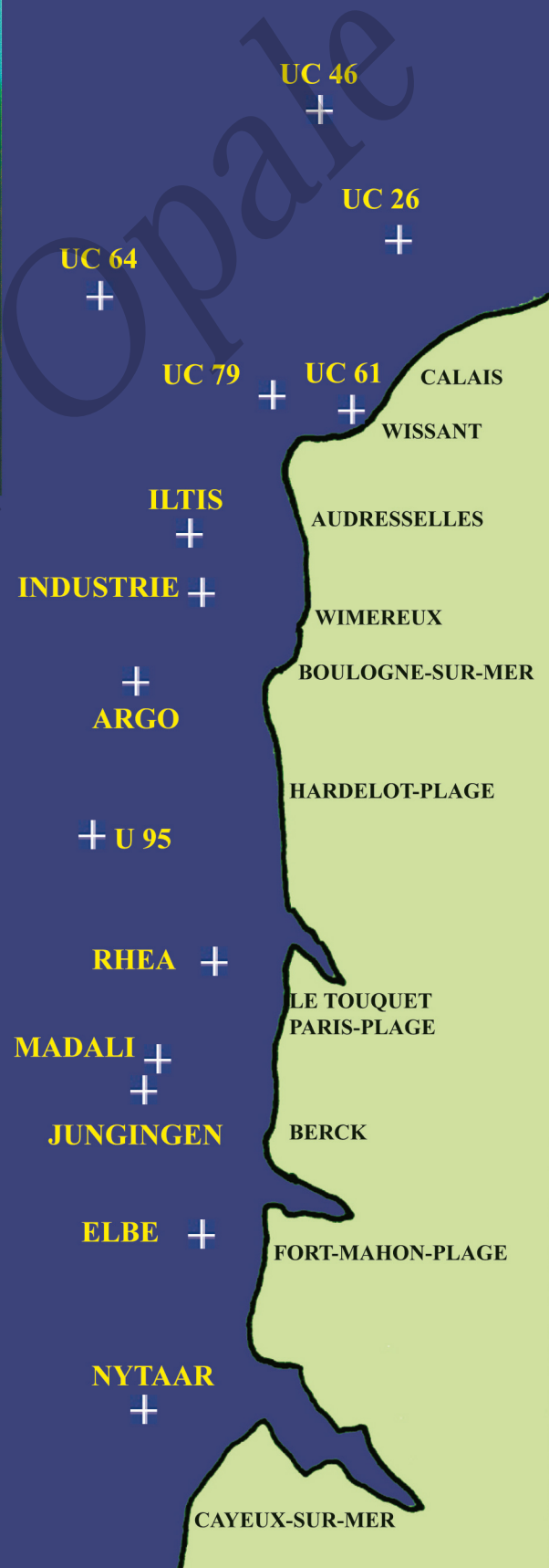


PLONGÉES EN CÔTE D'OPALE



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

TOME 1 - 2007



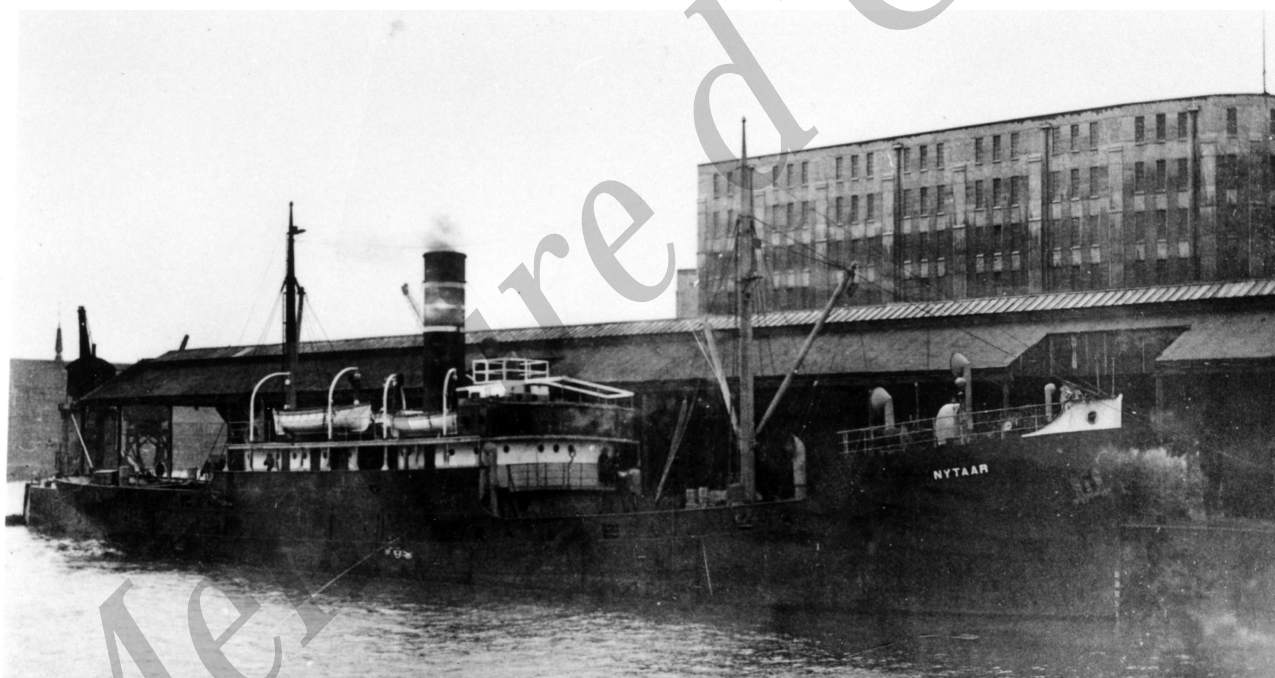
Le naufrage du *NYTAAR*, devant Cayeux-sur-Mer

Jean-François JEU

Le naufrage du *NYTAAR* a eu lieu en pleine guerre sous-marine le 25 octobre 1917. Ce naufrage, survenu alors que le *NYTAAR* naviguait en convoi, n'est pas dû à un torpillage comme le raconte la tradition orale, mais simplement à la tempête.

Caractéristiques du *NYTAAR*

Le *NYTAAR* fut construit en 1907 par le chantier A. Vuyk & Zonen à Capellen an den Ysel aux Pays Bas. (C'est ce même chantier qui a construit le remorqueur *ELBE*, coulé devant Fort-Mahon-Plage : nous savons donc que les archives ont disparu pendant le dernier conflit). C'est une coque en acier riveté livrée sous le nom d'*IDA CUNEO* en mars 1908 à l'armateur Alf Monsen de Tonsberg en Norvège. Le bateau fût vendu en septembre 1915 à la compagnie *D/S/ Nytaar* (armateur Georg T. MONSEN) de Stavenger en Norvège et rebaptisé *NYTAAR* ce qui signifie nouvel an.



Il mesurait 216 pieds de long (65,84 m) 30,2 pieds de large (9,20 m) et 18,8 pieds de creux (5,73 m), faisait 1044 tonnes de jauge brute et 584 tonnes de jauge nette.

Sa machine triple expansion à 3 cylindres construite par G.T. GREY à South Shields (Angleterre) de 127 chevaux lui permettait une vitesse de 11 nœuds à pleine charge.

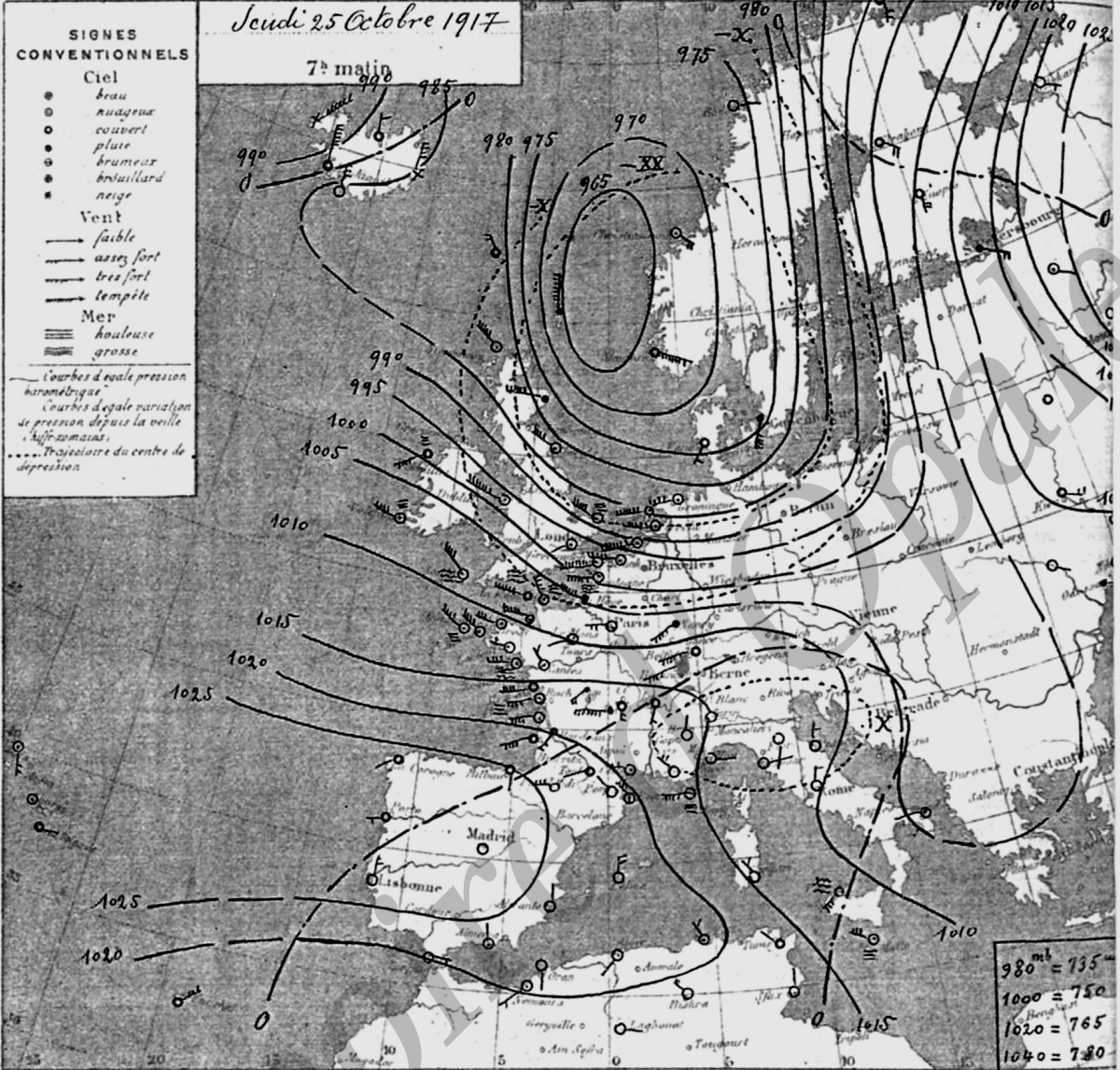
C'était en 1917 un bateau récent et bien équipé : feux électriques, radio dont l'indicatif était MDSV. Il était régulièrement inspecté et vérifié par le *Norske Veritas*.

Histoire du naufrage

Nos renseignements sont tirés du rapport de mer du capitaine en second, fait le 9 novembre 1917 au Havre et du journal de bord du chalutier *AUBÉPINE* :

Jeudi 25 Octobre 1917

- SIGNES CONVENTIONNELS**
- Ciel**
- beau
 - nuageux
 - ◐ couvert
 - ◑ pluie
 - ◒ brumeux
 - ◓ brouillard
 - ◔ neige
- Vent**
- faible
 - assez fort
 - très fort
 - tempête
- Mer**
- ≡ houleuse
 - ≡ grosse
- courbes d'égalité pression barométrique
 — courbes d'égalité variation de pression depuis la veille (différentiel)
 ... Trajectoire du centre de dépression



980 ^{mb}	= 735 ^{mm}
1000	= 750
1020	= 765
1040	= 780

Abonnement France un An 35 francs **SITUATION GÉNÉRALE** Abonnement Etranger 65 francs

La dépression signalée hier au large des Îles Britanniques a envahi rapidement tout le nord-ouest Europe en y amenant de très mauvais temps. Le minimum barométrique, inférieur à 965^{mb} passe ce matin près des Îles Shetland. Le vent souffle en tempête d'W sur la mer du Nord et la Manche où la mer est démontée; il est fort sur les côtes de l'Océan et en Provence. Des pluies sont tombées dans toutes nos régions sauf dans le Sud-est; on a recueilli 21^{mm} d'eau au ballon de Servance où l'on signale de la neige, 10 à Calais, 7 à Cherbourg, 6 à Nantes, Arcachon, 4 à Brest et à Dinan, 2 à Paris et à Nancy.

La température a monté assez fortement en France; la hausse atteint 7° dans le centre et le nord-ouest. Le thermomètre marquait à Jheures, 6° à Toulouse et à Lyon, 8° à Besançon, 10° à Calais, Nice, 11° à Paris, 13° à Clermont-Ferrand, 12° à Lorient et à Bordeaux, 14° à Arcachon.

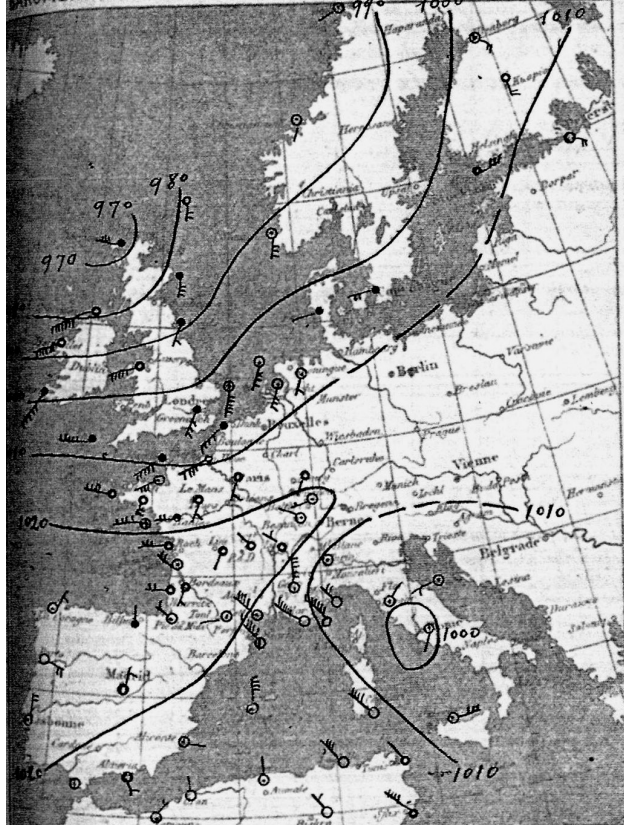
En France, un temps à éclaircies et à averses est probable avec température voisine de la normale. Le ciel temps nuageux, averses; la température moyenne 6:9 a été inférieure de 1:9 à la normale (- 8:8).

avis transmis le 25 Octobre à 10 heures

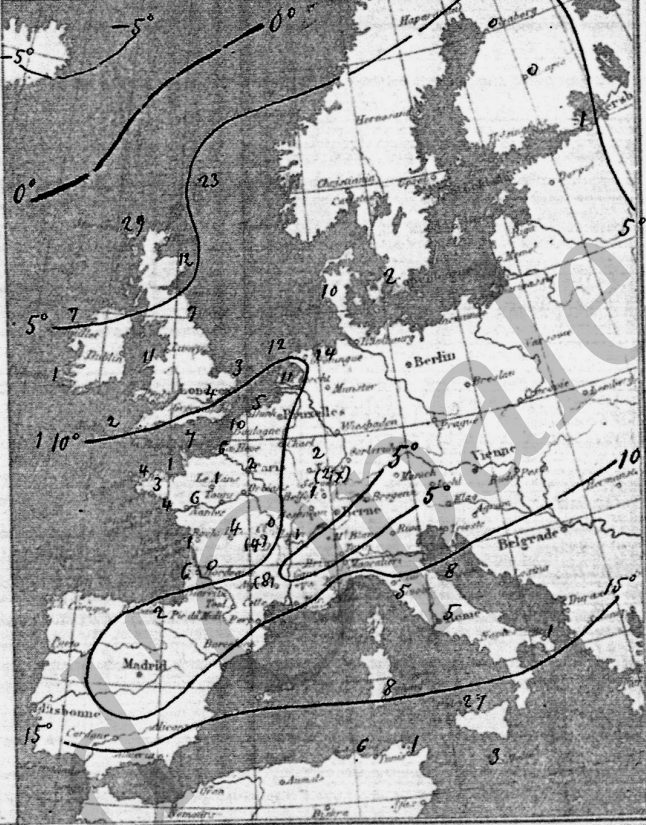
Manche Bretagne Océan Méditerranée avis de tempête: 3° et 4° Districts, lisses zone NW & SW à 10h.	} Vent des régions W fort ou très fort.	(1) Nord-Ouest	} Eclaircies, averses, baisse de température.
		(2) Nord	
		(3) Nord-Est	
		(4) Ouest	
		(5) Centre	
		(6) Est	

MÉTÉOROLOGIQUE

BAROMÈTRE, CIEL et VENT. - le 24 Octobre 1917 à 6^h soir



TEMPÉRATURE et PLUIE (en %/m). - le 25 Octobre 1917 à 7^h matin



STATIONS	OBSERVATIONS DU MATIN						DANS LES 24 HEURES			OBSERVATIONS DE LA VEILLE AU SOIR				
	PRESSION		TEMPÉRATURE		VENT. Forcé de 0 à 9	ÉTAT du ciel	ÉTAT de la mer	PLUIR ou NEIGE	TEMPÉR. EXTR.		PRESSION	TEMPÉR.	VENT	CIEL
	Observ.	Différ.	Observ.	Différ.					Maxim.	Minim.				
ISLANDE, FERÓ														
Vestmanöer . . .	982.3	-4.8	4	-2	N 5	beau								
Reykjavik . . .	86.9	1.9	-5	-2	N 9	couv.								
Ísafjörð . . .	94.2	7.9	-6	1	NE 8	neige								
Akureyri . . .	89.3	2.7	-7	2	NNW 3	couv.								
Seydisfjörð . . .	85.3	-4.5	-6	2	N 6	neige								
Thorshavn . . .	80.9	-6.8	1	3	NW 3	couv.								
Santa-Cruz . . .	26.5	-5.4	17.8	-1.2	" 0	nuag.	agit.	7	21	17	1029.8	17.5	SSE 1	couv.
Horta . . .	27.1	-3.8	17.9	0.9	SE 4	nuag.	belle	6	22	18	29.5	18.4	SSE 4	nuag.
Angra . . .	26.1	-3.6	18.2	1.0	" 0	"	agit.	"	22	16	29.4	18.7	SSE 1	nuag.
Ponta Delgada . . .	26.7	-1.9	18.2	1.3	E 1	couv.	belle	"	20	16	29.5	18.2	E 1	couv.
Lewick . . .	84.8	-27.9	5.6	2.3	N 9	pluie	grosse	23	5.6	1.7	80.7	4.4	S 4	pluie
Stornoway . . .	86.4	-12.7	3.3	1.1	NW 7	nuag.	belle	29	9.4	0.0	85.4	7.8	W 4	pluie
Malin-Head . . .		-4.2	8.3	-2.3	W 6	nuag.	haut.	1	13.3	6.1	00.3	12.2	SW 7	"
Valencia . . .	08.1	-4.2	8.3	-2.3	W 6	nuag.	haut.	1	13.3	6.1	00.3	12.2	SW 7	"
Scilly . . .	10.9	-7.3	10.0	0.0	NW 6	il.	grosse	2	12.8	8.3	09.2	12.2	W 7	pluie
Greenwich (9 h. m.)														
Yarmouth . . .	88.9	-19.7	7.2	5.5	NW 7	nuag.	haut.	3	11.7	1.1	01.4	11.7	S 7	nuag.
Shields . . .	82.2	-22.7	6.7	5.0	NW 5	il.	belle	7	10.6	1.7	85.1	6.1	SW 3	pluie
Bilbao . . .	24.2	0.1	9	-3	SSE 1	couv.		2	16	6	24.1	17	N 1	couv.
La Corogne . . .	26.2	-2.7	12	-1	SW 2	il.	agit.	"	16	8	27.9	14	NNE 3	nuag.
Barcelone . . .														
Madrid . . .	27.7	5.6	6	-4	" 0	beau		"	15	2	22.3	14	NNE 3	couv.
Palma . . .	23.3	9.9	13	-4	N 4	nuag.	haut.	"	19	10	16.7	17	N 6	nuag.
Alicante . . .	22.9	6.6	15	-1	N 0	il.	calme	"	22	11	18.5	20	E 1	nuag.
Malaga . . .	24.5	7.0	18	2	N 1	nuag.	belle	"	20	16	18.7	20	SSE 3	couv.
San-Fernando . . .	18.6	1.5	18	4	E 3	nuag.	agit.	"	22	13	17.7	18	" 0	beau
Porto . . .	26.2	6.0	12.4	0.0	WSW 3	beau	belle	"	20	6	25.3	14.6	ESE 4	beau
Lisbonne (8 h. m.)	22.5	2.3	13	0	N 4	il.	haut.	"	20	13	20.6	16	NNW 4	nuag.
Funchal (7 h. m.)	18.9	-4.6	19	1	NE 5	couv.	il.	"	23	17	21.1	20	NNE 3	il.
Casablanca . . .														
Monaco . . .	14.9	-7.2	12.8	-2.0	WNW 0	beau	belle	"	16	13	04.9	13.6	W 0	beau

Le *NYTAAR* naviguait de Göteborg à Rouen, chargé de bois, d'acier et de papier. Il a quitté Göteborg le 10 octobre 1917, est arrivé à Boulogne-sur-Mer le 23 octobre et a été incorporé à un convoi comprenant cinq autres vapeurs. Un des vapeurs du convoi est le *PIRAME*. Les autres navires ne nous sont pas connus car la vigie du port de Boulogne ne notait, sur le cahier d'écolier qui lui servait de main courante, que les mouvements des bateaux de guerre, tant le trafic du port de Boulogne était intense à cette époque. Ce convoi quitte Boulogne le 24 octobre à 8 heures escorté par le chalutier *AUBÉPINE*, commandé par l'enseigne de vaisseau FIRBACH officier chef du convoi. Le livre de bord de *L'AUBÉPINE* ne mentionne pas non plus la composition exacte du convoi. La route suivie est la route draguée le long de terre pour éviter les mines

Les conditions de navigation sont mauvaises comme en témoigne la carte météorologique de l'époque (p. 96, 97). En quittant Boulogne, le vent est au nord-est et tourne à l'ouest-nord-ouest en forçant, levant de hautes vagues. Tous les phares sont visibles. Le 25 octobre à 1 heure du matin, le *NYTAAR* est à 10 milles dans le nord-ouest du cap de la Hève, situé juste au nord du Havre, mais qui constitue de tout temps une zone difficile à franchir. À 3 heures, le vent forçait encore jusqu'à la tempête avec des grains d'ouragan et lève une mer qualifiée d'énorme : le bateau n'avance plus. Les lames passent par-dessus l'avant du bateau, cassent la base des manches à air bâbord et entraînent la perte d'une partie de la cargaison de pont. Le vent tourne au nord-ouest et le capitaine décide de faire demi-tour pour gagner un abri car il n'est plus possible de tenir le bateau contre le vent. À 14 heures, le *NYTAAR* est à 6 milles au large de Dieppe, quand les manches à air des ballasts 1 et 2 cassent. Les pompes dans la chambre des machines marchent en permanence pour assécher les ballasts. À 17 heures 30, le navire reçoit une lame énorme : une grande partie du chargement de pont se déplace (on y met habituellement le bois), cause des dégâts et est perdu. La bâche sur la coque du cargo est détruite mais il n'est pas possible de faire quoi que ce soit en raison des sévères conditions météo et du fait que le bateau a déjà son avant très enfoncé dans l'eau. L'eau monte dans la cale, le navire s'enfonce de plus en plus et le capitaine donne l'ordre de gagner les bateaux de sauvetage. Plusieurs membres d'équipage qui étaient sur le pont, furent balayés et passèrent par-dessus bord. Le 25 octobre 1917 à 17 heures 45, le *NYTAAR* coule devant Cayeux.

Le second et 6 hommes d'équipage sur le canot de sauvetage bâbord débarquent sur la plage de Cayeux et sont sauvés. Le capitaine et les 8 hommes d'équipage ayant embarqué sur le canot tribord ne seront jamais retrouvés : le naufrage du *NYTAAR* a donc fait 9 victimes.

Le registre d'inscription des télégrammes N° 2 conservé au Service Historique de la Marine à Vincennes indique : « télégramme du 25 octobre 1917 - renseignements Boulogne- Le vapeur norvégien *NYTAAR* a coulé le 25 à 18 heures à 8 milles devant Cayeux après avoir rempli. Il avait quitté Boulogne le 24 à 8 heures avec convoi qu'il avait abandonné ensuite devant le Tréport pour fuir devant le temps ».

Polémique sur le naufrage du Nytaar

L'épave fait très vite parler d'elle :

Le 8 mai 1918, le lougre *CA ME PLAIT* commandé par le patron DEHER coule après avoir abordé l'épave du *NYTAAR*. La propriétaire du bateau Mme veuve HUCHARD de St Valery-sur-Somme cherchera en vain à se faire indemniser de la perte de son lougre de pêche.

Dès le 7 août 1918, la Compagnie norvégienne d'assurance de guerre écrit à Sir M. FINDLAY, Ministre plénipotentiaire de sa Majesté Britannique à Christiania, pour essayer de faire porter au chef du convoi la responsabilité du naufrage du *NYTAAR*. Le motif invoqué est que le *NYTAAR* a dû naviguer à vitesse lente ou à demi-vitesse pour rester à la vitesse du convoi et derrière le patrouilleur *AUBÉPINE*. Le *NYTAAR* aurait essayé à plusieurs reprises de dépasser l'*AUBÉPINE* et aurait reçu le signal « le convoi doit rester groupé autant qu'il est possible ». Le premier lieutenant du *NYTAAR* aurait émis l'avis que, si son navire n'avait pas été obligé de naviguer en convoi, il aurait franchi la distance Boulogne-Le Havre en 10 à 12 heures environ et aurait évité la mer énorme qui causa la perte du bâtiment. Un gabier du *NYTAAR* affirme que 4 ou 5 vapeurs quittèrent le convoi lorsque le vent augmenta et firent route vers un port de refuge.

Ce courrier fût transmis au Ministère de la Marine et une enquête fût menée : on ressortit le journal de bord de *L'AUBÉPINE*. L'enseigne de vaisseau FIRBACH qui avait quitté Boulogne pour Dunkerque puis Rochefort fût entendu par ses supérieurs sur cette affaire.

La réponse du Capitaine de vaisseau LEQUERRÉ, chef de division des flottilles de la Manche orientale, en date du 28 octobre 1918, est assez cinglante et les assurances norvégiennes n'insisteront pas. Voici les principaux extraits de la réponse :

« le dépouillement du journal de bord de L'*AUBÉPINE* des 24 et 25 octobre 1917 ne porte pas trace des signaux que le Chef de convoi aurait faits : pour ordonner au *NYTAAR* de rester groupé en convoi, pour refuser au *NYTAAR* de faire route à toute vitesse sur Le Havre. La durée moyenne de la traversée était en octobre 1917 de 14 heures à la vitesse de route du convoi. Parti à 8 heures le 24 de Boulogne, le convoi aurait dû arriver au Havre le 24 à 22 heures. Il se trouvait à ce moment par le travers de Fécamp, en retard de plus de 4 heures sur son itinéraire régulier. Il est donc à présumer que l'état de la mer n'eut pas permis au *NYTAAR* de donner sa vitesse de 11 nœuds. Le second et le lieutenant du *NYTAAR* n'expliquent pas par suite de quelles circonstances, ce bâtiment à destination du Havre, se trouvant le 25 à 1 heure à 10 milles dans le N.O. de la Hève, s'est perdu le même jour à 17 heures sur les bancs de l'embouchure de la Somme, devant Cayeux. Le *NYTAAR* a quitté volontairement le convoi puisqu'il reconnaît que le 24 à minuit, il avait dépassé tous les autres bâtiments ayant encore l'*AUBÉPINE* en vue : il a navigué isolément et devient seul responsable de sa route. L'obligation imposée par les circonstances de faire naviguer le *NYTAAR* derrière un convoyeur pour éviter les parages minés ne saurait en aucune façon engager la responsabilité de la Marine ni de l'officier chef du convoi. Lorsque le mauvais temps a forcé les bâtiments à prendre la cape, le convoi s'est trouvé naturellement dispersé, chaque capitaine demeurant dès lors seul juge des manœuvres à faire pour la sécurité de son navire. Il semble bien que le capitaine du *NYTAAR* n'ait pas adopté des mesures judicieuses puisqu'il s'est perdu ».

Comment plonger sur le Nytaar

L'épave a été plongée par un scaphandrier en pied lourd pour une raison que nous ignorons en 1919. Le compte-rendu de la plongée (fig. p. 100) nous a été transmis par le S.H.O.M.

L'épave est, maintenant très abîmée, située devant Cayeux et devant l'entrée de la baie de Somme, à 2 milles dans l'ouest de la bouée d'atterrissage ATSO. Elle est référencée par le SHOM sous le numéro : 21601113. La position GPS donnée en coordonnées WGS 84 est 50° 13' 5950 N et 1° 25' 4881 E. Elle donne au sondeur un écho nettement visible sur l'avant et au niveau de l'ensemble chaudières cheminée au point 50° 13' 560 N et 1° 25' 488 E (WGS 84). Il n'y a pas de port proche accessible à toute heure de marée avec un gros bateau : c'est une plongée à faire de préférence en pneumatique. La mise à l'eau est possible à partir des ports « à sec » de Fort-Mahon ou de Quend-Plage, de la cale du Tréport ou du chenal juste après le port et le phare du Hourdel, mais l'utilisation de cette mise à l'eau abritée est soumise à autorisation. La mise à l'eau au droit de l'épave à Cayeux est dangereuse : c'est une plage de galets où la moindre brise lève des rouleaux (fig. 12, p. 30).

Les meilleurs moments pour plonger aux étales de courant sont environ 1 heure 30 après la pleine mer de Boulogne (profondeur 20 à 22 mètres) et 4 heures 30 avant (profondeur 14 à 15 mètres) (p. 101). Les courants sont légèrement tournants devant les estuaires : le flot porte vers le nord mais aussi vers l'est en entrant dans la baie, le jusant vers le sud et l'ouest. Les heures de renverse ne sont pas aussi précises que dans les zones à courant alternatif, mais les courants restent modérés et par petit coefficient, on peut souvent y plonger plus d'une heure. L'eau souvent très claire et la profondeur modérée en font une plongée accessible aux niveaux 1 et aux niveaux 2 en binôme dès que les règles de base de la plongée sur épave sont maîtrisées.

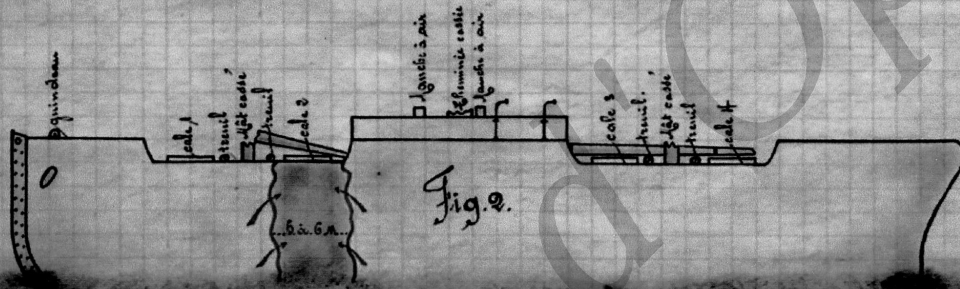
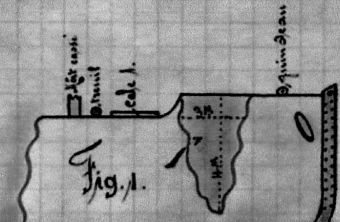
L'épave du NYTAAR

L'épave est posée bien à plat sur un fond de sable. L'étrave dirigée vers le nord-est dépasse du sable d'environ 6 mètres. Les deux ancres sont à poste, le treuil et les écubiers sont visibles sur le pont ainsi que de nombreux trous de manche à air. On peut pénétrer sur quelques mètres dans le gaillard avant quand il n'y a pas de chalut pour en barrer l'accès. La cale avant est maintenant au ras du sable et on y retrouve avec émotion des blocs de papier et des restes du bois rangé sur le pont. Les éléments de la timonerie sont effondrés puis on arrive sur un ensemble très intéressant et bien conservé : l'embryon de cheminée qui se dresse encore vers la surface (et que l'on voit souvent très bien au sondeur), deux chaudières côte à côte et reliées par un gros tube de liaison et l'imposante machine triple expansion dont l'embiellage bien visible est impressionnant. Après le troisième cylindre de détente de vapeur, le plus gros, l'arbre moteur se perd rapidement dans le sable. La

3a

Espace du s'pave "Nytaar"

38



L'épave repose droite sur le fond. Remarqué sur le gaillard une brèche en V de 3 mètres de large environ et 4^m de hauteur, à l'Est. (fig. 1). Le mât N cassé est couché sur l'R. à B⁷ par le travers de la cale 2 une brèche mesurant de 5 à 6 mètres de large environ et sur toute la hauteur du bateau (fig. 2). Sur le spardeck, la passerelle et la cheminée sont disparues il ne reste plus que quelques tronçons de manches à air et 4 bossoirs. Le mât R est cassé, couché sur l'R la partie cassée engagée sous le spardeck. Les panneaux des cales sont disparus, quelques galeries sont encore en place, les cales sont pleines de planches et balles de coton.

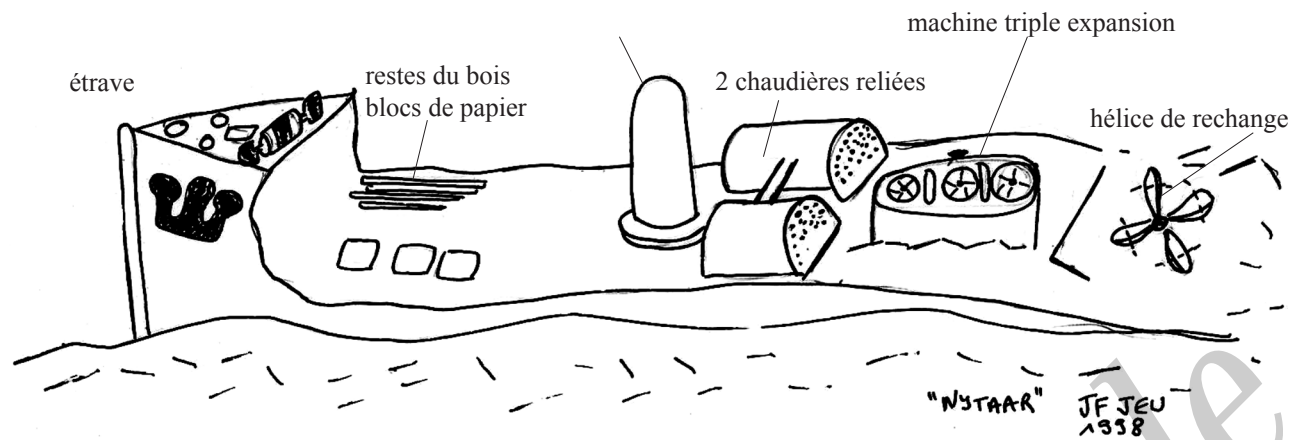
Le Commandant

Boed, Fiche de 2 Septembre 1919
Le Spoutie, chef Scaphandreier

[Signature]

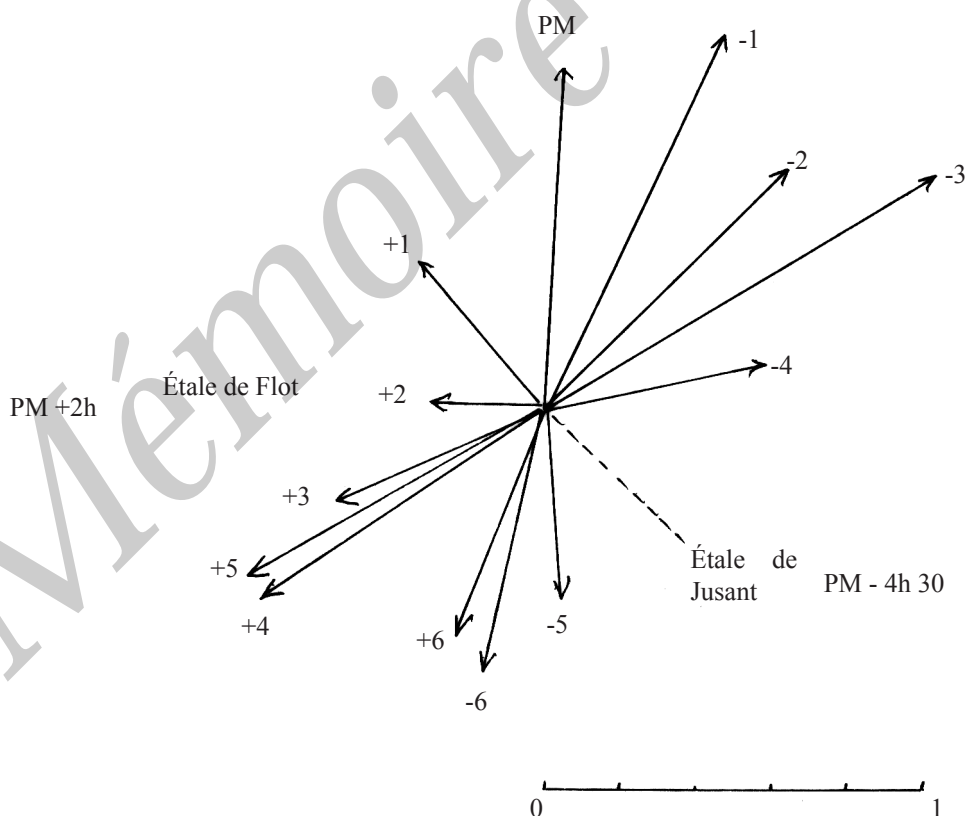
[Signature]

Compte rendu de plongée sur le NYTAAR, 2 ans après le naufrage. Reproduit avec l'aimable autorisation du SHOM.



Aspect de l'épave 80 ans après le naufrage.

poupe ainsi que l'hélice d'origine ne sont plus visibles. Il faudra vous contenter de l'hélice de rechange, qui est au fond de la cale arrière, à la même profondeur que le bâti de machine et à environ 10 m derrière lui : elle est en fonte et encore fixée par des chaînes. Le bordereau de vérification de l'hélice de rechange archivé au *Norske Veritas* confirme qu'il s'agit d'une hélice à 4 pales de 11 pieds, 9 pouces de diamètre (environ 3,58 m) construite en fonte par le chantier *Smith & Co* de South Shields (Angleterre) et qui est aussi le lieu de fabrication de la machine du *NYTAAR*. L'hélice principale est ensablée ou a été récupérée. Le bordereau de vérification du *Norske Veritas*, retrouvé dans les archives du *Norsk Sjøfartsmuseum* d'Oslo montre des dimensions identiques mais une fabrication en bronze au chantier *Theodor Zeise : Specialfabrik für Schiffsschrauben* à Altona-Ottensen.



Hodogramme ou rose de courants au point de référence courantologique « 76 » (SHOM, 1968) coefficient 45.

Courants devant la baie de Somme.

Cette épave est riche en faune fixée, en crustacés et en seiches. L'ensablement des cales fait que nous n'y avons jamais observé ni bar ni morue. Des balistes (ce qui est rare à cette latitude) ont été vus en plongée ou pris par des pêcheurs locaux. Nous y avons vu, en surface, un phoque de la colonie de la baie de Somme pour lequel cette épave doit être un garde-manger mais il n'est jamais venu nous rendre visite en plongée.

Conclusion

Quatre vingt dix ans après le naufrage, une plongée sur le *NYTAAR*, nous rappelle que la mer elle-même reste dangereuse. Elle peut créer le long de nos côtes des conditions de navigation insurmontables à des vapeurs lourdement chargés et les détruire, en temps de guerre, sans que l'ennemi ne s'en mêle.

Remerciements

Ce travail n'aurait pu être réalisé sans l'aide d'Ellen JORGENSEN, secrétaire de chancellerie à l'ambassade de Norvège pour la traduction française des documents en norvégien, d'Astrid JOHNSON, conservatrice du *Norsk Sjøfartsmuseum* d'Oslo pour les informations et photos transmises, de Odd Magne DJOENNE du *Norwegian Ship Research and Documentation* de Sandnes pour les documents transmis et leur traduction du norvégien vers l'anglais, de Joël POITEVIN, ingénieur en chef de la météorologie à Toulouse qui nous a communiqué les bulletins météo de 1917, d'Arnault GOMET du S.H.O.M. qui nous a transmis le dessin de l'épave réalisé par un scaphandrier en 1919, d'Antoine et Arnaud JEU, de Pierre LELEU pour leurs actives participations aux plongées et aux recherches documentaires à Vincennes.

RECHERCHE et IDENTIFICATION DES ÉPAVES de la CÔTE D'OPALE

Cet ouvrage est une invitation à nous suivre dans la recherche et l'identification de treize épaves régionales.

C'est une plongée dans l'histoire de la guerre navale 14-18 dominée par les sous-marins allemands. C'est l'occasion de revivre avec nous quelques batailles navales gagnées par les vedettes lance-torpilles anglaises ou par les avions de la RAF.

C'est aussi une façon de vous convier à découvrir la richesse et la diversité de notre patrimoine maritime avec la visite d'épaves bientôt centenaires.



Alain RICHARD, MF1
n° 570, Professeur
honoraire de Biologie à
l'Université du Littoral



Jean-François JEU
Moniteur de plongée
sous-marine



Jef COULON,
Plongeur CMAS 4*, Médecin
à Koksijde, Belgique



Michael LOWREY,
Webmaster du site
«U-boat.net,ww1»,
Enseignant en économie
à Charlotte, Caroline
du Nord, Etats-Unis
d'Amérique

