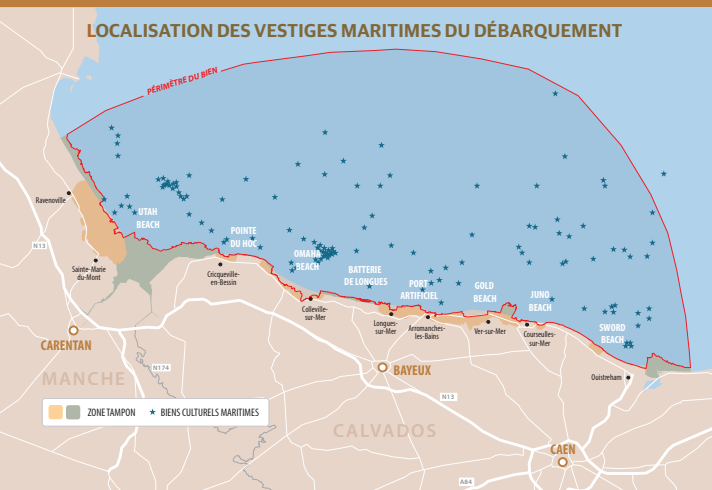


# Une concentration de vestiges sous-marins unique au monde

Environ 150 sites archéologiques sous-marins témoignent encore des opérations de Débarquement sur les plages normandes, entre le 6 juin et novembre 1944 (date de fin d'activité du port artificiel d'Arromanches). Aucun autre événement historique au monde n'est mieux illustré par ses vestiges sous-marins. Epaves de navires, de blindés, restes de deux ports artificiels, ces sites illustrent la variété des moyens mis en œuvre à cette occasion par les Alliés.

Une partie d'entre eux est connue des plongeurs normands (notamment Caen Plongée) et certaines zones ont pu être étudiées par des archéologues et hydrographes américains ou anglais. Depuis 2015, leur inventaire systématique a été entrepris par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), dans le cadre d'un partenariat avec la Région Normandie. Ces fiches ont été réalisées par le Drassm (M. Aguetaz, C. Sauvage), avec l'aide de la Région Normandie et de Caen Plongée, à partir de l'ensemble des données collectées.



# HMS PYLADES

(Shom 14590128 - EA 3118)



Sister ship HMS Fairy - © IWM A 30790



## CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

- **Longueur** | 67,5 mètres
- **Largeur** | 10 mètres
- **Tirant d'eau** | 3,2 mètres
- **Capacité** | 890 t

Le HMS Pylades est un **dragueur de mines** américain de la classe Catherine, lancé aux chantiers Savannah Machine & Foundry Co en novembre 1943. **Transféré à la Royal Navy**, il est affecté à la classe Catherine de dragueurs de mines. Il a pour sister-ship (navire-jumeau, possédant les mêmes caractéristiques) le HMS

Cato et le HMS Magic, également perdus lors du Débarquement et dont les épaves reposent en Baie de Seine.

Le **8 juillet 1944**, alors qu'il patrouille à quelques milles au nord de Ouistreham, il est victime de torpilles humaines (type Biber

ou Neger), que les Allemands commencent alors à utiliser. Suite à deux explosions, l'ordre d'évacuation est donné, le navire se retourne puis sombre. L'attaque cause la perte de **onze hommes**, 73 membres d'équipage étant secourus par le HMS Southern Prince.

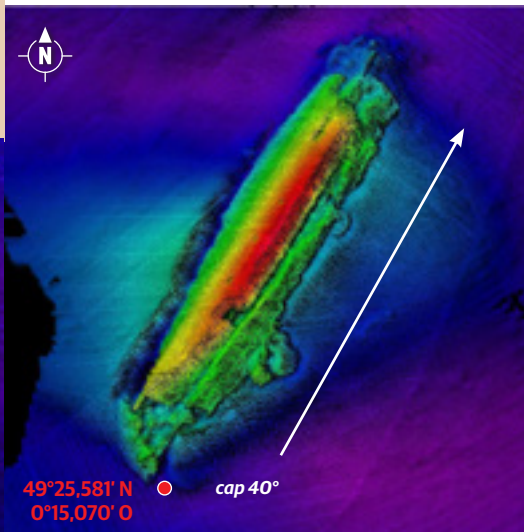


4 En observant la coque du navire on mesure l'effet de la **corrosion** sur les structures métalliques : les membrures sont visibles.

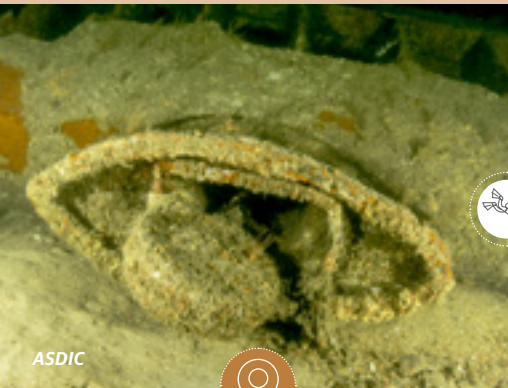
5 À l'est, côté pont, on aperçoit des mâts effondrés, l'affût d'un canon contre le sable, mais aussi des **câbles de démagnétisation**.

6 Au nord, **la poupe est déchiquetée**, formant un amas de débris métalliques.

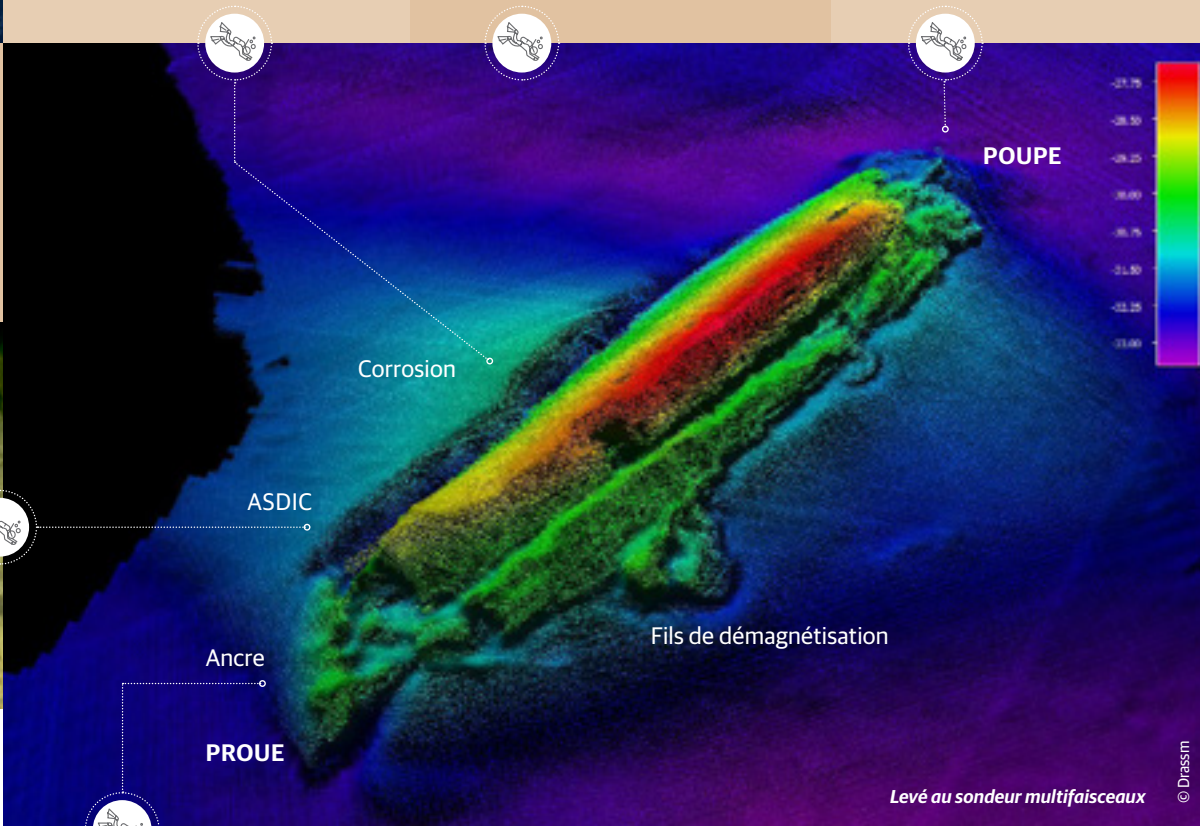
**Plan du site** (coordonnées en WGS 84), **caps et distances**



3 Passant sous la coque, longeant le côté ouest du site, on observe à quelques mètres de la proue le transducteur (émetteur-récepteur d'ultrasons) d'un **ASDIC**, ancêtre du sonar qui permettait de détecter les navires ennemis.



ASDIC



## LOCALISATION DE L'ÉPAVE

à **8 nautiques au Nord** de Ouistreham (Calvados)

- **Dimensions du site** | **61 mètres** de longueur, **17 mètres** de largeur
- **Profondeur** | **25 mètres** aux cartes
- **Orientation** | Nord Est / Sud Ouest, proue au Sud Ouest
- **Nature du fond** | vase

2 Au sud, la **proue** apparaît couchée sur bâbord. L'**ancre** tribord est à poste et sa chaîne est visible.



Ancre

## 1 CONSEILS D'EXPLORATION

- Depuis la proue au SO, on longe d'abord l'épave par l'ouest, pour observer l'ASDIC, puis on passe sur le côté est pour découvrir le pont.

## JE PLONGE RESPONSABLE !

- Je respecte les paramètres de plongée et veille sur mes partenaires
- Je ne perturbe pas la faune
- Je ne pénètre pas dans les épaves\*
- Je ne prélève pas d'objets ou de fragments du site
- Je signale la présence d'engins explosifs dangereux au CROSS Jobourg (VHF 16 ou téléphone 196)
- Je signale l'évolution des sites au Drassm : [le-drassm@culture.gouv.fr](mailto:le-drassm@culture.gouv.fr)

\* La vitesse de corrosion des épaves métalliques est de 0,5 à 1 cm par siècle. Les structures peuvent désormais s'effondrer à tout moment