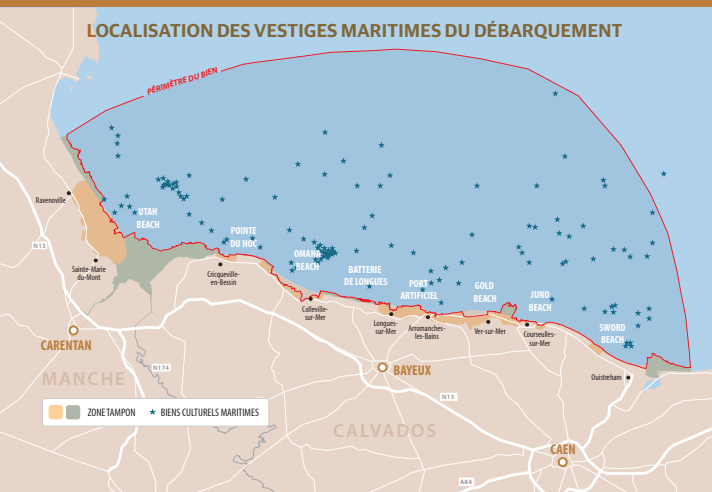


Une concentration de vestiges sous-marins unique au monde

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.



LBV GRANDCAMP 2

(Shom 14591235 - EA 4618)



© IWWA A 24662

15



CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

- **Longueur** | 25 mètres
- **Largeur** | 7 mètres
- **Tirant d'eau** | 1,2 mètres
- **Capacité** | 200 t

Les **Landing Barge Vehicle** sont des barges de commerce converties pour transporter vers les plages du Débarquement des **véhicules ou des cargaisons d'autre nature**. Il en existe de trois tailles différentes, mesurant entre 21 et 25 m de longueur, celle-ci correspondant au type le plus grand.

Elles disposent d'un vaste espace vide en leur milieu, accueillant la cargaison, et sont équipées d'une **rampe à la poupe** permettant le chargement et le déchargement des véhicules et cargaisons de 11 tonnes maximum. Leur **armement** varie d'un type à l'autre.

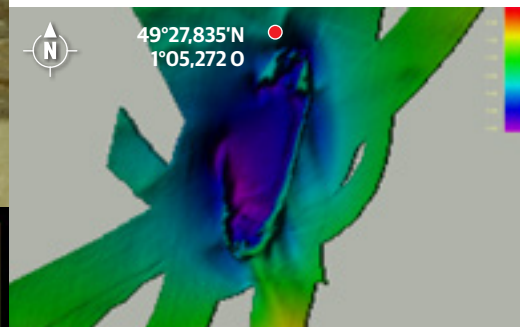
Cette barge était vraisemblablement **vide au moment de sa perte**. Ce sont ses dimensions et son plan (espace pour une rampe arrière, cale vide, proue pontée au cinquième) qui permettent de l'identifier comme une LBV Large, plutôt que comme une Landing Barge Emergency Repair (LBE) ou une Landing Barge Flak (LBF).

3 Il est préférable de longer l'épave par son **flanc est** (flanc bâbord), mieux conservé. Il est possible d'y observer les **membrures** de la coque ainsi que le **plat-bord riveté**. Au centre de la barge, aucune **cargaison** n'est visible.

Membrures

Plat-bord riveté

Plan du site (coordonnées en WGS 84)

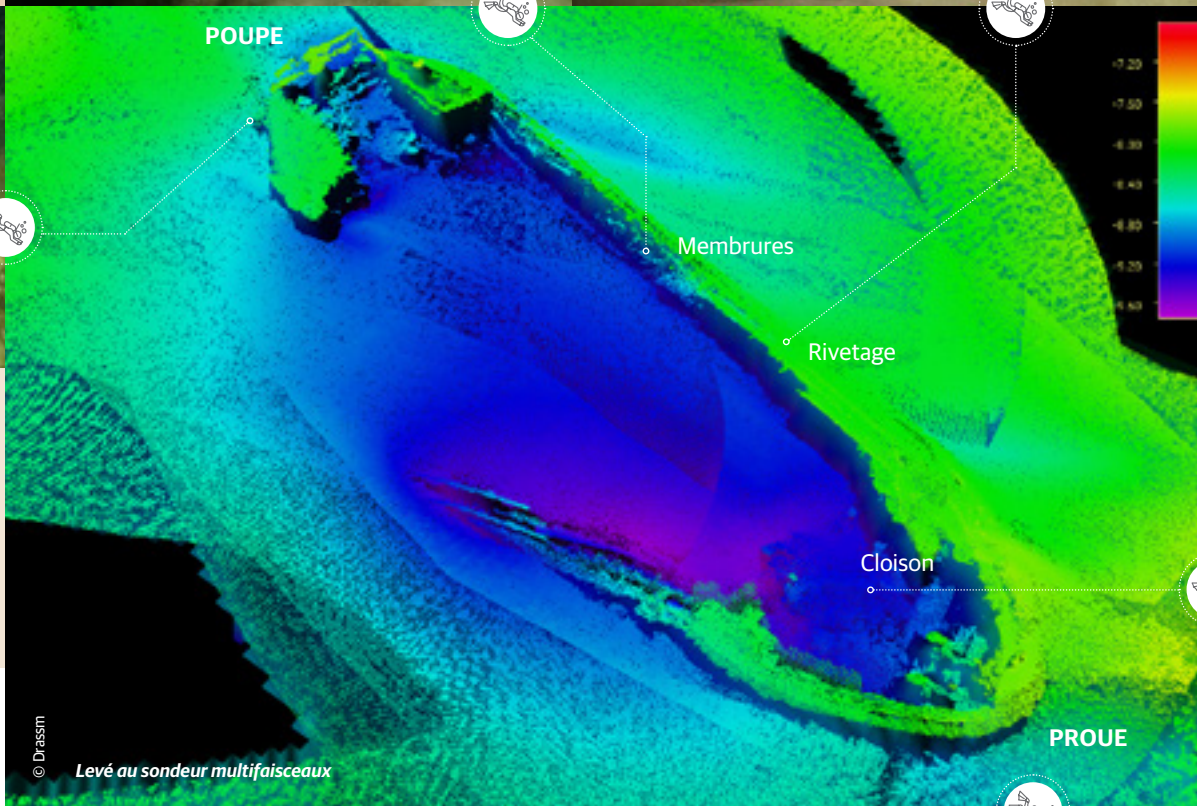


4 Lorsqu'on poursuit l'exploration en direction du sud, on voit une cloison perpendiculaire à l'axe de la barge, 5 m avant la proue. Cette cloison révèle que la barge était pontée sur un cinquième de sa longueur, côté proue, ce qui est caractéristique des LBV. Une **partie de ce pont, effondrée**, est visible.

Cloison

2 La **poupe**, au nord, est la portion la mieux conservée du site puisqu'elle remonte d'environ un mètre de hauteur. Un espace est aménagé pour accueillir la rampe de débarquement, aujourd'hui manquante.

Poupe



LOCALISATION DE L'ÉPAVE

à **4,5 nautiques** de Grandcamp-Maisy (Calvados)

- **Dimensions du site** | **25 mètres** de longueur, **6 mètres** de largeur
- **Profondeur** | **10 mètres** aux cartes
- **Orientation** | Nord / Sud Est, poupe au Nord
- **Nature du fond** | sable

1 CONSEILS D'EXPLORATION

- La petite taille de ce site permet d'en faire le tour en une seule plongée, du Nord au Sud ou du Sud au Nord. L'épave est posée à plat sur le fond sableux.

Proue

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

* 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