

1950

La frégate météorologique *Laplace*

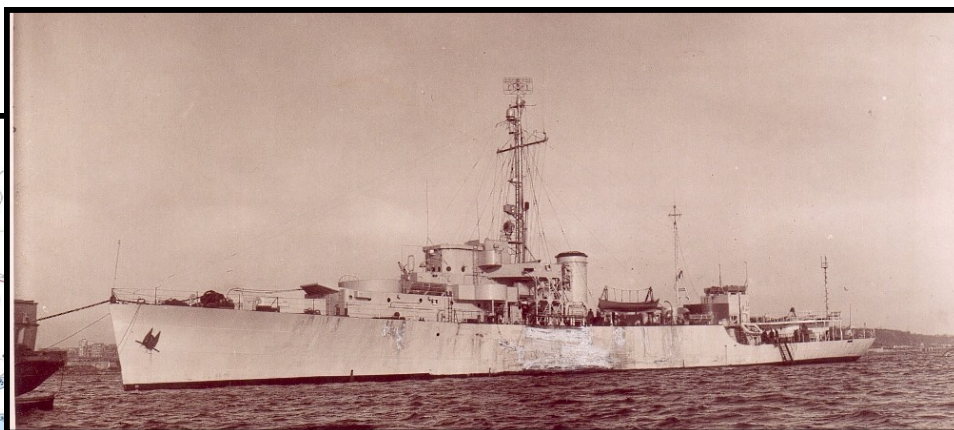
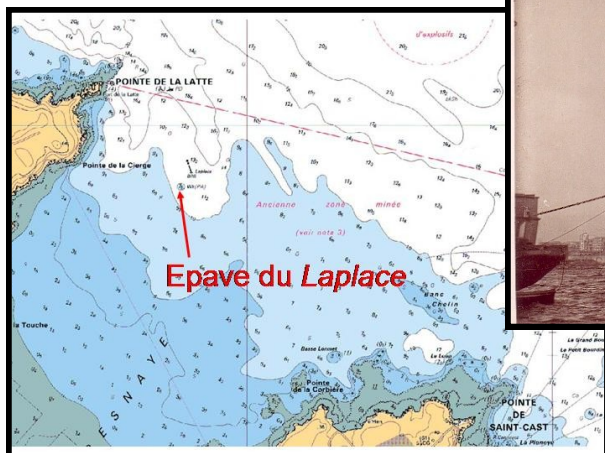
Le *Laplace* effectuait des missions de stations météo de plusieurs semaines pour transmettre des observations indispensables aux vols transatlantiques

En septembre 1950 il venait à Saint-Malo pour inaugurer les nouvelles écluses du port de St-Malo détruites en 1944 par les allemands

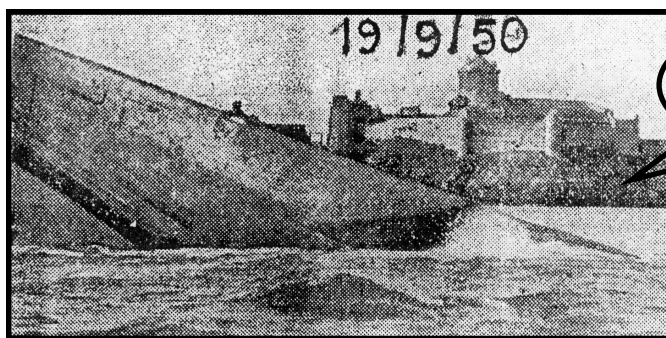
Arrivé dans la soirée du vendredi 15 septembre 1950 le commandant décide de ne pas rentrer de nuit au port malgré les services d'un pilote. Il mouille alors dans une zone minée pourtant répertoriée sur les cartes qu'il avait à bord...

Vers minuit et quart, le *Laplace* fait exploser une mine magnétique après avoir probablement évité sur son ancre et déclenché le compteur.

En pleine nuit les hommes se sont retrouvés dans l'eau froide et le mazout. Le courant emporta une bonne partie d'entre eux vers le large.



Baie de la Fresnaye
48°39.78N 002°16.44/46W (EUR50)



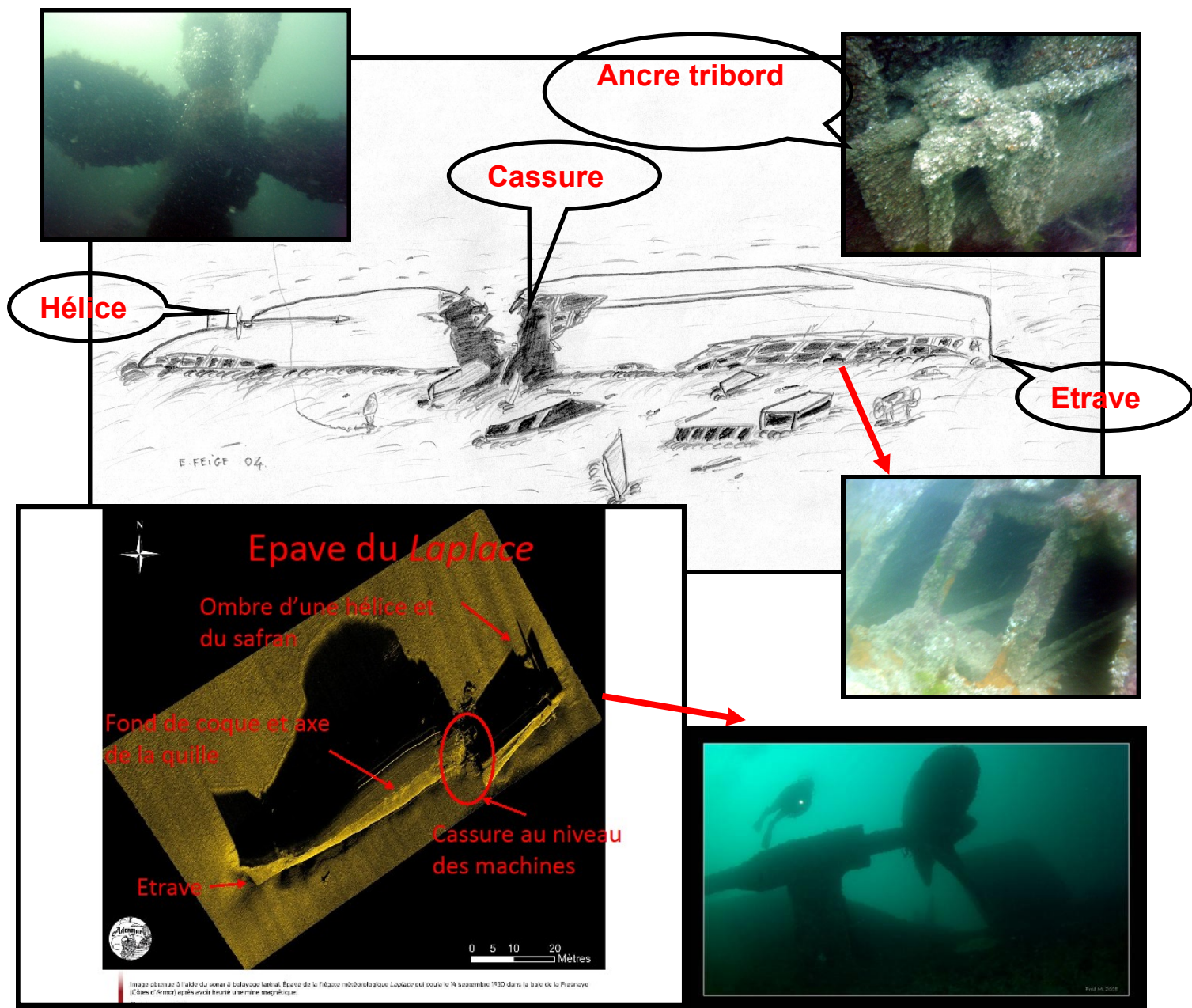
L'étrave avec le fort La latte en arrière plan



Monument de granit sur les hauteurs de St-Cast

Le *Laplace* fut construit aux USA (Ohio) et lancé en mars 1944 sous le nom de USS *Lorrain*
3 autres frégates furent construites sur les mêmes plans.
Achetées par la France en 1947 elles furent désarmées et transformées en navires météorologiques.
92m de long pour 11.5m de large. Tonnage de 1430 tx.

SAINT MALO
PLONGÉE EMERAUDE



Images Sonar; ADRAMAR

L'épave du *Laplace* est orientée nord-sud. Sur un fond de 25m à marée haute. La particularité de l'épave tient au fait que celle-ci repose à l'envers. Pour des raisons de sécurité, il est déconseillé d'y pénétrer, d'autant plus qu'elle se dégrade très rapidement. L'arrière continue toutefois d'être impressionnant, les deux hélices aux dimensions colossales offrant en effet une vision saisissante avec le safran au milieu. Ensuite, la visite sur l'épave peut se continuer en longeant la coque vers l'avant. Au bout d'une trentaine de mètres, les plongeurs arrivent dans la zone de la brèche. L'épave leur apparaît alors littéralement coupée en deux au niveau de la salle des machines ! Ces dernières sont dans la partie avant, dans une zone constituée par un enchevêtrement de tuyaux qui pendent partout. Inutile de dire que l'exploration, ici, doit être extrêmement prudente. Heureusement, les lumières à contre jour offrent de beaux spectacles sur l'intérieur de cette salle des machines désormais envahie de tacauds. C'est à cet endroit qu'il peut être aussi intéressant de remonter sur le haut, c'est-à-dire le fond de la coque. On découvre alors les deux arbres d'hélices désaccouplés au niveau de brides en bronzes. De l'autre côté de la brèche, sur l'avant bâbord (attention aux repères qui sont inversés !), la vue est splendide sur la machine regardée par en dessous. L'arrivée sur l'extrémité de l'épave est, elle aussi, magnifique, avec une étrave fortement inclinée sur tribord, et fine et rectiligne comme une lame de couteau. L'ancre qui avait été mouillée le soir du drame repose à quelques mètres sur le côté tribord de l'étrave.

SAINT MALO PLONGÉE EMERAUDE

Emmanuel Feige, 2012