

Une hirondelle par le fond!

FICHE TECHNIQUE

Type d'épave : bateau roues à aubes



Nationalité : suisse
Année de construction : 1856
Chantiers : Escher Wyss / ZH
Longueur : 52.3 m.
Largeur : 11 m.
Largeur au maître-bau : 5.3 m.
Tirant d'eau : 1.33 m.
Profondeur de la coque : 2.89 m.
Propulsion : vapeur basse pression
2 cylindres occillants
Pression : 1.5 atm Course des pistons : 915 mm
Diamètre des pistons : 2x838 mm
Chaudière : 1
Foyers : 4
Vitesse : 23 km/h
Passagers : 800
Date du naufrage : 10 juin 1862
Cause du naufrage : choc contre des rochers
Point GPS: 46°26,89' N ; 6° 51,72' E
Profondeur minimum : -42 m.
Profondeur maximum : -58 m.

Elle a fait son nid à -60m

Gisant entre 42 et 58 mètres de fond, au large de la Tour-de-Peilz, se trouve l'une des plus belles épaves du Léman accessible aux plongeurs. Confirmés, cela va sans dire !

L'Hirondelle – c'est d'elle qu'il s'agit – est sortie de sa cale sèche d'Ouchy le 27 août 1856. Construite par la société Escher Wyss à Zurich, elle pouvait transporter jusqu'à huit cents passagers.

Le 10 juin 1862 est un jour de marché. Par beau temps et sur un lac calme, le vapeur quitte Vevey pour Clarens. A la barre, un simple batelier remplace un matelot malade.

Le drame survient alors que l'Hirondelle croise une barque qui serre le rivage près de la pointe de la Becque. Pour éviter la collision, le timonier s'approche trop de la rive. La première secousse n'arrête pas la course du navire. La seconde oui. C'est l'échouage sur les rochers. Après une heure et demie, l'avant se remplit d'eau et disparaît sous les flots.

Dans ses trois rapports au Conseil d'Etat sur l'accident (ndlr. l'intégralité des textes est disponible sur le site plongee-passion.ch), le préfet de l'époque Jean Jacob Roche fait reposer toute la faute sur les épaules du timonier de passage, un certain Visinand.

Morceaux choisis : « La cause de ce sinistre est évidemment dans l'imprécision du timonier qui ne connaît pas cette partie du lac. Il s'est conduit comme un enfant ne l'aurait pas fait. Il voulut s'engager entre la barque et la rive et jeta son navire contre les récifs».

Dans un style savoureux au risque de fleurir la mauvaise foi, le préfet fait tout son possible pour disculper le capitaine et le pilote. Au moment des faits, ceux-ci rangeaient les bagages et s'occupaient des passagers. Dont le nombre est d'ailleurs difficile à estimer avec exactitude. Certains parlent de 150, d'autre de 350.

Toujours est-il que personne n'est blessé. « Le bateau était fort chargé, mais on a pu

transborder sur une barque tous les passagers, marchandises et mobiliers avant que le navire s'enfonçât », note le chroniqueur étatique. Et divers témoins cités par ses soins de louer le sang-froid du capitaine, « d'autant plus que les femmes, surtout, criaient beaucoup, et notamment une Valaisanne, épouse du desservant de l'hôtel de la Tour au Bouveret ».

Le féminisme n'était pas encore passé par là... Des rumeurs, invérifiées, prétendaient même que le sieur Visinand était distrait par deux représentantes du sexe faible qui lui faisaient causer au moment des faits.

On déplorera finalement la perte d'un sac de nuit, le vol d'un tonneau de vin et d'un jambon, ainsi que d'une jumelle marine.

Une tentative de renflouage sera entreprise. Un responsable de la société Escher Wyss et Cie sera même délégué sur place. Des sapins couchés transversalement et des chaînes sont disposés sur l'étrave pour la stabiliser en l'amarrant à des embarcations de secours. Des crics entrent en action. « Quinze jours après l'accident, le vapeur avait été relevé de deux mètres et l'on commençait très sérieusement à envisager le succès total de l'opération. » Mais dans la nuit du 13 au 14 juillet 1862, une tempête met à mal le lac. Les câbles sont rompus. « Au petit matin on ne voyait plus émerger que les bordages et les portemanteaux de l'arrière. » Les pompes ayant été englouties, la suite du sauvetage s'annonce difficile. Un second orage anéantira tous les efforts le 29 juillet. La poupe, qui s'était détachée du navire a été récupérée. Mais le reste du bâtiment sombre définitivement dans les flots.

Sept ans plus tard, un scaphandrier tente de retrouver l'épave. En vain.

Ce n'est que le 27 février 1966 que quatre plongeurs lausannois du CSSI la localisent, par hasard. Il y a quelques années, certains se sont même mis en tête de la sortir de sa gangue de boue et de vase. Mais l'essai n'a pas été transformé.

Aujourd'hui, l'Hirondelle reste l'un des hauts lieux de la plongée dans le Léman. Et une épave magnifique à découvrir. Mais sa profondeur implique une prudence et une préparation toute particulières.

Une plongée d'exception

Attention, le fichier flash ci-dessous peut-être long à charger! Soyez patient!

**ET SURTOUT SOYEZ PRUDENTS SI VOUS PLONGEZ SUR CETTE EPAVE RESERVEE
AUX PLONGEURS CONFIRMES**