

L'épave du Motor Ship SNARK

Cargo de la république de Panama, 117 x 16,45 x 9,90 mètres, 4488 T^x

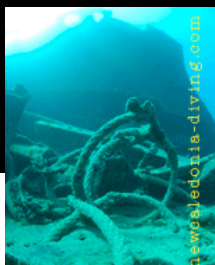
Pendant la guerre du Pacifique (1941 - 1945) les passes les plus utilisées pour accéder au lagon avait été minées, pour prévenir les éventuelles entrées de navires et sous-marins Japonais.

Le 18 février 1942, à 21H50, le SNARK appareille du port de Sydney à destination de Nouméa. Ce cargo transporte une cargaison de balles de laine chargées à Adélaïde et Melbourne.

Entre ces 2 photos, 13 années...
A gauche en 2008, à droite en 1993. A noter la fissure en bas à droite de l'étrave du Snark, qui s'affaisse lentement.



Les deux gros moteurs sont gigantesques, un homme pourrait entrer dans chaque cylindre...



*Le 24 février 1942, à 6H30, le bateau s'immobilise à quelques encablures de la passe de Boulari en face du phare Amédée. Le Capitaine connaît le cheminement habituel, il décide, comme c'est l'usage, d'attendre le pilote.
A 8H30, il adresse un message radio aux autorités portuaires de Nouméa : "Motor Ship Snark, en dehors de la passe de Boulari, attendant pilote".*

Ne recevant aucune réponse, le capitaine vire de bord et embouque la passe. Vers 9H30, après avoir dépassé le petit phare du récif Tabou, une terrible explosion secoue le bâtiment par le travers bâbord, juste sous la passerelle.

Avec précipitation, le canot de sauvetage de Tribord est écarté puis abessé. Les 35 hommes d'équipage se tassent dans l'embarcation. Le premier Maître d'hôtel et l'officier en 3ème se plaignent de légères blessures. Le capitaine est consterné, il ignorait que les passes principales de Boulari, Dumbéa et Uitoé ainsi que certains chenaux, étaient piégés.

Quelques jours auparavant, le mouilleur de mines Australien BUNGAREE, en avait immergé 2061 et seuls les services du port de Nouméa et la marine des Forces Navales de la France Libre connaissaient les emplacements précis de ces engins.

Un contre-torpilleur Américain et plusieurs bateaux à moteur convergent vers le navire sinistré, qui commence à donner sérieusement de la bande à Bâbord.

Le capitaine du Motor Ship SNARK, avec quelques uns de des marins, remontent à bord. Le pilote, enfin présent, conseille de mouiller l'ancre bâbord, le temps de frapper une haussière, ce qui permet au contre-torpilleur de tenter le remorquage jusqu'au port de Nouméa.

Après deux milles de progression, celle-ci cède, le cargo dérive aussitôt, poussé par un vent de Sud-Ouest de force 4 et s'échoue à proximité d'un récif de corail qui porte aujourd'hui son nom.

Cible d'entraînement pour l'aviation américaine ? pétardage ultérieur et volontaire ? Oeuvre du temps et des cyclones ? L'épave du SNARK n'est aujourd'hui qu'un amas de ferraille enchevêtrée. Il repose sur un fond plat et dur par 10 mètres de profondeur.

L'étrave brisée vers la surface reste la seule partie bien conservée. Les moteurs, les mâts de charge, le safran du gouvernail sont identifiables.

Près de la poupe, apparaissait une pale d'hélice couverte de concrétions, elle a disparue il y a quelques années. Une faune importante et variée évolue autour et dans les nombreuses tôles de la coque, abris providentiels. Quelques fois, après de violent "coups d'Ouest", apparaît une bouteille de Coca des années de guerre...

Sources : "NAUFRAGES EN NOUVELLE-CALEDONIE"
Association "Fortunes de Mer Calédoniennes"

Domage que ce site ne soit pas classé réserve et interdit à la pêche et à la chasse sous-marine (risque de ciguatera), de ce fait il est peu fréquenté par les plongeurs en bouteilles.



Le SNARK est aujourd'hui un amas de tôles et de membrures. Il est toutefois possible de pénétrer dans des salles au plafond très bas et aussi dans les immenses tubes à l'intérieur desquels passent les lignes d'arbres (lampe indispensable, pénétration dangereuse).

