

LA COURSE AU TRÉSOR

Voici une nouvelle race de sportifs : ceux qui partent à la recherche des épaves, simples barques ou grands navires. Frissons de crainte ou d'enthousiasme quand une coque apparaît.

Par J. BERRY.

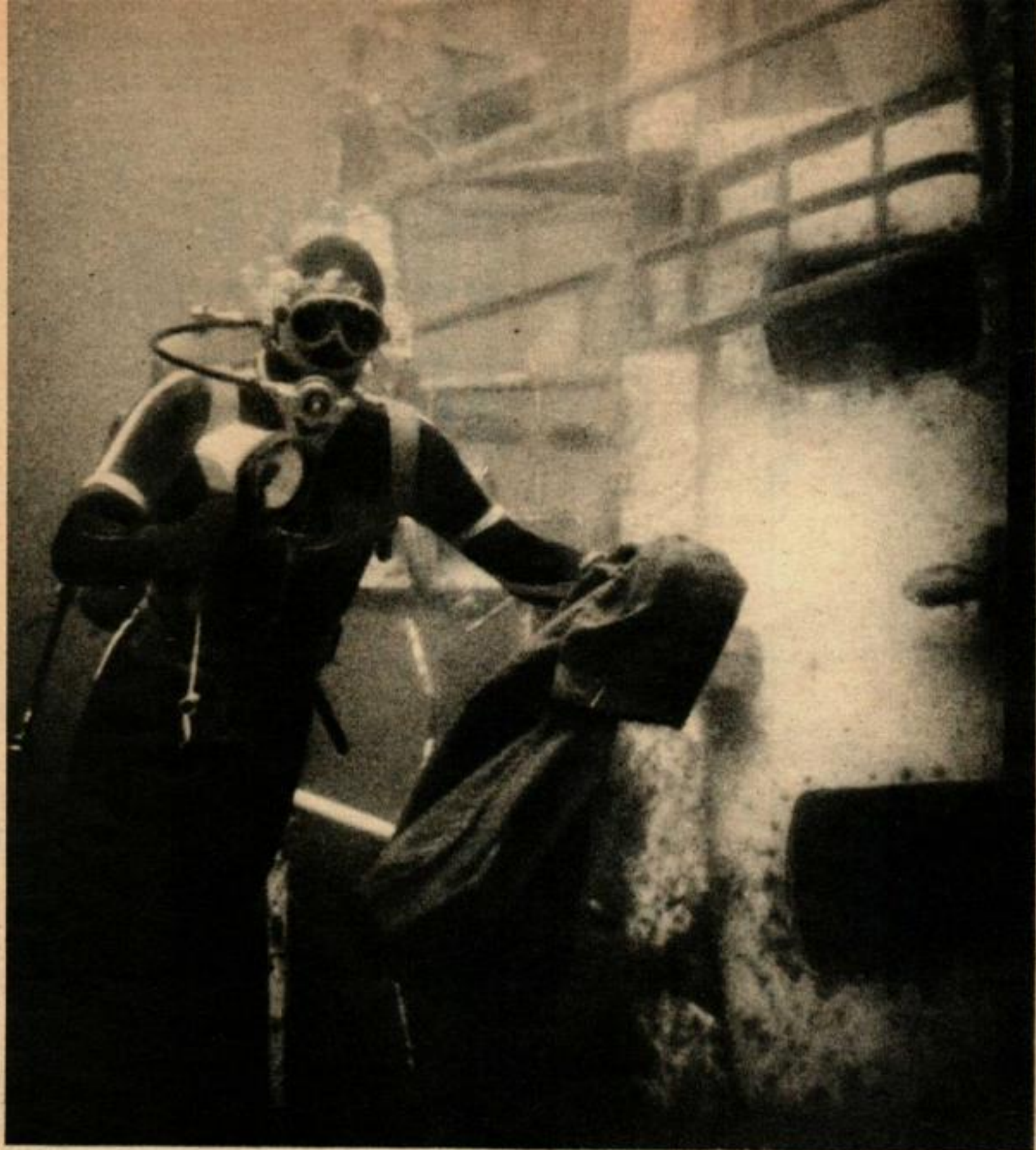
UNE SCIE dans la main droite, un sac dans la main gauche, le plongeur saute dans la mer pour arracher ses trésors au bateau coulé.

PLEIN à craquer d'heureux vacanciers, le « Shalom » glisse majestueusement vers la sortie du port de New York et cingle vers les Caraïbes. Il est 10 heures précises. Au même instant, le cargo norvégien « Stolt Dagali » avance dans le brouillard qui recouvre la mer et se dirige vers New York. Le choc se produit à 2 heures, à 22 milles du large de la côte de New Jersey. Dans le fracas des tôles déchirées, le « Shalom » tranche le « Stolt Dagali » comme le ferait une gigantesque paire de ciseaux. Puis il se traîne vers New York ; l'avant du « Dagali » est remorqué au port tandis que l'arrière sombre dans les flots.

Cette tragédie a été le gros événement de la fête du Thanksgiving Day en 1964. Mais pour une poignée de plongeurs, c'était une bonne occasion de s'attaquer à un bateau coulé récemment.

Le lendemain, avant l'aube, quelques plongeurs montaient à bord d'une embarcation, avec un sondeur, et partaient à la recherche du « Dagali ».

Quelques minutes après avoir repéré le cargo, ils étaient déjà en train de nager autour de



SOUS L'EAU c'est un monde à part ; le temps semble s'arrêter et toutes choses se meuvent lentement.



LES REQUINS ne font pas peur aux plongeurs ; mais quand ils sont nombreux ils inspirent un respect mêlé de crainte.



L'ARRIERE DU « STOLT DAGALI » est facile à reconnaître ; un grand S lui dans la demi-obscurité.



CE N'EST PAS UNE PINTÉ, mais un cargo du nom de « Pinta », qui a sombré en 1963. Cette épave a beaucoup de succès, car le bateau a coulé intact jusqu'au dernier boulon.

la coque enfermée dans le silence mystérieux et glauque de 40 m d'eau. Pendant un mois, ils allaient plonger et faire de macabres découvertes.

Le « Dagali » n'est que l'une des nombreuses épaves que ce nouveau sport s'est adjugé. Jusqu'à présent, les plongeurs amateurs n'ont pas d'association établie ni même de nom, mais ils vont par centaines dans les deux océans, dans les fleuves et dans les lacs. Sur la côte nord-est, on trouve un groupe de soixante-quinze plongeurs pas très bien soudé. Ils sont éparpillés sur une grande distance ; mais ce qui les unit, c'est un amour commun pour l'exploration des navires sombrés. Certains sont tellement attirés par les épaves qu'ils plongent hiver comme été. Et ils n'hésitent pas à faire des centaines de kilomètres pour passer un quart d'heure dans une coque pourrie.

« On est dans un autre monde », dit Mike DeCamp, grand garçon efflanqué de 39 ans, professeur de sciences ; « on descend doucement, et chaque mètre ajouté à la profondeur augmente l'obscurité. Tout à coup, ça s'éclaire : une lumière spectrale est réfléchie par le fond. Puis, dans cette lueur, vous apercevez les contours indistincts d'une épave. Parfois, des bancs de morues nagent autour et font une cascade vivante ou un rideau animé. »

« Ces bateaux étaient des villes flottantes. Les explorer, c'est parcourir des cités disparues », ajoute DeCamp.

Les épaves ne manquent pas ; on en compte quatre mille dispersées le long de la côte est, sur le plateau continental, donc sur une bande assez étroite de 80 à 100 km de large. Des milliers d'autres parsèment la côte du Pacifique et le fond des Grands Lacs. Des navires intéressants ont même été trouvés dernièrement dans des lacs plus petits.

Ces bateaux vont du grand navire de guerre à la petite barque et du gracieux voilier à l'énorme paquebot. Des centaines gisent par

moins de 40 m de fond, ce qui les met à la portée de ces plongeurs exercés. D'autres sont entre 40 et 80 m, ce qui est à la limite des possibilités. « On compte sur les doigts ceux qui sont capables de descendre en dessous de 50 m », dit George Hoffman, un costaud de 32 ans, de son métier réparateur d'ascenseurs.

En plus du plaisir de l'exploration pure et simple, il y a toujours l'espoir de trouver de l'argent, des objets ou même un trophée tel que le nom du bateau. Dans certains cas des plongeurs ont ramené des brosses à dents serties de perles, des cloches, des poignées de porte argentées, des hublots de cuivre. Parfois le butin est facile à ramasser, parfois il faut l'arracher à coups de leviers, de pinces, de scie et de marteau.

Les outils du plongeur

Au cours d'une plongée récente vers le « Dagali », les hommes, le vêtement de caoutchouc noir collant à la peau, sautaient d'un bateau loué pour la circonstance ; ils avaient les bras chargés de scies à métaux, de pinces-monseigneur, de marteaux et d'autres outils. « Nous arracherons tout ce qui n'est pas soudé, proclamait Hoffman. Ma maison est pleine de souvenirs. » Légalement, c'est à celui qui le prend.

Quand ils remontèrent, vingt minutes plus tard, leurs sacs en filet étaient pleins de quincaillerie marine, d'abat-jour, d'argenterie, de plats, et ainsi de suite. Après une heure de repos, pour permettre à l'azote de sortir lentement de leur sang, ils piquèrent de nouveau dans l'eau. Pas pour longtemps ; dix minutes tout au plus. C'est qu'il ne faut pas laisser l'azote s'accumuler trop longtemps ; ce serait dangereux.

La meilleure prise de cette plongée fut un homard d'un mètre de long.

La tradition veut que le premier plongeur qui fait surface avec un souvenir le garde. « Une fois, j'ai travaillé trente-cinq minutes à dévisser un hublot, et j'ai été obligé de remonter, dit DeCamp ; pendant que je me reposais sur le bateau, quelqu'un d'autre a terminé le travail en cinq minutes, et est remonté avec le hublot. J'en étais malade, mais il n'y avait rien à dire, c'était pour lui. »

Tout plongeur espère découvrir, au moins une fois dans sa vie, de l'argent ou des pierres précieuses. Cela arrive, mais pas souvent. « Un bateau ne tombe pas au fond comme une pierre, dit Carl Shoemaker, un homme tranquille de Bethel (Pennsylvanie) ; en général, on a bien le temps d'avertir les passagers et l'équipage de ramasser l'argent, les bijoux et tout ce qui est précieux, avant d'abandonner le navire. Nous ne trouvons que ce qui a été oublié. La plus grosse prise de notre groupe jusqu'à présent est une somme de 70 dollars trouvés dans une vieille valise. »

Même quand on découvre de l'argent, ce n'est pas toujours si précieux qu'on l'imagine. « Un jour, je suis remonté avec une petite boîte métallique dans laquelle j'ai trouvé

(Suite page 115)

La course au trésor

(Suite de la page 19)

quelques billets de 100 dollars du Brésil et quelques billets de 1 dollar de Panama, dit DeCamp. J'ai bien cru avoir trouvé un véritable trésor. J'ai distribué les billets de 1 dollar et j'ai gardé ceux du Brésil. Mais plus tard, j'ai appris que les billets brésiliens ne valaient que 27 cents chacun, alors que les billets de 1 dollar étaient des pièces de collection et valaient chacun 1,25 dollar. Il n'est pas facile de s'enrichir en courant après les épaves. »

Parfois les sportifs ramènent des métaux précieux ; l'an dernier, un plongeur était descendu pour explorer le « Mohawk », un gros paquebot coulé par 30 m au large du New Jersey, en 1935. On l'avait cherché longtemps sans le trouver, mais enfin une tempête avait déblayé les dépôts de sable accumulés pendant des années, et mis à jour un petit trésor de lingots d'étain. L'explorateur et plusieurs de ses collègues ont réussi à remonter pour une valeur de 4 000 dollars.

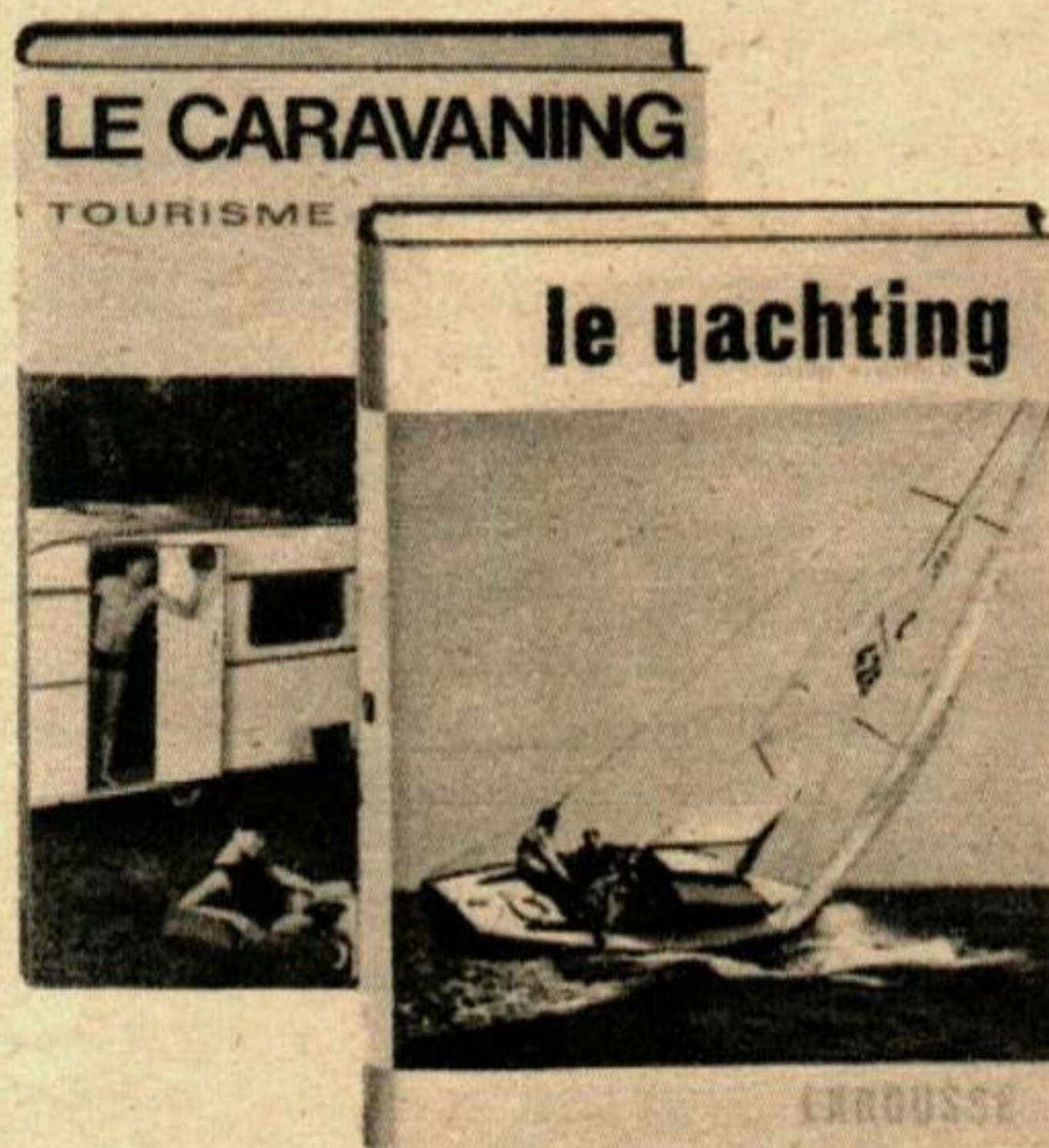
« Cet argent a tout juste couvert les dépenses de chacun pour la saison de plongée, fait remarquer DeCamp. On espère toujours tomber sur quelque chose de plus important. Mais en réalité, ce qui nous attire là-bas, c'est de nous promener dans les épaves, tandis que les courants agitent doucement les rideaux des hublots et font battre les portes silencieusement, comme si nous étions dans un navire hanté. »

Découverte macabre

DeCamp avait plongé vers le « Dagali », un mois après son naufrage, quand un de ses amis lui montra un hublot. DeCamp regarde

LAROUSSE

pour vos loisirs
et vos vacances



le caravanning tourisme - vacances nouveau

par Gérard Marinier

L'encyclopédie pratique et complète qu'attendaient tous les caravaniers : description, aménagements, conseils de conduite, point de vue financier ; caravanning fixe, semi-itinérant, itinérant, en France, à l'étranger, en été, en hiver ; vie dans les camps ou en solitaire ; réglementation, entretien...

446 pages, 700 illustrations en noir, 32 pages de hors-texte en couleurs, index.

le yachting voile-moteur

sous la direction de Jean Peytel et de Luc Dauchez

Les bateaux, l'initiation, la plaisance, la compétition, les problèmes du bord, l'organisation du Yachting et sa réglementation, un livre d'initiation dont le but est de dresser un tableau des activités nautiques de plaisance et de faire mieux connaître leur intérêt, leur agrément, et les problèmes qu'elles posent.

460 pages dont 40 planches en couleurs, 425 illustrations en noir.

Chaque volume relié pleine toile (16,5 x 23 cm), sous jaquette en couleurs.

collection
"VIE ACTIVE" LAROUSSE

L'ARMÉE de TERRE OFFRE

AUX JEUNES GENS AGÉS DE 18 ANS

une situation d'avenir

Dès leur entrée au service, ils ne sont plus à la charge de leur famille.

Durant les seize premiers mois, ils ont de 134 à 320 F d'argent de poche selon leur grade.

A partir du dix-septième mois, s'ils sont sous-officiers, ils perçoivent une solde mensuelle de début de 650 F environ.

En outre, s'ils sont liés au service pour cinq ans, ils ont droit à une prime d'attachement pouvant atteindre 6 000 F.

la possibilité d'apprendre un métier

Ils peuvent :

- faire une carrière de sous-officier ou d'officier et prendre leur retraite après quinze ou vingt-cinq ans de service ;
- acquérir une spécialité militaire ayant une équivalence civile ;
- ou préparer une spécialité civile intéressante en profitant des possibilités de promotion sociale nouvellement offertes au choix des militaires.

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS, s'adresser à
L'ETAT-MAJOR de l'ARMÉE de TERRE - Direction Technique des Armes et de l'Instruction (Serv. «SM»)
37, boulevard de Port-Royal - PARIS-13^e

et voit quelque chose de blanc ; il s'en saisit. C'était le bout de la jambe d'une naufragée, une passagère du Dagali qu'on n'avait pas retrouvée. Le corps fut remis aux autorités norvégiennes.

Une difficulté pour les plongeurs sportifs, c'est de trouver des bateaux et des capitaines. En général, les plongeurs ne possèdent pas eux-mêmes un bateau bien équipé pour aller en haute mer ; ce serait trop cher. Et les capitaines n'aiment pas tellement louer leur bateau à ce genre de passagers. D'abord, les ébènes sont de bons lieux de pêche, et les capitaines ne veulent pas que trop de gens les connaissent. Ensuite, certains prétendent que les plongeurs font fuir le poisson. « Ce n'est pas vrai du tout, dit Hoffman. Quand nous nous promenons sous la mer, nous avons parfois de la peine à passer entre les poissons, tellement ils aiment nous voir de près. Nous ne leur faisons pas peur, au contraire. D'ailleurs, les capitaines commencent à s'en rendre compte. »

Surtout, ce que craignent les marins, c'est l'accident fatal qui surviendrait. Jusqu'à présent, ces craintes sont demeurées vaines.

Danger toujours présent

Mais la plongée sous-marine a ses risques. Et le plus dangereux, peut-être, c'est de se perdre.

« Un beau jour, dit Shoemaker, je nageais avec mon camarade le long d'un étroit corri-

dor et nous sommes descendus dans la salle des machines. Je ne sais comment, de la vase a bloqué ma valve régulatrice, et je me suis mis à perdre de l'air, assez vite. Nous nous sommes dépêchés de revenir le long du couloir, mais pas moyen de trouver la sortie ! Nous étions pris au piège. Nous cherchons de tous côtés, sans trouver de porte. J'avoue que moi du moins, je commençais à prendre peur. »

L'air fuyait en sifflant du réservoir de Shoemaker. Tous deux montaient et descendaient pour trouver une issue quelconque. Leurs mouvements remuaient tellement de vase que leurs lampes n'éclairaient pas à plus d'un mètre. « Si nous avions perdu notre sang-froid, dit Shoemaker, nous serions perdus. Pour économiser l'air, il ne respirait qu'une fois toutes les trente secondes. »

Tout à coup, une faible tache lumineuse se montre, en dessous. Shoemaker s'avance dans la vase ; c'est une porte, située là où il ne devrait pas y en avoir. « A ce moment, nous nous sommes rendus compte que la porte était juste au-dessous de nous ; dans notre émotion, nous étions désorientés et nous avions oublié que le bateau gisait sur le flanc. »

Pour couronner le tout, lorsque les deux amis voulurent quitter le navire, le réservoir de Shoemaker se coinça dans des filins. Quand ils arrivèrent à la surface, Shoemaker avait évité la catastrophe de quatre minutes :

SEULS LES RABOTS RECORD

SONT ÉQUIPÉS
Sur demande DU FER
 SUPER STERLING



AGRÉE PAR :

- FORMICA
- NOVOPAN
- ISOREL
- ISOPLAST
- POLYREY
- DECOPON, ETC.

FABRICATION ANGLAISE

RECORD

Documentation 67
sur demande
 à

MARKT & C^o
(PARIS) L^{td}

107, avenue Parmentier
 PARIS-XI^e

Téléphone : PYR. 31-19

LE TOURNEVIS IDÉAL
 AUTOMATIQUE



SPIRALUX
 FABRICATION ANGLAISE

SERVICE APRÈS VENTE, ASSURÉ

c'était ce qui lui restait comme air à respirer.

Un autre danger, c'est l'éboulement sous-marin. Peu de plongeurs sportifs se risquent à pénétrer dans un bateau qui est sur le flanc ou à l'envers depuis plusieurs années. Les ponts rouillés et les supports des machines peuvent céder à la moindre traction. Un bateau de ce genre, que les plongeurs évitent soigneusement, est le U.S.S. « San Diego », coulé par une torpille allemande au cours de la première guerre mondiale. Il est sens dessus dessous, au large des côtes est. Ses cales sont pleines de charbon et un beau jour cela va dégringoler en avalanche.

Assez curieusement, les requins ne donnent pas beaucoup de soucis aux plongeurs. « Oui, ils viennent faire des tours et nous reniflent un petit peu ; puis ils s'en vont. D'ailleurs, on n'en voit jamais beaucoup, sauf s'il y a du sang dans l'eau. » D'autres plongeurs prennent les requins plus au sérieux. Mais pour la plupart, ils considèrent que le danger est si faible, qu'ils n'emportent même pas de piques à requins (espèces de bâtons qui servent à les éloigner).

Les plongeurs corrigent les cartes

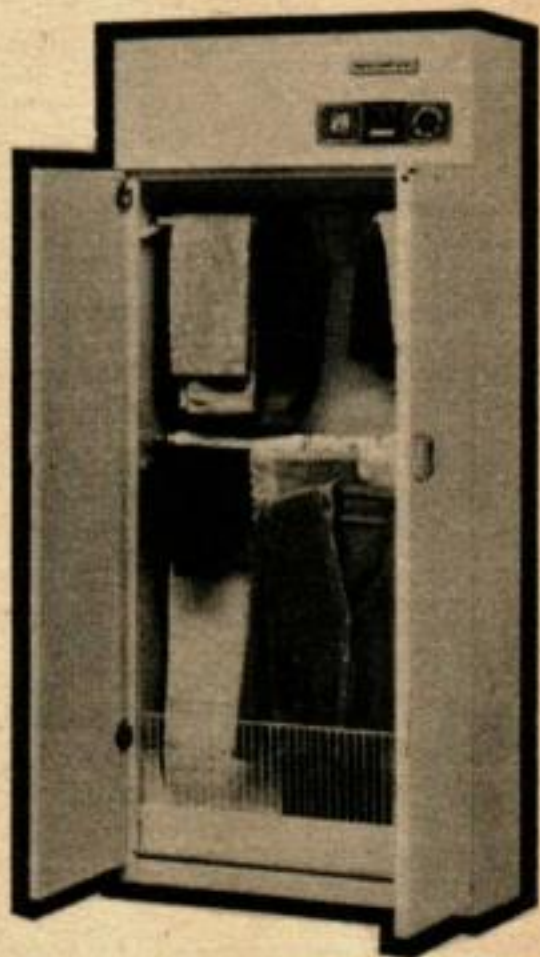
Les plongeurs sportifs ont une autre utilité ; souvent, ils confirment ou infirment l'existence d'une épave qui pourrait être dangereuse à la navigation. Les épaves sont marquées sur les cartes, mais souvent les cartes ne sont pas précises. « Quand le « Dagali » a coulé, le « Shalom » a envoyé sa position, le « Dagali » une autre, et la garde côtière une troisième », dit DeCamp. Les plongeurs sportifs disent maintenant que les trois points sont erronés de plusieurs kilomètres. On peut donc corriger les cartes d'épaves grâce aux efforts des plongeurs.

En 1964, le capitaine d'un navire de plaisance faisait fonctionner le sondeur sur un point situé à peu près à 10 km à l'est de Block Island, où la pêche était meilleure que d'habitude. Il recueillit les échos d'une épave se trouvant par 40 m de fond et qui ressemblait à un sous-marin. Les recherches ont montré que cette épave pouvait être l'U.S.S. « Bass », que la Marine américaine avait abandonné dans les parages. Mais quand une équipe de plongeurs sportifs a commencé à explorer l'endroit, elle est tombée sur un mystère. Le navire est bien un sous-marin, mais il est évident que ce n'est pas le « Bass ».

« Nos photographies de la tourelle de commandement et les mesures que nous avons prises ne collent pas avec la description officielle du « Bass » ; de plus, le sous-marin a l'air d'être léger dans l'eau, comme s'il contenait encore de l'air. Un navire abandonné serait plus lourd. »

DeCamp et son équipe ont demandé aux constructeurs du « Bass » des détails supplémentaires pour les comparer avec leurs mesures. On leur a dit que les dessins et les plans du sous-marin n'existaient plus. Et ils se sont aperçus que la Marine avait mis le secret sur tous les renseignements concernant le « Bass ». « Un sous-marin du nom d'« El

Mettez un...
dans votre linge



Haut. : 1,80 m
Larg. : 0,80 m
Prof. : 0,32 m

ARMOIRE SÈCHE-LINGE



Sèche 4 à 6 kg de linge
humide en 30 à 90 minutes,
selon la nature du linge
et son essorage.



Ne pavoisez plus
vos cuisines
et salles de bains !
ACHETEZ une
armoire sèche-
linge.

Documentation à :

STE ADAM HELVETIA

2, boul. Saint-Martin - PARIS (10^e)

et chez ses Concessionnaires.

SALON DES ARTS MENAGERS — Niveau 3
Allées K et L - Stands 7 et 9.



comment réussir vos peintures

C'est le titre de la brochure que viennent de publier les Ets JARDIN, créateurs du REBOUCHEUR 57 et de l'ENDUIT

TOUPRET, produits bien connus de ceux qui savent peindre.

Spécialement rédigée à l'intention des particuliers, ce guide donne, en 48 pages et près de 100 illustrations, tous les conseils et "trucs" qu'il faut connaître pour réussir de belles peintures.

Il souligne notamment l'importance de la préparation de la surface à peindre.

Dorado » a quitté New London (Connecticut), au cours de la deuxième guerre mondiale, et on n'a jamais plus entendu parler de lui, dit DeCamp. C'est peut-être celui-là. Peut-être quelqu'un a-t-il commis une erreur et ne veut pas que l'histoire de l'« El Dorado » s'ébruite. » En tout cas, les plongeurs sportifs ont l'intention de mener quelques explorations pour retrouver le nom du sous-marin, même si pour cela il leur faut faire sauter quelques cloisons à la dynamite.