOHN G MAC CULLOUGH L=82m P=50m Ce vapeur américain ravitaillait l'armée américaine pendant la 1^{ère} guerre mondiale. Il a été torpillé, en 1918, par un sous-marin a coulé 18 miles au sud-ouest de Saint Gilles Croix de Vie. La coque est bien conservée sauf la partie arrière qui laisse largement voir les deux chaudières et la machine à triple expansion. L'hélice et le gouvernail sont presque détachés de l'ensemble. A l'avant un câble téléphonique transatlantique passe sur l'épave. L'étrave est effondrée, on peut y reconnaître les deux ancres et le guindeau. Son chargement comprenait de nombreux sacs de ciment, des tôles, des roues, des pneus et des pièces détachées. La visibilité est en général bonne sur cette épave. Voir revue Océans n°261

37. ** ANGLO PATAGONIAN L=122m P=45m Ce cargo anglais a été coulé par un sous-marin en 1917 à 16 miles à l'ouest des Sables d'Olonne. L'épave a été ferrailée par les scaphandriers de la SORIMA, car elle transportait des barres de cuivre dont la récupération était fort lucrative. Il reste du des roues de camion et de très nombreux obus. La coque est donc très abîmée, seules les pièces massives sont bien conservées. Ceci dit, il y a déjà beaucoup à voir autour des quatre chaudières et de l'imposante machine à quadruple expansion qui est couchée sur tribord. Ce type de machine est très peu répandu. voir revue Apnée avril 1997 et revue Océans n°277

38. ☺☺☺ SEQUANA L=132m P= 47m Ce paquebot mixte réquisitionné pour transporter des troupes a été coulé, en 1917, par un sous-marin allemand à 6 miles au sud-sud-est de Port la Meule (Ile d'Yeu). Il y a eu environ 200 victimes. L'étrave est couchée sur tribord, mais en bon état. La partie centrale est très abîmée. On trouve trois chaudières, dont une a été basculée. La machine est couchée sur bâbord, on peut reconnaître à coté les deux condenseurs. L'arbre d'hélice conduit à l'arrière qui est disloqué. On y reconnaît : l'hélice, le gouvernail et le secteur de barre. Voir revue Apnée avril 1997 et revue Océans n°278 et n°279.

39. *** CIMCOUR dit "L'Alizée" L=37m P=40m Caboteur coulé sur une mine en 1940 à 11 miles au sud-ouest des Sables d'Olonne avec un chargement de ciment. Pas de victimes. Petite épave en bon état. Comme tous les cimentiers, la cargaison a pris en masse et elle consolide donc la coque qui se dégrade peu. Voir revue Océans n°262

40. ??? MARKLAND au sud des Sables d'Olonne

41. ??? « NW » ou GIRDA (identification incertaine) à 8 miles au sud-sud-est des Sables d'Olonne.

42. ** CALIFORNIAN L=124m P=50m Ce cargo américain a heurté une mine en 1918. Il devait ravitailler en matériel les troupes américaines participant à la première guerre mondiale. Pas de victimes. L'épave est très étendue. Elle renferme un chargement de important comprenant de nombreux obus et des pièces de rechange pour camions, de roues et de pneus. Attention, il y a aussi de nombreux obus, ne pas toucher! La machine à triple expansion est couchée sur tribord. On trouve quatre grandes chaudières disposées deux par deux et une petite chaudière auxiliaire. Un condenseur est visible derrière la machine. La proue, bien que couchée sur tribord est assez bien conservée. Le coté tribord est très abîmé, le coté bâbord est en meilleur état. L'épave est pratiquement couverte de corynactis. Un navire nommé Californian est intervenu trop tard lors du naufrage du Titanic. Il ne s'agit pas du même navire, mais d'un homonyme. Voir revue Océans n°278 et 284.

43. ✱✱ BACCHI ou FREDERIC MAUREL (identification incertaine) L=86m P=39m Charbonnier espagnol torpillé en 1917 à 12 miles à l'ouest-sud-ouest des Sables d'Olonne. La coque est presque à l'état de débris éparpillés. On retrouve l'hélice, l'arbre dans son tunnel, la machine à triple expansion, une hélice de secours, deux chaudières dont le dessus ouvert permet de bien voir les tubes de fumée et un morceau d'étrave avec le guindeau, à coté ou peut voir une ancre de type Trotman. Il s'agit d'un modèle assez peu courant, c'est une évolution de l'ancre à jas. Les pattes ont la même forme que pour une ancre à jas, mais elles sont articulées et pivotent dans leur plan. Fond de sable. Epave très riche en poissons et surtout en congres. voir revue Océans n°263

44. ☺☺ CHADDI ou BACCHI (identification incertaine) P=35m au fond et 24m en haut de l'épave. Vapeur espagnol coulé en 1915 à 6 miles à l'ouest des Sables d'Olonne. Il est balisé par une bouée cardinale ouest qui porte son nom. L'épave est coupée en deux. Une belle machine à vapeur, deux chaudières, l'arbre d'hélice et le safran sont encore bien reconnaissables. Il est difficile de retrouver l'étrave, car la partie à l'avant des chaudières est quasiment inexistante. Voir revue Océans n°278

45. ??? UTILE aussi nommé "La Barge aux Congres" ou "Le Ponton Grue" P=38m Elle a coulé en 1955 à 10 miles à l'ouest-sud-ouest des Sables d'Olonne. Comme on peut s'en douter, elle abrite de nombreux congres.

46. ☺ OLAVIAGA Vapeur anglais coulé en 1884 devant les Sables d'Olonne. On ne retrouve que l'arbre d'hélice et les varangues (dessous de la coque), et des débris éparpillés dans la zone du « Dolmen » sur le plateau du Nouch. Sur ce même site, au nord-ouest du « Dolmen » on trouve d'autres vestiges : une machine à triple expansion posée debout, une hélice de secours, un arbre et son hélice et une chaîne d'ancre. Au nord-est du « Dolmen » on peut aussi observer deux chaudières. On peut donc conclure que au moins deux navires ont coulé sur ce site. Voir revue Océans n°278

47. ☺ DECO Cargo céréalier chypriote échoué en 1985 au nord des Petites Barges. La dislocation de cette épave est rapide en raison de sa faible profondeur. Voir revue Océans n°278

48. ??? MICHELE ALAIN P=20m L=14m Plus abîmé que le Cœur Vendéen Voir revue Océans n°278

49. ??? CŒUR VENDEEN L=13m P=20m Ces deux chalutiers ont été coulés volontairement en 1997 à coté l'un de l'autre, à 1,5 miles au sud-ouest des Sables d'Olonne. Peu profondes, ces épaves en bois vieillissent vite. Les cabines ont disparu. Voir revue Océans n°278

50. ☺☺ JEAN MARTHE L=29m P=12m Petit cargo allemand coulé par la RAF en 1944 à 300m de la jetée du port des Sables d'Olonne. Idéale pour les débutants, car près du port et peu profonde.

51. ✱✱ SG3 P=17m Aviso français saisi en cours de construction par les allemands et intégré à la Kriegsmarine. En 1944, il faisait partie du convoi 4121 (voir plus loin Noirmoutier). Il a réussi à échapper à l'attaque de la flotte alliée de l'opération « Kinetic ». Il s'est réfugié dans la rade des Sables d'Olonne où il a été coulé quelques jours plus tard par la R.A.F. Cette épave est peu profonde, la visibilité y est en général TRES mauvaise. Il faut une TRES longue période de vents d'est pour dégager la visibilité.

52. ??? HYACINTHE-YVONNE P=50m Dundee de pêche français coulé par un sous-marin en 1917 à 19 miles au sud-ouest du phare des Barges.

53. ✱✱ ARMOR 150 ou « Ponton des Coutelines » ou « Le Catamaran » P=40m Ponton catamaran de la société de travaux maritimes Armor, de Nantes. Probablement coulé dans les années 70 alors qu'il était en remorque. Il est retourné. Il est possible de passer par dessous pour rentrer à l'intérieur. (prudence). Les deux coques en acier sont liaisonnées par des profilés métalliques espacés de 1,50m. Plusieurs morceaux de filets sur l'épave. Située 15 miles à l'ouest-nord-ouest des Sables d'Olonne. Voir revue Océans n°278

54. ??? "Le Chaland" Située 7 miles au nord-ouest des Sables d'Olonne.

55. ☺☺ MARY L=30m P=30m Navire allemand coulé à 10 miles au nord-ouest des Sables d'Olonne. Fond de vase, visibilité généralement très mauvaise.

56. ??? MARIE-FRED L=14m P=30m Chalutier coulé à 10 miles à l'ouest des Sables d'Olonne suite à un incendie à bord.

57. ??? INGENIEUR JACQUES BONSERGENT P=48m Chalutier coulé à 16 miles au nord-ouest de l'île d'Yeu

58. ??? ROI DES ILES P=43m Chalutier coulé à 12 miles au nord-ouest de l'île d'Yeu.

59. ??? TENADORES P=0 Ce paquebot américain a fait naufrage dans la brume sur les roches de Basse Flore à l'ouest de l'île d'Yeu. Les chaudières émergent aux grandes marées.

Dans les années 1990 plusieurs chalutiers de l'île d'Yeu ont été coulés volontairement dans le cadre d'un plan de réduction de la flotte de pêche. Les épaves se situent à 2 miles dans le sud-ouest de la pointe du Châtelet.

60. ??? PAJOMI L=13m P=45m Voir ci-dessus.

61. ??? RIVATLANTIC L=12m P=45m Voir ci-dessus.

62. ??? LA GORGONNE L=13m P= 45m Voir ci-dessus.

63. ??? JOUET DES FLOTS L=17m P=45m Voir ci-dessus.

64. ??? RENE GA L=15m P=42m Voir ci-dessus.

Secteur L'ILE D'YEU

65. ☺☺ YUSSEN KASHIA MARU aussi appelé Le "Japonais" L=80m P=18m Ce cargo japonais s'est échoué dans la brume à l'est de la pointe de la Tranche, sur les roches appelées "les Tonnes" en 1914. L'épave est accessible aux débutants. Elle est disloquée, car largement exploitée par des entreprises de récupération de métaux, mais les chaudières sont bien conservées. Attention, il y a de nombreuses munitions dans les débris de tôle; ne pas toucher!

66. ☺☺☺ KATIMA L=90m P=46m Cargo à vapeur grec construit en 1891, arraisonné en 1917 par un sous-marin Allemand puis coulé à l'explosif, après évacuation de l'équipage. L'avant est totalement détruit. Les deux chaudières sont bien reconnaissables et la machine à vapeur à triple expansion est posée bien droite. A bâbord, l'hélice de secours est posée à plat. En suivant l'arbre d'hélice, on trouve l'hélice en place, mais le gouvernail est couché. L'épave se trouve au nord-ouest de l'île d'Yeu. Lieux, congrès et juliennes énormes. Voir revue Océans n°278

67. ??? SAINT ELOI P=40m coulé en 1917 à 4 miles au sud-est de Port la Meule (île d'Yeu).

68. ☺☺☺ BOAVISTA (identification incertaine) L=107m P=57m Vapeur portugais torpillé en 1917 par un sous-marin allemand à 4,5 miles au sud-ouest de Port la Meule (île d'Yeu). La poupe est bien conservée, inclinée sur tribord. L'arbre d'hélice conduit à la machine couchée aussi sur tribord et aux deux chaudières. La partie centrale est exposée. Voir revue Océans n°278

69. ??? MARSEILLE L=80m P=15m Paquebot coulé à 5 miles à l'est de Port Joinville en 1917. L'épave est en trois morceaux. L'étrave est équipée d'ancres impressionnantes, elle est couchée sur tribord.

70. ??? ASIE L=50m P=60m Drague coulée dans les années 70 à 27 miles à l'ouest des Sables d'Olonne.

71. NAALSO P=50m Ce chalutier à vapeur d'Arcachon a été armé pour être transformé en escorteur de convoi pendant la première guerre mondiale. Il a été coulé par une mine en 1917 à 8 miles au nord-ouest de l'île d'Yeu.

Secteur NOIRMOUTIER SAINT NAZAIRE

72. * * * "La SN1" P= 35 à 40m Ce n'est pas le nom d'une épave! C'est le nom de la première bouée du chenal de Saint Nazaire, elle se situe très au large (15 miles à l'ouest de l'île de Noirmoutier) car elle est destinée à guider les cargos. Pendant la première guerre mondiale, c'est dans cette zone, que les sous-marins allemands attendaient les navires voulant entrer dans la Loire. Il y a donc plusieurs épaves coulées dans un périmètre très restreint. On ne sait pas les identifier nommément. Elles sont appelées globalement "les épaves de la SN1" ou par des appellations telles que "l'épave cassée", "l'épave couchée"...

73. * * * * Le sous-marin U976 L=67m P= 55m Sous-marin allemand, de type VII.C, coulé par des avions de la RAF en 1944 alors qu'il faisait surface à 30 miles de Saint Nazaire pour se faire escorter pour entrer à la base sous-marine. Le naufrage a fait 4 victimes. Contrairement au U171 de Groix, cette épave de sous-marin est entière. La coque extérieure est bien conservée. Elle est très spectaculaire mais très loin de la côte. L'épave est inclinée sur tribord. Elle est coupée en deux à l'avant du kiosque et on peut voir à l'intérieur. DANGER. Ne pas entrer. L'intérieur d'un sous-marin est très exigu et des câbles électriques et des tuyaux pendent de partout. Voir la revue Octopus n°9; la revue Océans n°264 et le site Internet de cap info : <http://perso.wanadoo.fr/cap.info>. Pour tout savoir sur les u-boot, consulter www.uboot.net.

74. ** SEQUONA P=43m Navire coulé dans le secteur de la SN1. La poupe et l'hélice sont très belles. Ne pas confondre avec le SEQUANA qui se trouve près de l'île d'Yeu.

75. ** THERESE-MARIE P=37m Vapeur coulé pendant la première guerre mondiale au large de l'embouchure de la Loire. Il reste deux grosses chaudières et une petite chaudière auxiliaire posée dessus, une très belle machine à triple expansion, des treuils, l'arbre et l'hélice dont une seule pale émerge du sable. Quelques gros tubes (probablement des mâts de charge) abritent de beaux congrès. Il ne reste plus grand chose de la coque.

76. ** THERESIA L=180m P=26m Cargo britannique coulé en 1945 à 4,5 miles au nord-ouest du phare du Pilier. Il est balisé par une bouée du chenal de Saint Nazaire qui porte son nom.

77. ** LESTO P=31m Cargo torpillé en 1917 au large de Noirmoutier près de la bouée SN2 du chenal de Saint Nazaire. Deux chaudières, dont une est renversée sont percées de nombreux trous, on peut voir à l'intérieur, les tubes de vapeur. La machine à triple expansion est bien conservée. On trouve les restes du condenseur à bâbord au niveau de la machine. Le tunnel d'arbre est abîmé par endroits où il ne reste que les arceaux de renfort. Très belle hélice quadripale. La pale inférieure est cassée. Un canon est posé sur le sol environ cinq mètres derrière l'hélice. La coque elle-même est très abîmée.

78. ** KROMAC P=20m Charbonnier coulé en 1936 à 0,5 mile à l'ouest du phare du Pilier (Noirmoutier). On reconnaît la poupe avec l'hélice, son arbre, l'hélice de secours, la machine et deux chaudières. La coque est aplatie. L'épave est très abîmée mais elle est accessible aux Niveaux I. Voir revue Océans n°272.

79. ** VILLE DE ROCHEFORT L=95m P=25m Cargo mixte coulé en 1910 suite à une collision de nuit dans le chenal de Saint Nazaire. L'épave est située à 6 miles à l'ouest du port de l'Herbaudière (Noirmoutier). La coque est très abîmée mais les chaudières, la machine à vapeur et la proue couchée sur bâbord, avec ses ancres à jas et le guindeau sont en assez bon état. voir revue Océans n° 255 et Subaqua n°156

80. ??? LANCASTRIA L=169m P=23m Ce paquebot anglais de la compagnie Cunard propulsé par des turbines, a été transformé en navire transporteur de troupes par la Royal Navy. En 1940, il évacue des troupes anglaises et des civils évacuant la "poche" de Saint Nazaire. Il est bombardé par la Luftwaffe près de Saint Nazaire et coulé. Une bouée du chenal le balise et porte son nom à 4 miles à l'ouest-nord-ouest de la pointe Saint Gildas. L'épave étant peu profonde, sa structure devient de plus en plus instable et donc dangereuse. Par conséquent, elle est de moins en moins plongée. **Ce naufrage a fait environ 6.500 victimes, soit à peu près quatre fois plus de victimes que le naufrage du TITANIC !!!** C'est probablement un des naufrages parmi ceux qui ont fait le plus de victimes dans l'histoire maritime. Pendant plusieurs mois, de nombreux corps ont été rejetés par la mer sur les plages entre Piriac et Les Sables d'Olonne. Il y a eu environ 2.500 rescapés.

81. ??? Le Chasseur 107 L=43m P=22m Coulé à 5,5 miles au nord du phare du Pilier. L'épave est cassée en trois morceaux.

82. ??? CAIRNSTRATH L=85m P=25m Cargo britannique armé, coulé en 1917 par un sous-marin allemand au large de Noirmoutier. L'épave est assez abîmée. Il ne reste plus que les pièces massives : hélice arbre, machine, chaudières, condenseur, treuils, ancres et des débris de la coque sous des tas de minerai de fer. Un seul survivant 21 disparus. Voir Océans « hors série épaves » n°3

83. ??? AUBE L=50m P=22m Cargo coulé en 1917 par un sous-marin allemand au large de Noirmoutier, à 8 miles au sud-ouest du phare du Pillier.

84. ??? BRETONNE P=30m au large de Noirmoutier.

85. ☺☺ BLAAMANDEN L=80m P=25m En 1917, ce cargo norvégien faisait partie d'un convoi escorté par des navires de guerre. La tempête ayant dispersé le convoi, il a été une proie facile pour un sous-marin allemand qui l'a coulé au canon. Pas de victimes, l'équipage ayant évacué le navire à temps. L'épave, coupée en deux, est assez abîmée. Elle se situe à 6,5 miles du port de L'Herbaudière (Noirmoutier). voir revue Océans n°273.

86. ??? MARNE P=30m Torpillé en 1917 par le sous-marin allemand "UC 61" au large de Noirmoutier.

87. ** DRISKOS L=95m P=30m Cargo grec coulé au canon en 1917 par le sous-marin allemand "UC 61" au large de Noirmoutier. Ce sous-marin avait mouillé des mines qui avaient provoqué quelques jours auparavant la perte du cuirassé Kléber près de Brest. La coque a presque totalement disparu, il ne reste que quelques

membrures. Les deux chaudières sont percées et on peut voir les tubes à l'intérieur. La machine est couchée. L'arbre d'hélice est encore sur ses supports à environ un mètre au-dessus du fond. Il est cassé devant l'hélice qui est posée sur le coté. On peut voir l'hélice de rechange derrière les chaudières et deux treuils à l'avant. L'épave est très poissonneuse.

88. ??? RASTREE à 4 miles à l'ouest-nord-ouest de la pointe Saint Gildas.

89. ??? CHATELIER L=96m P=5m Ce cargo français a talonné sur une roche et a coulé, en 1890, à 3 miles au nord-ouest de la pointe Saint Gildas.

"Le Convoi 4121". Durant l'été 1944, les Alliés libèrent l'ouest de la France. Les Allemands se replient autour des ports pour empêcher le ravitaillement Alliés et pour les obliger à immobiliser des troupes dans l'ouest. Le 5 août 1944 un convoi de 7 navires allemands quitte Saint Nazaire pour La Palice. Il est attaqué par la flotte alliée. Six des sept navires du convoi ont été coulés, leurs épaves se trouvent dans une zone à environ 30 miles au large de Saint Nazaire sur des fonds de 50 à 70m. En effet le 4 août 1944 avait été lancée l'opération KINETIC, qui visait à anéantir la flotte allemande dans le golfe de Gascogne. Elle rassemblait une flotte de 4 destroyers et un croiseur. Ces six épaves sont : le V414; le Hoheweg; le Otto; un remorqueur; le M263 et le M486. Le septième navire, le SG3 a été coulé en rade des Sables d'Olonne par la RAF. voir www.geocities.com/waratsea/kinetic.htm

90. ☺☺☺☺ M263. L=60m P=55m Dragueur de mines, construit en 1942, faisant partie du convoi 4121. (M signifie Minensuchboot). L'épave est couchée sur bâbord et en bon état. Deux machines à triple expansion et deux hélices.. voir revue Octopus n°18

91. ☺☺☺ V414 ou « Sachsenwald » (traduction : forêt de Saxe) L=57m P=55m Patrouilleur allemand. C'est un chalutier à vapeur construit en 1939 qui a été réquisitionné. Il faisant partie du convoi 4121. La coque est coupée en deux, la partie arrière est couchée sur tribord, on peut y voir le secteur de barre. La partie centrale est détruite. Il reste la chaudière et la machine à triple expansion. Sur la partie avant on peut voir un canon et la perche du bruiteur le long de l'étrave. Attention, il y a de nombreux filets sur cette épave et un stocks d'obus. voir revue Octopus n°34 et revue Océans n°283 et « hors série épaves » n°3

92. ??? HOHEVEG Navire qui faisait partie du convoi 4121.

Secteur LE CROISIC

93. * * LAOS L=135m P=13m Paquebot mixte coulé en 1907 après s'être échoué sur le plateau du Four à cause du brouillard. La partie avant posée sur les roches a été détruite. Il reste deux très grosses chaudières et une petite chaudière auxiliaire, ainsi que l'arbre d'hélice. La partie centrale de l'épave est désintégrée. La poupe est abîmée, mais on peut passer en dessous de la coque et on peut reconnaître le secteur de barre. L'épave se situe environ à 1.5 mile au sud du phare du plateau du Four. Nombreux congrès surtout dans les chaudières. Beaucoup de crevettes, notamment dans les tubes de fumée des chaudières. voir revue Octopus n°16

94. * "L'épave des BICYCLETTES" L=50m P=15m Très proche de la cote sauvage en face du bourg de Batz sur mer, cette épave est réduite à quelques tôles aplaties. Le chargement de vélos qu'elle transportait a disparu.

95. * ADOLPHE DEPP P=8m Epave d'un charbonnier en face de la côte sauvage à Batz sur mer, près de Basse Louve. Il est réduit à un empilage de tôles.

96. ??? NORHOG L=70m P=22m Ce cargo charbonnier norvégien a été torpillé en 1917, il a coulé à 3,5 miles au sud de la pointe du Croisic

97. ??? CARLY P=5m Ce vapeur britannique s'est échoué en 1916 sur le plateau de la Banche

98. ??? WAROCK P=5m Chalutier échoué en 1973 sur le plateau de la Banche

99. ??? VEBER à 1,5 miles au sud du Croisic

100. ??? DELONG PIER P=15m Vapeur américain coulé à 1 mile au sud de Batz sur mer

101. ??? GAI LITTORAL L=12m P=30m Chalutier en bois coulé en 1988 à 2,5 miles au nord-ouest du phare du Four.

Secteur QUIBERON Cote sauvage voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

102. ***NANNSMITH L=84m P= 28m Ce vapeur norvégien a coulé en 1917 à 5 miles au nord-ouest de Port Maria(Quiberon) après avoir heurté une mine. Pas de victimes. Magnifique machine à vapeur à triple expansion posée bien droit sur le fond. C'est la partie la plus intéressante de l'épave. Les deux chaudières commencent à se dégrader et on peut bien voir leur construction intérieure (foyer et tubes de fumée). Le secteur de barre, couché sur le coté, les poulies et les drosses à chaîne sont bien visibles. L'avant est moins intéressant, on y distingue le treuil et les écubiers, les ancres ont disparu. Le reste de l'épave est très abîmé. Fond de roche. Beaucoup de poissons.

103. ☺☺ PONTO POROS dit Le "Grec" L=115m P=35m Cargo grec. Chargement de charbon. Suivant les sources, ce cargo a touché une mine ou a été torpillé par un sous-marin allemand. Il a coulé en 1918 à 6,5 miles au nord-ouest de Port Maria (Quiberon). Les 29 hommes de l'équipage ont été sauvés. On y trouve deux très grosses chaudières, la machine et l'hélice. Avec l'étrave, ce sont les parties qui sont encore en assez bon état. Fond de gravier et de roche.

104. ??? NYLAND P=30m Charbonnier coulé en 1917 à 2,5 miles à l'ouest-sud-ouest de Portivy.

105. ☺ KARL BECK L=68m P=0 Une partie de l'épave émerge aux basses mers de vive eau. Ce trois-mâts norvégien a talonné sur le plateau des Birvidaux et est venu s'échouer en 1911 à 1 mile au sud-est de Port Maria (Quiberon) pendant une tempête. Pas de survivants. Il ne reste que des débris.

106. ☺☺ THRACIA L=94m P=36m Ce vapeur anglais a été torpillé, en 1917, au large de la côte sauvage de Quiberon, par un sous-marin allemand. Il a coulé à 2 miles au nord du phare des Birvideaux. Il y a eu 36 victimes et seulement 2 survivants. Il reste deux chaudières et la machine à vapeur.

107. ??? La NATIVITE P=25m Goélette française coulée en 1917 à 4,5 miles au nord-ouest de Port Maria.

108. ??? MARULI L=15m P=35m Chalutier en bois coulé en 1993 suite à un incendie à 3 miles au sud-sud-ouest du phare des Birvidaux.

109. ??? AMZER ZO P=42m Chalutier coulé volontairement en 1995 à 2,5 miles au sud-ouest du phare des Birvidaux. Ne pas confondre avec son homonyme situé près de Trévignon.

110. ??? STANFORD L=74m P=48m Ce vapeur norvégien a été torpillé en 1916 à 2,5 miles à l'ouest-sud-ouest du phare des Birvidaux. Fond de vase.

111. ??? "Le Quatre" L=74m P=30m Il s'agit probablement du cargo norvégien FANTOFT. Il aurait été coulé par une mine en 1918, à l'ouest-sud-ouest de Portivy (Quiberon). L'épave est très abîmée, on peut y reconnaître l'hélice et une chaudière.

Secteur BELLE-ILE voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

112. ☺ KASAN L=50m P=25m Charbonnier américain coulé par une mine en 1917 à 1,5 miles au nord de la pointe de Kerdonis de Belle Ile. L'épave est très abîmée. Elle a été dérasée par la SORIMA, en 1928, car elle constituait un danger pour la navigation. Le fond de sable procure une bonne visibilité.

113. ☺☺☺ HANAN. P=25m Cargo hollandais coulé par les alliés en 1945 à 2 miles au nord-est de la pointe de Taillefer à Belle Ile. Le pont en bois a disparu et l'épave est un peu affaissée.

114. ☺☺ L'escorteur de l'HANAN P=30m Ce chalutier belge réquisitionné et armé par les allemands a été coulé par la RAF en 1944. L'épave se situe à quelques centaines de mètres au nord de celle de l'Hanan. Il ne reste plus que les parties métalliques : le moteur diesel, l'arbre d'hélice, l'hélice, le guindeau et des cuves.

115. ??? PHILIPPE ERIC L=18m P=20m Chalutier en bois coulé en 1983 à l'est du port du Palais à Belle Ile, après qu'un incendie se soit déclaré à bord. L'épave est couchée sur bâbord.

116. ☺☺ YSER P=15m Ce cargo s'est échoué à cause de la brume sur la côte sauvage de Belle Ile, près de Port Skeul en 1928. L'épave est disloquée, il ne reste que deux chaudières, l'ancre l'hélice et son arbre.

117. ??? "Le Chaland". Coulé à la pointe des Poulains à Belle Ile.

118. ??? GOATHLAND L=100m P=60m Ce vapeur anglais a été torpillé par un sous-marin en 1917. Il a coulé à 9 miles au sud de la pointe de Kerdonis (Belle Ile). Il y aura 21 victimes et 7 rescapés. L'épave est très abîmée.

119. ??? MURMURE L=100m P=53m Bâtiment de guerre coulé à 12 miles au sud-sud-est de la pointe de Kerdonis.

120. ??? DAN L=120m P=55m Cargo danois torpillé en 1917 à 13 miles au sud-sud-est de la pointe de Kerdonis. L'épave est coupée en deux morceaux, la partie centrale est détruite.

121. ☺☺ BAVARIA appelé aussi "Le Pitochet" L=90m P=45m Ce cargo à vapeur anglais coula dans une tempête en 1905, à 5 miles au sud-ouest de la pointe de Kerdonis. La coque est disloquée. On distingue les chaudières, le gouvernail, l'hélice et son arbre. Fond de vase.

122. ☹ RUYTENF JELL L=70m P=22m Ce vapeur norvégien qui transportait du charbon, a coulé en 1917 après avoir heurté une mine. Il y a eu 1 disparu et 21 rescapés. L'épave est située à 2 miles au nord-est de la pointe de Kerdonis. Elle a été dérasée par la SORIMA en 1930. Elle est presque complètement détruite et ne dépasse plus de fond que de 1 mètre. Fond de sable.

123. ☹ "Le Caboteur" L=50m P=25m Epave non identifiée située à 2 miles dans le nord-est du port du Palais. La coque est très endommagée.

124. ☹ "Le Charbonnier" L=25m P=25m Epave très abîmée, coulée à 3 miles à l'est-nord-est de la pointe de Kerdonis.

125. ☹ RENVOYLE L=85m P=7m Ce vapeur canadien fit naufrage en rade du Palais (Belle-Ile) en 1921. Il ne reste qu'un tas de tôles enfouies dans la vase.

126. ??? BON SONGE L=40m P=55m Ce remorqueur à vapeur français réquisitionné assurait des transport de troupes. Il a coulé en 1918 à 9 miles au sud de la pointe des Poulains (Belle-Ile).

127. ??? BAIGORRY L=80m P=55m Ce vapeur français transportant des poteaux de mine a été coulé par un sous-marin en 1917. L'épave très lointaine, est située à 15 miles au sud-est de Belle-Ile.

Secteur : Teignouse, Houat, Hoedic, Cardinaux voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

128. ☹ FLORENCE.H L=123m P=20m Cargo français intégré à la flotte de transport américaine. Il transportait un chargement de poudre (à canon). En 1918, en attente d'entrée à Saint Nazaire, il mouille à 1,8 miles au nord de la pointe nord-est de Houat. Il prend feu au mouillage et coule. Il y aura 43 victimes. L'épave représentant un danger pour la navigation, un marché de démolition est passé à la société SORIMA. L'épave est totalement détruite, il ne reste presque que des tôles empilées.

129. ??? ARTIGLIO L=66m P=20m Navire de la célèbre compagnie italienne de travaux sous-marins SORIMA qui a ferrailé de nombreuses épaves dans les années 30. C'est un ancien chalutier à vapeur équipé d'une machine à triple expansion qui a été modifié en dragueur de mines par la Royal Navy pendant la première guerre mondiale. Il a été racheté par le SORIMA et équipé d'un puissant treuil à vapeur, d'un robuste mat de charge et d'une griffe pour remonter la ferraille des épaves. Il a coulé, en 1930, à 2 miles au nord de la pointe nord-est de Houat, suite à une explosion des explosifs restants, contenus dans l'épave du FLORENCE.H sur laquelle il travaillait. Le naufrage fit 12 morts. Dès 1931 il est remplacé par L' ARTIGLIO II, qui était lui aussi un ancien chalutier à vapeur. Voir revue Chasse-Marée n°172

130. ☺☺ FRANCE L=165m P=25m Ce cuirassé heurta, en 1922, une roche non cartographiée à une vitesse de 12 nœuds! Il a coulé près de la Basse Nouvelle, dans le passage de la Teignouse. L'équipage sera sauvé par d'autres navires de la Marine Nationale. Il n'y aura que 3 victimes. Propulsion par moteurs à turbine. L'épave a été découpée par les scaphandriers, mais il reste de gros morceaux et des hélices énormes. Il faut impérativement plonger à l'étable.

131. ***VILLE D'ANGERS L=86m P=23m Cargo coulé, en 1917, à 2,5 miles à l'est du phare de la Teignouse. Il a probablement talonné sur une roche des Esclassiers, suite à une erreur de navigation, mais le commandant affirma avoir été coulé par un sous-marin. L'épave est disloquée. On retrouve les deux chaudières, le tunnel d'arbre et l'hélice. La partie avant est un amoncellement de débris. Une partie de la cargaison de charbon a été récupérée en 1920 et 1921. En 1931 et 1932, la SORIMA a dérasé cette épave à la cote -13m. Cette épave est

très poissonneuse elle est recouverte d'un véritable nuage de tacauds. Les congres y trouvant à manger sont évidemment nombreux, notamment dans les chaudières. Fond de vase.

132. * "La frégate des Esclassiers" P=9m Il ne reste que deux grosses ancrs à jas et un canon. C'est quand-même une très belle plongée tant par la faune fixée que par les très nombreux poissons de belle taille qui peuplent ces éboulis et les failles. Pour les amateurs de petites bêtes on y trouve aussi de nombreux nudibranches et des planaires. La partie la plus intéressante se situe vers 15m de profondeur. La profondeur maximum est de 22m au sable.

133. ☉ HANSEN L=80m P=15m Ce vapeur danois a talonné en 1918 sur l'épave du trois-mâts MONTE-CARLO, il a coulé sur les hauts fonds de Goué Vas avec un chargement de charbon. Pas de victimes. L'épave est retournée, on peut voir deux chaudières.

134. ??? MOISSON L=15m P=23m Chalutier coulé dans les années 1980 à 1,5 miles au nord du passage du Béniguet.

135. ??? EGLANTINE P=25m Bateau de pêche coulé en 1973 à 0,5 mile au sud du phare des Grands Cardinaux.

136. ??? ERIE P=23m Cargo coulé en 1949 à 1 mile au sud-est du phare des Grands Cardinaux.

137. ??? FRANCOIS JEAN P=46m Dundee de pêche coulé en 1944 à 2,5 miles au sud du phare des Grands Cardinaux.

138. ??? SANTA MARIA P=15m Thonier coulé en 1950 près de Goué Vas (la Teignouse).

Secteur Baie de QUIBERON voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

139. ☉ VOLTAIRE L=147m P=12m Ce cuirassé d'escadre français s'est échoué en 1937 sur le plateau de la Recherche (au sud de la presqu'île de Rhuys). L'épave complètement disloquée contient encore beaucoup de munitions de toute nature.

140. ☉ ENCHANTERESSE P=20m Ce caboteur qui essayait d'entrer dans le golfe du Morbihan pour se protéger d'un coup de vent en 1930 a talonné sur la roche des Faucheurs. Il ne reste que quelques débris dispersés par le courant qui est très violent dans cette zone.

141. ??? BUGALET L=60m P=13m Chaland de la Marine Nationale, coulé en 1946 à 2 miles au nord de Port Haliguen, balisé par une bouée de danger isolé. Alors qu'il était dans le port de Port Haliguen, chargé de munitions, le feu s'est déclaré à bord. Pour éviter les dégâts qu'auraient pu occasionner une explosion, il a été coulé un peu au large. Il s'agit d'un LCT (Landing Craft Tank).

142. ??? BOUBAKI P=9m Ce trois-mâts métallique avait été transformé en ponton pour transporter la ferraille récupérée sur l'épave de la « France ». Il a coulé au mouillage en 1938 à 0,2 mile au nord-est de l'entrée de Port Haliguen.

143. ??? "Le Chaland" L=20m P=15m Coulé à 1.5 mile à l'est de la bouée nord du banc de Quiberon.

144. ??? "L'avion de guerre anglais" Découvert en 2003, son type n'est pas identifié.

145. ☉ FAUSTINO R SAN PEDRO Chaland coulé en 1918 suite à la collision avec un cargo. L'épave est située devant la pointe Riberen au sud de Port Haliguen. Les restes sont complètement ensablés.

Secteur GROIX voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

146. ***SPEERBRECHER n°134, anciennement nommé ARGO REDEREI ou FALKE ("faucon" en allemand). L=73m P=22m Coulé au mouillage à 0.4 miles au nord-nord-ouest de Port Tudy (île de Groix) en 1944 par des avions de la RAF. Pas de victimes. C'était un briseur de blocus qui escortait les sous-marins allemands pour entrer dans la base de Lorient. C'est une belle épave. L'étrave est entière. La perche qui supportait le bruiteur servant à faire exploser à distance les mines acoustiques est maintenant inclinée à 45°. L'arrière est abîmé. L'hélice a été démontée. Une roue monumentale d'environ 3m de diamètre se trouve derrière les deux chaudières. Il s'agit du support du canon de DCA. C'est une des plus belles épaves accessible aux Niveaux I en Bretagne-sud. Nombreux tacauds. voir revue Océans n° 258 et Octopus n°46

147. **CYRANO appelé aussi "Le Petit Remorqueur" L=34m P=18m Ce remorqueur fluvial de Rouen a fui devant l'arrivée des Allemands, jusqu'à Morlaix où il a été réquisitionné pour devenir le dragueur de mines M4021. Il a coulé en 1944 à 500m au nord de la pointe du Grognon (Groix) après avoir touché une mine. La coque est abîmée. La chaudière et la machine à triple expansion sont en bon état. Elles sont de très belle taille par rapport aux dimensions du navire, presque disproportionnées. C'est très souvent le cas sur les remorqueurs qui ont besoin de beaucoup de puissance par rapport à leur taille pour pouvoir remorquer des navires nettement plus gros qu'eux. Sur le côté tribord de la machine, on peut voir le volant d'inversion de la vapeur, qui servait à faire marche arrière. Nombreux débris de charbon. L'hélice est presque totalement ensablée. Fond de sable clair. C'est une épave intéressante pour les Niveaux I. voir revue Océans n° 244 et Octopus n°46

148. ****Le sous-marin U171. L=70m P=38m Sous-marin allemand de type IV.C, coulé par une mine en 1944 en rentrant de mission à 2.7 miles à l'ouest de la pointe de Pen Men (île de Groix). 22 marins sont noyés ou disparus. Il y a eu 27 rescapés dont 15 marins qui ont réussi, équipés de leur appareil respiratoire de sauvetage, à sortir par les tubes lance-torpilles et à remonter de 40m. Pour cela, ils avaient du, au préalable inonder totalement le compartiment des torpilles pour équilibrer les pressions. La partie à l'avant du kiosque est explosée, il n'en reste que des débris éparpillés dont un canon. Pour une première plongée, il faut se limiter à la partie arrière. Il ne reste plus que la coque intérieure en tôle de forte épaisseur. La coque extérieure a complètement disparu. Bien que l'épave soit petite et peu poissonneuse, la plongée est exceptionnelle par la nature du navire. Le kiosque est couvert d'anémones-perles multicolores. Pour tout savoir sur les u-boot, consulter www.uboot.net La plongée sur le U171 est interdite depuis que des "petits malins" ont remonté des ossements. Les clubs locaux peuvent obtenir des dérogations. voir revue Octopus n°46

Il y a peu de sous-marins accessibles en plongée-loisir: U171 (Groix); U976 (au large de Noirmoutier); U263 (La Rochelle); PRAIRIAL (Le Havre); RUBIS (Cavalaire); ARIANE (Toulon).

149. *PLEIN CIEL** L=32m P=55m Chalutier en acier coulé volontairement, à l'explosif, en 1992, suite à son désarmement. L'épave est récente et intacte. Elle est couchée sur tribord, sur un fond de vase. Elle est située à 2 miles au sud-sud-ouest du phare de Pen Men (île de Groix). La visibilité y est généralement mauvaise. voir revue Subaqua n°173 et Octopus n°46

150. ☺☺ NADIA anciennement "Nadia Candela" L=28m P=47m Chalutier coulé à 6 miles à l'ouest de Kerroch en 1970, suite à une voie d'eau. Un matelot disparu. L'épave est couchée sur bâbord en très bon état, mais attention aux filets. Fond de vase. voir revue Subaqua Mars 1997.

151. ??? NADIA P=22m Sablier coulé à 4,5 miles à l'est de la pointe de la Croix (Groix).

152. *GUIDO MORHING** L=45m P=30m Appelé aussi l'"épave au canon" car le canon de 88mm sur l'étrave pointe toujours vers la surface. Elle se situe à environ 1,2 miles au nord-nord-est de Port Tudy (Groix). Réquisitionné et armé par les Allemands ce chalutier devient le patrouilleur V709. Il a coulé en 1941 par l'explosion d'une torpille qu'il avait récupérée pour la désamorcer. Il est parfois appelé par erreur le M10. En fait, le M10 est une autre épave, il s'agit d'un dragueur de mines allemand. voir revues Océans n° 251 Octopus n°46

153. *JULIEN QUERE** L=52m P=20m En janvier 1995, ce chalutier prend feu en se rendant en pêche, l'équipage est hélihélicoptéré, le navire dérive et s'échoue sur la plage du Pouldu. En août, il est renfloué puis remorqué vers Groix. Il coule suite à une voie d'eau à 1,5 mile au sud-sud-ouest du Pouldu. L'épave est couchée. Elle est abîmée car elle a été en partie dynamitée, mais on en reconnaît bien les éléments. L'hélice est en bon état ainsi que les treuils à l'avant. Bien que récente, cette épave commence à se couvrir d'une belle faune fixée. La partie la plus jolie est le dessus de la coque qui est couvert d'alcyons oranges.

154. ☺ TASSO L=82m P=30m Cargo anglais réquisitionné puis mis à la disposition de la marine française. Il est torpillé par un sous-marin allemand en 1917 et coule à 2.5 miles à l'ouest-nord-ouest de la pointe de Pen Men (Groix). Il y a eu 18 victimes et 6 rescapés. On reconnaît une ancre, deux chaudières, et l'hélice, le reste est très endommagé. On peut voir plusieurs roues de chemin de fer qui faisaient partie de chargement. La machine a été récupérée. voir revue Octopus n°46

155. ☺ TAPIR P=30m Remorqueur militaire Français coulé par une mine alors qu'il était en reconnaissance de l'épave du TASSO quelques jours après le naufrage. 15 victimes, pas de survivants. Les restes de ces deux navires sont éparpillés. On peut reconnaître du matériel ferroviaire (rails et boggies). voir revue Octopus n°46

156. ☉ EDOUARD DE COUGY P=10m Ce chalutier français réquisitionné et armé par les Allemands a coulé, en 1943, à l'est de Groix, à 200m à l'ouest d'une bouée portant son nom. En raison de la faible profondeur, il ne reste que quelques débris, mais le site est poissonneux. voir revue Octopus n°46

157. ☉ RODI L=95m P=10m En 1917, ce vapeur italien chargé de charbon est pris en chasse par un sous-marin, il fuit vers la côte de Groix et s'échoue sur les hauts-fonds au sud de Locmaria (Groix). Pas de victimes. L'épave sera en partie ferraillée en 1923. Il ne reste que des tôles aplaties. Violents courants dans ce secteur.

158. ??? SOLANGE MARIE-JO L=20m P=34m Chalutier coulé volontairement à l'ouest de l'île de Groix en 1977. L'épave est abîmée et la timonerie a disparu.

159. ??? Le Chasseur 16 L=37m P=42m Chasseur de sous-marin en construction à Lorient en 1940. N'étant pas terminé lors de l'invasion allemande, il est remorqué et sabordé à l'ouest de Groix.

160. ??? NANTES-LORIENT L=32m P=20m Ce caboteur à vapeur français fit naufrage en 1914 à 4 miles à l'est de Groix, suite à une voie d'eau. Il est complètement détruit. Il ne reste que la chaudière et des treuils. Fond de gravier.

161. ??? KOROLLER L=17m P=45m Chalutier métallique coulé en 1939 au large de Groix.

162. ??? AVENTURIER P=50m Chalutier coulé en 1986 à 6 miles au sud de la pointe des Chats.

163. ??? VENGEUR L=8m P=35m Ce petit bateau de pêche a coulé en 1988 en relevant ses casiers à 3.5 miles à l'ouest de la Basse des Chats (Groix).

164. ??? "Le Petit Chaland" L=20m P=32m Coulé à 3 miles de la pointe de Pen Men.

165. ☉ SANAGA L=70m P=5m Caboteur grec brisé sur les roches de la pointe des Chats en 1971. L'épave est détruite.

166. ??? ROSE DE LISIEUX P=22m Chalutier coulé à 1 mile au nord de la pointe du Grognon.

167. ??? "Le Sablier" P=15m Coulé en 1965 à 3 miles à l'est de la pointe des Chats (Groix).

168. ☉☉ TY ERWIN L=8m P=18m Bateau de pêche coulé en 1990 à 2 miles au nord-nord-ouest de Port-Tudy. Petite épave en bon état, fond de vase.

169. ??? JEAN PIERRE ROBERT P=12m Ce chalutier armé par les allemands a coulé en 1941 à 0,7 mile au nord-est de la pointe de la Croix (Groix).

170. ??? M10 L=68m Dragueur de mines allemand, coulé en 1944 par la RAF.

171. ??? BAYNAEN L=100m P=65m Vapeur anglais torpillé en 1917 par un sous-marin allemand. 4 victimes. L'épave se situe à 2 miles à l'ouest-nord-ouest de la pointe de Pan Men (Groix)

Secteur LORIENT voir le site <http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html>

172. ☉☉ THURINGEN L=167m P=10m A basse mer, le haut de l'épave émerge. Ce cuirassé allemand a participé à la bataille du Jutland qui a été la plus grande bataille navale de la 1^{ère} guerre mondiale. Les cuirassés n'auront ensuite plus l'occasion de se mesurer pendant cette guerre. L'équipage a participé en 1918 aux mutineries qui ont précipité la signature de l'armistice. Le navire a été remis à la France à titre de dommage de guerre en 1919. Il a servi de cible de tir. Il est échoué sur la plage de Gâvres en 1921. L'épave a été vendue à un récupérateur de métaux en 1923. Il n'a récupéré que la partie supérieure qui était facile. Il s'agit d'une grande épave très abîmée mais il reste de nombreux vestiges de taille impressionnante. Par exemple, les bielles des machines à vapeur sont énormes. La zone est interdite quand l'armée utilise le champ de tir!

173. ☉ KEROLAY appelé aussi le "Chalutier de Grazu" L=32m P=15m Ce chalutier a coulé en 1963 près de la roche Grazu, située devant la plage de Kerpape. Pas de victimes. L'épave est assez abîmée en raison de sa faible profondeur.

174. ☉ EDMOND ALIX P=15m Ce trois-mâts-barque s'est échoué et a coulé sur la basse de Paille en 1870 à ½ mile au sud de la plage de Kerguelen (Larmor-Plage). Deux frégates napoléoniennes ARIANE et ANDROMAQUE avaient coulé sur le même haut-fond. La plongée y est par conséquent interdite.

175. ☹☹ TANCHE L=40m P=10m Ce chalutier a été construit en 1916 pour l'armée, pour servir de patrouilleur. Il est transformé en "vrai" chalutier après la guerre. En 1940, il participe à l'évacuation de Lorient avec environ 200 passagers à bord. Il heurte une mine et coule à 150m au nord-ouest de la tourelle des Truies. Il n'y aura que 12 survivants. La partie centrale est disloquée, il n'y reste que la machine et la chaudière. La poupe et la proue sont en assez bon état. Fond de sable. L'épave est située près du chenal. La visibilité est généralement médiocre. voir revues Octopus n° 47.

176. ☹ P.K. BAUMANN L=48m P=20m Ce patrouilleur américain a talonné sur une roche en 1918, puis a coulé à 1 mile au sud de la pointe du Talut, alors qu'il était remorqué. Pas de victimes. La coque en bois a disparu, il ne reste que l'appareil propulsif. L'épave est disloquée.

177. ??? "Le Chaland P=25m Situé à 1 mile au sud-est de la pointe de Talut. Petite épave sans grand intérêt mais assez poissonneuse.

178. ??? "Le Chaland" P=21m Coulé au nord de la passe ouest de Lorient près du banc des Truies.

179. ??? "Le Chaland" (un autre) L=40m P=26m Située à 1,5 miles au nord-nord-est de Port Tudy, cette épave n'est pas très spectaculaire, mais elle est très riche en poisson.

180. ??? "Le Chaland" (encore un autre) Situé à 4 miles à l'ouest de la pointe du Talut.

181. ☹ SATURN P=5m Vapeur norvégien brisé sur "La Pierre d'Orge" devant Locqueltas à Larmor-Plage en 1924.

182. ☹ NATHALIE CHANTAL L=21m P=18m Ce chalutier de Bayonne talonne en 1998 sur les Errants en entrant à Lorient et coule dans la passe. L'épave est renflouée puis coulée à l'est de Groix près de la basse des Chats. Elle sera ensuite dynamitée. Il ne reste plus qu'un empilage de tôles.

183. ☹ DEVASTATION L=96m P=0m Garde-côte cuirassé français. L'épave émerge à basse mer devant la plage de Toulhars à Larmor-plage.

184. ☹ STRASBOURG L=143m P=0m Ce croiseur allemand s'appelait à l'origine le "Regenburg". Il a été cédé à la France en 1920 au titre des dommages de guerre. Il a été désarmé en 1930 puis il servira de ponton. En 1940 il retrouve son ancien propriétaire qui l'échoue devant la base sous-marine de Lorient pour la protéger d'une éventuelle attaque à la torpille par des avions britanniques. Il est coulé sur place peu avant la libération de Lorient. Les restes sont visibles à basse mer. Zone militaire: plongée interdite.

185. ☹ LOQUELTAS L=20m P=15m Chalutier coulé à l'entrée de la passe de l'ouest de Lorient, près de la bouée portant son nom. L'épave est très abîmée, il ne reste que les grosses pièces métalliques.

186. ??? ISERE L=62m P=10m Navire militaire de transport à propulsion mixte lancé en 1866. Il a transporté la statue de la Liberté de Rouen à New York en 1885. Il sera réformé en 1909 et servira ensuite de ponton. Il est sabordé par les Allemands en 1945, puis est partiellement ferrailé. L'épave est peu plongée car elle est à l'intérieur de la rade de Lorient et en bordure du chenal. Les conditions y sont difficiles: passage de bateaux, courant, faible visibilité.

187. ☹ GUINEVERE L=60m P=4m Ce yacht trois-mâts goélette américain à été réquisitionné pour participer au déminage des côtes françaises. Il s'échoue et coule en 1918 à cause du brouillard sur les roches de Kerpape à Larmor-Plage. Pas de victimes. L'épave est réduite à un amoncellement de tôles, mais elle est assez poissonneuse.

188. ☹ U 526 L=70m Ce sous marin allemand a heurté une mine larguée par un avion anglais. Il a coulé dans le chenal de Lorient, près de la citadelle de Port Louis. L'épave est très abîmée. Elle n'est pas plongée, car elle est en plein chenal, dans une zone très fréquentée. Il y a eu 42 victimes et 12 rescapés.

Secteur CONCARNEAU-LES GLENANS

La zone des Glénans et des Moutons est particulièrement dangereuse en raison du grand nombre de roches à fleur d'eau. De nombreux bateaux de pêche en bois y ont fait naufrage. Il reste de très nombreux vestiges isolés de ces fortunes de mer. Ils sont de peu d'intérêt pour les plongeurs et nous ne les avons pas cités dans cette liste.

189. ★★ ★★ NOTRE-DAME L=29m P=27m Chalutier coulé en 1973. Après avoir été désarmé, il est vendu à un armateur grec. En partant pour Le Pirée, il a talonné sur les roches de Basse Rouge et coulé. Pas de victimes.

L'épave, inclinée sur bâbord, est en très bon état mais déjà bien concrétionnée. L'eau y est généralement limpide, et la petite taille du navire permet une vision d'ensemble. Fond de sable et de roche. C'est une des plus belles plongées de la région. **La timonerie s'est effondrée en 2004.**

190. ** PIETRO ORSEOLO** L=143m P=20m en haut de l'épave, fond à 35m. Cargo italien coulé au nord de Penfret en 1943. Il transportait un chargement de matériel militaire et de machines-outils pour le Japon. Etant resté au mouillage plusieurs jours au large de Concarneau, la Résistance a prévenu les Anglais. Une escadrille de la RAF bombarde le navire qui prend feu. Il est remorqué vers les Glénans pour l'échouer et le décharger. Il se brise et il coule à 1 mile au nord de la pointe de Pen a Men. L'épave a été très abîmée par les scaphandriers ayant récupéré du matériel. Après la guerre, toutes les matières premières industrielles et les machines-outils manquaient. Tout était bon à récupérer. La plongée est quand même spectaculaire car c'est une des plus grandes épaves de la région. On peut y voir le safran, l'hélice, le moteur Diesel qui **est monumental** et les restes de plusieurs chenillettes. L'épave est très poissonneuse. C'est un véritable nuage de tacauds qui entoure l'épave, mais la visibilité est rarement bonne.

191. * GALAXIE** L=35m P=30m En 1998, ce chalutier a talonné sur une roche près de l'île des Moutons, remorqué vers Concarneau, il a coulé près de Beg Meil. Pas de victimes. Après un renflouement difficile le navire, n'était pas réparable. Il a été coulé volontairement près du Pietro Orseolo. Fond de vase, mauvaise visibilité. L'épave est bien conservée. Malgré son jeune âge, elle commence à se recouvrir de faune fixée.

192. ☺☺☺ AGNUS DEI P=35m Ce chalutier a coulé en 1969 à 2 miles au nord du phare de Penfret, après avoir talonné sur une roche. L'épave est un peu abîmée, mais la coque et la cabine sont encore entières.

193. ??? THEODORE BOTREL P=20m **Chalutier**. Il talonne sur une roche des Pourceaux puis coule à 2 miles dans le nord-ouest de l'île des Moutons en 1965.

194. ??? ADOUR L=70m P=15m Vapeur belge coulé en 1939 sur le plateau des Deuzerat aux Glénans.

195. ** WAR CAPTAIN ou "Le Charbonnier de Laon Egen Taer" L=85m P=25m Ce cargo britannique, chargé de charbon, s'est échoué sur les roches de Laon Egen Taer en 1917 et il a coulé sur place. Il reste l'arbre d'hélice, deux grosses chaudières, deux guindeaux, une ancre dans son écubier et de nombreux débris. L'eau est généralement limpide et le tombant est très spectaculaire. A partir de cette épave on peut rejoindre dans la même plongée l'épave du Mascaret.

196. ??? MASCARET L=25m P=42m En 1964, ce chalutier de Concarneau s'échoue sur les roches de Laon Egen Taer, à l'ouest des Glénans, il coule, puis glisse progressivement vers le fond, suite aux tempêtes successives. Il est complètement disloqué.

197. ??? ANNE DE BRETAGNE P=8m Ce chalutier pêche-arrière s'échoue en 1969 près de la tourelle des Pourceaux et coule sur place.

198. ** SAINT REMY P=35m Navire coulé entre les Moutons et les Glénans. Moteur diesel 6 cylindres, arbre d'hélice, hélice à moitié ensablée treuil. Epave très abîmée mais très poissonneuse, il y a des congres partout.

199. ??? AMZER ZO P=10m Chalutier coulé en 1963 au sud des Pourceaux

200. ☺☺ NOMADE L=29m P=15m En 1961, ce sablier talonne sur une roche près de la Voleuse puis coule. L'équipage a été sauvé par un autre sablier. L'épave est retournée et cassée en deux. Fond de sable. En raison de la faible profondeur, l'épave se dégrade d'année en année.

201. ??? ROGER P=10m Sablier coulé près du phare des Moutons.

202. ??? DOMINO P=15m Caboteur coulé sur les roches des Petits Pourceaux (Les Glénans).

203. ??? L'ENTENTE P=5m Chalutier coulé sur les roches des Petits Pourceaux (Les Glénans).

204. ??? SAINT ISIDORE P=23m Ce sablier a coulé en 1961 à mi-chemin entre Penfret et Concarneau.

205. ??? FLEUR DE LISIEUX L=12m P=45m Chalutier coulé en 1982 près de Basse Pérénéz après avoir talonné sur cette même roche..

- 206.** ??? DOUCE FRANCE. L=20m P=35m Chalutier coulé en 1960 à 3 miles au nord-est de Penfret.
- 207.** ??? AMAZONE P=30m Ce **chalutier** a coulé en 1966 au sud de Basse-Rouge.
- 208.** ??? PADRE MAZARENO P=48m Cargo espagnol coulé en 1961.
- 209.** ☺☺ PHILOMEL L=95m P=40m Ce vapeur anglais, torpillé par un sous-marin allemand, en 1918, coule à 12 miles à l'est de Penfret. Pas de victimes. Le milieu de l'épave est très abîmé les chaudières sont bien apparentes. L'hélice a été récupérée.
- 210.** ??? BIRCHGROVE P=65m Vapeur anglais chargé de charbon coulé en 1917 par une torpille ou par une mine à 10 miles dans le sud-est de Penfret (Les Glénans)
- 211.** ??? RONALD L=95m P=20m Ce vapeur norvégien est menacé en 1917 par un sous-marin allemand. L'équipage abandonne le navire qui sera coulé à l'explosif par les Allemands. Après avoir dérivé, il coule sur le plateau de basse Jaune (les Glénans).
- 212.** ??? LIBEAUDIÈRE L=23m P=40m Cette barge coule, en 1991, au cours d'un remorquage, au sud de Douëlan. Elle a été pétardée. La barge est retournée, deux pieux sont couchés à proximité. voir revue Subaqua n°166
- 213.** ??? La Pelleteuse. Elle était sur la LIBEAUDIÈRE et se situe au fond à quelques dizaines de mètres de la barge.
- 214.** ☺☺ HUNDVAAGO L=89m P=30m appelée "Inconnue n°1" dans « les messagères de l'histoire » de J.L. Maurette Cargo norvégien construit en 1915 à Bergen. Machine à triple expansion. Il a été coulé en 1918 par la torpille d'un sous-marin allemand. Deux disparus. Epave ferraillée par des scaphandriers, 3 miles au sud du feu de Brigneau.
- 215.** ☺☺ VIDAR L=85m P=40m Cette épave est aussi appelée aussi "Inconnue n°2" Vapeur norvégien coulé, en 1917, avec une cargaison de charbon, à 2,5 miles au sud-ouest de l'île Verte, identification incertaine. L'avant est effondré, belle hélice.
- 216.** ☺☺ "Inconnue n°3" L=env 80m P=57m L'épave est envasée et couchée à 7 miles au sud de Brigneau.
- 217.** ??? "L'épave de Merrien" P=38m située à 3,7 miles dans le sud-sud-est du phare de Port-Manech. Visibilité en général très mauvaise
- 218.** ??? "L'avion" Situé près de l'épave de Merrien.
- 219.** ??? "L'épave de Raguenez" Située à 1 mile au sud de l'île Verte.
- 220.** ??? UJ 1408 ou "L'épave du Cochon" P=13m Ce chalutier a été réquisitionné par les allemands et transformé en chasseur de sous-marins. Il a été coulé en 1944 par la R.A.F. alors qu'il était au mouillage près de la tourelle du Cochon à l'entrée du chenal de Concarneau. L'épave a été dynamitée en 1965 par la Marine Nationale car elle se situe près du chenal. Le site est protégé des vents d'Est.
- Suite au plan de diminution de la flotte de pêche de la CEE, on a montré des démolitions de bateaux à la pelleuse, d'autres, plus chanceux ont été installés dans des ronds-points. On a peu parlé de ceux qui, en 1997 et 1998, ont été coulés, après avoir été dépollués et leurs superstructures arasées. Un certain nombre d'entre eux se trouvent dans une zone située à 1 mile au sud-ouest de la pointe de Pen Men (Groix). Il s'agit en général de petits bateaux en bois qui s'abîmeront probablement très vite. Dans quelques années, il ne restera plus que le moteur et quelques débris dispersés par la houle.
- 221.** ??? ADONIS P=35m.
- 222.** ??? NADELO L=12m P=25m.
- 223.** ??? EIDER2 L=10m P=33m.
- 224.** ??? CAGANCIERO L=16m P=33m Coque en acier.
- 225.** ??? MILUKA L=13m P=32m.
- 226.** ??? TOBOGAN L=13m P=32m.
- 227.** ??? FRINGANT L=10m P=32m.

Secteur GUILVINEC-LESCONIL

228. ☺☺☺ ENEZ EUSSA L=40m P=33m Il a assuré de 1960 à 1991 la desserte régulière de l'île d'Ouessant (d'où son nom en Breton). Après avoir été réformé, il a été coulé volontairement en 1997 au large de Le Guilvinec. L'épave est posée bien droite Elle est cassée en deux morceaux. L'étrave fait face à la cassure du morceau arrière. Cette épave, encore en bon état se trouve à 2,2 miles au sud-ouest du port du Guilvinec. voir revue Océans n° 265

229. ??? COTE DE GRACE II L=50m P=18m Ce navire fit naufrage sur les roches des Fourches au sud du port du Guilvinec en 1965.

230. ??? MA COLOMBE P=18m Chalutier coulé en 1924 à 1 mile au sud-sud-ouest de Lesconil. Compte tenu de la faible profondeur sur cette zone exposée, il ne reste probablement pas grand chose de cette épave.

231. ??? KANARIS P=30m Cargo charbonnier coulé en 1918 par un sous-marin allemand à 3,8 miles au sud de Lesconil.

232. ??? VILLE DE CAMBRAI P=45m Ce vapeur a coulé en 1883 au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h après avoir talonné sur une roche.

233. ??? SAINT CHAMAND Vapeur français coulé en 1885 après avoir talonné sur une roche. L'épave, réduite à quelques débris se trouve à 0,5 miles au sud-ouest de Lesconil.

234. ??? WAR PATROL P=55m En 1917, ce vapeur britannique a talonné sur une roche et a coulé.

235. ??? BREIZ P=32m Chalutier coulé à 3,5 miles au sud de Lesconil.

236. ??? « Le dock flottant » coulé en 1978 devant Saint Guénolé-Penmarc'h. Un dock flottant est une sorte de ponton qui sert à mettre au sec des navires. Il fait fonction de cale sèche.

Secteur Baie d'AUDIERNE voir revue Océans n° 265 et 272.

237. ☺☺ MICHEL FRANCOIS L=49m P=25m Ce chalutier français réquisitionné et armé par les Allemands devient le patrouilleur V730. Il a été coulé en 1944 par la flotte alliée au sud d'Audierne. La coque est très abîmée, car elle a été arasée. La chaudière, la machine et la poupe sont encore en bon état. On peut aussi voir à l'avant la perche du système de déclenchement à distance des mines acoustiques. voir revue Océans n° 250

238. ☺☺ BERWIND L=75m P=40m Cargo américain, torpillé par un sous-marin allemand en 1918, coulé en baie d'Audierne au niveau de Pouldreuzic. L'épave est disloquée. On peut voir deux chaudières, la machine, et à l'avant un canon et deux ancres

239. ☺☺ PLM9 L=95m P=25m Ce charbonnier appartenait à la compagnie de chemin de fer PLM (Paris-Lyon-Marseille). Il a coulé en 1918 dans l'anse de la Torche à 1,5 miles au nord de Saint Guénolé, après avoir talonné sur une roche. Après la guerre de 1870, les compagnies de chemin de fer ne pouvaient plus se ravitailler en charbon dans les mines de l'Est de la France occupée par les Allemands. Elles ont été obligées de créer une flotte de charbonniers car elles importaient du charbon principalement du Pays de Galles. L'épave étant peu profonde elle a été démantelée par des scaphandriers pour récupérer les métaux. Il reste deux chaudières, la machine à vapeur qui est couchée et un morceau de la poupe avec le safran et l'hélice. Fond de sable. Nombreuses araignées.

240. ??? MAI DEUT P=25m coulé en 1982 à 1 mile au nord de Saint Guénolé.

241. ??? MARIE SIMONE P=25m Ce navire fit naufrage en 1944 dans le chenal d'entrée du port d'Audierne près de la bouée "Gamelle Ouest". L'épave est coupée en trois morceaux.

242. ☺☺ PARAHIBA P=35m Vapeur espagnol coulé en 1917 par un sous-marin à 7,5 miles dans le sud-ouest de la pointe de Lervily (Audierne). L'épave est située dans un canyon. On peut voir l'hélice de secours, deux grosses chaudières, la machine qui est couchée et, au plus profond, la poupe avec l'hélice. Le reste est très abîmé.

243. ☺ FREDERIC FRANCK appelé aussi: "L'Epave du Fornic" P=10m Il ne reste plus que des débris de ce vapeur coulé près de la roche du Fornic qui se situe sur la côte sud du Cap Sizun au niveau de Plogoff. Les éléments reconnaissables sont l'hélice avec son arbre et le gouvernail.

244. ??? KONG INGE L=59m P=40m Cargo norvégien capturé et coulé à l'explosif par un sous-marin allemand en 1917 à 2 miles au sud-ouest de la pointe de Lervily (Audierne).

245. ☺☺ KLAMPENBORG (identification incertaine) L=78m P=38m Vapeur Danois torpillé par un sous-marin allemand en 1917 à 7 miles au sud-ouest de la pointe de Lervily (Audierne). On peut reconnaître l'arbre d'hélice, la machine et deux chaudières.

246. ??? GEORGIOS L=75m P=29m Vapeur coulé en 1917 par un sous-marin allemand en baie d'Audierne à 4 miles à l'ouest-sud-ouest de Pouldreuzic.

247. ☺☺ LAKE PORTAGE L=76m P=32m Vapeur américain, avec une cargaison de farine, torpillé en 1918 par un sous-marin allemand en baie d'Audierne à 4,5 miles à l'ouest-sud-ouest de Pouldreuzic. La coque est détruite et complètement aplatie. Les éléments reconnaissables sont: deux chaudières, la machine à triple expansion qui est cassée et couchée, et à l'avant les ancres et les treuils.

248. ??? AN AEL MAD P=31m Chalutier coulé en 1994 à 3,5 miles au sud-ouest d'Audierne.

Secteur Raz de SEIN voir revue Océans n° 265

Compte tenu des violents courants et de la houle qui se lève facilement dans le Raz, il faut des conditions météorologiques exceptionnellement calmes et de très petits coefficients de marée pour plonger sur ces épaves.

249. ☺☺☺ TRANE (ancien nom DORA LEA) L=69m P=33m En 1924, ce vapeur norvégien a talonné sur une des roches de la pointe du Chat au sud de l'île de Sein, à cause du brouillard. Il a ensuite coulé dans le Raz de Sein entre le phare de Tévennec et la pointe de Van. La coque, en assez bon état, est posée au sommet d'une dune de maërl (sable constitué de morceaux de coraux calcaires). Le niveau de sable dans l'épave et dans ses environs est très variable en fonction des conditions météorologiques et des courants.

250. ☺☺ BEIGNON P=32m Vapeur britannique coulé en 1880 au sud de la tourelle du Chat. L'épave est disloquée, les treuils, la chaudière et l'hélice sont encore en bon état.

251. ☺☺ NIREFS L=116m P=45m Ce cargo grec transportant du blé américain a été coulé par une mine au sud du Raz de Sein en 1916 (deux semaines avant le Kléber). La coque est très abîmée mais on reconnaît bien les treuils, l'hélice avec son arbre, le gouvernail et une belle machine à vapeur.

252. ??? MERS DU SUD P=28m Chalutier coulé en 1979 à 1,7 miles au sud du phare du Chat (Ile de Sein)

253. ??? VALDES P=25m Cargo porte-conteneurs norvégien coulé en 1989 suite à une erreur de navigation à 2 miles à l'est-sud-est du phare d'Ar Men (chaussée de Sein).

254. ??? UNION P=25m Quatre-mâts-barque français coulé en 1920 à 1 mile au sud de la tourelle de La Plate (Raz de Sein).

255. ??? PERLE DE JADE L=19m P=56m Chalutier coulé en 1990 à 1,3 mile au nord du phare de l'île de Sein.

Secteur Baie de DOUARNENEZ voir numéro spécial revue Océans "guide plongée en France" juin 99

256. ***MEUSE L=78m P=30m Aviso français coulé dans les années 1950 au milieu de la baie de Douarnenez. Il a probablement été utilisé comme cible pour des essais de tir. Il est retourné mais abrite une faune importante. La partie arrière, derrière la salle des machines, est complètement détruite et on peut y voir les deux arbres d'hélice et le safran. Il était propulsé par deux turbines à vapeur. Les hélices ont été démontées. On peut traverser la coque par deux ouvertures de grande taille situées sur l'avant. Voir revue Océans n°286

257. ***PERLE L=54m P=30m Ce chalutier pêche-arrière de l'Ecole des Pêches d'Etel a talonné sur la roche Basse Jaune au nord de la pointe du Raz et a coulé devant Douarnenez. Il a été renfloué mais les réparations auraient coûté plus cher qu'un bateau neuf. Il a été immergé volontairement en 1985 près de la Meuse. Il a été désarmé avant l'immersion, les ancres et le portique ont été enlevés. On peut voir une belle hélice à pas variable. La coque est encore intacte, légèrement inclinée sur tribord, c'est une belle épave elle est recouverte d'un nuage de petits tacauds. Il y a beaucoup de faune fixée sur la coque et les bastingages et notamment des alcyons oranges, des œillets de mer et des grosses moules. Les ophiures sont très présents, jusqu'à recouvrir certains endroits! La timonerie est accessible, mais il est déconseillé d'entrer dans les cales à cause de la vase et de morceaux de filets ici ou là. Fond de sable.

258. *** CASTEL MEUR L=40m P=30m Ce chalutier pêche-arrière est tombé sur le coté alors qu'il était à sec en carénage. Les dégâts étaient tellement importants que le bateau n'était pas réparable. Il a été coulé en 1984 près de la Meuse. L'épave est bien conservée et le portique est monumental. L'épave ayant été nettoyée avant l'immersion, il y a peu de cordages à traîner, et en étant prudent, si la visibilité est bonne, on peut entrer dans la cale derrière la timonerie pour ressortir sur la plage avant. voir revue Océans n° 245

259. ☹ "Forteresse Volante" P=23m Débris d'avion bombardier américain situés à 1,3 miles au sud-ouest du phare de Morgat. Il ne reste certainement plus grand chose de cet avion.

260. ??? RAFALE P=38m Chalutier coulé en 1994 à la pointe de Brézélec.

Secteur GOULET DE BREST & MER D'IROISE voir revue Océans n° 264 et 267

261. *** KLEBER L=142m P=48m Cuirassé coulé en 1917 par une mine mouillée par un sous-marin allemand, au sud-ouest de la pointe Saint Mathieu. Il y a eu 38 victimes. L'épave est retournée mais de nombreuses ouvertures permettent de voir à l'intérieur. Les tourelles, avec leurs canons, sont posées à l'envers sur le sable. Entre elles, on peut voir une pièce ovale qui ressemble aussi à une tourelle mais il s'agit du blockhaus de commandement. Au niveau de la porte on peut apprécier l'épaisseur de la tôle de blindage (un bonne quinzaine de centimètres !) Les hélices ont été récupérées. Les ancres sont énormes. Attention il y a de très nombreux obus de taille respectable. C'est probablement une des plus belles épaves de la région. voir revue Océans n° 248

262. *** EMILE ALLARD L=47m P=26m Baliseur français coulé par la RAF en 1943, à 1,2 miles au sud de la pointe Saint Mathieu. Epave particulière, étrave très large avec rouleaux pour mouiller les chaînes de bouées de balisage, grue monumentale, beaucoup de poisson. voir revue Océans n° 253 et Plongeurs n°2

263. *** SWANSEA VALE L=77m P=28m Cargo anglais coulé en 1918 dans le goulet de Brest face à Camaret après avoir talonné sur une roche. L'épave se situe à 1,5 miles au nord-nord-ouest de la pointe du Toulinguet, près d'une bouée de danger isolé portant son nom. L'étrave est assez bien conservée. L'épave abrite de nombreux congrès dont certains sont de belle taille. Comme dans la plupart des épaves de la région, il faut plonger à l'étale et en mortes eaux.

264. ** La « Canonnière N°1 » ou "Vorpostenboot" ou « Marco Polo 1 » L=50m P=25m Patrouilleur, ancien navire baleinier armé par les allemands. C'est la plus au large des trois canonnières. L'avant est bien conservé.

265. ** La « Canonnière N°2 » ou « Marco Polo 2 » L=48m P=29m Ancien baleinier coulé en 1944 par la R.A.F.. L'épave est cassée en deux. La poupe est inclinée sur bâbord. Belle chaudière. La machine est couchée. L'étrave, assez abîmée, est dirigée vers l'arrière.

266. * La « Canonnière N°3 » ou « Marco Polo 3 » L=32m P=28m. Coulé en 1944 par la R.A.F. L'épave est couchée sur bâbord, elle est très abîmée.

267. ** Le "Remorqueur" ou la « Canonnière N°4 » L=40m P=30m Remorqueur de haute mer coulé en 1945 par la R.A.F. L'épave est couchée sur bâbord. Une roue d'environ 3m de diamètre est en fait un support de canon..

Ces quatre canonnières sont assez abîmées mais ce sont de belles plongées. Elles sont situées au milieu du goulet de Brest en face de l'anse de Bertheaume.

268. ??? MARIE ANNE P=8m Chalutier coulé en 1945. L'épave est située à Porz Naye, près du port de Camaret.

269. ☹☹ WAR BALOON L=93m P=28m Cargo anglais coulé en 1918 à 0,5 mile au sud-sud-ouest de la roches Bozmen Orientale située à 2,5 miles à l'ouest sud-ouest de la pointe Saint Mathieu. Le fond de sable donne une bonne visibilité. L'hélice est très jolie. La machine est couchée.

270. ☹☹ JOANNIS CARR P=19m Ce cargo grec a coulé en 1912 suite à une erreur de navigation. L'épave se situe au sud de Basse Large, plateau rocheux à 3,5 miles au sud-ouest de la Pointe Saint Mathieu. La coque est détruite, on peut voir deux chaudières, l'hélice et de nombreux débris. Plus loin, une autre chaudière très abîmée provient probablement d'une autre épave.

- 271.** ☹☹ FOREST CASTLE L=91m P=35m Ce paquebot anglais a talonné sur une roche puis coulé en 1909 dans le secteur de la bouée "Le Goëmorant" à 4,5 miles au sud de la pointe Saint Mathieu. Chargement de minerai. 9 disparus. Les chaudières, la machine et l'hélice sont en bon état et de taille impressionnante.
- 272.** ??? ATLAS L=50m P=60m Remorqueur français coulé en 1917 suite à une collision avec un autre navire. L'épave est très loin de la côte (6 miles à l'ouest du phare de La Parquette).
- 273.** ??? VENUS L=57m P=35m Cargo français coulé en 1974 à 3 miles au sud de la Pointe Saint Mathieu..
- 274.** ☹☹ KENILWORTH L=100m P=47m Cargo anglais coulé, en 1917, par une mine à 3 miles au sud-ouest de la pointe Saint Mathieu. Les chaudières sont en assez bon état. Le reste est réduit à un tas de tôles.
- 275.** ☹☹ REINE DU LEON L=21m P=38m Cet ancien sablier, réarmé en goémonier, a coulé suite à une voie d'eau à 2 miles au sud-ouest des Tas de Pois en 1990. **Il ne reste plus que des éléments dispersés, grue, moteur...**
- 276.** *PEN HIR L=74m P=20m Cargo français coulé dans l'anse de Bertheaume au nord du goulet de Brest en 1935. **L'épave a été dynamitée**, il ne reste plus que deux chaudières, la machine et quelques morceaux de tôle épars.
- 277.** ☹☹ "Le Chaland du Dellec" L=20m P=11m Ce chaland armé par les Allemands a été mouillé au milieu de l'anse du Dellec, au nord du goulet de Brest. Il a été coulé en 1945 par la RAF. La coque est en assez bon état. On peut voir sur le pont des lance-torpilles et à l'intérieur un gros compresseur.
- 278.** ☹☹ ENTONNOIR ou « Névant » L=20m P=13m Ancien ponton-citerne à fuel. Il a été armé par les Allemands puis mouillé près de la pointe du Dellec. Il a été coulé en 1945 par la RAF. Ces deux chalands ont été équipés de lance-torpilles pour défendre la rade de Brest contre une attaque de la flotte alliée.
- 279.** ??? "L'Ardoisier" P=20m Au sud de la tourelle des Vieux Moines située à ½ mile au sud-ouest de la pointe Saint Mathieu, on trouve une grosse chaudière les restes d'un chargement d'ardoises et des débris d'une épave non identifiée.
- 280.** ☹ "Les Fillettes" P=25m Au pied du sec des Fillettes, dans le goulet de Brest on trouve une dizaine de canons et deux grosses ancras.
- 281.** ??? IMGARD L=20m P= 30m Remorqueur coulé en 1945 à 0,6 mile au sud de la jetée de l'anse de Sainte Anne du Portzic. Les superstructures sont effondrées.
- 282.** ??? RIGEL P=18m Langoustier coulé à 0,2 mile au nord-ouest de la pointe de Kerviniou à l'entrée du goulet de Brest.
- 283.** ☹ SAN JOSE P=10m Ce navire de 20 canons a coulé en 1780 à l'est des Rospects, roches situées sur la côte sud de la pointe Saint Mathieu. L'épave, en bois, a été totalement détruite mais il reste une dizaine de canons sur le site.
- 284.** ??? SEYBOUSSE II P=10m Remorqueur algérien coulé en 1972 à 200m à l'ouest de la roche le Ranvel située à 1,4 mile à l'est-sud-est du phare des Pierres Noires.
- 285.** ??? CITY OF FRANCFORT P=15m Vapeur charbonnier britannique coulé en 1922 au pied de la roche le Ranvel située à 1,4 mile à l'est-sud-est du phare des Pierres Noires.
- 286.** ??? NERO L=80m P=10m Cargo échoué en 1920 au nord-ouest de la Roche Plate située à 4 miles à l'ouest-sud-ouest de la pointe Saint Mathieu.
- 287.** ??? XENOPHON L=134m P=8m Cargo grec échoué sur les roches Basse Large en 1962 à 3,5 miles à l'ouest-sud-ouest de la pointe Saint Mathieu.
- 288.** ☹ REPUBLICAIN Vaisseau de guerre coulé en 1793 dans le milieu de goulet de Brest au nord de la roche le Mengam. Quelques vestiges !

RADE DE BREST

- 289.** **COBETAS L=70m P=28m Cargo espagnol coulé à l'intérieur de la pointe des Espagnols, en 1918, suite à une collision. La coque est assez abîmée. Il est dommage que l'épave forme un piège pour des débris apportés par le courant.

290. ??? WALDECK ROUSSEAU P=26m Croiseur cuirassé coulé à 1,6 miles à l'est-nord-est de la pointe des Espagnols.

291. ☉ FURIEUX L=75m P=20m Cuirassé garde-côte coulé en 1920 en rade de Brest à 0,5 mile à l'est-sud-est de l'île Ronde. Epave détruite.

292. ??? ARMORIQUE P=15m Navire de guerre coulé dans l'Aulne rive gauche au nord de l'île de Térénez

293. ☉ "Hydravion" L=10m P=25m Débris à 500m au nord-est de la pointe de Pen ar Vir.

294. ??? "L'épave des Quatre Pompes" L=45m P=7m Chaland de débarquement. L'épave est située dans l'anse des Quatre Pompes entre la jetée ouest du port militaire de Brest et la pointe du Portzic. Elle est accessible du bord. Le milieu est détruit, seuls l'avant et l'arrière sont assez bien conservés.

★★ LES DUCS D'ALBE II ne s'agit pas d'une épave mais de deux caissons en béton distants d'une trentaine de mètres. Ils ont été construits par les Allemands, au début de la deuxième guerre mondiale, pour servir de site d'accostage pour le cuirassé Bismarck. Les quatre faces sont intéressantes, car la faune fixée est différente. Le fond de gravier permet une bonne visibilité. Le caisson le plus à l'ouest a été percé, presque en surface, par un obus ou une torpille, on peut entrer à l'intérieur et explorer plusieurs cellules. Il n'y a que peu de danger car on peut remonter partout en surface, mais certaines cellules ne débouchent pas à l'air libre. Il y a des dépôts de vase au fond, attention de ne pas les soulever.

BISMARCK L=251m Propulsion par des turbines et trois hélices : vitesse 30 nœuds. Cuirassé allemand. Il a coulé le HMS HOOD en 1941. Ce naufrage a fait 1415 victimes. Vu sa puissance de feu, jamais atteinte sur un navire de guerre, et le danger qu'il représentait pour la flotte britannique, Churchill a décidé qu'il fallait le couler à tout prix; il a envoyé une flotte à sa poursuite. Une torpille larguée par un avion a endommagé un des gouvernails et une hélice, le rendant ingouvernable. Il a été pilonné par cinq navires britanniques, jusqu'à ce qu'il coule par 4800m de fond dans l'Atlantique Nord. Il a été exploré par les mini-sous-marins russes MIR. Les allemands ont soutenu que c'est eux qui avaient sabordé le navire pour ne pas qu'il tombe aux mains des anglais. Les anglais prétendent évidemment le contraire. Les destroyers britanniques ont recueilli 115 rescapés, mais ils ont rapidement évacué la zone en raison de l'arrivée d'un sous-marin. Le naufrage a fait 1977 victimes.

CHENAL DU FOUR

295. ☉☉ TABOGA L=80m P=20m Ce cargo panaméen a coulé en 1953 à 1 mile au sud-sud-ouest de la pointe de Corsen, en bordure du chenal du Four. Il est balisé par une bouée portant son nom. La cause du naufrage semble "douteuse" car l'équipage avait envoyé un premier SOS, l'avait annulé puis avait envoyé un deuxième SOS. De plus l'équipage a embarqué dans le canot de sauvetage avec ses valises. Il paraîtrait que le navire ait été assuré pour une bonne somme avant son départ! L'épave est un peu affaissée. On reconnaît bien dans les laminaires deux chaudières et le tunnel d'arbre. Voir revue Océans n°286

296. ★★★ SARACEN L=115m P=52m Cargo britannique coulé en 1917 dans le chenal de la Helle à 1,1 mile à l'est-sud-est du phare du Faix, après avoir talonné sur une roche. La coque est quasiment intacte posée bien droit sur le fond. Les superstructures sont disparues. Le pont est affaissé. Au milieu, une chaudière est bien visible. Sa position est surprenante car son axe est perpendiculaire à l'axe du navire! Derrière, on voit bien le dessus de la machine à vapeur. Les cales sont presque pleines de minerai de fer recouvert d'une couche de vase. Sur le pont arrière, on reconnaît très bien le secteur de barre, les drosses en chaîne, les poulies de renvoi, et un canon. L'hélice et le safran sont en très bon état. Les ancres sont à poste. Le bon état de cette épave tient à plusieurs facteurs: La profondeur importante l'a protégé des agressions de la mer et des entreprises de récupération. La cargaison était sans valeur. L'archipel de Molène atténue les plus grosses tempêtes d'hiver. Fond de sable. Voir revue Océans n°286

297. ★★★ EILDON L=79m P=33m Ce vapeur anglais a coulé en 1915 à 1 mile au nord-est du phare des Trois Pierres (île de Molène) après avoir talonné sur une roche. La poupe est bien conservée elle sert de support à une véritable forêt de spirographes. Le gouvernail, la mèche et le secteur de barre sont en bon état en position encore bien verticale. L'hélice n'est plus en place. Le tunnel laisse voir l'arbre en plusieurs endroits. La partie supérieure de la machine à triple expansion est cassée et il y a des bielles dans toutes les directions. Les chaudières, par contre sont intactes. La chaudière auxiliaire a une forme très particulière, on dirait un énorme obus posé verticalement. Le chargement est constitué de rails empilés et de wagonnets. L'étrave est couchée sur bâbord. Le fond de sable clair donne une ambiance sympathique et lumineuse. Voir revue Océans n°286

298. ☉ RHONE II ne reste qu'une dizaine de canons de ce navire coulé en 1760 dans l'anse de Porsmoguer au nord du Conquet.

299. **ARRAS L=72m P=34m Cet aviso coulé **volontairement** en 1947 ressemble plus à un cargo qu'à un navire de guerre. L'épave est assez dégradée, elle est couchée sur tribord. Le morceau avant est retourné, on peut facilement passer dessous pour admirer un banc de tacauds et un lavabo! Sur le sable on peut voir une ancre à bascule qui est encore dans son écubier, détaché de la coque, avec un tas de chaîne. Une chaudière a roulé sur tribord et est sortie de la coque, ou de ce qu'il en reste. L'autre chaudière est partiellement recouverte par une partie du bordé bâbord. La machine est cassée. L'arbre d'hélice est bien reconnaissable, mais l'arrière est très abîmé et l'hélice est à moitié ensablée sur bâbord. Fond de sable, belle ambiance et beaucoup de poisson. **Voir revue Océans n°286**

300. ??? NAJA P=35m Cette ancienne marie-salope servait de ponton à un récupérateur de ferraille qui travaillait sur les épaves. Elle a coulé dans le chenal du Four.

301. ??? NOTRE DAME DU TREZIEN P=18m Sablier coulé à 0,7 mile au nord-nord-ouest du phare de Kermorvan (Le Conquet).

302. ??? VAUQUOIS L=75m P=12m Cet aviso français a sauté sur une mine en 1940. Il a coulé à 0,6 mile au nord-ouest de la Grande Vinotière.

303. ??? LAKE BORGNE P=15m Vapeur américain coulé en 1918 après avoir heurté une roche. L'épave se trouve dans le chenal du Four au pied du phare des Platresses (coté est).

304. ??? CASABLANCA L=100m P=50m Vapeur allemand coulé en 1930 suite à une collision avec un autre navire. L'épave se situe à 1,6 mile au nord-nord-est du phare du Four.

305. ??? ADOLF ANDERSEN P=60m Cargo Danois coulé en 1917 à 4,5 miles à l'ouest-sud-ouest du phare du Four.

306. ??? THROSTLE L=90m P=25m Vapeur britannique coulé en 1919 à 0,3 mile au nord-ouest de la roche La Helle (environ 2,5 miles au nord-est de Molène).

Secteur Ouessant voir revue Océans n° 216 et **revue Octopus n°52**

Il y a de très nombreuses épaves autour de l'île d'Ouessant. Ses parages sont très dangereux en raison de très nombreuses roches à fleur d'eau, du courant, et de la brume qui est fréquente. La route de navigation de la Manche vers le Sud a toujours été fréquentée, elle passe près de la côte. Il y a donc eu de nombreux naufrages. Les épaves couramment plongées sont près de la côte. Ce sont généralement des navires qui se sont échoués à cause du brouillard ou parce qu'ils étaient en détresse. A Ouessant, on trouve près du bord un fond important, souvent 30 à 40m voire plus. Les côtes de l'île d'Ouessant étant entourées de courants très violents, il est impératif de plonger avec une personne connaissant bien les sites.

307. **PETER SIF L=99m P=52m** Cargo danois construit en 1978. Se trouvant en difficulté dans le mauvais temps, en 1979, avec de la gîte et sa cargaison désarrimée, il a été remorqué jusqu'au mouillage à l'entrée de la baie de Lampaul à Ouessant pour y trouver un abri relatif. Il a coulé au mouillage. Il est couché sur bâbord, ses cales sont ouvertes et à moitié vidées. Il y a sur le fond un amoncellement de matériel divers et de panneaux de cale. On trouve par exemple des tuyaux et un « bobcat » (petit engin de travaux publics) à l'arrière de la cale arrière. L'épave est très bien conservée, ses superstructures sont pratiquement intactes. Les mats de charge sont à l'horizontale, **encore soutenus par leurs haubans**. La cheminée est spectaculaire avec de chaque coté les énormes logos des initiales de l'armateur « K.I.L. ». L'hélice est remarquable car elle est disposée dans une tuyère cylindrique pivotante et il n'y a pas de safran. Il restait du fuel de propulsion dans les soutes et une fuite s'est déclarée en 1999. Elles ont été (presque) vidées en 2000. **Mais on constatait encore en 2004 quelques traces d'hydrocarbures en surface et des zones à l'intérieur des cales entre les lisses du coté tribord situé le plus haut qui piègent une fine couche de fuel.** La visibilité est en général très bonne. C'est une très belle plongée et probablement **une des épaves les mieux conservées du littoral Manche-Atlantique**, parmi celles qui sont à une profondeur raisonnable. voir revue Océans n° 252 **et n°286**

308. *CARADOC L=54m P=50m** Ce cargo britannique a talonné sur une roche dans le brouillard, en 1870. Le capitaine décide d'échouer son navire à la côte pour sauver l'équipage. Il coule avec sa cargaison de minerai de fer. Pas de victimes. L'épave est retournée sur la pente du tombant sur la cote Nord de la baie de Lampaul à Ouessant. Les débris de l'étrave et l'ancre sont à 40m et l'hélice est à 50m. De nombreuses gorgones

poussent sur la coque. Une très belle ancre à jas se trouve vers 35m. On remonte le long du tombant pour faire les paliers dans les laminaires.

309. ***TEUCER L=95m P=40m Cargo britannique coulé en 1885 au sud de la pointe de Pern (Ouessant) après avoir talonné sur une roche dans la brume. L'épave est disloquée et ses éléments sont « dans le désordre ». On peut toutefois retrouver la chaudière principale dont l'intérieur est écroulé, une petite chaudière auxiliaire, l'arbre d'hélice, une ancre et de nombreux morceaux de la coque. **On ne reconnaît pas la machine, elle se trouve probablement sous la chaudière.**

310. ☉ VESPER L=101m P=35m Cargo français coulé en 1903 à la pointe de Pern à Ouessant. L'épave est quasiment détruite. Les naufragés ont été secourus par Rose Héré, une îlienne, qui les a guidé pour venir à la côte. Elle a été décorée pour son mérite et un bateau de la Finistmer porte son nom.

311. ***YEMBO L=80m P=42m Ce cargo britannique s'est échoué, par temps de brume, sur la côte en face de la tour radar du Stiff à Ouessant, lors de son premier voyage, avec un chargement de charbon. Tout l'équipage a été sauvé. L'épave est dirigée vers le large, la coque est effondrée mais il y a encore du charbon dans la cale. On peut voir, en partant du plus profond à 42m : les ancres, les chaudières, la machine et l'arbre d'hélice vers 15m. L'hélice est un peu plus loin.

312. ***ILE D'OUessant L=24m P=45m Courrier de l'île d'Ouessant coulé au milieu de la baie de Lampaul en 1924, après avoir talonné sur une roche. La coque, qui était en bois, a totalement disparu. Seules les pièces métalliques sont bien conservées (ancres, treuils, chaudière, machine, arbre d'hélice, hélice et la cabine des WC à la turque qui est posée la tête en bas!). L'ensemble est posé sur un fond de sable très lumineux. Pas de victimes. Une vache qui faisait partie de la cargaison a même nagé jusqu'à la côte d'Ouessant. **Voir revue Océans n°286**

313. ***VOLONTA L=127m P=18m Ce cargo italien s'échoue, en 1955, par temps de brume, sur la côte sud d'Ouessant. Pas de victimes. Cargaison de minerai de fer. L'épave est envahie par les laminaires. Le tiers avant est très abîmé et séparé du reste de l'épave, il se situe dans la zone la moins profonde (10m) et il faut écarter les laminaires pour distinguer la ferraille du rocher. Le reste de la coque commence à s'abîmer mais les éléments du centre et de la partie arrière sont encore bien reconnaissables et notamment les trois chaudières. L'hélice a disparu, l'hélice de secours a basculé sous la coque.

314. ***GEORGIOS P=23m Navire grec coulé en 1918 près de Pors d'Ar lan au sud-est d'Ouessant. L'épave est colonisée par les laminaires. Les parties bien conservées sont l'étrave, les deux chaudières, l'arbre d'hélice, et l'étambot avec le gouvernail. L'hélice n'est plus en place. L'épave est posée sur un fond de roche parsemé de langues de sable.

315. ??? EDILIO P=32m Vapeur italien coulé dans la tempête en 1899 au Sud de Pors d'Ar lan.

316. ☉☉ LOUIS DAVID P=25m Vapeur belge coulé en 1879 **en bordure du Fromveur, après avoir talonné sur la roche Men Darlan. Il y a eu 21 victimes et 7 rescapés. L'épave, envahie par les laminaires, est assez abîmée, mais la machine est encore en assez bon état. Cargaison de verroterie ! Voir revue Océans n°286**

317. *ATLAS P=15m Il ne reste pas grand chose de l'épave de cette frégate coulée en 1739 sur la cote Nord de la baie de Lampaul à Ouessant. La coque en bois a complètement disparu. On peut voir deux canons, des ancres et en cherchant bien quelques boulets de canon. Il s'agit d'un "monument historique". Le site a été fouillé par la DRASSM. Une des ancres est visible derrière la mairie d'Ouessant près du port de Lampaul. Sa taille est imposante.

318. *MAUDE ou "L'Hélice" P=28m Ce minéralier s'est échoué sur la cote Nord de la baie de Lampaul à Ouessant. Il ne reste de cette épave que l'hélice qui est bien conservée et de nombreux débris de tôle et de minerai entre les roches et dans les failles.

319. ☉ AGHIA VARVARA L=117m P=40m Vapeur grec coulé en 1938 au pied de la roche Ar Vridic à Ouessant. Les restes (chaudière et hélice) se confondent avec des morceaux de deux autres épaves.

320. ☉☉ OKAWANGO P=65m Vapeur allemand coulé en 1913 au nord-est du phare de la Jument. **Site très exposé au courant. Voir revue Océans n°286**

321. *OLYMPIC BRAVERY L=343m; largeur=52m; tirant d'eau=21m; P=25m C'est la plus grande épave plongeable du monde !!! Il mesure 9m de plus que l'Amoco-Cadiz qui a coulé à Portsall. Ce pétrolier grec a été livré le 21/01/1976 à son propriétaire, le groupe Onassis, par les chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire. La crise du pétrole étant intervenue depuis qu'il avait été commandé, les tonnages transportés ont chuté de façon considérable, et les prix de transport aussi. Ce type de navire n'étant donc plus rentable, le propriétaire a pris la décision de ne pas le mettre en service et de le désarmer, en attendant que les tarifs de transport remontent, dans un fjord norvégien. Il fait donc le voyage à vide. Il tombe en panne au large d'Ouessant par tempête de NW de force 8 le 23/01/1976. Il mouille ses ancres, les chaînes se rompent et il s'échoue près de l'île Keller au nord d'Ouessant. Il a provoqué une marée noire, avec son fuel de propulsion. L'épave est disloquée. On retrouve des éléments dispersés (treuils, hélice, morceaux de chaudières, et des morceaux de tôle épaisse que la mer a plié comme du chewing-gum).

322. ??? ITALIA Navire portugais coulé en 1890 près de Roch Mell au nord d'Ouessant.

323. ??? CRESCENT MAC NAB Vapeur britannique coulé en 1893 à ½ mile à l'ouest de l'île Keller au Nord d'Ouessant.

324. ??? ARDGARTAN P=10m Vapeur britannique coulé en 1919 au pied du phare de la Jument.

325. *MYKONOS P=0m ! En 1936, il a talonné sur une roche à l'est de l'île Keller et est venu s'échouer au fond du mouillage situé à l'ouest de la baie de Beninou. Cette épave, ou plus exactement ce qu'il en reste, est visible à basse mer. On peut voir l'arbre d'hélice et le fond de la coque au fond du mouillage au nord de la cale aux marées basses de vive eau. On peut voir l'hélice avec un bout d'arbre et la pièce d'étambot dans la faille située au nord du mouillage aux basses mer de coefficient moyen.

Secteur MOLENE

Sur tout l'archipel de Molène les profondeurs sont généralement faibles, les épaves ont donc été très abîmées par la mer.

326. ** CADIZ P=28m Ce vapeur a fait naufrage en 1875 sur l'îlot Men Du au sud de l'île de Bannec dans l'archipel de Molène. La coque est très abîmée. On trouve essentiellement deux chaudières, la machine et les treuils.

327. ??? GORGONE Cette corvette à roues a fait naufrage en 1869 sur les Pierres Vertes. Il y avait 93 hommes d'équipage. Aucun survivant.

328. ??? MARIA NIBBE P=10m Caboteur allemand coulé en 1966 près du phare de Kéréon.

329. ??? BOUNTY P=10m Chalutier coulé en 1976 sur les Pierres Vertes, pas de victimes.

330. ??? GRONANT ROSE L=70m P=15m Charbonnier britannique coulé en 1929 sur les Pierres Vertes.

331. ??? FLEUR DE MARIE P=15m Goélette à trois mâts coulée à 1,8 mile à l'ouest-sud-ouest de la pointe ouest de l'île de Trielen.

332. ??? TENBERGEN P=10m Vapeur néerlandais coulé en 1916 à 0,3 mile au sud-ouest de la roche la Vieille Noire située à 2 miles au sud-est de Molène.

333. ⊗ PADANG P=7m Trois-mâts américain échoué à la côte au sud-ouest de Molène près de Roch Du en 1916.

334. ⊗ STAR OF NEW ZELAND P=0 Vapeur britannique échoué en 1915 sur les roches le Quivinel à 1,5 mile au sud-ouest de Molène.

335. ** COLUMBIAN L=76m P=58m Cargo mixte britannique. En perdition dans le mauvais temps, il a talonné sur une roche à Ouessant et a dérivé avant de couler dans le chenal de la Helle en 1865 lors de son premier voyage. Il y a eu 30 victimes et seulement trois rescapés. On peut voir à bord de nombreuses bouteilles et un peu de vaisselle. Il s'agit d'un voilier mixte équipé d'une machine à vapeur. Cette machine est donc assez petite par rapport aux dimensions du navire. On peut voir le dessus de la machine au milieu de très nombreuses briques de charbon aggloméré. Ces briques sont nettement plus grosses que celles que l'on rencontre habituellement sur des épaves plus récentes. L'épave a été découverte dans les années 80. De nombreux éléments

de la cargaison, et notamment de la vaisselle, ont été remontés par les archéologues. Voir revue Chasse-Marée n°51 et revue Océans n°286.

Secteur LES ABERS

336. ☺☺☺ ELECTRA P=15m L=50m Ce cargo grec talonna puis coula sur les roches de Porsall en 1963 suite à une erreur de navigation. de nuit le capitaine a pris le phare de Corn Carhaix pour celui du Stiff à Ouessant. Deux marins disparus. Belle épave posée bien droite sur un fond de roche. Eau généralement claire. Sa barre à roue est spectaculaire.

337. ★★★★★ AMOCO CADIZ L= 334m largeur=51m! P=10m en haut de l'épave, 30m au fond. Tristement célèbre, ce pétrolier de 230.000tonnes a provoqué une des plus graves marées noires. Il s'est échoué sur les roches de Porsall en 1978. L'équipage a été sauvé par hélitreuillage. La moitié avant de l'épave a disparu lors d'une tempête. Je trouve que cette épave n'est pas très jolie, mais elle est gigantesque, énorme, monumentale, etc... Le tableau arrière forme un "tombant" vertical de 10 à 30m! Le milieu de l'épave est très abîmé. C'est un amoncellement de tôles et de tubes de forte épaisseur, que la mer a plié et étiré comme du chewing-gum. Attention, la zone est très exposée à la houle et il y a souvent du ressac au fond même par mer calme. La plongée sur cette épave est interdite. Les clubs locaux ont des dérogations. voir numéro spécial revue Océans "guide plongée en France" juin 99

338. ☹ CHALLENGE Ce clipper américain s'est échoué sur le plateau du Libenter à l'entrée de l'Aber Wrach. Il ne reste plus que ses ancres et quelques débris dispersés.

339. ??? "Les ancres de Basse Plouguerneau". P=25m Sur ce haut-fond à l'entrée de l'Aber Wrach, se trouvent 8 grosses ancres à jas. On ne sait pas comment elles sont arrivées là!

340. ☹ T27 L=102m P=7m Torpilleur ayant coulé le CHARYBDIS, il s'est échoué en flammes après avoir été endommagé par une vedette lance-torpilles. L'épave, presque totalement détruite, se situe à 1 mile au nord-nord-ouest de l'abri de Kerlouan. Il ne reste que quelques débris métalliques.

Secteur BAIE DE MORLAIX

341. ★★* ABOUKIR BAY L=65m P=27 Ce trois-mâts en fer écossais a coulé à l'entrée de la baie de Morlaix en 1893 après avoir talonné sur une roche dans la tempête. Après le naufrage les mâts métalliques dépassaient de l'eau d'environ 20m. Ils ont été coupés à l'explosif par des scaphandriers. Il servent maintenant de cachettes pour les congres. C'est une des rares épaves de grand voilier, sur la côte ouest, qui soit reconnaissable. Elle est accessible aux Niveaux I à basse mer de vive eau.

342. ??? M153 Dragueur de mines allemand coulé au canon par des destroyers anglais en 1943 au large de l'île de Batz.

343. ☺☺ T29 L=102m P=55m Torpilleur allemand coulé en 1944 lors d'une bataille navale au large de l'archipel des Sept Iles, contre une flotte de destroyers alliés. L'Athabaskan faisait partie de cette flotte(voir plus loin "épaves très profondes"). Il y aura 73 rescapés et 137 victimes. L'épave est retournée. Les hélices sont monumentales. voir revue Océans n°266

344. ??? HENRY R. JAMES L=100m P= 50m Cargo britannique chargé de minerai de fer, torpillé en 1917 par un sous-marin allemand. Il y a eu 22 victimes et 5 survivants. Les superstructures sont effondrées. La machine est bien conservée , posée bien à la verticale. voir revue Océans n°279

345. ??? "Le Sablier" P=15m Il a coulé en 1995 devant la pointe de Primel.

Secteur de MORLAIX à PAIMPOL

346. ??? WILFRIED Trois-mâts britannique coulé au large de l'île de Batz en 1869.

347. ??? BUSE P=20m Patrouilleur français coulé à 0,5 mile au nord de l'île Tomé (Perros)

348. ??? GOELAND II P=60m Chalutier coulé au canon par un sous-marin allemand en 1918 à 4 miles au nord-nord-est de l'île Vierge.

349. ??? AZALEE P=10m Sablier coulé à 300m au nord-ouest de la pointe de Dourvin à l'entrée de la rivière de Lannion.

350. ??? MADELON P=30m Coquillier coulé en 1994 à l'entrée de Buguelès (entre Tréguier et Perros) près de la Basse Laères.

351. ??? XAVIER DORSCH L=58m P=15m Cargo allemand coulé en 1944 dans la rivière du Trieux à 500m au nord-nord-est de la tourelle "Les Perdrix".

352. **COTES D'ARMOR ou « Le Sablier » P=22m Sablier coulé en 1997 au pied de la roche la Cormorandière. La coque est bien conservée, mais les superstructures ont disparues. Fond de sable. Le site est exposé au courant, le courant de jusant y est plus fort que le flot.

353. ☺☺☺ LUDWIG JANSSEN ou M4623 P=20m L=59m Ce chalutier à vapeur allemand réquisitionné et armé est transformé en dragueur de mines. Il escortait un cargo entre Saint Malo et Bordeaux en 1944. La RAF ayant la maîtrise des airs, les convois allemands naviguaient de nuit et restaient au mouillage de jour. Il a été attaqué et coulé par des avions alliés dans la rivière du Trieux. La coque est encore bien conservée. Attention au fort courant et aux nombreux bateaux qui naviguent en rivière surtout l'été. Voir revue Océans n°280 et numéro spécial épaves n°3 de la revue Océans.

Secteur BAIE DE SAINT BRIEUC

354. ??? HELGE L=70m P=40m Ce vapeur suédois a été torpillé par un sous-marin allemand en 1918 à 4 miles au nord-ouest du Grand Léjon en baie de Saint Brieuc.

355. ☺☺☺ MOLENE dit "Le Sablier" L=30m P=20m (à basse mer) Sablier de la société Timac, coulé en 1976, après avoir embarqué de l'eau dans le mauvais temps, à l'ouest-sud-ouest de la Basse des Dahouetains (Erquy). L'épave est entière et en bon état, elle est inclinée sur bâbord. Voir numéro spécial épaves n°3 de la revue Océans

356. ☺☺☺ SAINT KILDA dit "Le Vapeur" (identification incertaine) L=30m P=20m (à basse mer) Vapeur coulé en 1902 L'épave est située au Nord de la Basse des Dahouetains (Erquy) La coque est bien abîmée, mais la faune est nombreuse. On distingue bien la chaudière, mais la partie supérieure de la machine, constituée par les cylindres a disparu, il ne reste que les bielles. Il transportait du charbon de Cardiff à Saint Brieuc. Il s'est échoué dans le mauvais temps sur le plateau du Rohein. L'équipage a été sauvé par un bateau de pêche. Voir revue Océans n°278.

357. ??? PERE EMILE L=16m P=50m Ce chalutier fit naufrage en 1995 à 8 miles au nord-nord-est du Grand Léjon, suite à une voie d'eau. Il y a eu un essai de renflouement mais l'épave arrivée en surface a coulé de nouveau. Elle était ensuite en trop mauvais état pour être récupérable. La coque est bien conservée.

358. ??? MINSTREL P=33m Coulé à 3,5 miles à l'ouest du Grand Léjon.

359. ??? FORSWARD P=20m Charbonnier norvégien coulé à 0,2 mile à l'ouest du Petit Léjon.

360. ??? SAINT YVES P=20m Coulé à 0,4 mile au nord-ouest de la pointe de Plouha.

361. ??? COMME TU POURRAS L=30m P=10m Sablier coulé à 1,2 miles au sud-ouest du port de Saint Quay.

362. ??? EDWARD ERNEST P=15m Coulé à 0,5 mile à l'ouest du plateau des Jaunes (Erquy).

363. ??? GIBIS P=25m Coulé en 1986 à 1 mile au nord du cap d'Erquy.

364. ??? SECMA L=47m P=17m Sablier coulé en 1987 à 150m au nord-ouest de la Cormorandière (entrée du chenal de Painpol). Les superstructures ont été arasées et déposées dans la cale.

Secteur SAINT CAST

365. ??? OLIVIA

Secteur SAINT MALO

366. **** WALTER DARRE L=60m P=40m Ce chalutier à vapeur allemand réquisitionné et armé devient le patrouilleur V208. Il est torpillé par des vedettes rapides canadiennes en 1944. Il coule ensuite à 6 miles au nord-nord-est du phare du Grand Jardin. L'épave est couchée sur tribord, elle est très belle et est réputée pour être un "HLM à congres". Et ces congres sont de très belle taille.

- 367. **** HINRICH HEY** L=55m P= 35m Ce chalutier à vapeur allemand réquisitionné et armé devient le patrouilleur V210. Il a la même histoire que le WALTER DARRE et a été coulé la même nuit à 200 mètres du précédent. L'épave est cassée en deux morceaux inclinés sur tribord, la partie arrière assez abîmée. On peut facilement entrer dans la cale centrale. Le canon sur l'étrave est spectaculaire. On peut voir une très grosse ancre encastrée sous l'avant avec une bonne longueur de grosse chaîne qui longe la coque. Un cargo en difficulté avait mouillé à côté, il n'a pas pu récupérer son mouillage. Dans la chaudière, quelques congres XXL!
- 368. *** FETLAR** L=55m P=24m Vapeur anglais coulé en 1919 à 0,5 mile au nord de l'île de Cézembre après avoir talonné sur une roche. L'épave est bien conservée, la coque est presque entière, à part quelques trous. Elle est accessible aux Niveaux I à l'étable de basse mer. voir revue Océans n°270
- 369. ** LAPLACE** L=93m P=22m La frégate américaine "LORRAIN" a été cédée à la France, après la fin de la deuxième guerre mondiale. Elle a été reconvertie en navire météo pour faire des observations à un point fixe au milieu de l'Atlantique Nord. Les satellites n'existaient pas! Rentrant vers Saint Malo à la fin d'une mission en 1950, il mouille pour la nuit à 0,5 mile au sud-ouest de Fort La Latte, et heurte une mine au mouillage. Il y a eu 42 victimes. Longtemps après la fin des hostilités, certaines zones étaient incomplètement déminées. C'est une épave encore bien conservée, mais la coque est retournée. La partie la plus spectaculaire est l'arrière avec ses deux hélices et le gouvernail qui pointe vers la surface. L'étrave vaut aussi le coup d'œil, c'est quasiment une lame de couteau. Une cassure au milieu permet de voir à l'intérieur. Mais pour entrer, il faut être très prudent et prendre toutes les sécurités habituelles pour retrouver la sortie. L'épave se trouve près d'une bouée de danger isolé portant son nom.
- 370. ??? HOULE** P=30m Chalutier coulé en 1993 à 1 mile au nord-nord-est du cap Fréhel.
- 371. * FREMUR** Sablier coulé en 1972 au large de Saint Cast, à 300m de la bouée Banchenou. L'épave a été dynamitée car elle était dangereuse pour la navigation. Il ne reste quasiment que la partie avant qui est retournée., L'épave elle même ne présente pas d'intérêt, mais elle est très riche en faune.
- 372. ☺☺☺ TIMAC** L=61m P=20m Ce sablier a coulé en 1993 à l'entrée du chenal de Saint Malo après avoir été abordé par un ferry. L'épave est couchée sur tribord, elle entière et bien conservée. Malheureusement, la plongée y est interdite car trop proche du chenal où passent les ferry.
- 373. * HILDA** L=72m Ce vapeur transportant des passagers s'échoua et coula en 1905 sur les rochers Les Portes, près du phare du Grand Jardin à l'entrée du chenal de Saint Malo. Il n'y a eu que 6 survivants sur 127 passagers. L'épave est réduite à des morceaux de tôle épars dans les rochers.
- 374. * RO 21 ex YSSEL** L=93m P=25m Ce cargo hollandais à moteur diesel a été réquisitionné par les Allemands. Il assurait le ravitaillement des îles Anglo-Normandes en ciment et en matériaux pour réaliser les fortifications des îles. Il s'est brisé sur les roches des Courtils en bordure du chenal de Saint Malo en 1943, suite à une erreur de navigation. L'épave est disloquée, ses débris s'étendent de la surface à 25m de profondeur.
- 375. ??? M 4600 ex IJMUIDEN** appelé aussi "La Vedette des Buharats" L=40m Ce chalutier réquisitionné par les Allemands et transformé en dragueur de mines a coulé en 1944 au large de Saint Lunaire après avoir heurté une mine. L'épave est couchée sur bâbord et elle est très endommagée. La plongée y est interdite à cause des nombreuses munitions qui sont à bord.
- 376. ☺ SKELDON** L=82m P=25m Ce cargo britannique s'échoue en 1934 sur les roches des Courtils à cause du brouillard. Pas de victimes. Il ne reste que des débris. La plongée y est interdite car trop proche du chenal.
- 377. ??? ELEMORE** L=65m P=10m Vapeur britannique coulé en 1912 près de la Pierre à la Vache à l'entrée du chenal de Saint Malo. Il a talonné sur des roches suite à une erreur de navigation
- 378. ??? EMBARCADERE** L=20m P=10m Chalutier coulé en 1978 près de la Savate à l'entrée du chenal de Saint Malo, après avoir talonné sur une roche. Pas de victimes.
- 379. ☺ BOSTON DOUGLAS DB7** P=20m Cet avion de la RAF en mission près de l'aéroport de Dinan a été abattu par la DCA. Il s'écrase en mer à 1,2 miles au nord de l'îlot de la Conchée. Les débris de l'appareil sont dispersés.

Secteur ILES ANGLO NORMANDES-MINQUIERS-CHAUSEY

380. ☺☺☺ STELLA L=77m P=55m En 1899, ce paquebot anglais a heurté des roches des Casquets à cause du brouillard. Il a coulé en 8 minutes et il y a eu une centaine de victimes. L'épave est encore bien conservée.

381. ☺☺☺ BIZON L=67m P=63m Ce cargo, réquisitionné par les Allemands pour ravitailler les îles Anglo-Normandes, torpillé en 1944 par des vedettes rapides coule au sud de la pointe sud de Guernesey. C'est une des plus belles épaves de la région. Seule l'arrière est en assez bon état. Attention au fort courant sévissant dans cette zone.

382. ☺☺ ARNOLD MAERSK L=85m P=10m Navire danois réquisitionné par les Allemands. Il s'échoue à Jersey sur les roches des Grunes aux Dardes. La coque est quasiment détruite. La machine et les chaudières sont en assez bon état.

383. ??? JEANNE MARIE L=95m P=63m Ce cargo français a heurté une mine et coulé en 1918 à environ 2 miles au sud de l'île de Sarck.

384. ??? RAFFIO P=58m Ce navire de la société italienne SORIMA coule en 1931 alors qu'il manœuvrait pour mouiller sur l'épave du Jeanne Marie. Les deux épaves sont à quelques centaines de mètres l'une de l'autre. Voir revue Chasse-Marée n°172

385. ??? PRINCESS ENA L=76m P=env45m Ce paquebot anglais prend feu et coule en 1935 à 3,5 miles au nord de la bouée NW-Minquiers. La partie avant est intacte.

386. ??? M343 L=65m P=38m Ce dragueur de mines allemand est touché par la torpille d'un navire polonais en 1944. Il ne coule pas de suite. Il est ensuite coulé au canon par un navire anglais à 4 miles à l'est-nord-est de la bouée NW-Minquiers. L'arrière est en bon état. L'avant est couché sur bâbord.

387. ??? RUDOLF WAHRENDORF L=60m P=35m Ce chalutier à vapeur allemand réquisitionné et armé devient le patrouilleur V209. Il est coulé par la RAF à 500m de St Peter Port en 1944. Il est posé bien droit sur le fond. Mais, attention, il se situe dans le chenal des ferry.

388. ??? FORTH P=18m L'épave de ce petit cargo est cassée en deux, elle se situe au nord de l'île de Herm.

389. ??? BRIGHTON L'épave de ce vapeur à roues à aubes se situe près de la balise de Plate Fougères.

390. ??? BRISEIS P=20m Vapeur français coulé après avoir talonné sur les récifs de Grunes en 1937. L'épave est très abîmée.

391. ??? EDITH Cargo coulé en 1992 au nord-ouest d'Aurigny

392. ??? BLACKWOOD P=53m Frégate anglaise coulée en 1944 près d'Aurigny

393. ??? ANVERS ex HELSFLET P=10m Remorqueur portuaire belge saisi par les allemands, coulé en 1941, suite à une collision avec un autre navire dans la brume. Il est balisé par une bouée portant son nom et se situe à 1,7 mile à l'est-nord-est de la tourelle Le Pignon à l'est des les Chausey.

394. ??? NATHALIE JEROME P=25m Chalutier coulé en 1983 à 2,8 miles au sud-sud-ouest de la bouée "SE Minquiers".

395. ??? FINK P=20m Vapeur coulé en 1944 à 3,5 miles à l'est-sud-est de la bouée "NW Minquiers".

396. ??? BLAINVILLAIS P=25m Chalutier coulé en 1983 à 0,4 mile à l'ouest-nord-ouest de la bouée "SE Minquiers".

397. ??? SOLVEIG L=8m P=17m Chalutier coulé en 1987 à 0,2 mile au nord-ouest de la balise "La Petite Entrée" située au nord de l'archipel des Chausey.

Secteur CHERBOURG

398. **** LEOPOLDVILLE L=150m P=60m au fond, 40m à la partie supérieure de l'épave. Ce paquebot belge qui assurait la ligne du Congo a été transformé en transport de troupes. Il transportait 2.200 soldats américains. Il a été torpillé par un sous-marin allemand en 1944 à 5 miles au nord de la passe de l'est du port de Cherbourg. L'épave est couchée sur bâbord mais elle est très bien conservée. La coque est intacte à part quelques

trous. Elle est cassée en deux, un "petit" morceau d'environ 20m de poupe est détaché du reste. Cette épave est immense et il faut plusieurs plongées pour en avoir une vision d'ensemble. Le naufrage a fait 808 morts. La plongée est interdite sur cette épave, les clubs locaux peuvent obtenir des dérogations.

399. *** STRATHALBYN L=70m P= 33m Ce cargo anglais a heurté une mine et coulé à 2 miles au nord de la passe de l'est du port de Cherbourg en 1916. La coque est détruite par endroits. Le chargement de roues de chemin de fer est toujours en place. L'hélice et la poupe sont très belles. Il y a beaucoup de faune.

400. *** SAINT BRENDAN L=70m P=43m Cargo coulé en 1936 en face de Cherbourg. La coque est presque totalement conservée. Belle hélice, gros treuils. Les deux anches sont à poste. Les superstructures sont effondrées, on peut voir le wc sur le pont.

401. *** PILKOPEUN P=33m Cargo. L'hélice est brisée. Les deux ancres sont à poste. Beaucoup de faune, des tacauds plein les cales.

402. ** USSA L=60m P=25m Vapeur britannique coulé en 1917 par un mine à une centaine de mètres de la passe de l'ouest du port de Cherbourg. La coque est effondrée, seules la proue et la poupe sont encore conservées. Deux chaudières. Celle de bâbord est complètement ouverte sur le dessus. Belle machine compound.

403. ☺☺☺ "Le BATEAU PHARE" P=40m Coulé par les Allemands pendant la dernière guerre.

404. ☺☺ GENERAL DU TEMPLE L=72m P=47m Cargo français, coulé par un sous-marin allemand en 1917. Il ne reste plus que la moitié arrière de l'épave, l'avant a disparu.

405. ☺☺☺ CAMPEADOR Vapeur espagnol coulé en 1891 au large de Omonville, après avoir talonné sur une roche.

406. ☺☺☺ GUERNESEY P=25m Vapeur anglais coulé en 1915 près du cap de la Hague après avoir talonné sur une roche.

407. ??? "Le Petit Remorqueur" P=30m environ. Petite épave, coulée dans le secteur du Pilkopeun.

408. ??? "Les Deux Barges" Elles étaient remorquées par le Petit Remorqueur et ont coulé à coté.

409. ??? HMS CAPEL L=88m Cette frégate britannique a été coulée en 1944 au large de Cherbourg par le même sous-marin qui avait coulé le Léopoldville deux jours plus tôt. L'épave contient une énorme cargaison de munitions (20 à 30 tonnes) dont de nombreuses grenades anti-sous-marines qui sont encore sur le pont.

410. ??? VENDEMIARE P=50m Ce sous-marin français a été heurté par un cuirassé lors d'exercices de tir, au cours de manœuvres. Il a immédiatement coulé dans le Raz Blanchard.

Secteur BAIE DE SEINE voir revue Océans n°248

411. ☺☺ SUSAN B ANTHONY L=147m P=30m Paquebot américain réquisitionné pour l'U.S. Navy comme transport de troupes. Il percute une mine au large de Omaha Beach et coule à 7 miles de Port en Bessin. L'épave, couchée sur bâbord a été largement ferrailée. L'ensemble du navire est à l'état de débris, sauf la proue qui est en bon état. voir revue Océans n°264

412. ??? WRESTLER L=95m Ce destroyer anglais a heurté une mine, il a ensuite coulé au large de la baie de Seine.

413. ☺☺ SVENNER L=130m P=38m Destroyer britannique attribué aux suédois pour participer au Débarquement. Il a été torpillé par un sous-marin allemand alors qu'il escortait un convoi de l'opération Overlord en 1944. Il y a eu 30 victimes et 150 survivants. L'épave se trouve à 10 miles au nord de Ouistreham. Elle a été travaillée par les ferrailleurs. On y reconnaît bien l'étrave et plusieurs canons.

414. ☺ USS CORRY L=106m P=10m Ce destroyer américain a été coulé par une mine, pendant le Débarquement, sur le banc de Saint Marcouf. Aujourd'hui, il ne reste que des débris car l'épave a été ferrailée par des scaphandriers italiens.

415. ??? "Les Trois SHERMAN" P=15m Le chaland qui les transportait a probablement chaviré. Les trois chars sont couchés sur le fond devant la plage d'Utah Beach.

416. ☉ DURBAN L=150m Ancien croiseur spécialement préparé pour être coulé pour protéger la rade artificielle de Lion sur Mer servant à débarquer du matériel dans le cadre de l'opération Overlord. Il est situé à 5 miles au nord-ouest de Ouistreham et balisé par une bouée cardinale.

417. ☉ COURBET L=168m P=10m Ancien cuirassé français lancé à Brest en 1911. Réformé avant la 2^{ème} guerre, il sera récupéré par les Anglais et servira de casernement à Portsmouth. Il a été préparé pour servir de brise-lame, remorqué et coulé à 4 miles au nord-nord-ouest de Ouistreham le 9 juin 1944. Les superstructures restant hors de l'eau, ses canons de marine ont continué à bombarder les positions allemandes jusqu'à la fin juin. L'épave a été très largement ferraillée. Il ne reste plus que des morceaux de tôle peu reconnaissables.

418. ☉☉ DRAGON L=150m P=18m Croiseur construit en 1920, attribué à la marine polonaise pour préparer les opérations du Débarquement. Il est torpillé le 8 juin 1944 et considéré comme non réparable. Il est ensuite remorqué pour être coulé pour servir de brise-lame. L'épave se trouve à 12 miles au nord de Ouistreham. ON reconnaît les chaudières et une tourelle

419. ☉☉ BRETAGNE L=80m P=7 à 30m Vapeur mixte norvégien coulé en 1918, suite à une collision dans le brouillard. Les superstructures ont été arasées.

420. ??? USS MEREDITH L=115m P=22m Destroyer américain coulé en 1944. Après avoir heurté une mine l'équipage parvient à maintenir le navire à flot au mouillage. Le lendemain il est bombardé par des avions allemands. Quelques heures plus tard, il se casse en deux et coule. C'est une belle épave. L'avant est en bon état. L'arrière a été ferraillé. Attention il y a encore de nombreuses munitions à bord.

421. ☉☉☉ HMS LAWFORD L=88m P=17m Destroyer de l'US Navy cédé aux anglais, coulé par une torpille tirée d'un avion allemand pendant le Débarquement au large de Juno Beach. L'épave est située à l'ouest de l'entrée du chenal de Caen, elle est cassée en plusieurs morceaux. L'arrière avec les deux arbres d'hélice et le gouvernail mesure une vingtaine de mètres et est retournée. Les hélices ne sont plus en place. La partie centrale est également retournée, elle est très abîmée. La partie avant est couchée sur bâbord, on peut y trouver un canon.

422. ??? USS SUSAN B. ANTHONY L=148m P=26m Ce cargo américain a heurté une mine pendant les opérations du Débarquement. Une voie d'eau se déclare, il est remorqué dans une zone peu profonde et coule à 7,5 miles au nord de Port en Bessin. Pas de victimes. L'épave est cassée en deux morceaux.

423. ??? NORFOLK L=125m P=25m Ce cargo, touché par une mine en 1944 a ensuite été coulé comme blockship (protection des ports artificiels des plages du Débarquement). L'épave est brisée en trois morceaux. Elle est balisée par une bouée portant son nom.

424. ??? LST 523/CARBONNEL L=100m P=30m Ce grand chaland américain a été coulé pendant le Débarquement du 6 juin 1944. LST signifie "Landing Ship Tank". Il s'agit d'un véritable navire de haute mer avec une étrave ouvrante pour permettre le débarquement sur une plage. Il est retourné. Des chars sont encore à l'intérieur.

425. ??? EMPIRE BROADSWORD L=115m P=25m Navire de ravitaillement de type LSI (Landing Ship Infantry). Il heurte une mine et coule en 1944. L'épave est couchée à 3,5 miles au nord-ouest de Omaha Beach. voir revue Océans n°267.

426. ??? ALBERTVILLE L=154m P=25m Paquebot belge (sister-ship du Léopoldville coulé devant Cherbourg) réquisitionné et reconverti en transport de troupes. En 1940 il est bombardé par la Luftwaffe alors qu'il est au mouillage devant Le Havre et coule en 20 minutes. Il n'y a pas eu de victimes. En général la visibilité est mauvaise dans cette zone.

427. ☉☉ GENERAL METZINGER L=150m P=23m Ce paquebot français est réquisitionné en 1940 pour transporter des troupes en scandinavie. Il est endommagé suite à un abordage dans la Manche. Après avoir été réparé, il doit évacuer la ville du Havre menacée par l'armée allemande. Il est bombardé par la Luftwaffe alors qu'il est au mouillage en attente sur la rade. L'équipage est évacué avec les chaloupes, il y a pas eu six victimes. L'épave est très abîmée. On peut toutefois y reconnaître les deux grosses machines à triple expansion et les chaudières. La proue et la poupe sont encore en assez bon état. La visibilité est en général mauvaise en raison des sédiments transportés par le Seine. Elle est facile à trouver, car elle est balisée par une bouée cardinale ouest. Voir revue Océans n°281

428. ☹☹ TOKOMARU L=140m P=35m Ce cargo anglais a été torpillé en 1917 par un sous-marin allemand devant le port d'Antifer. L'épave est immense, l'hélice est énorme. La partie avant est effondrée jusqu'aux chaudières. La partie arrière est mieux conservée. Voir « hors série épaves » n°3 de la revue Océans.

429. ☹☹ PRINCESS OLGA L=38m P=25m Ce chalutier à vapeur de nationalité anglaise assurait la sécurité de la navigation dans le chenal du port du Havre pendant la première guerre mondiale. Il déminait et installait des filets anti-sous-marins. Il a été coulé par une mine en rade du Havre en 1918. L'épave est posée bien à plat. L'étrave est détachée de la partie principale. La coque est assez bien conservée. Le pont a disparu. De nombreuses munitions de tous types sont contenues dans les cales ou dispersées aux alentours. (voir revue Océans n°274)

430. ??? NIOBE L=80m P=25m Vapeur charbonnier français coulé en baie de Seine pendant la 2^{ème} guerre mondiale.

431. ??? "La Barge Citerne"

432. ??? U 390 L=70m P=50m Sous marin allemand coulé en 1944, par grenadage, par des navires britanniques. Il y a eu un seul survivant. Il s'est équipé de son appareil respiratoire de sauvetage et a attendu, que suffisamment d'eau soit entrée dans la coque, pour que la pression interne soit égale à la pression externe. Ensuite, il a pu ouvrir le panneau du kiosque et a réussi à remonter en surface. Il y a eu 48 disparus. L'épave est entière et couchée sur tribord. voir revue Océans n°273.

433. ☹☹ USS TIDE L=67m P=10m Ce dragueur de mines américain a heurté une mine et coulé, à 4,5 miles au large de Utah Beach en 1944. L'épave est en mauvais état.

434. ☹ SUFFOLK COAST P=30m Vapeur anglais torpillé par un sous-marin à 14 miles à l'est-sud-est de la pointe de Barfleur. L'épave est très abîmée.

435. ☹☹ HMS CATO L=70m Dragueur de mines coulé au mouillage par une « torpille humaine » allemande (il s'agissait d'un mini-submersible piloté par un plongeur, mis au point à la fin de la dernière guerre). L'épave se trouve à 5 miles au nord-nord-est de Ouistreham.

436. ☹☹ HMS MAGIC P=25m coulé le même jour et dans les mêmes conditions que le HMS Cato. La coque est encore en assez bon état. L'épave se trouve à 8 miles au nord-nord-est de Ouistreham. Elle est recouverte d'un filet de pêche.

Secteur FECAMP

437. ??? HMS BRITOMART L=75m P=30m Dragueur de mines anglais, coulé suite à une erreur de communication par la RAF. L'épave est droite sur le fond. La coque est endommagée et elle s'ensable. De nombreux débris sont éparpillés autour.

438. ??? WIKING 7 ou VP 1501 L=46m P=28m En août 1944 une flottille de 18 navires allemands évacue Le Havre et fait escale à Fécamp. A sa sortie du port, elle est attaquée par les destroyers alliés "La Combattante" et "Tornborough". Plusieurs navires sont coulés, mais celui-ci est le seul à avoir été identifié. Il s'agissait à l'origine d'un chalutier français saisi par les allemands qui l'ont armé pour le transformer en patrouilleur. L'épave est très abîmée et cassée en deux morceaux principaux, entre lesquels on trouve de nombreux débris. Le premier morceau est la proue qui est retournée. Le second est constitué de la chaudière et de la machine. voir revue Océans n° 275

439. ☹☹☹ MALACHITE L=60m P=30m Ce cargo a été coulé au canon par un sous-marin allemand en 1914. Il transportait des lingots d'étain et des divers (caisses de whisky!). Il est assez peu plongé car très proche du chenal du port d'Antifer. Il est balisé par une bouée de danger isolé. Il est posé sur le fond, bien droit. Les cales sont facilement accessibles. L'hélice a été démontée. La partie arrière de la coque est effondrée. De nombreuses tôles du pont ont disparu et on voit bien la chaudière et la machine sans rentrer dans l'épave.

440. ☹☹ GREIF L=89m P=25m Torpilleur allemand construit en 1927, il a subi de nombreuses modifications avant d'être affecté à la flotte de Cherbourg en 1944. Cette même année, il a été endommagé par des avions canadiens et abandonné par son équipage. Il a ensuite été coulé à 8miles au nord-est de Courseulles. La moitié avant est encore en assez bon état, couchée sur bâbord. Par contre l'arrière est très abîmée, on peut juste y reconnaître les deux hélices et le gouvernail.

441. ??? HMS PYLADES L=67m P=25m Ce dragueur de mines anglais heurte deux mines qui provoquent son chavirage, il coule ensuite au nord-nord-ouest de Ouistreham. L'avant est posé bien droit, les parties centrale et arrière sont couchées.

442. ☺☺☺ PRAIRIAL L=51m P=25m Ce sous-marin français a été coulé, en bordure du chenal du port du Havre, suite à une collision avec un navire anglais en 1918. Les sous-marins de cette série étaient encore à propulsion à vapeur. Leur autonomie en plongée en propulsion électrique n'était que de 12 miles. La double-coque extérieure a complètement disparu.

443. ☺☺☺ UJ 1443 L=59m P=25m Avant qu'elle soit formellement identifiée, cette épave était appelée "Le Chalutier Armé" ou "L'Épave de Bénouville" ou "Le Patrouilleur". Il s'agit en fait d'un chasseur de sous-marin allemand. UJ= UbootJäger. Il a été coulé en 1944 à 4,5 miles à l'ouest de Fécamp suite à un combat naval avec le destroyer français La Combatante. L'épave est bien conservée, mais elle commence à se dégrader. Un bras articulé à l'avant lui servait pour les opérations de déminage. Le canon situé sur l'étrave est tombé sur le fond en 2001.

444. ??? OIFJELD Cargo norvégien coulé par un sous-marin en 1916.

445. ☺☺☺ U390 L=67m P=50m Ce sous-marin allemand de type VII-C, lancé en 1943, a été coulé en 1944 à la grenade sous-marine par une frégate britannique. Un seul membre d'équipage a réussi à remonter de 50m avec son appareil respiratoire de sauvetage, les 48 autres marins sont morts dans l'épave. Ce sous-marin est entier et bien conservé, il est légèrement incliné sur tribord. L'épave se trouve à environ 20 miles de Saint Vaast la Hougue. voir revue Océans n°273.

Secteur DIEPPE

446. ??? HMS BERKELEY L=85m P=25m Pendant le débarquement de Dieppe en 1942, il est touché par un avion allemand et prend feu. L'équipage est évacué. Il est ensuite coulé par une torpille tirée par les Anglais qui ne voulaient pas qu'il tombe aux mains des Allemands. L'épave est disloquée. Elle est cassée en trois morceaux espacés d'une centaine de mètres. La partie centrale est la plus grosse.

447. ??? UJ 1404 nommé aussi "Le TINTIN" Chasseur de sous-marin allemand.

448. ☺☺☺ HMS DAFFODILS L=118m P=24m Ce ferry qui transportait des rames de chemin de fer a été réquisitionné et reconverti en navire de ravitaillement pour le Débarquement. Il s'appelait à l'origine TF3 (Train Ferry n°3). En 1945, il heurte une mine et coule à 6 miles au nord de Dieppe. Le naufrage a fait 4 victimes. Il est balisé par une bouée portant son nom. L'épave est cassée en deux au niveau des chaudières, elle est en bon état et on peut accéder à l'intérieur par de nombreuses ouvertures (en prenant évidemment les précautions habituelles). Fond de sable. voir revue Océans n°267

449. ??? TFI (Train Ferry n°1) L=118m Sister-ship du HMS DAFFODILS. Coulé devant la pointe d'Ailly en 1940.

450. ☺☺ GAUSS ou Speerbrecher 178 L=72m P=30m Ancien cargo réquisitionné et armé par les allemands. Epave en bon état cassée en deux morceaux. On peut y observer le dispositif destiné à faire exploser à distance les mines magnétiques, il est composé de câbles électriques disposés de chaque côté à l'avant. Sur l'étrave verticale, on remarque les fixations de la perche verticale qui supportait le bruiteur qui déclenchait à distance l'explosion des mines acoustiques. Dans les cales, de nombreux fûts vides devaient constituer une réserve de flotabilité en cas de voie d'eau. Coulé par des vedettes lance-torpille britanniques et danoises en 1945.

Secteur SAINT VALÉRY EN CAUX

451. ??? AF 13 ou "L'Épave au Champagne" Il s'agit d'une barge allemande armée de la série "Artillerie Fahrprahme" (d'où son nom), coulée en 1944. Compte tenu du poids de l'armement (canons et tourelles) et du blindage du pont, et en raison du faible tirant d'eau, leur stabilité n'était pas très bonne. Par conséquent, toutes les épaves de ce type sont retournées. Elle est située à 5,6 miles au nord-est de Saint Valéry en Caux. Des plongeurs y ont trouvé quelques bouteilles de champagne millésimé 1937, d'où son surnom. L'avant est assez bien conservé, l'arrière est très abîmé.

452. ??? CALAISIEEN P=15m Vapeur français

453. ??? MERIDA L=128m P=0m Cargo français coulé en 1928 au large du Touquet.

454. ??? ARGO Vapeur français
455. ??? PENGROW Vapeur
456. ??? NYTAAR L=66m P=15m Vapeur norvégien coulé en 1917.
457. ??? REYNALD L=8m P=15m Chalutier en bois coulé en 1987.
458. ??? ELORN P=12m Cargo français coulé en 1917.
459. ??? HARDY P=15m Vapeur anglais coulé en 1911.
460. ??? TF 2 (Train-Ferry n°2) coulé devant le port de Saint Valéry en Caux
461. ??? CERONS L=65m P=0m coulé devant le port de Saint Valéry en Caux en 1940.
462. ??? GRANVILLE L=51m P=33m Cargo français réquisitionné par la marine nationale pour évacuer les troupes françaises encerclées à Saint Valéry par l'armée de Rommel. Touché par un obus d'un char allemand situé sur le port de Saint Valéry en Caux, il coule à 3 miles au large de Saint Valéry. Il y a eu 12 victimes et 33 rescapés. L'apparence de l'épave est très variable car la sédimentation change beaucoup en fonction des courants et des saisons.
463. ??? "L'Epave Allemande" Elle est en très mauvais état, actuellement non identifiée. Elle se trouve à quelques centaines de mètres de la centrale EDF de Paluel. Elle date de la deuxième guerre mondiale.
464. ??? COONAGH L=73m P=30m Cargo irlandais coulé en 1917 par un sous-marin allemand. Aucun survivant. L'épave est située à 5 miles de Saint Valéry en Caux. Elle est posée bien droite et la coque est bien conservée. Il transportait une cargaison de lingots de fonte.

Secteur DUNKERQUE voir <http://dkepaves.free.fr>

De très nombreux navires ont été coulés pendant la bataille de Dunkerque du 29 mai au 4 juin 1940 appelée l'opération "DYNAMO". Cette opération navale de grande envergure a permis d'évacuer 350.000 soldats français et anglais encerclés par les troupes allemandes. Les navires ont été coulés surtout par la Luftwaffe, mais aussi par des batteries côtières, des mines ou des navires allemands.

465. ??? BRIGHTON QUEEN appelée aussi "Le Roues à Aubes" P=13m Vapeur anglais à roues à aubes coulé pendant l'opération Dynamo. La coque a pratiquement disparu. Il reste l'étrave, la chaudière, la machine, le vilebrequin et les roues à aubes.
466. ☺☺ "Le Cargo" P=25m Speerbrecher (allemand) non identifié. Epave quasi identique à "La Fred" mais mieux conservée.
467. ☺☺ DENIS PAPIN P=33m Dragueur français coulé par des avions allemands, pendant l'opération Dynamo. Belle épave, bonne visibilité en général.
468. ☺☺☺ FOUROYANT L=107m P=28m Torpilleur français coulé à 2,6 miles au nord du bassin Mardryck, pendant l'opération Dynamo. La plus grande partie de l'épave est couchée sur bâbord. La poupe est presque retournée et montre ses deux hélices et le gouvernail. L'épave commence à s'affaisser, il serait imprudent de visiter l'intérieur. Il y a encore de nombreux obus et munitions à bord.
469. ??? GOURKO ou GANKO L=97m P=22m Paquebot anglais réquisitionné par la marine britannique, coulé pendant l'opération Dynamo.
470. ??? GRIVE appelée précédemment "Le Voilier" P=24m L'épave est posée droite. Elle est cassée en deux.
471. ☺☺☺ HAVANT ou "L'épave aux deux canons" L=97m P=27m Destroyer anglais coulé par des bombardiers allemands, pendant l'opération Dynamo. L'épave est couchée sur tribord. Deux gros canons sont bien visibles à l'avant, d'où son surnom. L'arrière est détruit, on n'y reconnaît pratiquement que l'arbre d'hélice.
472. ??? KING ORRY L=95m P=20m Paquebot anglais coulé pendant l'opération Dynamo.
473. ☺☺☺ "La Fred" P=22m Speerbrecher (allemand) non identifié. Comme beaucoup de speerbrecher, ses cales sont remplies de bidons de 200 litres vides, qui étaient prévus pour le faire flotter en cas d'avarie. L'épave est posée bien droite.

- 474.** ??? MOUSSAILLON appelé aussi "Le Petit Voilier" P=34m Dragueur français coulé pendant l'opération Dynamo.
- 475.** ☺☺☺ NORMANDIA L=88m P=23m Paquebot anglais coulé pendant l'opération Dynamo, par une bombe larguée par un avion allemand. La coque est bien conservée. L'étrave, couchée sur tribord est séparée du reste de l'épave qui est posé bien droit. De nombreuses ouvertures permettent de visiter les coursives.
- 476.** ??? NOTRE DAME DE LORETTE P=16m Chalutier français réquisitionné pour servir de dragueur. (identification incertaine)
- 477.** ??? PRINCESSE ASTRID L=113m P=22m Ce paquebot belge avait été réquisitionné en 1942 pour servir de transport de troupes. A la fin de la guerre, il retourne à la vie civile, sur la ligne Ostende-Douvres. Il est coulé en 1949 par une mine. Cinq victimes parmi les matelots de la machine.
- 478.** ??? SCOTIA L=116m P=14m Paquebot anglais coulé pendant l'opération Dynamo. La partie avant est assez bien conservée, elle est couchée sur tribord. Le reste a été détruit car il gênait la navigation. Bonne visibilité mais il y a souvent du courant.
- 479.** ??? VENUS P=29m Dragueur français coulé pendant l'opération Dynamo.
- 480.** ???ADROIT L=107m P=17m Torpilleur français touché par un bombardier allemand le 21/05/1940. Il est coupé en deux, le tiers avant se détache. La partie principale s'échoue sur la plage de Malo-les-Bains où elle sera en grande partie récupérée.
- 481.** ??? CHASSEUR 9 L=37m P=0m Chasseur de sous-marins français. Il a participé aux opérations de sauvetage de l'Adroit. Le 22/05/1940, il est attaqué par des bombardiers allemands, qui lui causent de graves avaries. Il commence à se remplir d'eau. Pour ne pas bloquer le port, il appareille et s'échoue volontairement sur la plage de Malo-Terminus. Le renflouement sera tenté sans succès.
- 482.** ??? CLAN MACALISTER L=138m P=12m Ce cargo anglais fut réquisitionné pour l'opération Dynamo. Il a été coulé par des bombardiers allemands en face du sanatorium de Zuydcoote.
- 483.** ??? CLAN MAC NEIL L=140m P=15m Cargo britannique. Epave très abîmée.
- 484.** ☺☺ DOUAISIEN L=103m P=28m Cargo français coulé, probablement par une mine, pendant l'opération Dynamo. C'est une des plus grandes épaves de la région. L'hélice et le gouvernail sont énormes.
- 485.** ??? ETOILE DU NORD P=17m Dragueur auxiliaire français n°33. En 1939, il s'échoue pendant une tempête en bordure du chenal entre Gravelines et Calais. Aux grandes marées suivantes, 300 hommes creuseront un chenal à la pelle. Un remorqueur réussit ensuite à remettre le navire à flot. En 1940, alors qu'il était en opération de déminage dans la rade de Dunkerque, il touche une mine et coule immédiatement. Il y a eu 27 victimes et 3 survivants.
- 486.** ??? FENELLA L=96m P=7m Ce vapeur anglais en bois a été réquisitionné dès le début de la guerre. Il a été coulé, pendant l'opération Dynamo, par un bombardier allemand.
- 487.** ??? FLORIDE P=17m Petit paquebot français. Sortant du port de Dunkerque, le 1/12/1939, il a touché une mine qui avait été larguée la veille par un avion allemand. Le capitaine a échoué son navire sur la plage de Malo.
- 488.** ☺ JAGUAR L=127m P=8m Le 23/05/1940, en arrivant à Dunkerque, il est touché par une torpille du Schnellboot s23 (vedette rapide allemande). Le capitaine échoue le navire sur la plage de Malo-les-Bains. Il ne sera pas renfloué. Pour ne pas laisser de matériel aux Allemands, il est dynamité fin mai 1940. L'épave découvre à chaque marée basse, elle est complètement disloquée.
- 489.** ☺☺☺ KEITH L=95m P=23m Destroyer anglais coulé pendant l'opération Dynamo. Très belle épave située au bord de la passe, il faut prendre des précautions pour remonter. La coque en bon état est couchée sur bâbord. L'arrière est séparé du reste de l'épave.
- 490.** ☺☺ MONA'S QUEEN L=103m P=25m Paquebot anglais coulé pendant l'opération Dynamo après avoir heurté une mine. L'avant est couché sur bâbord. L'arrière est posé bien droit. L'épave est cassée en deux. Le passage d'une partie à l'autre peut être difficile si la visibilité est mauvaise.

491. ??? SAINT ABBS L=41m P=13m Remorqueur à vapeur anglais, sister-ship du St Fagan, coulé par un bombardier allemand, alors qu'il venait de porter secours aux hommes du Keith.

492. ☉ SAINT CAMILLE P=9m Ce cargo français a heurté une mine en entrant à Dunkerque le 26/05/1940. L'épave est réduite à un tas de débris dont on ne distingue plus que les chaudières.

493. ??? SAINT FAGAN L=41m P=28m Remorqueur anglais, coulé pendant l'opération Dynamo. L'épave est cassée en deux. L'avant est posé droit, l'arrière est couché sur bâbord. Petite épave intéressante.

494. ??? WOLF L=102m P=22m Torpilleur allemand. L'épave est couchée sur bâbord, l'arrière est explosé et l'hélice a été récupérée.

Quelques épaves très profondes

495. OSTMARK L=110m P=65m Ce navire allemand a été découvert en 2000 par les plongeurs du G.R.E.M. (club nantais). L'identification n'a pas été facile, à chaque plongée, ils découvraient des structures métalliques qui ne correspondaient à aucun type de navire connu! Il s'agissait en fait d'un porte-hydravion. Entre sa mise en service en juin 1936 et la fin de 1939, il a lancé environ 500 hydravions. Il était utilisé sur la ligne aéro postale de la Lufthansa de Berlin à Buenos-Aires au large de l'Afrique. Les hydravions Dornier amerrissaient près de lui. Il était équipé d'une grue pour les hisser à bord et d'une rampe de catapultage de 40m de long pour les lancer. Il a été coulé en 1940 par un sous-marin anglais, alors que les allemands le rapatriaient en Europe pour l'utiliser dans la Kriegsmarine. Il y a eu un disparu et 47 rescapés. La coque est couchée sur bâbord, en bon état. La passerelle est effondrée. Voir revue Océans n°278.

496. LAKME P=74m Cargo français coulé par une mine en 1916 au large de l'île d'Yeu

497. ERETRIA P=74m Vapeur. A proximité du Lakme, Ils sont aussi appelés « les jumeaux ».

498. PRINCESSE IRENE P=70m Ce pétrolier a été victime d'une explosion causée par la foudre au port de Donges (St Nazaire) en 1972. Il a été coulé ensuite dans le "Grand Trou" à environ 20 miles au sud de la pointe du Croisic.

499. ERYTHREA Cargo français coulé en 1917 par un sous-marin allemand au large de l'île d'Yeu. Longueur 200m ; profondeur 68m.

500. LAKME Coulé en 1917 Longueur 80m ; profondeur 65m.

501. ELISABETHVILLE L=127m P=75m Ce paquebot belge torpillé en 1917 par un sous-marin allemand a coulé à 10 miles au sud de Belle Ile. **Il aurait transporté 12kg de diamants!** Ils étaient assurés pour 100.000£ sterling. La société italienne SORIMA a travaillé sur cette épave en 1928, elle a remonté le coffre fort. Mais il était vide! **Le trésor est-il encore à bord?** A-t-il été réellement chargé, ou a-t-il été déchargé à l'escale de La Palice? **Les diamants ont-ils été dispersés suite à la démolition de l'épave à l'explosif?** Il y a eu 14 victimes. L'épave est très abîmée, conséquence de ces recherches. Il y a 4 chaudières et 2 machines. Voir revue Chasse-Marée n°172

502. U107 Sous-marin allemand de type IX.B coulé en 1944 au sud-ouest de Belle Ile par un hydravion Sunderland. Aucun survivant.

503. BAYNAM L=101m Vapeur anglais torpillé par un sous-marin allemand en 1917 au sud-ouest de Groix.

504. EGYPT L=152m **P=130m** Ce paquebot anglais a coulé en 1922 au large de l'île de Sein. Dans le brouillard, il avait mis en panne, mais un autre navire l'a éperonné en plein milieu. La plupart des passagers ont été recueillis par le navire abordeur. Il y a eu 87 victimes sur les 44 passagers, 208 militaires et 86 membres d'équipage. Il transportait **7 tonnes d'or et de 40 tonnes d'argent!** Le navire et le chargement étaient assurés à la Lloyds pour 1.000.000 £. L'assureur a payé, puis il a missionné SORIMA pour récupérer les métaux précieux, car cette société avait déjà réalisé en Italie une opération similaire. **En 1929, le premier travail consistait à localiser l'épave.** Celle-ci était loin de la côte et aucun amer n'était visible. A cette époque aucun moyen de radio-navigation n'était opérationnel. Ils ont donc dragué une zone de 6 miles par 10 miles, d'après les points donnés par le navire qui a secouru les naufragés. **Après avoir découvert quelques roches et quelques épaves sans intérêt, ils ont identifié l'EGYPT.** Il restait le plus difficile. Les scaphandriers italiens de la société SORIMA utilisaient des scaphandres rigides allemands **ou des tourelles suspendues à un câble.** Le scaphandrier était à la pression atmosphérique et respirait avec un recycleur. (On n'arrête pas le progrès!) Le chargement a été **récupéré en 1932**

après trois années de travail. Ils ne pouvaient travailler que par très beau temps sur ce site. Le reste de l'année, ils ferrailaient des épaves plus près de la côte. Voir revue Chasse-Marée n°172

505. EUROPEAN P=70m Ce cargo anglais a fait naufrage en 1877 à l'entrée de la baie de Lampaul à Ouessant. Il contenait une importante cargaison de défenses d'éléphants.

506. DRUMOND CASTLE L=111m P=63m Paquebot anglais a coque en acier et propulsion mixte (voile-vapeur). En 1896, suite à une erreur de navigation dans le brouillard, il a talonné sur une roche des Pierres Vertes. Il a ensuite coulé dans le chenal de Fromveur au sud d'Ouessant. 3 survivants, 243 victimes. Voir revue Chasse-Marée n°92

507. ATHABASKAN L=114m P=63m Destroyer canadien, coulé par une torpille, au cours d'une bataille navale, en 1944, au large de Plouguerneau. Il y aura près de 250 victimes.

508. HMS CHARYBDIS L=156m P=80m Alors qu'il attaquait un convoi allemand, en 1943, ce croiseur anglais est torpillé, en 1943 à 25 miles au nord de l'île de Batz, par les escorteurs du convoi T23 et T27. Il y aura plus de 500 victimes. Voir revue octopus n°58.

509. GEORGIO BAY L=65m P=65m Coulé à 2 miles au nord-nord-ouest de la bouée Basse Crublent à l'entrée de la rivière de Tréguier.

510. ALABAMA L=71m P=60m Navire de guerre sudiste coulé à 9 miles de Cherbourg en 1864. Ce trois-mâts barque était en réparation à Cherbourg. Une bataille navale a eu lieu avec un navire nordiste qui l'attendait à sa sortie du port. Il ne s'agit plus de plongée d'exploration mais de fouilles archéologiques réservées aux professionnels.

Quelques épaves archéologiques

Ces épaves de la "marine en bois" sont toujours très abîmées. Il ne reste en général que quelques pièces métalliques massives comme les ancres et les canons. Seuls les archéologues peuvent y trouver d'autres vestiges avec un équipement important et notamment une suceuse pour enlever les sédiments accumulés au cours des siècles. Alors un conseil, si vous avez vraiment envie d'approcher cette activité, renseignez-vous auprès de la commission archéologique du comité régional de la FFESSM le plus proche de votre domicile. Ils organisent des fouilles tous les ans.

511. SOLEIL ROYAL En 1759 lors de la bataille des Cardinaux, au large de Belle Ile, il est mis hors de combat. L'équipage le saborde pour qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi (anglais!).

512. HERMOINE L=44m P=8m Après avoir conduit le marquis de La Fayette à Boston pour qu'il fasse la guerre d'indépendance des Etats Unis contre notre ennemi héréditaire (anglais), cette frégate française coule en 1793 sur le plateau du Four au large du Croisic. Une réplique est en construction à Rochefort (Charente Maritime), l'achèvement des travaux est prévu pour 2007!

513. CHARIOT Cette flûte de commerce a coulé en 1676 au large de Houat. Des fouilles archéologiques doivent être organisées par la DRASSM pendant l'été 2002.

514. "L'épave aux ardoises" est située dans la baie de Kerjouano près de l'entrée du golfe du Morbihan. Il s'agit probablement du "Florissant de Roquedeteau" coulé en 1769

515. "L'épave de Quiberon". Bateau en bois d'environ 16m. Découverte sur la plage de Saint Pierre Quiberon près de Penthièvre lors d'une grande marée en février 2001, elle n'est pas identifiée.

516. PRINCE DE CONTY Ce navire de la Compagnie des Indes s'est échoué en 1746 au sud de Belle Ile, à quelques miles de Lorient, son port d'attache. Le site a été fouillé par la DRASSM. Comme toutes les épaves de cette époque, il ne peut présenter un intérêt que pour les fouilles des plongeurs archéologues.

517. VENUS Cette frégate s'échoue sur une roche des Leuriou aux Glénans en 1781. On jette les canons et les équipements lourds par-dessus bord pour alléger le navire. Le bateau ne se déséchouant pas, il est désarmé sur place. Il est ensuite brûlé, pour qu'il ne tombe pas aux mains des Anglais. On peut voir un de ses canons à l'entrée de la Ville Close à Concarneau.

518. ARAB L=35m Navire anglais. En fait il s'agit d'un cotre corsaire malouin du 18^{ème} siècle qui avait été pris puis réarmé par les anglais. Il a coulé dans l'archipel des Glénans près du Ruohl.

519. ALCIDE Ce corsaire Malouin talonne sur la roche Calik et coule en 1749 en baie de Morlaix.

520. NYMPHE DE GRANVILLE P=30m Navire corsaire de Granville à 10 canons coulé à l'ouest des roches les Trépieds au large de la baie de Morlaix.

521. SAINTE FAMILLE Frégate de 26 canons à Saint Malo

522. SAINT JEAN BAPTISTE Navire de 300 tonnes et 100 hommes d'équipage. Ce sont deux épaves historiques coulées sur le même site en baie de Saint Malo. Ce site était appelé "L'épave de LA NATIERE". En fait, il y a deux épaves mais leur identification n'est pas certaine. Les plongées sur ce site sont évidemment réservées aux archéologues.

523. "Les épaves de la bataille de la Hougue" (ou de Barfleur). Il a été retrouvé cinq épaves coulées en 1692. Le SAINT PHILIPPE, Le MAGNIFIQUE, Le MERVEILLEUX, Le FOUROYANT, L'AMBITIEUX.

524. ARIANE et ANDROMAQUE Deux frégates napoléoniennes coulées à 1/2 mile au sud de la plage de Kerguelen (Larmor-Plage, près de Lorient) sur la roche de la basse de la Paille.

Quelques Livres

"Les messagères de l'histoire" J.L. Maurette et P. Veillon Ed des montagnes noires

"Des bateaux sous la mer" Yves Gladu Ed Le Télégramme

"Epaves des côtes de France" Bertrand Sciboz éditions Ouest France

"250 belles plongées en Atlantique" Yves Gladu Ed Océans (épuisé)

"Epaves des côtes françaises" Deux numéros spéciaux de la revue océans de 2001 et 2003

"Epaves Malouines du XVIIe siècle à nos jours" Emmanuel Feige Ed La Découverte

"Mémoires englouties Histoires sur les épaves du Finistère" Paul Marec ASEB Editions (épuisé)

"La saga des épaves du pays de Caux" édité par le comité départemental 76 de la FFESSM (02 35 77 40 38)

"Guide plongées en France" numéro spécial revue Océans juin 99

"Les plus belles plongées de la Manche et de l'Atlantique" S. Kolau Ed du Plaisancier

"Le sommeil des épaves I" ; "Le sommeil des épaves II L'odyssée" ; "Le sommeil des épaves III Mémoires" ; "Le sommeil des épaves IV Les souvenirs" Strazzera Ed du Plaisancier

« A la découverte des grandes épaves » (épaves du monde)

Revue « Plongeurs International » n°61 Avril 2004

"Les naufragés du bout du monde; La tragédie du Drummond Castle" Tangui Kemeneur Ed Le Télégramme

« Plongée profonde et technique » Cedric Verdier Ed Amphora

« Plongée sur épaves, Guide technique » Brun/Strazzera

« Les épaves de la côte Vermeille » Hervé Levano

« La saga des épaves de la côte d'Albatre »

Une liste très complète de livres sur les épaves est disponible sur les sites Internet suivants :

<http://perso.wanadoo.fr/cap.info/> ; www.oceans.net (achat en ligne)

En vidéo

"Les épaves de la mémoire" (Vendée) 31€

CDRom & DVD

"Les épaves des côtes de France" SHOM Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (Nationale)

Il a été conçu pour les pêcheurs comme un répertoire de "croches". Il n'est pas destiné aux plongeurs. On n'y trouve très peu de renseignements sur les épaves. Mais il contient les positions GPS et les profondeurs des épaves.

BISMARCK Histoire du plus grand cuirassé allemand coulé en 1941 par les Alliés et histoire de la recherche de l'épave par James Cameron (metteur en scène de « Titanic ») durée 90mn (V.O. sous-titrée en français)

A visiter

Le musée du Port Rhu de DOUARNENEZ permet de visiter une barge de la tamise, une gabare sablière, un langoustier « mauritanien » et remorqueur à vapeur anglais « Saint Denys ». Ce navire a été très bien remis en état. On peut visiter la machine à vapeur et la chaudière. Cela permet de se faire une meilleure idée de la motorisation des vapeurs du début du siècle. On peut aussi voir (de loin) un bateau-phare. La partie intérieure du

musée est très variée. On peut y voir, par exemple, un kayak eskimo, une pirogue africaine et aussi évidemment des bateaux traditionnels de nos côtes. Une salle est dédiée à l'histoire de la pêche à la sardine à Douarnenez.

« Le Victor Pleven » à Lorient près de l'ancienne base sous-marine, est un ancien chalutier métallique. Il permet de voir en état un navire comparable aux épaves suivantes : « Julien Quéré », « Plein Ciel », « La Perle », « Castel Meur », « Galaxie ».

Le musée maritime de La Rochelle permet de visiter un chalutier et la frégate « France I » qui a une motorisation diesel-électrique comparable à celle de l'« Emile Allard ». A une époque, pas si lointaine, où les satellites météo n'existaient pas, cette frégate était stationnée sur un point fixe au milieu de l'atlantique pour y faire des observations météorologiques. Sa mission était identique à celle du « Laplace » coulé près de Saint Malo.

Le musée maritime de Concarneau donne de nombreuses informations sur les navires et les techniques de pêche.

Le musée des phares et balises situé au phare du Créach à Ouessant reconstitue l'historique du balisage des côtes de France. De nombreuses lanternes de phares avec leur structure en bronze et leurs lentilles de Fresnel sont de véritables objets d'art.

Le musée de la Compagnie des Indes à Port Louis (56) Historique de la SNSM. Les fouilles de la jonque de Brunei. Historique de la Compagnie des Indes.

Le musée des cap-horniers à Saint Malo (tour Solidor) raconte l'histoire des grands voiliers cap-horniers.

La cité de la mer à Cherbourg on peut voir le sous marin nucléaire le REDOUTABLE

Le sous-marin Espadon est visitable dans la base sous-marine de Saint Nazaire.

Le musée de la Marine à Paris. Très nombreuses maquettes de navires de toutes les époques. Beaucoup de navires de guerre.

Le musée du scaphandre à Espalion (Aveyron) expose des scaphandres depuis les pionniers jusqu'à nos jours.

Quelques Sites Internet

<http://perso.wanadoo.fr/cap.info/> c'est LE site des épaves A VOIR ABSOLUMENT

<http://perso.wanadoo.fr:cdasm.56/epaves.html> Les épaves du Morbihan TRES BEAU SITE

www.chez.com/cirn (Cherbourg)

<http://members.aol.com/mfvscuba/pages/mfvlieux/html>

<http://libertysurf.fr/radebrest> (Brest)

www.chez.com/actisub

www.geocities.com/colosseum/dugout/7981/plongee/html

<http://site.voila.fr/yvmandard>

<http://sellor.com/plongee>

<http://libertysurf.fr/scyllas>

<http://grieme.org/epaves.html>

<http://dkepaves.free.fr> (Dunkerque) TRES BEAU SITE

<http://perso.wanadoo.fr/philned/web/ASEB>

www.uboot.net Tout sur tous les sous-marins allemands de la dernière guerre TRES BEAU SITE (en anglais)

<http://perso.wanadoo.fr/smpme> (Saint Malo)

www.ffessm.fr Site de la "Fédé"

www.ganeko.com

www.geocities.com/waratsea/kinetic.htm

www.epavespassion.org

www.mylinea.com

www.caenplongee.org

<http://193.251.74.83/u976> ou www.legrem.org

www.divernet.com Très beau site avec les épaves des îles britanniques (évidemment en anglais)

Nos épaves préférées

Epaves accessibles aux Niveau I

SPEERBRECHER à Groix et FETLAR à Saint Malo.

Epaves accessibles aux Niveau II

Toutes les épaves situées au large de la Vendée pour la quantité impressionnante de poisson qu'elles abritent.

Les épaves de la "SN1" à Noirmoutier,

Le sous-marin U171 à Groix,

NOTRE-DAME, GALAXIE et PIETRO ORSEOLO aux Glénans,

LA PERLE et le CASTEL MEUR en baie de Douarnenez, SWANSEA VALE à Camaret,

AMOCO CADIZ à l'Aber Benoît,

WALTER DARRE et HINRICH HEY à Saint Malo,

STRATHALBYN ; SAINT BRENDAN et PILKOPPEUN à Cherbourg

Epaves accessibles aux Niveau III

Le sous-marin U976 au large de Noirmoutier, SARACEN à l'Aber Ildut, PETER SIF à Ouessant,

LEOPOLDVILLE à Cherbourg

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★