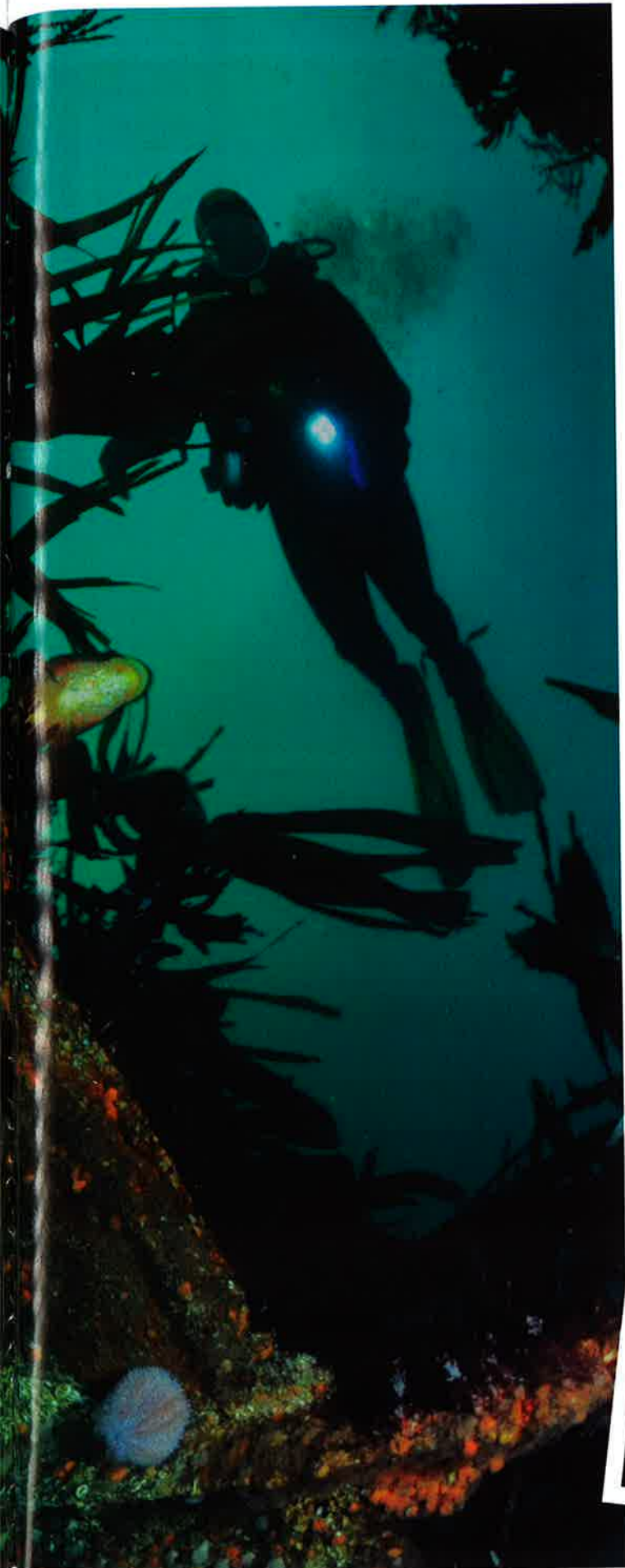


Les épaves de Scapa Flow

Scapa Flow reste l'un des passages obligés des amateurs d'épaves. La visite de ce cimetière de la flotte allemande sabordée en 1919 se mérite : les conditions de plongée dans cette zone de l'Atlantique nord (en Écosse), sont parfois rudes. Une expédition à réserver aux plongeurs de bon niveau et bien motivés !



Scapa Flow est l'un des plus grands ports naturels du monde et abrita des navires au cours de nombreux siècles. L'étendue d'eau située entre plusieurs îles de l'archipel des Orcades au nord de l'Écosse offre un abri naturel du vent et a servi de base à la Royal Navy lors des deux guerres mondiales. Les vikings connaissaient bien le Flow qu'ils appelaient Skapafloi. En 1263, alors que l'Écosse défait le gouvernement norvégien des Hébrides, le Roi Hakon traversa, d'ouest en est la Mer du Nord avec son importante flotte forte de 120 vaisseaux, dans le but de maintenir l'influence norvégienne. La défaite d'Hakon ne fut pas décisive, étant due autant aux conditions météorologiques qu'au Roi Alexandre III et son armée, mais par la suite, la puissance scandinave s'affaiblit en Écosse. En raison de la défaite norvégienne, les Hébrides furent incorporées au Royaume d'Écosse. Au cours des guerres napoléoniennes, Scapa Flow fut un important point de rassemblement pour les convois de navires britanniques faisant commerce avec les pays de la Baltique. Alors qu'au début du XX^{ème} siècle, les nuages précurseurs de la guerre s'amoncelaient, la Grande Bretagne, consciente de la menace que représentait la Flotte de Haute-Mer Allemande, rechercha une base septentrionale pour l'Escadre Britannique. Les ports du sud, bases traditionnellement utilisées lors des conflits avec la France et l'Espagne, n'étaient plus adaptés pour organiser à distance le blocus des ports allemands et des sorties de la Baltique. A la suite d'une série de manœuvres effectuées autour des Orcades, et surtout grâce à l'enthousiasme de Lord Fisher et de l'Amiral Jellicoe, l'ancre naturel de





Scapa Flow fut sélectionné en 1912 pour devenir cette base dont le nom est si évocateur d'explorations d'épaves dans l'Europe des plongeurs et plongeuses de 2011. Le voyage via Orkney peut s'organiser par air à partir de Glasgow (1h20) ou d'Edinburgh (1h20) mais des difficultés d'acheminement des sacs (lourds) de plongée ont été signalées... et d'autres liaisons par mer et par la route (Inverness à Scrabster : 111 miles magnifiques à travers la lande écossaise...) ne doivent pas être écartés même si cela ressemble un peu à une expédition pour le temps de rallier finalement le port de Stromness en passant par Kirkwall. À vous de choisir en étudiant les cartes pour utiliser les meilleurs moyens de transport sans perdre en route votre précieux équipement de plongée ! La récompense est garantie au bout du long... voyage : une vraie rupture avec la vie urbaine trépidante : une solution tonique et subaquatique pour faire un break avec les destinations tropicales !

JOURNAL DE VOYAGE - SCAPA FLOW

3 au 12 septembre 2010

L'avenir appartient à celles et ceux qui se lèvent tôt !
Pour un départ coordonné de trois véhicules « made in

PSA » avec ses douze plongeurs, il valait mieux correctement paramétrer les réveils ... La JIT Team a été victime d'une légère panne d'oreiller mais le retard a été rattrapé dans le respect du code de la route !

Nous avons donc passé le tunnel sous la Manche à l'heure prévue. Une première pour la plupart d'entre nous, mais surtout pour Michel qui n'avait jamais passé le Channel.

La météo était encourageante... exceptionnelle avec du soleil accompagnant les équipages « gonflés à bloc » qui rêvaient déjà aux explorations subaquatiques en examinant les étendues d'eau, pardon les « lochs » sur les écrans des « GPS ». La « voiture n°3 » ou « JIT Team » restera célèbre pour ses raccourcis.

Premier arrêt pour la nuit juste avant la frontière écossaise à Chorley et premier dîner british. Que de moutons comptés sur le long des miles et des miles d'asphalte ou de « mac adam » - to speak écossais -, de liaisons nombreuses via portables pour coordonner les rdv aux services areas et se rassurer sur le timing calculé pour se retrouver à l'heure pour embarquer sur le ferry au petit port de Scrabster avant la dernière rotation de 19H00 pour les îles tant attendues des Orcades.

1.600 km en deux jours, sans difficulté, grâce à la parfaite planification de Michel !

Des regards vers les nombreux bateaux de plongée présents dans le port : mais où est donc amarré le « Karin » ? Pas de « John » sur le quai ?

Pas de ghost affable pour renseigner les « french divers » un peu fatigués par le long voyage et qui aspirent à trouver rapidement une bannette douillette pour rêver à la première plongée du matin « made in Scotland » ?

Le second du Capitaine, « Roy », surgit alors du premier pub visible à quai le « Ferry Inn », mais aussi le quartier général de la petite ville de Stromness. Après un chaleureux welcome avec cet accent écossais inimitable, nous nous dirigeons afin vers le Karin, notre vaisseau.

On vide les voitures et après un briefing de Roy sur les aménagements du bateau et une brève installation dans nos chambrées, nous allons - déjà - fêter nos plongées au « Ferry Inn ». Nous voilà acclimatés !

Jour 1 : Nous faisons la connaissance de John qui monte dans sa cabine d'où il dirige tout, et partons avec Roy et le soleil qui fait son apparition entre deux nuages. SMS Karlsruhe - 26m : petite profondeur pour cette première plongée. Des binômes sont organisés.

Équipement, saut, plongée, récupération, thé ou café pour chacun, des équipements et rangement, première soupe cuisinée par Roy. Un sans faute !

Escorte F2 et barge YC31 - 17m : 2 épaves en une plongée, l'escorte allemand coulé en 1948, et la barge aussi coulée à côté après lui avoir ferrailé son canon. Certains y croiseront aussi un phoque.

Notre réelle déception est de ne pas trouver de chambre de séchage de combinaison (il y a un sèche linge très utile par ailleurs), en revanche, nous allons trouver toute l'utilité à l'ascenseur et aussi admirer la stabilité du bateau et la dextérité du capitaine pour nous récupérer.



Nous rentrons tous les soirs au port et restons seuls maîtres à bord jusqu'au retour de Roy le lendemain matin.

Jour 2 : le vent a forcé, personne ne sortira sauf le Karin grâce à son capitaine, John, qu'on se le dise au Ferry Inn !

SMS Karlsruhe - 26m : Toujours aussi fleuri. Certains croiseront cette fois-ci un énorme homard qui ne se laissera pas faire.

Pas de nom pour cette deuxième plongée qui n'a été organisée que pour que nous y ramassions notre dîner. Il n'y a que les objets des épaves qu'il soit interdit de ramasser en bouteille. Et nous allons manger toutes les coquilles cuisinées avec les savoir faire de Thierry et Michel (et les ingrédients ramenés de France), car cette affaire était préméditée... Les crabes eux ont été accompagnés par la fameuse mayo montée à la fourchette de Fred.

Nous garderons aussi des souvenirs de nos soirées vidéo. Au programme par exemple « The Deep » et Jacqueline Bisset. C'est sans doute pourquoi Dominique désignera désormais la baie par « le lagon bleu de Scapa » !

Jour 3 : le vent a encore forcé et nous sommes au plus fort de la grande marée.

Nous sortons et plongeons au bas de la falaise de Hoy. Le spectacle des Kelps par 15 m de fond, avec soleil et visibilité nous serait enviés par plus d'un breton. Nous pouvons valider notre aptitude à la plongée par force 8 !

Nous profitons du reste de l'après-midi pour aller visiter Kirkwall et sa distillerie Highland Park. Cette marque fondée en 1798 entretient les valeurs du whisky écossais traditionnel. Nous ne repartirons pas tous les mains vides.

Certains choisiront de goûter l'autre whisky des Orcades, le Scapa, au pub. À remarquer qu'il a été difficile de trouver un restaurant pour 12 ce soir là malgré le nombre d'établissements de Kirkwall. La cuisine écossaise ? Ne ratez pas le fish & chips, le haddock est moelleux et copieux. Vous pouvez tenter le saumon et parfois les fruits de mer (crabe, hareng, crevettes, ...), mais peu de mouton à la carte. Certains restaurants ont de la bonne viande à demander « very rare ». Le pudding et son sticky toffee a été aussi apprécié. Le homard doit être commandé à l'avance.

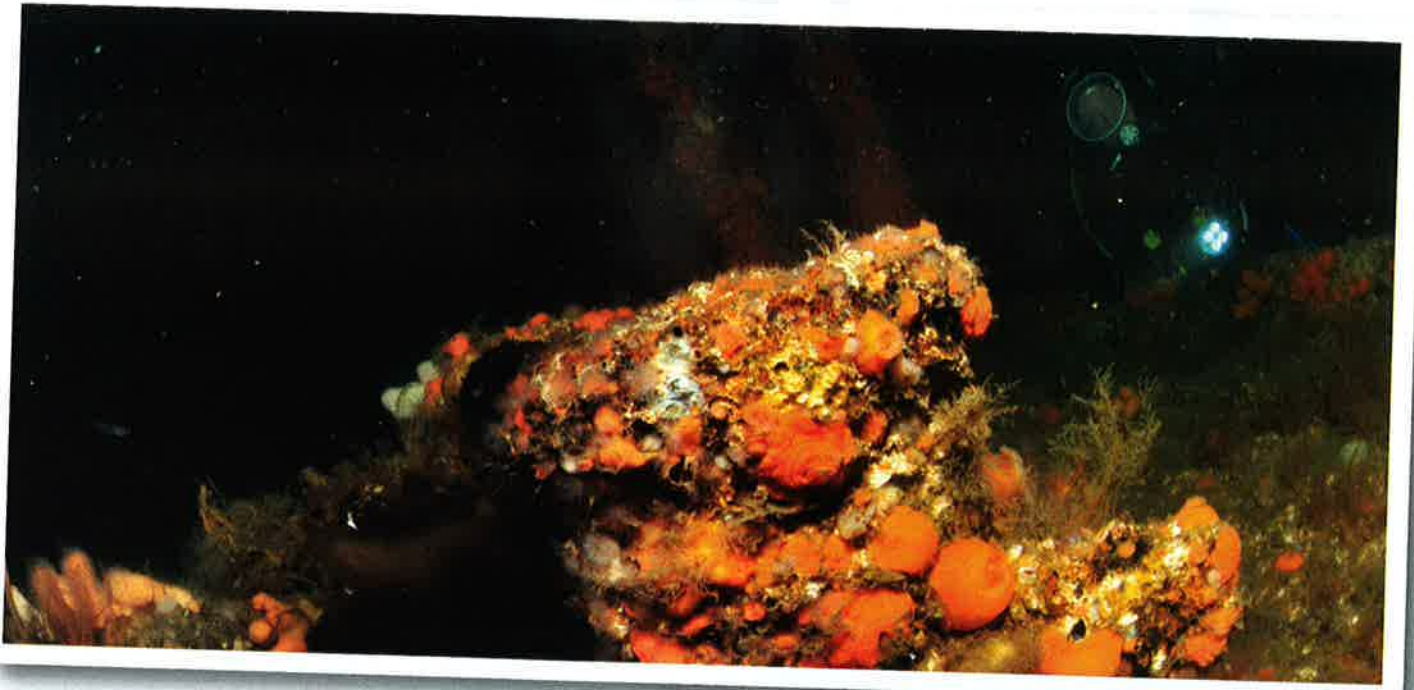
Jour 4 : le ciel est couvert mais le vent a faibli. De faibles éclaircies alternent avec la bruine.

SMS Desden - 38 m : Il faut s'habituer au noir pour apprécier cette épave. Visibilité de 2-3 m, pas de courant aujourd'hui, l'eau est toujours à 13°C. Cette épave de 155m est couchée. Peu de vie, canons et tourelles, cheminées, beaucoup de tôle. Attention aux paliers car on nous a prévenu juste avant de sauter que le caisson de décompression est déjà occupé !

Il faut observer le ballet des ingrédients que Roy orchestre pour nous concocter cette soupe dont la recette varie peu. « Hearty » comme il la qualifie, et toujours très poivrée pour nous réchauffer et nous re-hydrater au retour de chaque plongée. Il nous arrive d'ouvrir un de nos saucissons pour l'agrémenter.

Mara - 18m : Ce bateau de transport, puis de plongée, a été coulé il y a quelques années et sert entre autres aux apprentissages. Nous y avons rencontré une palanquée s'exerçant à ferrailler au Trimix. La visi est affectée par le nombre de plongeurs en ce maussade après-midi. Ce soir dîner improvisé sur le bateau (étrilles, tourteau, Saint-Jacques et ... Brie français !). Nous avons commandé les homards pour demain.





Jour 5 : Quel contraste ! La mer est d'huile en se levant (et le restera).

SMS Köln - 36m : Conditions idéales, plongée idéale (même pas de courant !)

2 heures pour visiter le musée de Lyness, ancienne base navale (fermée en 1956) qui retrace la vie de ce site et l'activité maritime autour de Scapa Flow : à ne pas rater pour mieux mettre en perspective l'histoire des épaves qui nous ont attirés ici.

SMS Brummer - 36 m : Le même modèle que le SMS Köln, en un peu plus abîmé. Certains préfèrent, mais pas la plupart d'entre nous.

La récolte photos est aussi très bonne, un peu teintée de vert par cette période de plancton, et aussi de particules difficilement évitables et qui sont indispensables au côté authentique et « tech » de notre expédition.

Homards et crème aux oeufs pour le dernier dîner sur le bateau. Pour mémoire, nous avons donc mangé chacun un homard de 8-900 Kg payé 10 Livres chacun à la criée.

Jour 6 : Last day (et météo maussade)

SMS Kronprinz Wilhelm - 39 m : Une des plus grosses épaves dont nous n'avons bien évidemment pas fait le tour. Certains disent même qu'ils sont saturés de ferrailles. Bref, très, très sombre à partir de 30 m, un canon couché au fond, peu de vie et beaucoup d'anémones sur le dessus de la tôle dans la zone des 25 m. Assez grande et ouverte, la pénétration ne pose pas de problèmes. Certains commencent à avoir des petits problèmes de matériel, de doigt coupé ou de passage d'oreille... rien de grave.

Gobernador Boreas - 18m : Block ship coulé à la 2ème guerre mondiale pour un des barrages de la baie. Dès qu'une des 3 bouées apparaît à la surface, il faut plonger car le courant ne diminue qu'à l'étal. Le créneau de plongée est de 30 à 40 minutes avant que le courant soit si fort qu'il devient dangereux, voire impossible d'être

sur de nous récupérer. Lors du palier en pleine eau certains ont rencontré des tourbillons qui les ont ramenés à 9m avec le parachute !

Mais c'est le prix de la clarté. Toute la vie de la baie y est présente, y compris des homards de plus d'1 Kg. L'épave est joliment découpée et nous fait toujours cadeau de son hélice et de son gouvernail. Roy qualifie cette plongée de la 2ème plus belle de Grande-Bretagne (?).

Après le bouclage des sacs - et le retour du soleil et du vent -, nous allons visiter Skara Brae avec ses habitations datant d'il y a 5.000 ans, Skails house et le cercle des pierres debout pour nos dernières photos des Orcades.

Après un dernier dîner au Royal Oak, le ferry de nuit de Kirkwall nous amène à Aberdeen. La nuit ne fut pas bonne pour tous car il n'y avait plus de couchette.

Nous ne ferons que traverser la ville argentée car rien n'est encore ouvert pour le petit-déjeuner. Alors arrêt à un service area pour routier, le Stracathro avec son parking, ses serveurs et leurs sourires, ses clients, ses souvenirs si british, ses prunes (pourries) et enfin sa pluie ! Mais nous arriverons sous le soleil à Edinburgh pour visiter son château.

Nous serons à l'heure pour monter sur le ferry à Rosyth pour Zeebrugge, mais lui a 2 heures de retard, au départ comme au débarquement. 20 heures de navigation qui nous laisseront le temps de dormir et d'échanger nos photos. Michel en profitera pour finir les comptes qui restent d'une façon remarquable dans la prévision initiale. Merci pour sa parfaite organisation jusqu'à la fin. C'est donc vers 21h00 que nous serons tous back home, plein de souvenirs et heureux de nos plongées et de nos nouvelles amitiés.

Il nous reste les souvenirs de la couleur verte des prés écossais et du plancton marin, de la qualité des musées, du temps changeant et venteux, d'un bateau robuste mais peu fonctionnel pour la vie à bord (et mal entretenu), des

soupes très - trop - poivrées de Roy, de nos œuvres communes en cuisine, de nos découvertes de la nourriture british et de quelques pub, des nombreux apéro français partagés sur le bateau, des très nombreuses photos terrestres et sous-marines prises par chacun, des montagnes de Saint-Jacques et des homards comme on n'en mangera jamais plus !

Il a été préférable de plonger en palanquée de deux étant donné les conditions, même si elles ne sont pas si difficiles pour des plongeurs expérimentés et bien préparés. Chacun est reparti avec une parfaite maîtrise de la combi étanche et du maniement du parachute de palier. Notre utilisation d'un matériel au juste nécessaire a d'ailleurs été souligné par John.

Ce voyage fut aussi thérapeutique, les lombalgies, sciatiques et autres bobos au départ ayant quasiment disparus à la fin de ces 10 jours. Nous avons également découvert la grande histoire de cette région au siècle dernier et mieux compris la fascination que Scapa Flow suscite.

Les épaves que certains désigneront par « ferrailles » ont été un prétexte à cette aventure sportive et humaine. À vivre absolument !

Texte & Photographies :
Marie et Jean de Saint Victor de Saint Blancard

SITES D'INTERET AUX ENVIRONS DE SCAPA-FLOW

Ne manquez pas la visite du « Centre des visiteurs de Scapa-Flow » abrité dans l'ancienne station d'extraction pétrolière de la Base Navale de Lyness. Pendant votre visite... vous aurez certainement une pensée particulière pour les milliers de marins qui périrent en mer... notamment lors de la bataille du Jutland (première guerre mondiale), la bataille du Cap Nord (deuxième guerre mondiale).

EPAVES DE SCAPA-FLOW ET ABORDS

Au départ d'Hurghada, un parcours qui passe par Abu Nahas, Nombreux ouvrages (en anglais) disponibles dans les boutiques de plongée avec une carte plastifiée très bien faite pour décrire certaines épaves coulées et autorisées ou non pour plonger... Lectrices, lecteurs de Plongée OCTOPUS – Le magazine des plongeurs experts - : rêvez déjà à vos explorations à organiser à Scapa-Flow en 2011 sur ces épaves : KÖNIG-CLASS BATTE SHIP, SMS KRONPRINZ WILLHEM, SMS MARKGRAF, SMS BRÜMMER, DRESDEN II-CLASS, COLN AND DRESDEN LIGHT CRUISERS, KARLSRUHE LIGHT CRUISER, BOAT DESTROYERS...

Prévoyez de plonger en binôme avec lampes, parachutes, bien équipés contre le froid avec un vêtement étanche et gants... et le confort de remonter à bord avec un lift pardon un ascenseur ! L'anecdote du monte charge pour plongeur équipé est authentique... il ne s'agit pas d'un abus d'« Highland Park » un single malt scotch whisky distillé à Kirkwall à forte et délicieuse personnalité. Avant de boucler vos sacs de plongée pensez à emporter pour lecture ? « Le vêtement étanche en plongée loisir » d'Alain PERRIER- Les Editions du Plaisancier / Vagnon - « La plongée au Nitrox » d'Alain PERRIER – Vagnon – (3ème édition)- avec planche immergeable tables Nitrox 32 & 36.

Bonne plongées à Scapa-Flow sur les épaves... et soyez prudents !

AQUAREV

LA PASSION DU GRAND BLEU

NOS CROISIÈRES PLONGÉE

PACIFIQUE

Colombie

Croisière Malpelo

Polynésie Française

Croisière Aqautiki

CARAÏBES

Bahamas

Croisière Blackbeards

Croisière Aquacat

Antilles

Croisière Corail Caraïbes

MER ROUGE

Egypte

Croisière Anthias

Croisière Dune et Seafari

Arabie Saoudite

Croisière M/Y Suzanna ou Veena

Soudan

Croisière au Soudan

Djibouti

Croisière Deli

Océan Indien

Maldives

Croisière Seafari

Croisière Sun Maldives

Croisière Keyif

Croisières Sheena

Seychelles

Croisière Silhouette

Croisière Nature Quest

Madagascar

Croisière Radames ou Mitsio

INDO PACIFIQUE

Thaïlande

Croisière Bunmee

Malaisie

Croisière Celebes Explorer

Philippines

Croisière Sea Genel

Indonésie

Croisière Komodo

Micronésie

Croisière Palau

RETROUVEZ TOUTES CES CROISIÈRES SUR

WWW.AQUAREV.COM

AQUAREV - 2 RUE DU CYGNE 75001 PARIS
TÉLÉPHONE : 01 48 87 55 78 - FAX : 01 48 87 50 81
OUVERT DE 10H00 À 18H30 DU LUNDI AU VENDREDI
ET 11H00/12H30 - 14H00/17H00 LE SAMEDI

LI 075 96 0112 - Garantie financière : A.P.S.A.V. - Membre du SNAV
Aquarev - Département plongée du groupe ACVV