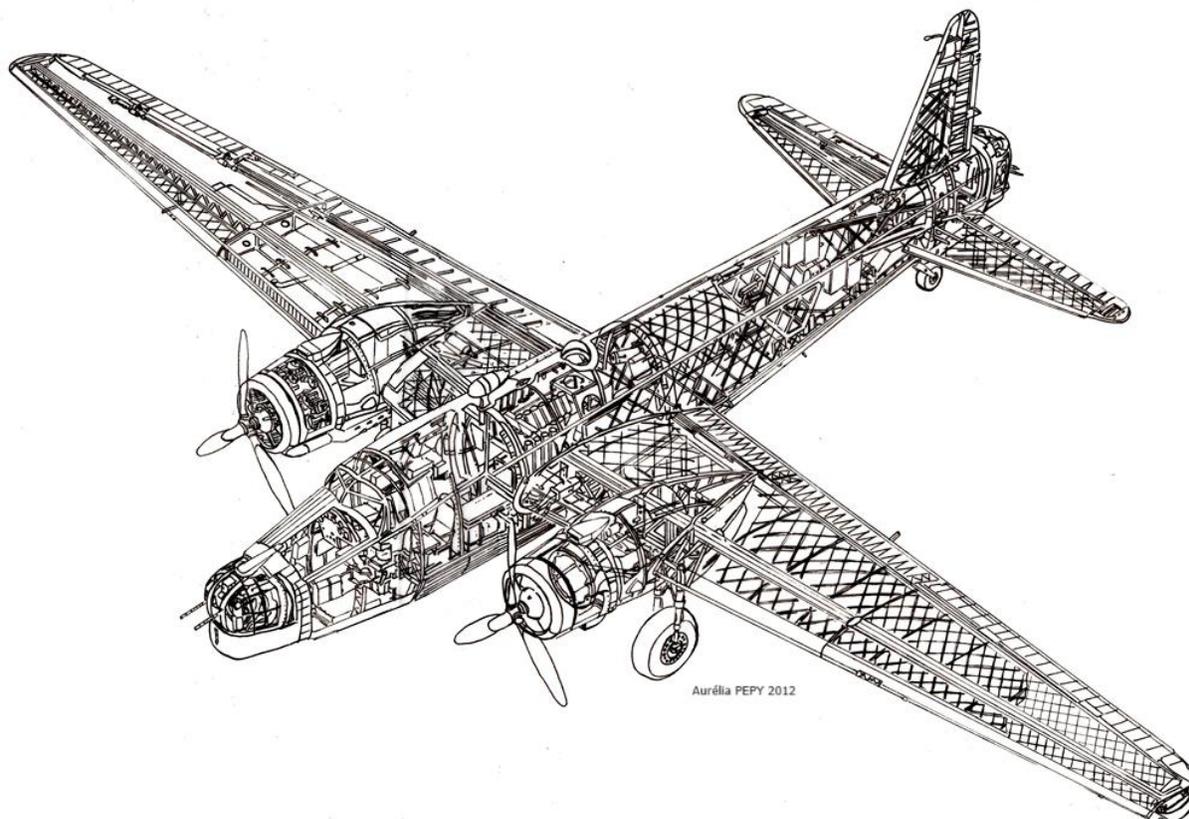


Recherche d'un Wellington



Beg-Meil, Fouesnant, Finistère (29)



Opération DRASSM OA5200

Avril 2023

Responsable scientifique : Benjamin PEPY. SAMM

COH : Jean ROULLOT. SAMM

Responsable magnétométrie : Thierry NORMANT. SAMM

Avec la participation de Jean-Marie AVIEGNE, Philippe BODENES, Philippe CORRE, Yves FOUQUET, Joel GALLIOU, Roger KEROULLIN, Jean-Michel KEROULLE, William LE GRAND, Mathis PEPY.

Sommaire

1^{ère} section

Fiche signalétique du site	5
Liste des intervenants	6
Notice scientifique	7
Fiche état du site	8
Cartographie du site	9
Arrêté d'autorisation OA	10

2^{ème} section

Introduction	13
--------------	----

Etat des connaissances avant l'opération.

1- Résumé de l'opération de 2010, selon l'arrêté du 18 mai 2010, n° 2010-49.	14
1-1 Caractéristiques techniques des avions Wellington.	14
1-2 L'histoire du Wellington HF483.	15
2- Zones prospectées en 2010.	19
3- Enquête de terrain réalisée en 2021	21
4- Zone prospectée en 2021, selon l'arrêté du 20 juillet 2021, n°2021-299	24

Opération OA5200, selon arrêté n°2023-634 du 29 mars 2023

5- Méthode mise en place.	26
6- Résultats de la couverture magnétométrique.	28
7- Résultats des plongées.	32
8- Plongées restantes à faire.	36

Conclusion

Annexe 1 : Extrait du livre « Fouesnant pendant la guerre. 1939-1945 » de Jean Canevet.

Annexe 2 : Anomalies magnétiques et alignements de Roger Keroulin.

Annexe 3 : Zone de recherche privilégiée et alignements de Roger Keroulin.

Annexe 4 : Anomalies magnétiques et zones explorées depuis 2010.

Fiche signalétique du site

Intitulé de l'opération : Recherche d'un avion Wellington.

Façade Maritime : Atlantique.

Département : Finistère.

Commune : Fouesnant, Beg-Meil.

Numéro d'arrêté : n°2023-634 du 29/03/2023

Numéro d'opération DRASSM : OA5200

Type d'opération : Prospection avec matériel spécialisé.

Date d'intervention : du 01/04/2023 au 30/04/2023.

Responsable scientifique : Benjamin PEPY.

COH : Jean ROULLOT.

Responsable magnétométrie : Thierry NORMANT

Coordonnées géographiques exprimées en WGS84 : 47° 50' 55 N / 03° 59' 084 O

Emprise : 0,5 mille.

Numéro de carte marine : SHOM 7251

Profondeur : -10 m.

Mots clefs du thésaurus : Date : 1944 ; Fouesnant ; Beg-Meil ; Avion ; Wellington ; Bombardement.

Liste des intervenants

Ce rapport a été écrit par Benjamin PEPY.

Organisation de l'opération : SAMM (Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime).

Ont participé aux recherches de terrains (par ordre alphabétique) : Jean-Marie AVIEGNE, Philippe BODENES, Philippe CORRE, Joel GALLIOU, Jean-Michel KEROULLE, Roger KEROULLIN, William LE GRAND, Thierry NORMANT, Benjamin PEPY, Mathis PEPY, Jean ROULLOT.

Moyens engagés :

- Navire Pescador 5,50m « Faoutes » GVD80872E
- Semi-rigide Valliant 5,50m GVD36159
- Jeanneau Merry Fisher « Kornog »

Nous ont aidé par leurs souvenirs, leurs connaissances, leurs relations (par ordre alphabétique) : Yves CASTEL ; Jean-Pierre COIC ; Emmanuel DONFUT ; Yves FOUQUET ; Corinne HERMOUET ; Roger KEROULLIN.

Merci à l'équipe du DRASSM de nous avoir permis de réaliser cette enquête (par ordre alphabétique) : Stéphane DENIS, Bruno GAHERY ; Olivia HULOT ; Marine JAOUEN ; Michel L'HOUE ; Christine LIMA ; Guillaume PASTOR ; Arnaud SCHAUMASSE, Xavier TRAUTMAN.

Notice scientifique

Dans la nuit du 12 au 13 août 1943, le bombardier Wellington H.F.483, mène un raid de bombardement sur la ville de Lorient, en compagnie de 19 autres appareils du même type. Touché par la DCA de Lorient, il se crashe en mer au large de Beg Meil. Des témoins interrogés affirment que, le lendemain du crash, une partie de l'épave de l'avion dépassée de la surface à environ 400 mètres du rivage.

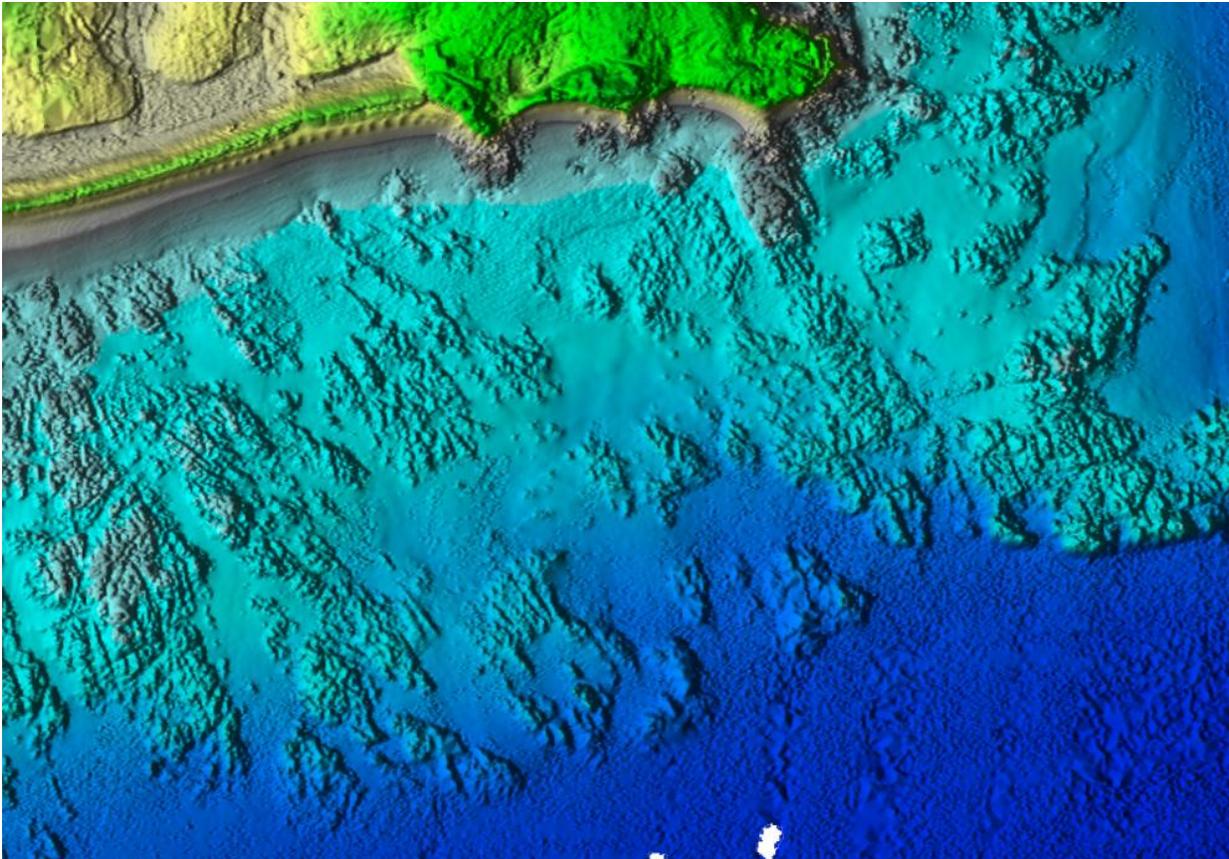
En 2010, une centaine de plongées ont été réalisées sur la zone par les plongeurs de l'ASEB, sans donner aucun résultat. De nouvelles informations recueillies auprès d'un plongeur ayant vu l'épave dans les années 1980 a relancé les recherches sur une autre zone. L'ensemble de la zone de recherche n'a pas pu être explorée à la fin de l'opération, et le mystère de la position de l'avion demeure.

Treize ans après les premières recherches en plongée, et forts de nouvelles indications, nous avons réalisé une couverture magnétométrique de la zone estimée du crash. Plus d'une vingtaine d'anomalies ont été découvertes. Seules une partie d'entre elles ont pu être explorées et confirmées en plongée. La plupart de ces anomalies étaient constituées de fragments de câbles sous-marin. De futures plongées sont envisagées pour terminer d'explorer les autres anomalies constatées sur la zone.

Le rapport fait état des informations recueillies, de la zone de recherche estimée et des zones explorées pour pouvoir permettre de poursuivre les recherches ultérieurement.

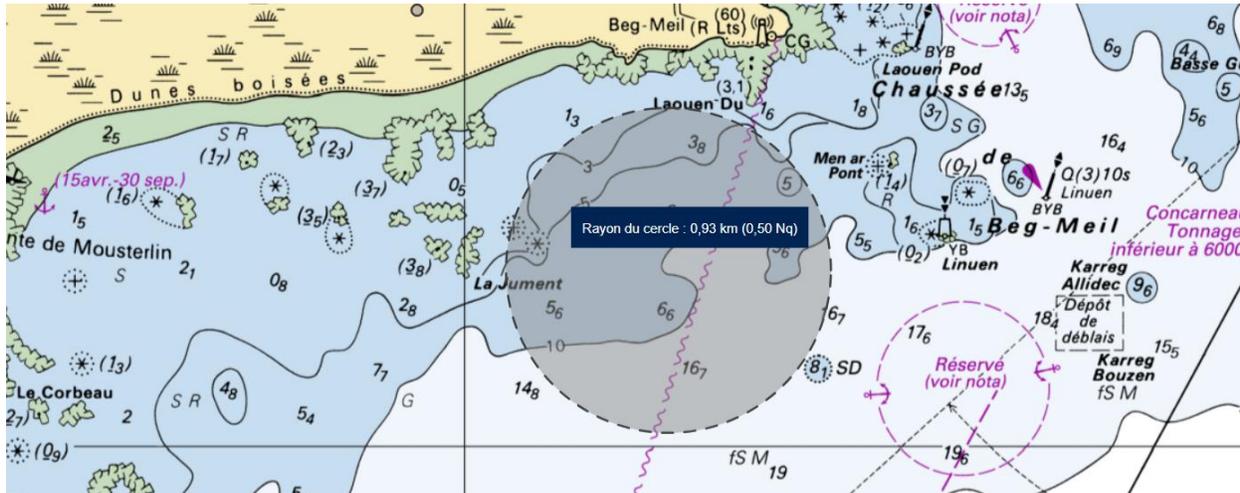
Fiche d'état du site

La zone de recherche se trouve entre 1200 et 1400 mètres de la côte de Beg Meil, commune de Fouesnant. Au sud de la plage de Kermyl, non loin de l'actuel sémaphore. Le fond est constitué de plateaux rocheux dépassant au maximum de deux mètres au-dessus d'un fond de sable coquillier. Quelques herbiers se trouvent parfois entre les blocs rocheux. La visibilité de la zone est souvent bonne. Exposé au vent de secteur Sud.



Carte Litto3D fournie par Yves FOUQUET. SAMM

Cartographie du site

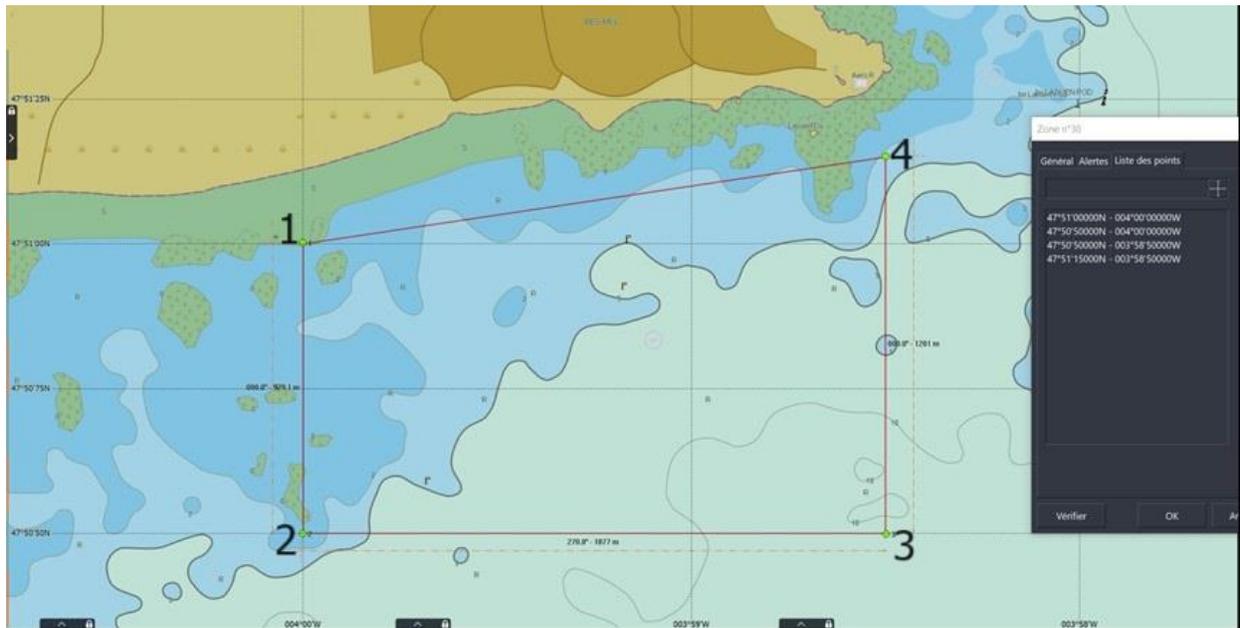


La zone de recherche est centrée sur le point :

47° 50' 555 N / 03° 59' 084 O (Wgs84)

L'emprise de la zone de recherche est de 0,5 mille nautique autour de ce point.

La zone de prospection envisagée pour la magnétométrie est la suivante :



Point 1 : 47° 51' 000 N / 04° 00' 000 O

Point 2 : 47° 50' 500 N / 04° 00' 000 O

Point 3 : 47° 50' 500 N / 03° 58' 500 O

Point 4 : 47° 51' 150 N / 03° 58' 500 O

Arrêté d'autorisation



**MINISTÈRE
DE LA CULTURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des patrimoines et de l'architecture

Département des recherches archéologiques
subaquatiques et sous-marines

ARRÊTÉ DU 29/03/2023 N° 2023 - 634 RELATIF À UNE OPÉRATION DE RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE DANS LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

OA 5200

La ministre de la Culture,

- VU** le Code du patrimoine ;
- VU** l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;
- VU** l'arrêté de la ministre de la Culture en date du 29 juillet 2021 portant nomination du chef du service à compétence nationale « Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines » ;
- VU** l'arrêté du 7 février 2022 portant définition des données scientifiques de l'archéologie et de leurs conditions de bonne conservation ;
- VU** la demande présentée par M. Benjamin PEPY, le 02/01/2023 ;

ARRÊTE

Article 1

M. Benjamin PEPY est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération de prospection avec matériel spécialisé du 1^{er} au 30 avril 2023.

L'usage du détecteur de métaux est autorisé.

Façade maritime : Atlantique

- Département : 29
- Commune : Fouesnant
- Intitulé de l'opération : Recherche de l'avion Wellington HF 483
- Coordonnées géographiques en WGS 84 :
Latitude : 47° 50.555 N
Longitude : 03° 59.084 O
Rayon d'emprise : 0.5 mille
- Numéro de la carte marine : SHOM 7251
- Profondeur : 10 m.

Article 2

Conformément à l'article L. 532-8 du Code du patrimoine, l'opération est exécutée sous la direction effective du titulaire de l'autorisation et placée sous sa responsabilité.

Affaire suivie par : Olivia HULOT
Tel : 04 91 14 28 00
Courriel : olivia.hulot@culture.gouv.fr
147 Plage de l'Estaque, 13016 Marseille

000198

Article 3

L'opération est effectuée sous le contrôle du directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), ci-après désigné le Département, qui prescrit toutes mesures qu'il juge utiles pour assurer le bon déroulement scientifique de l'opération. Le titulaire de l'autorisation doit présenter, à toute demande des autorités compétentes, une copie de ces documents.

Le titulaire de l'autorisation tient régulièrement informé le directeur du Département de ses travaux et découvertes. Il lui signale immédiatement toute découverte importante de caractère mobilier ou immobilier.

A la fin de l'opération et avant le 1^{er} décembre, le titulaire de l'autorisation adresse au directeur du Département, en double exemplaire plus une version numérique, un rapport final d'opération (en format pdf, en format texte et illustrations séparées) accompagné des plans précis et des photographies nécessaires à la compréhension du texte et d'un résumé illustré destiné au *Bilan scientifique* du Drassm. En outre le rapport contient un inventaire des clichés et des dessins réalisés au cours de l'opération. Le responsable donne un inventaire de l'ensemble des découvertes et signale les objets d'importance notable. Enfin, il indique quelles sont les études complémentaires à envisager.

L'ensemble des documents relatifs à l'opération (notes, photographies, relevés, correspondances, etc.) est remis au directeur du Département aussitôt que sont rédigés les rapports, notes ou publications scientifiques sur les recherches effectuées.

Article 4

Prescriptions particulières à l'opération :

Cette prospection conjugue le déploiement d'un magnétomètre (Aquascan MC5 et Geometrics G-882) et des expertises en plongée sous-marine.

Cette opération a pour objectif de retrouver les vestiges du Vickers Wellington HF 483 crashé en mer dans la nuit du 12 au 13 août 1943. L'épave a été recherchée par M. Benjamin PEPY en 2010 et 2021, sans succès. Des nouveaux indices permettent aujourd'hui de relancer sa recherche.

Sont attendus au sein du rapport final d'opération, une carte illustrant clairement les zones couvertes par la prospection ainsi qu'un tableau synoptique des anomalies potentiellement détectées géoréférencées en WGS 84 (degrés, minutes décimales).

En outre et concernant la prospection avec matériel spécialisé, il est également attendu des informations telles que le type de matériel utilisé, le logiciel de traitement des données, le format des fichiers obtenus, l'espacement des profils, les réglages particuliers des appareils ainsi que toute information propre à appréhender la stratégie de la prospection ainsi que d'en cerner les limites. Les enregistrements informatiques des levés seront transmis pour archivage.

Il est demandé d'envoyer en complément du rapport final d'opération une copie numérique des clichés et documents significatifs, assortis du crédit photographique et du nom des auteurs de relevés.

Concernant le mobilier archéologique :

Aucun vestige archéologique mobilier ne pourra être prélevé au cours de cette opération sans autorisation préalable du directeur du Drassm.

Concernant les conditions d'intervention :

L'intervention s'effectuera conformément au manuel des procédures de sécurité en milieu hyperbare applicable aux activités placées sous le contrôle du Drassm qui s'applique sur l'ensemble des chantiers. Au cours de l'opération, le plan de prévention des risques devra donc être appliqué tel que fourni et validé par le Département.

Article 5

Le titulaire de la présente autorisation se conformera strictement aux prescriptions émises par l'autorité maritime compétente, dont l'avis est joint à cet arrêté.

Article 6

Le directeur du Département est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour la Ministre et par délégation,

 Signature
numérique de
Arnaud
SCHAUMASSE
Date : 2023.04.03
09:59:55 +02'00'

COPIES

- Préfecture maritime de l'Atlantique
- DDTM 29

Introduction

Certains sites sont tels des arlésiennes. Lorsque nous avons débuté nos recherches de l'épave de ce Wellington, de nombreux plongeurs en parlaient, sans jamais pouvoir nous préciser son emplacement. Seuls ceux qui ont déjà cherché une épave sur les conseils d'un « ami » vous désignant du doigt un point au large, peuvent imaginer la difficulté de trouver les débris d'un avion au fond de l'Océan. S'appuyer sur une distance estimée en mer est tout aussi futile. Demandez à une dizaine de personnes d'estimer une distance en mer et vous aurez dix réponses bien différentes variant du simple au triple. Vous prévoyez donc une zone de recherche large, mais au bout d'une centaine de plongées sur zone sans rien trouver à part des roches imitant à la perfection ce que vous cherchez et quelques débris modernes sans intérêt, la motivation se perd. Pourtant la pensée de cette épave continue à vous hanter. A chaque balade sur la plage, vous l'imaginez là, reposant sous une dizaine de mètres d'eau. Plus jamais sa pensée ne vous quittera, jusqu'au jour ou enfin vous pourrez la voir et la toucher.

Telle était notre situation jusqu'à la rencontre de Roger Keroulin. Lui, avait franchi ce cap. Il la connaissait, il l'avait vu et touché il y a plus de 40 ans. Encore un rêveur ? Non, il ne pouvait pas inventer cette histoire, la douille de mitrailleuse qu'il exhibe fièrement semble prouver que ces dires sont exacts.

Il n'en fallait pas plus pour relancer la motivation de l'équipe et repartir à la recherche du célèbre Wellington de Beg Meil qui a fait couler tant de larmes et d'encre. Mais les plongées réalisées en 2022, nous ont laissé penser que la zone avait peut-être servi de dépôts de draguage entre le moment où Roger Keroulin avait vu l'épave et maintenant. Nous avons donc décidé qu'après tous les efforts fournis, nous devons réaliser une couverture magnétométrique de la zone, même si nous la savions polluée par de nombreux câbles sous-marins de communication et d'alimentation électrique reliant Beg Meil aux îles Glénan.



Etat des connaissances avant l'opération.

1- Résumé de l'opération de 2010, selon l'arrêté du 18 mai 2010, n° 2010-49.

1-1- Caractéristiques techniques des avions Wellington.

Le Vickers Wellington est un bombardier bimoteur britannique conçu dans les années 1930. Il a été employé couramment pendant les deux premières années de la Seconde Guerre mondiale avant d'être remplacé par des bombardiers quadrimoteur beaucoup plus grands, comme l'Avro Lancaster. Le Wellington a été appelé populairement "Wimpy" par le personnel de service d'après le personnage J. Wellington Wimpy de dessins animés de Popeye.

Le Wellington emploie une structure géodésique unique conçue par le célèbre Barnes Wallis pour le bombardier monomoteur Vickers Wellesley. Le fuselage est construit à partir de poutres à rainures, faites en alliage d'aluminium (duralumin) et qui forment un grand lacis. On fixe des baguettes en bois à la surface de l'alu que l'on recouvre de "textile irlandais" qui, recouvert de nombreuses couches d'enduit, constitue l'enveloppe extérieure de l'avion. C'est ce tressage en métal qui a donné à l'avion sa très grande résistance, car chaque stringer pouvait supporter le poids venant même de l'autre côté de l'avion. Même si les poutres de côté étaient arrachées, la structure de l'avion restait intacte. Des Wellingtons avec des fuselages très endommagés continuèrent à rentrer à la base contrairement à ce qui se serait passé pour d'autres types d'avions. L'effet le plus spectaculaire était lorsque l'enduit avait brûlé, mettant ainsi la structure à nu.

Cependant, le système de construction a également des inconvénients. Il ralentit considérablement la construction du Wellington, alors que d'autres conceptions utilisaient les techniques de construction monocoque. En outre, il n'est pas possible de percer des trous dans le fuselage pour fixer des montants additionnels d'accès ou d'équipement.

Néanmoins, vers la fin des années 1930, Vickers construit un Wellington par jour à Weybridge et 50 par mois à Chester. La production maximale en temps de guerre en 1942 s'élevait à 70 Wellington par mois à Weybridge, 130 à Chester et 102 à Blackpool.

Le prototype K4049 conçu pour satisfaire la spécification ministérielle B.9/32, vola la première fois avec le Type 271 à Brookland le 15 juin 1936 avec comme pilote J. Summers. Après beaucoup de changements, l'avion est accepté le 15 août 1936 avec le nom de Wellington. Le premier modèle fut le Wellington Mk I, actionné par une paire de moteurs Bristol Pegasus de 780 kW, construit à 180 exemplaires dont 150 pour la Royal Air Force et 30 pour la Royal New Zealand Air Force (Armée de l'air de la Nouvelle-Zélande). Le Mk I entre la première fois en service avec le 9th squadron de la RAF en octobre 1938. À la déclaration de guerre, les escadrons de bombardiers lourds du Royal Air Force Bomber Command sont équipés de 183 Wellington Mk IA dont les tourelles ont été améliorées. Le

Wellington fut surclassé par ses contemporains bimoteurs, le Handley Page Hampden et l'Armstrong Whitworth Whitley, mais il leur fut supérieur en longévité.

En opération - Le premier bombardement de la guerre par la RAF a été réalisé par des Wellingtons des 9th et 149th Squadron, avec aussi des Bristol Blenheims, le 4 septembre 1939 à Brunsbüttel en Allemagne. Les premiers avions à être descendus sur le front de l'Ouest, deux Wellingtons, le furent pendant cette mission. Il participa aussi au premier raid de nuit sur Berlin le 25 août 1940. Dans le premier raid de 1 000 bombardiers sur Cologne, le 30 mai 1942, 599 des 1 046 avions étaient des Wellington (dont 101 étaient pilotés par des équipages polonais).

Les Wellingtons du Bomber Command ont réalisé 47 409 missions, ont largué 41 823 tonnes de bombes et 1 332 d'entre eux ont été perdus.

En 1944, les Wellingtons du Coastal Command sont déployés en Grèce et participent à diverses missions de soutien pendant la participation de la RAF pendant la guerre civile grecque. Quelques Wellington ont été cédés à l'Armée de l'air grecque.

1-2- L'histoire du Wellington HF483.

- Côté anglais.

Dans la nuit du 12 au 13 août 1943, le Bomber Command lance une opération de minage des ports de Bretagne menée par 20 Wellington. 7 appareils de la 166ème de la RAF et 13 de la 300ème. Les largages devaient se faire à une altitude comprise entre 300 et 2000 mètres.

À Saint Nazaire, 8 avions de la 300ème larguèrent 16 mines entre 23h53 et 0h06. Tous ces avions rentrèrent en Angleterre sans dommage.

Du côté de Brest, se furent 10 mines qui furent larguées au large du goulet, par 5 appareils de la 300ème. Là aussi aucune perte n'est signalée.

Les 7 Wellington de la 166ème furent eux responsables du largage de 14 mines à Lorient entre 23h56 et 0h09. C'est l'un de ces appareils qui est abattu « à 400 mètres environ au large de Beg Meil. »

Il y a dans le livre de Roland Bohn, deux indications différentes faisant mention de ce crash.

Page 80, tout d'abord :

12/13	8	43	R.A.F./B.C.	M	166 ^e	Wellington	7	Minage des ports de Bretagne. Largages entre 300 et 2000 m. Lorient (A) (HSO = 23 h 56 à 0 h 09) : 14 mines larguées. Un appareil s'abat à 400 m environ au large des côtes de Beg-Meil. Deux aviateurs sont faits prisonniers; trois sont tués. St Nazaire (B) (HSO = 23 h 53 à 0 h 06) : 16 mines larguées. Brest (J) : 10 mines larguées.	1
			GI		300 ^e	Wellington	8		
			GVI			Wellington	5		

Puis, page 81, on retrouve cette information :

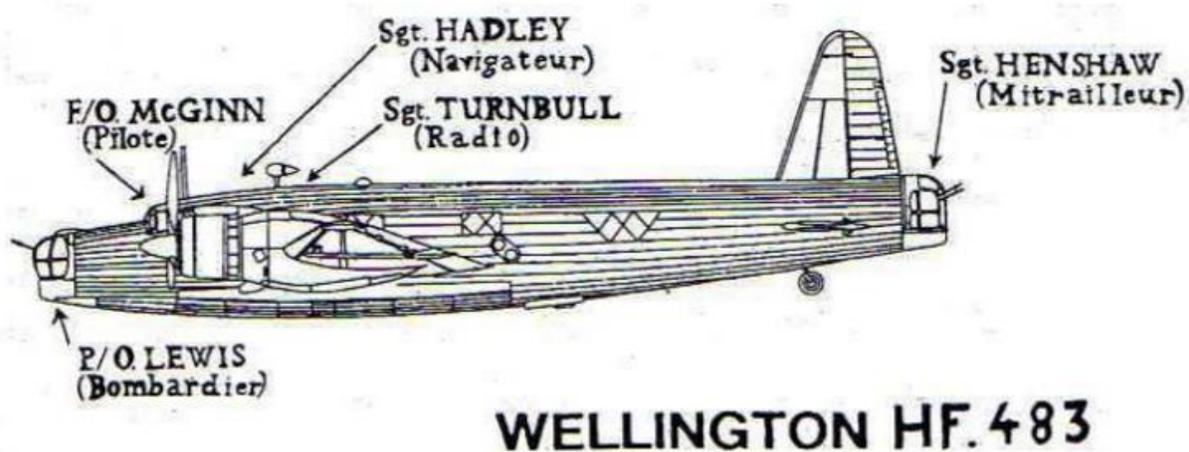
12/13	8	43	R.A.F./ ?					Beg Meil. Un appareil allié s'abat à 400 m au large de la côte. Deux aviateurs sont faits prisonniers; un tué.	1
-------	---	----	-----------	--	--	--	--	---	---

Roland Bohn est un chercheur indépendant qui a épluché les archives du Bomber Command et en a extrait les données relatives aux bombardements et attaques aériennes alliées perpétuées en Bretagne durant la seconde guerre mondiale. Il a ensuite complété son excellent ouvrage par des faits divers qu'il a pu glaner ici et là.

Le fait que le devenir des aviateurs ne soit pas exactement connu de la RAF se comprend aisément. Certains aviateurs abattus au-dessus des lignes ennemies disparaissaient parfois pendant plusieurs mois avant de pouvoir donner de leurs nouvelles en Angleterre.

On peut toutefois noter que le soir même des avions, probablement de reconnaissance, survolèrent Concarneau.

Un autre document, anglais cette fois, nous apprend la composition de l'équipage et le matricule de l'avion.



L'équipage était ainsi composé :

- Le pilote; Flight Officer W.B. Mc Ginn, 20 ans originaire de Ayr en Ecosse.
- Le bombardier et mitrailleur de tête; Pilot Officer Ivor Lewis, 20 ans originaire de Swansea en Ecosse.
- Le navigateur ; Sergent R. Hadley, 23 ans de Liverpool
- Le radio ; Sergent G.I. Turnbull, 28ans.
- Le mitrailleur de queue ; Sergent R. Henshaw.

- Côté français.

De nombreux témoignages ont été recueilli par Monsieur Canevet, et notamment celui de Madame Bertrand. Plutôt que de recopier ces témoignages, nous vous invitons à les consulter en annexe 1 de ce présent rapport.

De notre côté, nous avons eu la chance de rencontrer Madame Rollin-Moore habitante de Fouesnant qui a assisté au crash du Wellington. Elle nous a accueilli dans sa demeure de Beg Meil, et nous a conté sa vision de cette période troublante de l'occupation. En voici le récit :

La petite localité de Beg Meil, connue avant-guerre pour son calme et ses magnifiques demeures bordant la baie de Concarneau, fut choisi en 1942 comme lieu de permission par les autorités allemandes. Au début du conflit, les militaires allemands qui obtenaient une permission avait la possibilité de retourner en Allemagne. Mais le conflit s'intensifiant, et les désertions des permissionnaires étant nombreuses, le haut commandement allemand préféra garder les hommes dans les zones occupées. Un peu partout en France, des villes balnéaires furent choisit pour permettre aux soldats de prendre quelques semaines de repos. Ce fut le cas pour la commune de Beg Meil, dont l'importante concentration d'hôtels et de villas permettaient d'accueillir les soldats permissionnaires en nombre.

C'est ainsi que la famille Rollin-Moore fut contrainte d'accueillir des officiers allemands dans leur villa du chemin creux. Tandis que M. Rollin était retenu à Paris par son métier de chirurgien, son épouse et ses deux filles logeaient à Beg Meil. Ce fut certainement difficile pour cette famille aux origines écossaises de devoir accueillir sous son toit des représentants de l'armée d'occupation. Bien que les relations entre allemands et français étaient à cette époque assez correcte dans cette partie de la France occupée, il n'en demeure pas moins qu'aux yeux de la famille Rollin_Moore, ils restaient des envahisseurs dont il fallait se méfier. C'est d'ailleurs ce sentiment de méfiance qui était sans arrêt présent à cette période dont se souvient Madame Rollin. Méfiance envers les occupants, mais également entre français. Car les rumeurs vont vite, et le risque de se faire arrêter pour un motif quelconque est permanent.

Madame Rollin se souvient d'un événement qui nous montre que dans une guerre il ne faut pas oublier que la plupart des soldats sont enrôlés de force. Les films de fiction sur cette période nous représentent surtout les soldats allemands comme des hommes totalement dévoué à la cause du Reich. Mais la plus grande majorité d'entre eux avaient plutôt été contraint et forcé à rejoindre l'armée. Un des officiers allemands qui logea chez la famille Rollin, demanda au moment du départ de serrer Madame Rollin dans ses bras : « Si vous permettez ! Car je suis envoyé en Bulgarie et il est très probable que je ne revois jamais ma propre mère. »

Dans leur demeure du chemin creux, la famille Rollin ne fut pas trop inquiétée lors du conflit. Mais très souvent ils entendaient passer les raids de bombardiers dans le ciel, et peu de temps après, le grondement des déflagrations sur Lorient. Les bombardements étaient parfois si intenses que les vitres du salon donnant sur la baie tremblaient et le son des explosions résonnait dans toute la maison. Une vitre fut même brisée lors d'une attaque.

C'est ainsi que le 3 août 1943, alors que la journée fut particulièrement chaude et que la famille Rollin-Moore s'appêtait à se coucher, le ronflement de moteurs se fit entendre dans le ciel. Un nouveau

bombardement n'allait pas tarder à toucher Lorient. Il s'agissait de 13 bombardiers anglais de type Wellington qui volaient à haute altitude pour atteindre leurs cibles respectives. Cinq d'entre eux avaient pour mission de larguer des mines au large du port de Saint-Nazaire, alors que c'est Lorient qui avait été désigné pour les 7 autres Wellington.

Vingt minutes plus tard, la famille Rollin fut réveillée par le bruit de la Flak qui fut particulièrement intense cette nuit-là au-dessus de la cité lorientaise. Puis soudain le silence retomba. Ce silence fut à nouveau perturbé quelques instants après par le bruit d'un avion volant à basse altitude et qui semblait tourner au-dessus de la maison. Bientôt le ronronnement du moteur fut accompagné par les détonations des deux postes de Flak, situés près du sémaphore et de la plage de Kermyl. Aussitôt un énorme bruit fit trembler toutes les fenêtres de la villa. L'avion venait de s'écraser en mer...

Le lendemain matin, poussé par la curiosité, la jeune mademoiselle Rollin accompagnée de sa sœur se rendirent à la plage de Kermyl afin de comprendre ce qui s'était passé cette nuit-là. Arrivés en haut de la dune, mademoiselle Rollin aperçut une masse sombre dépassant de la surface de la mer si calme en ce matin du 4 août 1943. Elle ne put reconnaître une quelconque forme d'avion, mais se souvint très bien d'une sorte de quadrillage métallique. La plage de Kermyl était d'ailleurs jonchée de débris. Mais très vite les soldats allemands intervinrent et repoussèrent les curieux.

Quelques temps après, lors d'une promenade sur la plage, la masse sombre avait disparue sous la surface. Mais des débris restaient visibles jusqu'à la plage de Kérambigorn.

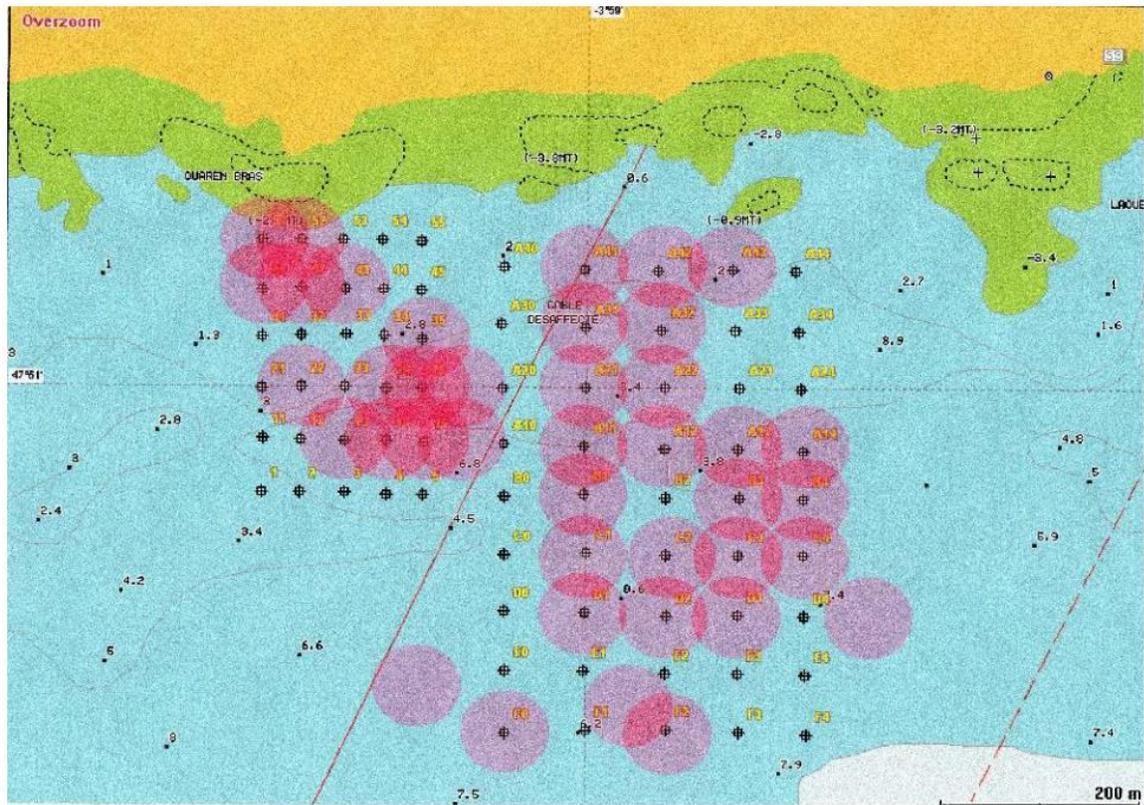
À la suite de cet événement, Mlle Rollin entreprit de confectionner un drapeau anglais à l'aide de morceaux de chiffons. Elle ne terminera jamais ce drapeau qu'elle conserve encore précieusement.

Témoignage recueilli par Benjamin PEPY, à la villa Rollin-Moore le 06/05/2010

- Côté allemand :

Nous n'avons trouvé aucun document provenant des Allemands. A priori, tous les documents de cette période émanant de la Kommandantur et du sémaphore ont été emportés par les Allemands après la fin de la guerre. Nous n'avons pas réussi à trouver de traces de ces documents dans les archives allemandes connues

2- Zones prospectées en 2010.



Voici la liste des points GPS explorés par méthode circulaire avec un rayon de 40 mètres autour de ces points.

Référence du point	Latitude	Longitude	Observations
13	47° 50' 958 N	03° 59' 190 O	
14	47° 50' 958 N	03° 59' 160 O	
15	47° 50' 958 N	03° 59' 130 O	Fut en Bakelite
16	47° 50' 958 N	03° 59' 100 O	
22	47° 51' 000 N	03° 59' 230 O	
24	47° 51' 000 N	03° 59' 160 O	
25	47° 51' 000 N	03° 59' 130 O	
26	47° 51' 000 N	03° 59' 100 O	
35	47° 51' 038 N	03° 59' 130 O	
41	47° 51' 077 N	03° 59' 262 O	
42	47° 51' 077 N	03° 59' 230 O	
43	47° 51' 078 N	03° 59' 195 O	

A41	47° 51' 093 N	03° 59' 000 O	
A42	47° 51' 093 N	03° 58' 942 O	Grappin en acier de grande taille
A43	47° 51' 093 N	03° 58' 881 O	
A31	47° 51' 048 N	03° 59' 195 O	
A32	47° 51' 093 N	03° 59' 000 O	
A21	47° 51' 000 N	03° 59' 000 O	Débris de bois
A22	47° 51' 000 N	03° 58' 936 O	Grande poutre en bois
A11	47° 50' 954 N	03° 59' 000 O	
A12	47° 50' 952 N	03° 58' 936 O	
A13	47° 50' 952 N	03° 58' 876 O	
A14	47° 50' 950 N	03° 58' 824 O	
B1	47° 50' 916 N	03° 59' 000 O	
B3	47° 50' 913 N	03° 58' 876 O	
B4	47° 50' 912 N	03° 58' 824 O	
C1	47° 50' 868 N	03° 59' 000 O	Débris de bois sous un rocher
C2	47° 50' 868 N	03° 58' 935 O	
C3	47° 50' 868 N	03° 58' 876 O	
C4	47° 50' 912 N	03° 58' 824 O	
D1	47° 50' 823 N	03° 59' 000 O	
D2	47° 50' 820 N	03° 58' 934 O	
D3	47° 50' 820 N	03° 58' 876 O	
F0	47° 50' 727 N	03° 59' 064 O	Pièce en aluminium de 10 cm
F2	47° 50' 729 N	03° 59' 000 O	
Anomalie 1	47° 50' 738 N	03° 59' 130 O	Roche
Anomalie 2	47° 50' 731 N	03° 58' 980 O	Filet accroché à une roche
Anomalie 3	47° 50' 912 N	03° 58' 802 O	Roche percée de trous circulaires

3- Enquête de terrain réalisée en 2021

Comme nous le précisons plus haut, tout à été relancé par la rencontre avec Roger Keroulin, demeurant au Guilvinec. Monsieur Keroulin a en effet plongé sur l'épave du Wellington, dans les années 1980, lorsque Jean Quillec, marin à Beg Meil, lui a demandé d'aller décrocher sa filière de casier qu'il pensait être bloqué dans un bloc rocheux. En s'immergeant, il ne s'imaginait pas tomber nez à nez avec un moteur d'avion de taille imposante. Il se souvient que l'hélice était manquante, mais qu'il distinguait clairement les différents éléments du moteur. A l'intérieur de celui-ci s'étaient réfugié de nombreux « dormeurs » qu'il n'avait pas réussi à déloger. Jean Quillec avait l'habitude de mettre ses casiers à cet endroit, car il remontait régulièrement des araignées de mer. Non loin du moteur, Roger Keroulin découvrit les restes d'une aile. Il décrit parfaitement la structure en aluminium corrodée qui brillait lorsqu'il l'a gratté avec son couteau de plongée. Par la suite, il retourna plusieurs fois sur le site, dont il appréciait la clarté de l'eau. Il repéra d'autres éléments de l'avion, dispersés selon lui sur plus d'une centaine de mètres. Il n'a cependant pas découvert le second moteur, ni d'hélice. Il a remonté une douille de mitrailleuse du site, qu'il conserve encore aujourd'hui. Il avait, à l'époque essayé de faire un film, mais malheureusement sa caméra n'avait pas bien fonctionné.

Selon lui, la profondeur maximum du site est de 18 mètres. Il précise également que l'épave se trouve en face du Renouveau (centre de loisir de Beg Meil).

Son père se souvenait avoir vu l'avion suivre la côte, et qu'une épaisse fumée s'en dégageait.

Roger Keroulin nous envoie également deux photos d'une carte qu'il a réalisée à l'époque et qui indique les amers qu'il prenait pour se rendre sur le site. Au nord, la pointe de roche de la plage de Kermyl est alignée avec le château d'eau de Fouesnant. À l'Est, la balise « Linuen » est alignée dans les dernières roches au Sud du Cabellou. Ces marques ne sont pas évidentes à repérer en mer pour quelqu'un qui ne les a pas déterminées lui-même. Cependant, reportées sur la carte, cela permet d'en déterminer le point GPS qui serait : 47° 50' 557 N/03° 59' 059 O (Wgs84). Position représentée par un cercle sur la carte de Roger Keroulin. Cette position correspondrait à un moteur et une partie d'aile. Roger Keroulin précise qu'il n'a pas trouvé le second moteur, mais que de nombreux débris sont éparpillés sur une centaine de mètres vers le Sud-Ouest, jusqu'au point marqué par une croix verte, sur la ligne de sonde des 10 mètres.

On note que la balise de Linuen a été déplacé à une date qui nous est encore inconnue à ce jour. Les restes de l'ancienne balise sont encore visible à marée basse. Cela est remarquable lorsque l'on compare la carte de Roger Keroulin et une carte plus moderne. Cet alignement vers l'Est sera donc plus difficile à repérer et il nous semble plus sûr de se baser sur les points GPS déterminés par la lecture de sa carte.

Une seconde information, relayée par Philippe Bodenes, président de la SAMM, mentionne « Jean Gab », lui-même ancien président du club de plongée de Fouesnant, qui aurait plongé sur la zone à la demande d'un pêcheur qui n'arrivait pas à remonter son filet accroché au fond. En plongeant, il a découvert une hélice d'avion qui retenait le filet. Après recherche, Jean-Gabriel Lewis serait malheureusement décédé.

Ces deux témoignages nous confirment l'existence visible de l'épave du Wellington. Cependant, il faut retenir que ces découvertes ont eu lieu 40 ans après le crash. Et nous sommes actuellement 40 ans après ces découvertes. Que reste-t-il au fond ?

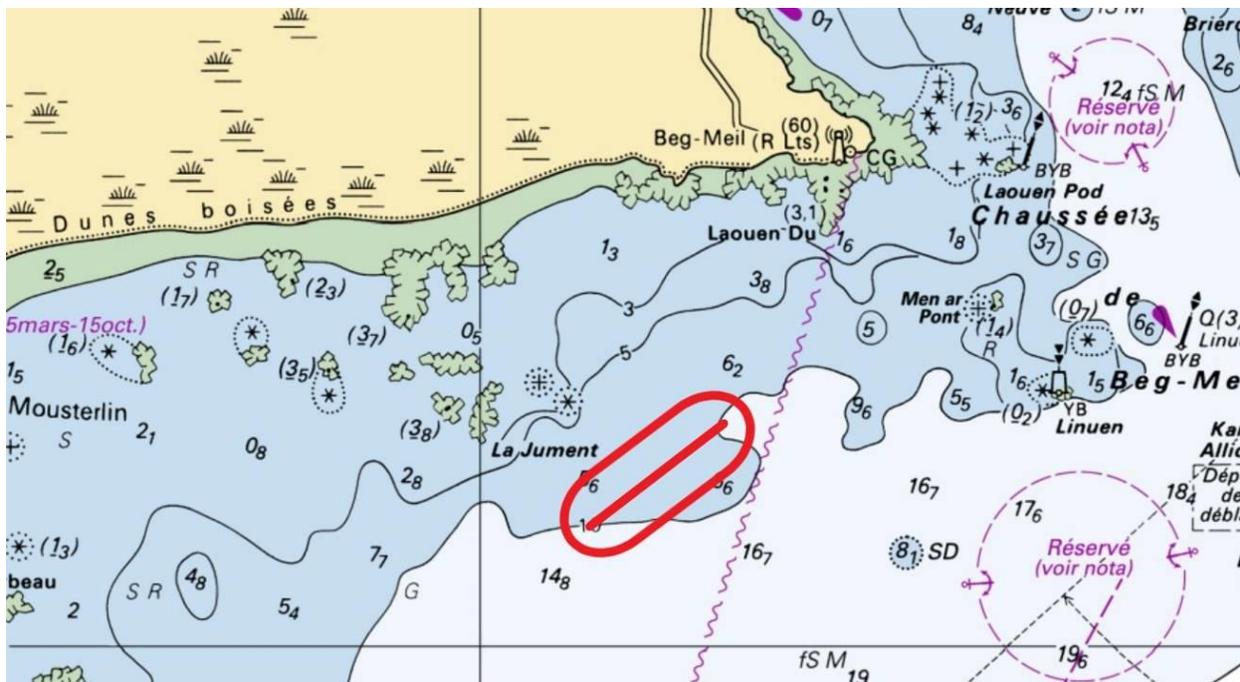
D'autres personnes ont également été interrogées par Jean Roullot :

- Éric Sauvage (gérant d'un club de plongée sur Concarneau) : pas d'information sur cette épave.
- Jean Pierre Coic (patron d'un caseyeur chalutier) : il a pêché il y a 35 ans environ une aile par 20 22 m de mémoire devant le Renouveau (centre de vacances de Beg Meil). Il précise qu'il se souvient que l'aile était en toile très solide. Il a des marques, il va regarder. Il signale que la zone a été chalutée et draguée par le passé, c'est aussi devant le Renouveau.

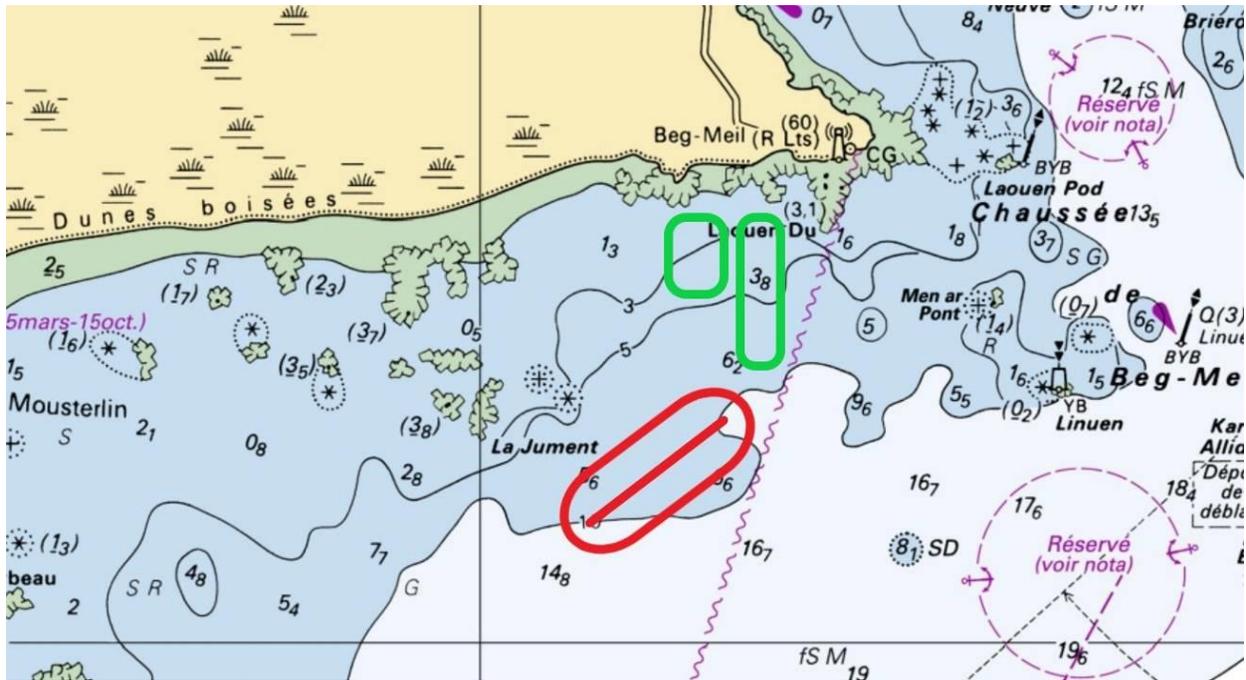
4- Zone prospectée en 2021, selon l'arrêté du 20 juillet 2021, n°2021-299.

La nouvelle zone de recherche s'appuie donc sur ces dernières informations recueillies. Elle est centrée sur le point 47° 50' 557 N/03° 59' 059 O (Wgs84) et s'oriente vers le Sud-Ouest au niveau du point 47° 50' 311 N/03° 59' 524 O (Wgs84). C'est-à-dire, les deux points marqués sur la carte de Roger Keroulin. Cela représente tout de même une distance de 700 mètres. Nous avons décidé de déterminer de chaque côté de cette ligne directrice une distance de 200 mètres. Cela représente une zone de recherche de 1,4 km².

À noter que cette zone se trouve au plus près à 1,2 km de la côte. Bien loin des 400 mètres mentionnés dans les documents de la RAF et repris dans les livres historiques.



En comparant les zones déjà fouillées en 2010, il est intéressant de constater que le seul débris d'aluminium trouvé, l'a été dans la zone centrée sur le point F0, qui est la plus proche de notre nouvelle zone de recherche.



En vert, les zones explorées en 2010. En rouge, la nouvelle zone de recherche.

Dans un premier temps, Alexis Deniau a passé la zone au sondeur 3D. Il a utilisé pour ce faire un Humminbird 10. Les images ont été enregistrées sur carte mémoire et étudiées à postériori. Quelques cibles ont été repérées puis plongées. Seule de la roche a été découverte. Les fichiers informatiques sont joints à ce rapport sur support numérique.

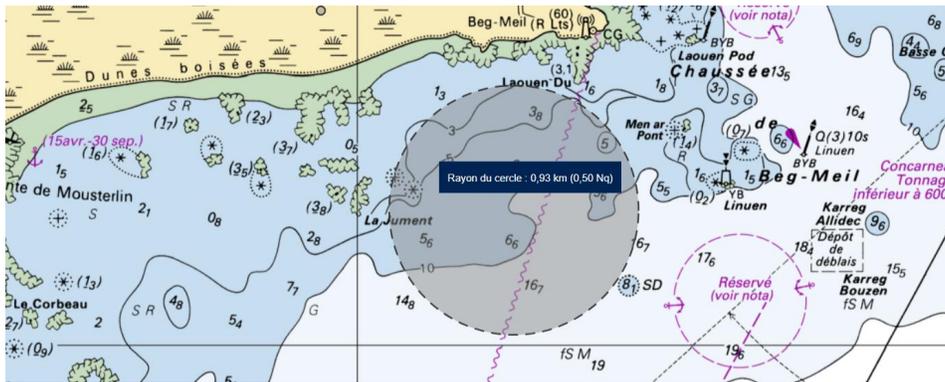
Par la suite, nous nous sommes immergés sur le point n°1 correspondant au moteur d'avion et à l'aile aperçu par Roger Keroullin. Mais rien n'a été observé sur un rayon de 30 mètres. En revanche, le fond correspond bien à ses descriptions. Soit le moteur a été déplacé par un engin de pêche, soit il s'est ensablé, ou nous n'étions pas sur la bonne zone.

Les nouvelles informations recueillies en 2021 permettent de relancer la recherche du bombardier. Mais, il va nous falloir faire de nombreuses plongées en utilisant une méthode de recherche par circulaire. Les recherches s'annoncent longues et fastidieuses, nous avons donc décidé de faire une demande de couverture magnétométrique afin de limiter les zones de recherches potentielles.

Opération OA5200

5- Méthode mise en place.

La zone de recherche avait été préparé afin de couvrir l'ensemble de l'aire potentielle du crash. Il est connu, lors des crashes aériens, que les débris ont tendance à suivre un cône de dispersion. Ceci, ajouté à la légèreté inhérente aux éléments constituant les aéronefs, nous laissait à penser que la zone sur laquelle pouvaient se trouver les débris était potentiellement très large. Roger Keroulin, le seul témoin connu, de l'épave, précise qu'il n'a vu qu'un morceau de structure en aluminium et un moteur. Le reste de l'avion doit donc se trouver ailleurs.

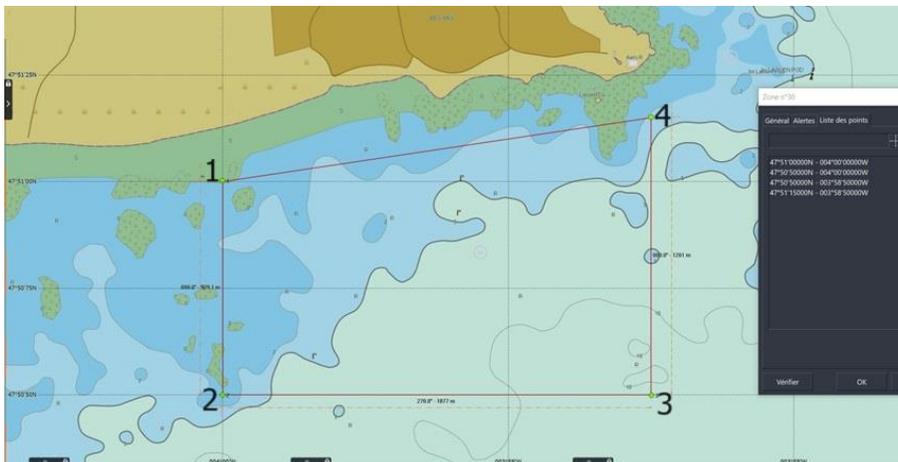


La zone de recherche est centrée sur le point :

47° 50' 555 N / 03° 59' 084 O (Wgs84)

L'emprise de la zone de recherche est de 0,5 mille nautique autour de ce point.

La zone de prospection envisagée pour la magnétométrie est la suivante :



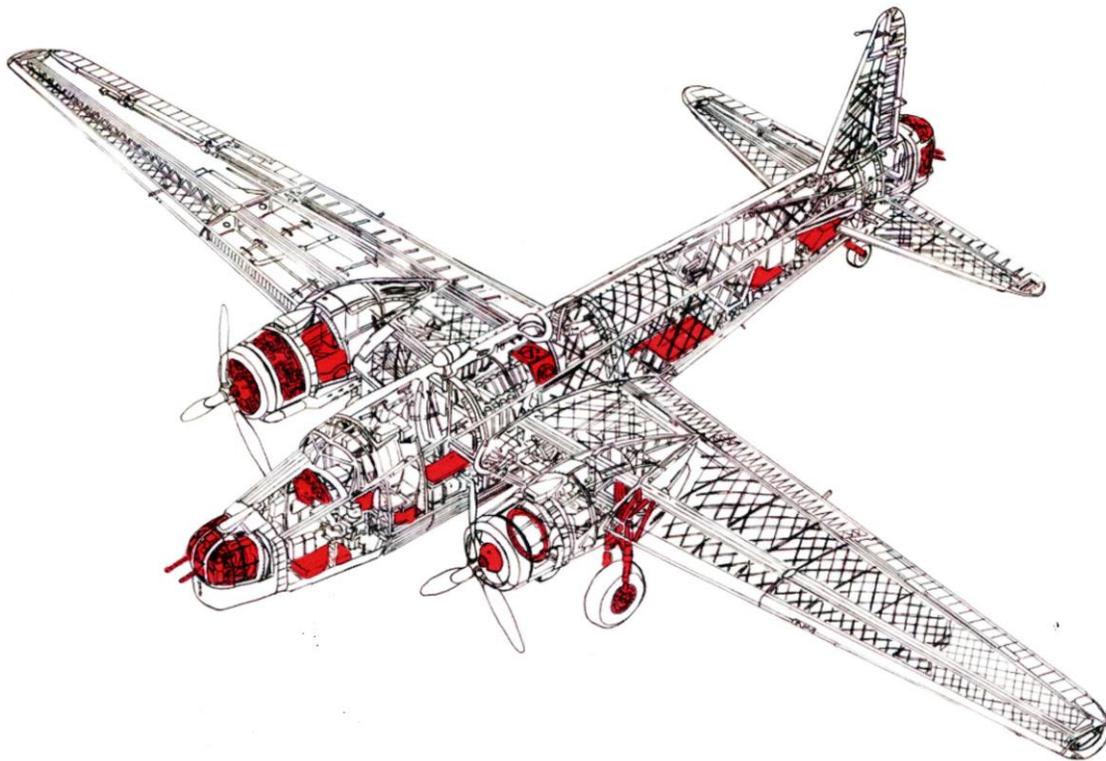
Point 1 : 47° 51' 000 N / 04° 00' 000 O

Point 2 : 47° 50' 500 N / 04° 00' 000 O

Point 3 : 47° 50' 500 N / 03° 58' 500 O

Point 4 : 47° 51' 150 N / 03° 58' 500 O

La difficulté de notre prospection magnétométrique réside dans le peu d'éléments ferreux présent dans ce type d'avion. En effet, comme nous l'avons évoqué précédemment, la structure principale de la carlingue et des ailes des Wellington est constituée de quadrillage en aluminium. Nous envisagions de pouvoir détecter les deux moteurs, l'armement, ainsi que les plaques de blindage et les trains d'atterrissage.



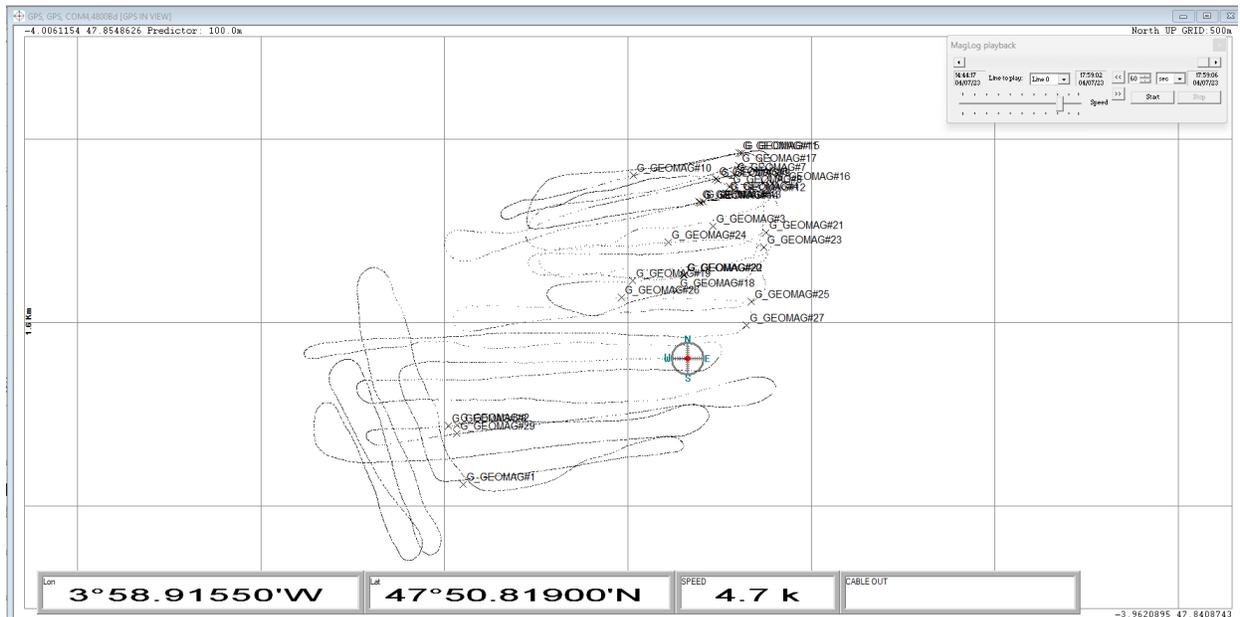
Parties détectables au magnétomètre

Afin de couvrir la zone, nous avons utilisé un magnétomètre Géométrix G-882 appartenant à la SAMM. La sonde est remorquée sur un radeau équipé d'un récepteur GPS relié au navire support par Wifi. Le navire utilisé est un Merry Fisher appartenant à Thierry Normant. L'équipe était composée de 4 personnes présentes sur le navire support. Une fois la mise à l'eau du magnétomètre effectué, un membre de l'équipe avait la charge de surveiller la bonne tenue du radeau du magnétomètre, un pilote, le troisième personnel effectuait une veille active des autres navires sur zone, tandis que le quatrième homme s'occupait de la surveillance et de l'enregistrement des données recueillis par le magnétomètre.

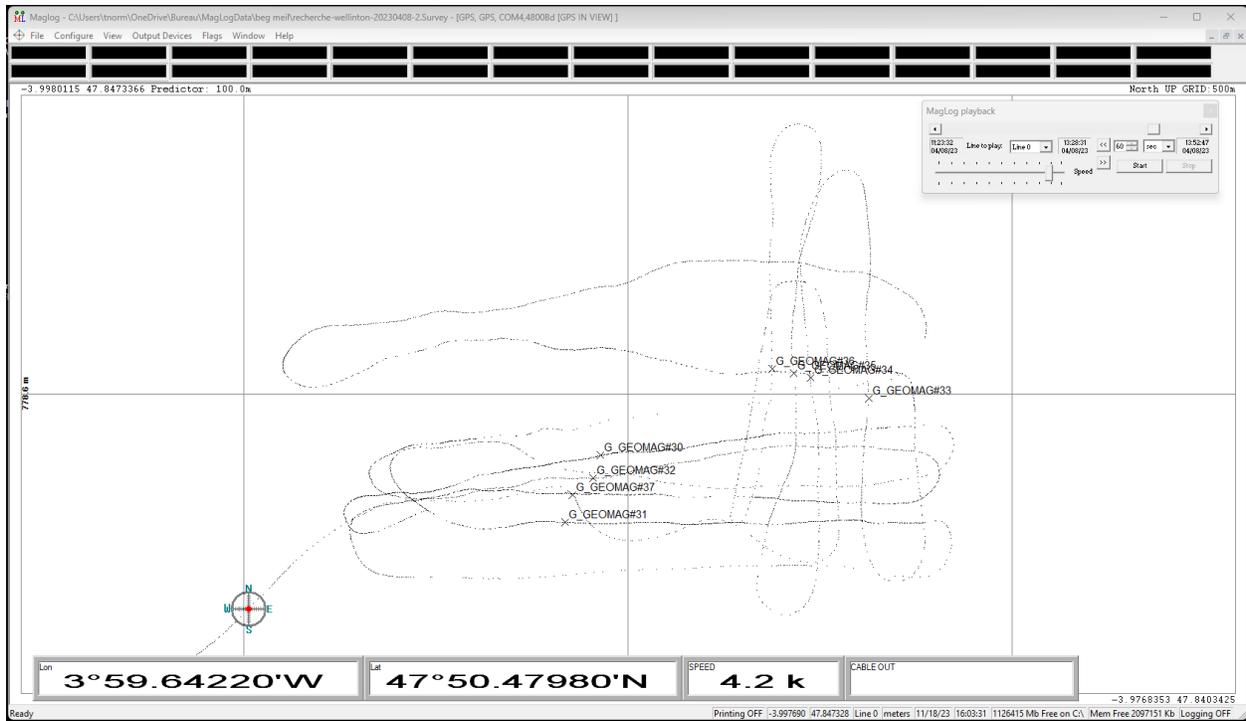
6- Résultats de la couverture magnétométrique.

Si la première journée de prospection s'est déroulée dans des conditions météorologiques clémentes, ce ne fut pas le cas lors de la seconde journée. La mer formée faisait tellement bouger le radeau du magnétomètre, que les données ne semblent pas parfaitement exploitables. De même, n'ayant pas réglé le lay-out sur une valeur supérieure à 0 mètres, il nous est impossible de traiter nos données avec des logiciels de traitement tel que celui de la société IXBlue.

Cependant, l'opération est tout de même un succès, puisque la zone a pu être couverte en grande partie durant la première journée d'opération, avec des passes suffisamment serrées pour obtenir des données exploitables. Ce sont plus de 30 anomalies qui ont été repérées sur zone.

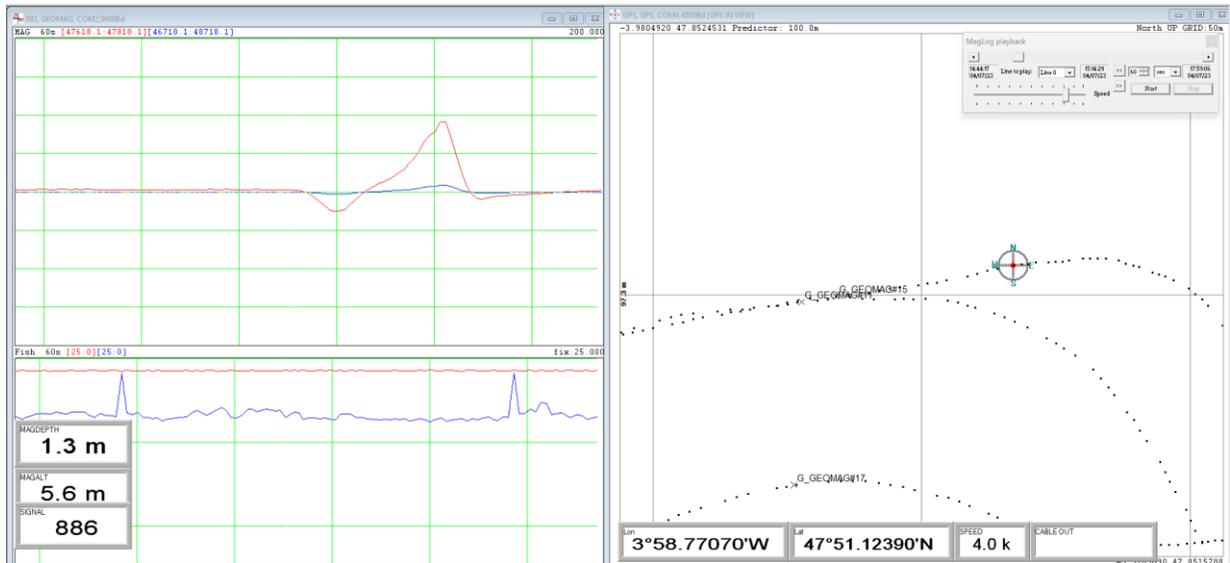


Zone couverte la première journée

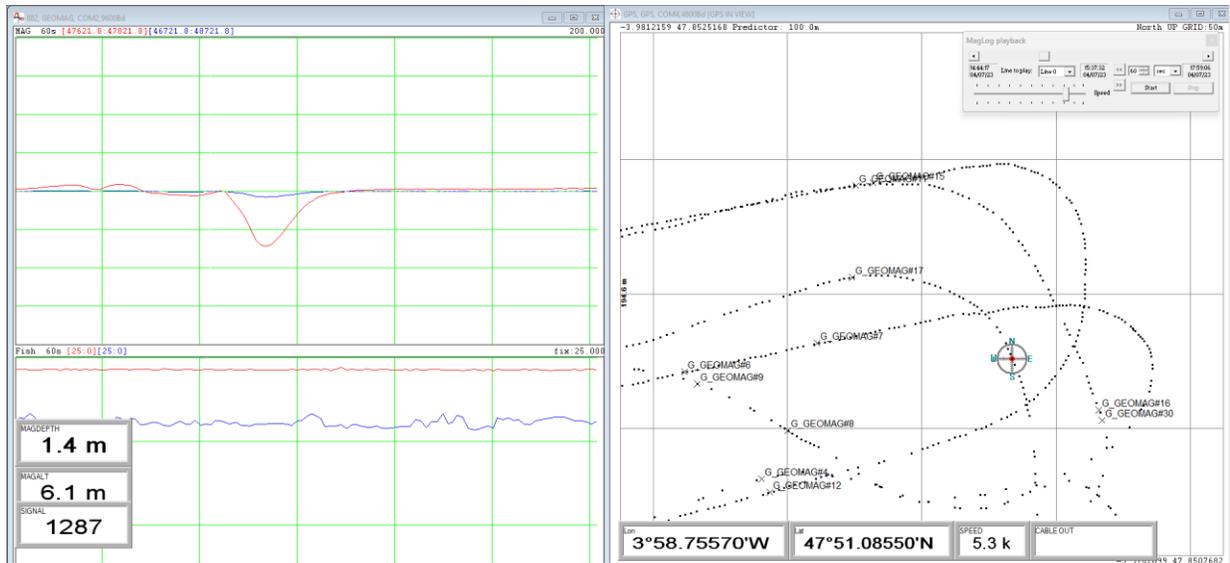


Zone couverte la seconde journée

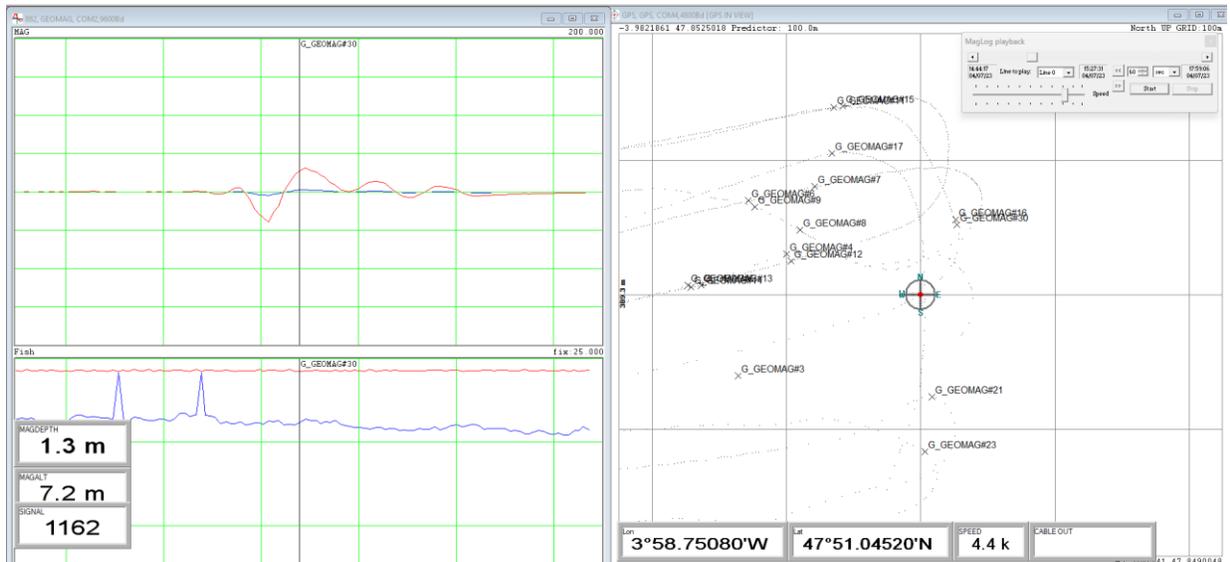
Quelques belles inversions du champs magnétique terrestre ont pue être observées, présageant une masse métallique posée sur le fond. Chaque anomalie détectée en 2023 est intitulée « Géomag » suivi d'un numéro unique.



Inversion correspondante au point Géomag 7



Inversion correspondante au point Géomag 17



Inversion correspondante au point Géomag 30

Voici la liste des anomalies avec leurs caractéristiques :

Jour 1 : données recueillies le 7 avril 2023

-3.99010261	47.84389648	1680870659222.391	G_GEOMAG#1	04/07/23	14:30:59	NoLine	47716.92	1192.63	1.34	10.84
-3.99032548	47.84535995	1680870747803.712	G_GEOMAG#2	04/07/23	14:32:28	NoLine	47716.68	955.23	1.36	9.44
-3.98099509	47.85021148	1680871348288.233	G_GEOMAG#3	04/07/23	14:42:28	NoLine	47713.62	1007.01	1.47	6.18
-3.98051008	47.85102356	1680871567388.611	G_GEOMAG#4	04/07/23	14:46:07	0	47717.66	988.62	1.34	6.71
-3.98149586	47.85081407	1680871606973.391	G_GEOMAG#5	04/07/23	14:46:47	0	47715.78	972.07	1.36	3.22
-3.98089336	47.85138166	1680872384620.566	G_GEOMAG#6	04/07/23	14:59:45	0	47712.74	771.50	1.32	5.57
-3.98023169	47.85147729	1680872409810.884	G_GEOMAG#7	04/07/23	15:00:10	0	47793.74	772.12	1.39	6.37
-3.98037907	47.85118433	1680872585243.433	G_GEOMAG#8	04/07/23	15:03:05	0	47713.45	1038.57	1.38	6.66
-3.98083041	47.85134177	1680872606143.097	G_GEOMAG#9	04/07/23	15:03:26	0	47712.92	1050.04	1.41	6.08
-3.98390312	47.85145771	1680873180330.030	G_GEOMAG#10	04/07/23	15:13:00	0	47720.35	856.37	1.38	5.81
-3.98003866	47.85200409	1680873332579.185	G_GEOMAG#11	04/07/23	15:15:33	0	47737.31	896.80	1.35	5.88
-3.97882849	47.85125360	1680873480745.298	G_GEOMAG#12	04/07/23	15:18:01	0	47721.97	1090.46	1.41	6.49
-3.98136292	47.85081708	1680873513271.255	G_GEOMAG#13	04/07/23	15:18:33	0	47720.13	1093.91	1.34	6.59
-3.98146445	47.85080031	1680873516731.466	G_GEOMAG#14	04/07/23	15:18:37	0	47718.44	1096.22	1.38	6.85
-3.97995233	47.85201329	1680874019153.684	G_GEOMAG#15	04/07/23	15:26:59	0	47769.73	973.84	1.34	6.10
-3.97882849	47.85125360	1680874080606.981	G_GEOMAG#16	04/07/23	15:28:01	0	47711.92	739.03	1.42	6.03
-3.98005758	47.85169754	1680874671887.346	G_GEOMAG#17	04/07/23	15:37:52	0	47687.51	1183.16	1.34	6.39
-3.98231414	47.84864115	1680874930780.117	G_GEOMAG#18	04/07/23	15:42:11	0	47723.57	1198.83	1.36	4.62
-3.98391482	47.84887929	1680875205797.460	G_GEOMAG#19	04/07/23	15:46:46	0	47718.15	1199.02	1.36	9.70
-3.98206175	47.84901486	1680875261437.606	G_GEOMAG#20	04/07/23	15:47:41	0	47716.42	1078.93	1.24	10.17
-3.97906431	47.85006717	1680875390641.778	G_GEOMAG#21	04/07/23	15:49:51	0	47733.91	1274.00	1.35	8.29
-3.98204034	47.84902154	1680875868358.112	G_GEOMAG#22	04/07/23	15:57:48	0	47718.34	1138.14	1.33	10.03
-3.97913117	47.84970097	1680875979638.405	G_GEOMAG#23	04/07/23	15:59:40	0	47717.64	1265.61	1.35	9.46
-3.98261840	47.84982390	1680876092648.803	G_GEOMAG#24	04/07/23	16:01:33	0	47737.54	1231.42	1.35	8.06
-3.97958581	47.84837128	1680876574655.798	G_GEOMAG#25	04/07/23	16:09:35	0	47725.33	1109.73	1.31	11.19
-3.98432062	47.84847280	1680877132994.980	G_GEOMAG#26	04/07/23	16:18:53	0	47728.77	1174.89	1.35	10.90
-3.97977526	47.84779599	1680877307804.695	G_GEOMAG#27	04/07/23	16:21:48	0	47740.10	1242.69	1.37	12.09
-3.99062401	47.84533708	1680879673341.386	G_GEOMAG#28	04/07/23	17:01:13	0	47740.74	1251.61	1.42	11.75
-3.99031826	47.84514801	1680879898254.908	G_GEOMAG#29	04/07/23	17:04:58	0	47737.45	1228.83	1.38	12.21
-3.97881344	47.85121897	1700320810476.099	G_GEOMAG#30	11/18/23	16:20:10	0	47736.05	1064.24	1.47	6.12

Jour 2 : données recueillies le 8 avril 2023

-3.98789751	47.84312268	1680946219854.438	G_GEOMAG#30	04/08/2023	11:30:20	0	47727.11	1227.15	1.48	10.42
-3.98851746	47.84234069	1680947173487.796	G_GEOMAG#31	04/08/2023	11:46:13	0	47730.02	1036.28	1.38	10.27
-3.98802089	47.84285667	1680948869266.594	G_GEOMAG#32	04/08/2023	12:14:29	0	47732.95	1208.24	1.45	10.13
-3.98322023	47.84378498	1680951104629.923	G_GEOMAG#33	04/08/2023	12:51:45	0	47719.78	1220.18	1.31	11.51
-3.98423455	47.84402560	1680951478885.923	G_GEOMAG#34	04/08/2023	12:57:59	0	47720.29	1116.83	1.42	0.63
-3.98452537	47.84408368	1680951895494.858	G_GEOMAG#35	04/08/2023	13:04:55	0	47720.39	1146.82	1.47	10.61
-3.98490732	47.84413382	1680952583799.260	G_GEOMAG#36	04/08/2023	13:16:24	0	47714.06	1213.10	1.50	10.18
-3.98838545	47.84265652	1680953075010.262	G_GEOMAG#37	04/08/2023	13:24:35	0	47719.19	1208.25	1.42	10.05

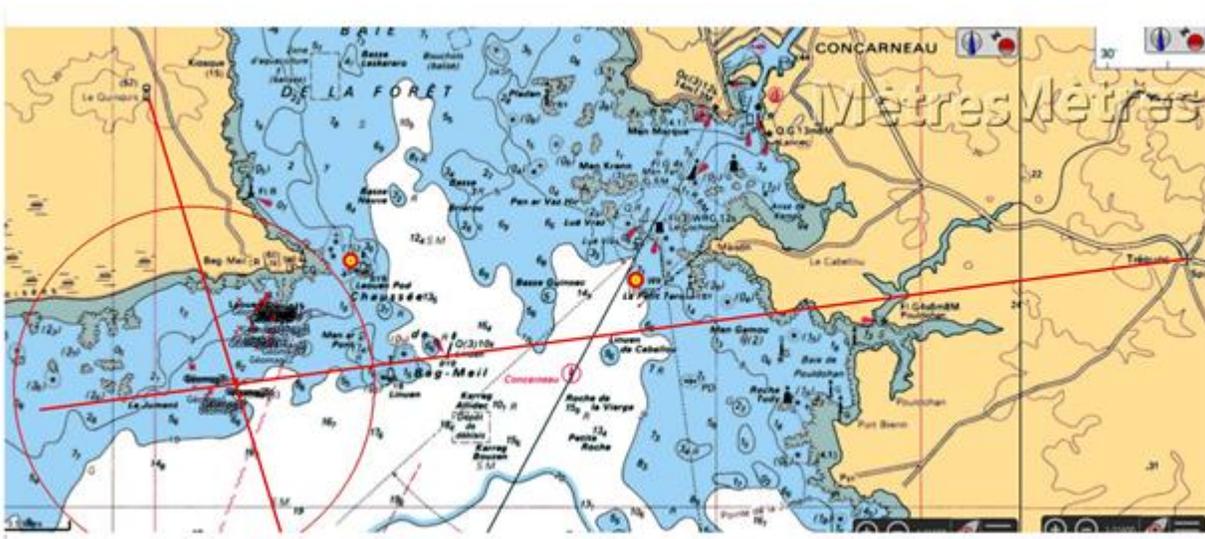
7- Résultats des plongées.

Une fois les données traitées, nous avons été confirmer les caractéristiques des anomalies en plongée. Pour cela, nous positionnons un mouillage relié à une bouée de surface au-dessus de l'anomalie repérée. Puis, muni d'un détecteur de métaux, nous réalisons une recherche circulaire de 20 mètres.

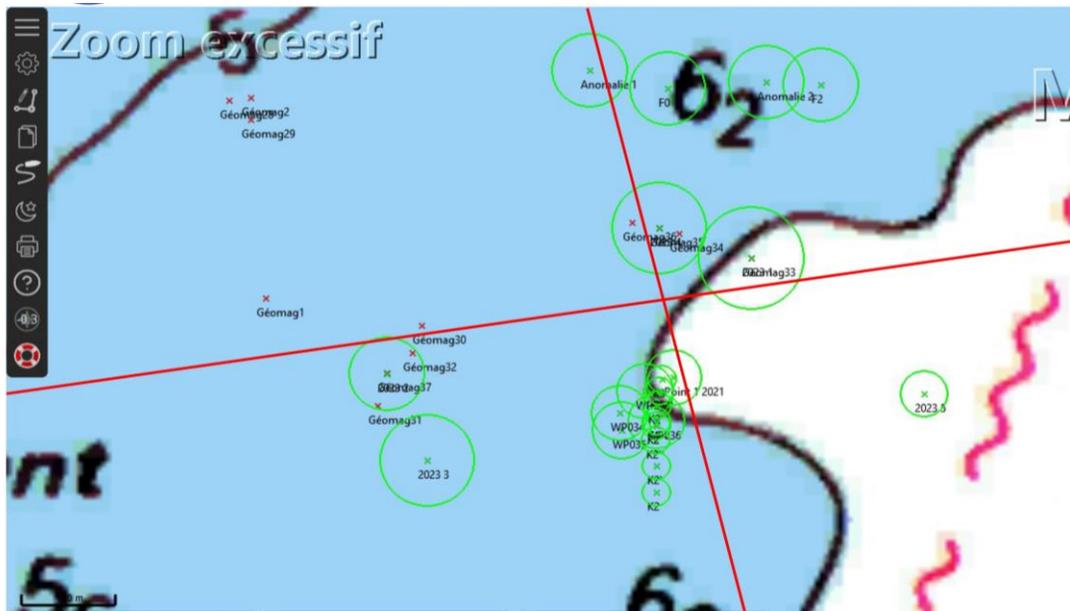
Lors de la première journée de prospection, un bateau de plongeur nous accompagnait. Nous leur communiquons les positions des anomalies au fur et à mesure de nos découvertes. Ainsi, dès la première journée d'opération, plusieurs cibles ont pu être confirmées.

A noter, que plusieurs cibles se trouvaient dans la zone explorée en 2010, nous n'avons pas replongé sur ces positions

Puis, après avoir analysé l'ensemble des données recueillies, et en comparant avec les alignements de Roger Keroulin, on s'aperçoit que plusieurs semblent proches de la zone indiquée. Nous avons donc commencé les prospections sur ces points, avant d'élargir nos recherches.



Alignements de Roger Keroulin et anomalies magnétiques repérées en 2023 (voir annexe 2)



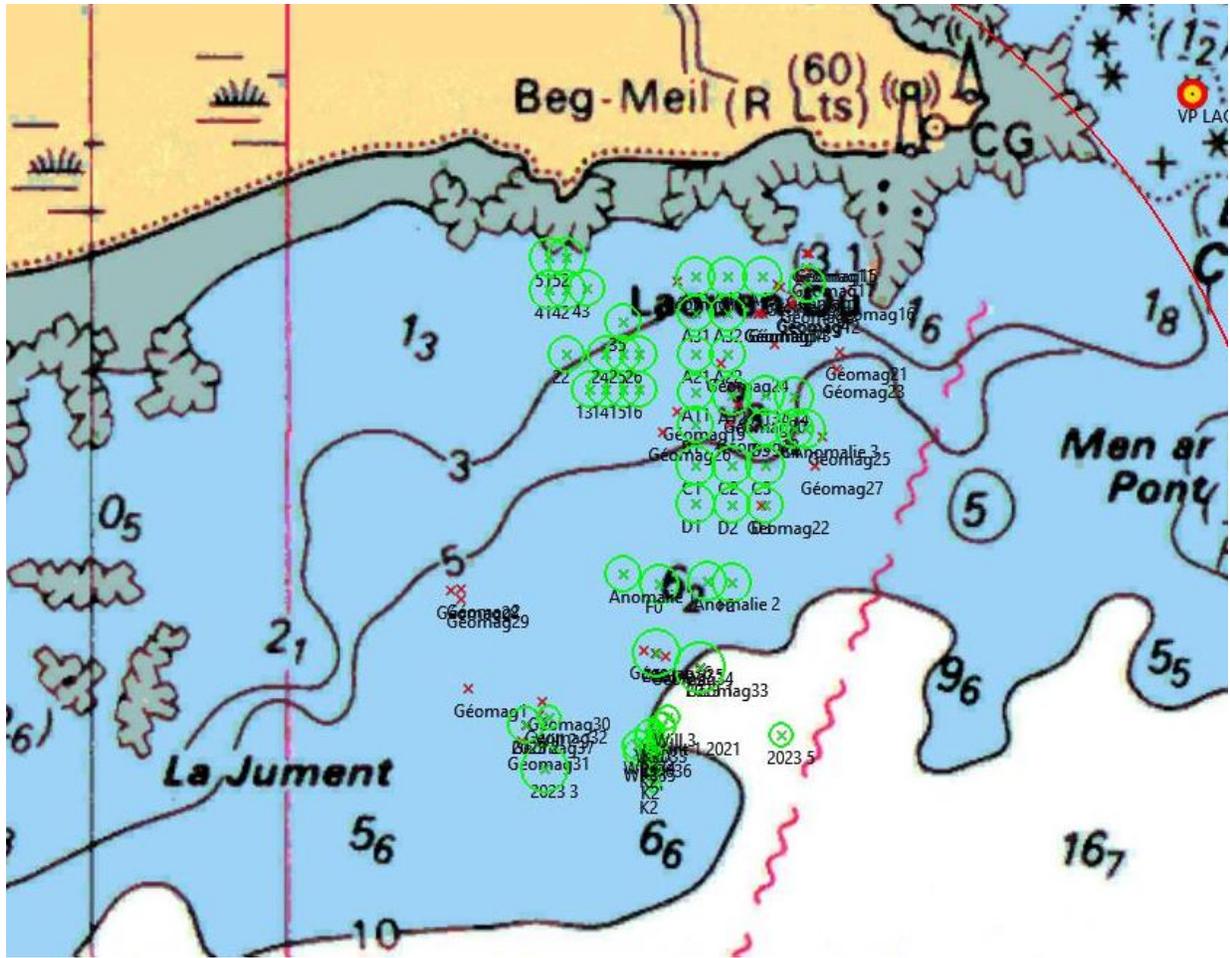
Zone détaillée des alignements de Roger Keroulin et des points Géomag de 2023 (voir annexe 3)

Voici la liste des cibles explorées et les résultats obtenus :

Anomalie	Jour du contrôle visuel	Résultat
Pas de numéro associé 47° 50' 508 N / 03° 59' 269 O	7 avril 2023	Circulaire de 50 mètres avec scooter. Vu un câble d'alimentation électrique
Pas de numéro associé 47° 50' 568 N / 03° 59' 050 O	7 avril 2023	
Pas de numéro associé 47° 50' 547 N / 03° 58' 846 O	12 avril 2023	Circulaire de 25 mètres de rayon. Vu en plongée un imposant câble d'alimentation électrique et une fune. Décision de plonger sur ce point car il se trouve dans l'alignement Nord du château d'eau le plus éloigné avec la limite des roches de la plage de Kermyl. Ainsi que l'alignement Ouest de la balise fixe de Linuen et de la plage de sable clair du Cabellou.
Géomag 7	7 avril 2023	Circulaire approximative de 40 mètres. Vu de très nombreux câbles enroulés les uns sur

		<p>les autres et partant dans plusieurs directions.</p> <p>A noter que la circulaire intègre également les points Géomag 8 et Géomag 17.</p>
Géomag 32	7 avril 2023	Circulaire de 20 mètres légèrement décalée du point. RAS
Géomag 33	8 avril 2023	Circulaire de 56 mètres. Profondeur 14mètres. Fond de vase et de maerl. Seulement quelques roches vers le Nord-Ouest et l'Ouest en fin de circulaire. Deux éléments en fer de petite taille trouvée sous 20 cm de sable.
Géomag 35	8 avril 2023	Circulaire de 40 mètres. Fond de vase et de maerl. Roche dans la partie Nord-Est. Vu un reste de fune d'environ 3 mètres de longueur posé sur une roche isolée, situé à 14,20 mètres du point de référence dans le cap 170°.
Géomag 37	7 avril 2023	Circulaire de 40 mètres. Vu un câble électrique de gros diamètre s'étalant sur plus de 20 mètres.

Ainsi, en intégrant les anomalies magnétiques ainsi que l'ensemble des plongées réalisées depuis 2010, on obtient la carte suivante (voir annexe 4) :



8- Plongées restantes à faire.

Voici la liste des prochaines vérifications d'anomalies magnétométrique à réaliser avant de poursuivre une recherche systématique pour couvrir complètement la zone par recherche visuelle :

Plongée	Latitude	Longitude	Rayon de circulaire	Anomalies vérifiées
1	47° 50' 717 N	03° 59' 428 O	30 m	Géomag 2, 28, 29,
2	47° 50' 602 N	03° 59' 405 O	20m	Géomag 1
3	47° 50' 586 N	03° 59' 273 O	20m	Géomag 30
4	47° 50' 866 N	03° 58' 786 O	20m	Géomag 27
5	47° 50' 900 N	03° 58' 775 O	20m	Géomag 25
6	47° 50' 992 N	03° 58' 748 O	40m	Géomag 21, 23
7	47° 51' 049 N	03° 58' 886 O	20m	Géomag 5, 13,14
8	47° 50' 991 N	03° 58' 747 O	40m	Géomag 21, 23
9	47° 50' 540 N	03° 59' 311 O	20m	Géomag 31
10	47° 51' 074 N	03° 58' 729 O	20m	Géomag 16
11	47° 51' 121 N	03° 58' 799 O	20m	Géomag 11, 15
12	47° 51' 060 N	03° 58' 829 O	20m	Géomag 4, 12
13	47° 50' 931 N	03° 59' 035 O	20m	Géomag 19
14	47° 50' 909 N	03° 59' 060 O	20m	Géomag 26
15	47° 51' 087 N	03° 59' 034 O	20m	Géomag 10

Conclusion :

L'opération de recherche de l'épave du Wellington HF-483 a permis de couvrir la zone supposée du crash avec un magnétomètre. De nombreuses anomalies ont pu être vérifiées. Toutes ont été identifiées comme résultant de la présence d'anciens câbles sous-marins servant à desservir les îles Glénan en partant de la pointe de Beg-Meil. Il reste 15 plongées à réaliser pour préciser la cause des anomalies magnétiques. L'une de ces plongées permettra peut-être de localiser les restes de l'épave de l'avion Wellington que nous recherchons.

Un avion anglais abattu au large de Beg-Meil

Voici le compte-rendu de Nadine Bertrand, au sujet de l'avion anglais abattu à Beg-Meil, suivant les notes de sa mère, auxquelles j'ai ajouté quelques compléments provenant des archives départementales. Cet article est la reprise partielle de l'article paru dans «Foehn Izella» N° 21 du mois de juin 2003.

«Dans la nuit du 13 août 1943, une violente explosion nous réveilla. De la fenêtre de l'Hermitage nous avons vu le ciel illuminé par l'éclatement de plusieurs obus de la D.C.A. installée à Kermyl, P.C. allemand de Beg-Meil. Le tir fut bref et dans le silence et la nuit vite retombés éclatèrent des hourras de victoire : les Allemands criaient leur joie d'avoir abattu un avion de la Royal Air Force (un Wellington), un poseur de mines qui volait à basse altitude le long des côtes. Il venait de Lorient, où il s'était fait mitrailler et retournait vers l'Angleterre. Déjà atteint, le mitraillage de la DCA l'acheva. Le lendemain, Mummy (Mme Bertrand) allait apprendre que cinq de ses compatriotes gisaient au fond de la mer à quelques encablures du rivage ; l'avion avait sombré en face des rochers de la plage de Kermyl.

"LIKE EAGLES WITH WINGS..."

13th August 1943

During the night of the 13th of August 1943, a Royal Air Force manleying Wellington H.F. 483 was shot down, several hundred yards from the beach at Beg Meil, by the German anti-aircraft battery posted at the signal station near by.

The young British airmen crashed the Wellington which crashed in the sea.

All dead, the body of one of them was washed ashore on the Beg Meil beach : it was Pilot Officer Peter Lewis, 20 years old, the forward gunner and bomber of the mission. He came from Swansea, in Wales.

After their customary search, the Germans allowed the Mayor of Fouesnant to proceed with the burial of the British officer.

Such gatherings were hitherto forbidden, even at the cemetery.

When, in the following days, the bodies of Flight Officer W. S. McGinn, 20, from Ayr in Scotland and Sergeant R. Hadley, 23, from Liverpool were brought ashore, the orders were obeyed and the burials took place without anyone attending, except the priest and the German detail.

But, the next days, heaps of flowers covered the graves, just as for Lewis.

The fourth member of the crew, Sergeant G. I. Turnbull, 28, wireless operator, was found off the point of Tréguignen. He now rests at the Tréguignen cemetery.

WELLINGTON HF.483

At 5 pm that afternoon, the parish priest gave his blessing, at the Fouesnant cemetery, near the church, in front of a German detachment and the three thousand inhabitants of the commune who had come to the burial on foot, on bicycles, in traps to pay tribute to the young men fallen to liberate them.

After the last prayers were said, the German officer walked to the grave, threw a handful of earth on the coffin and said :

"In war we were enemies,
In death we are friends.
May the soil of Fouesnant be light
In your eternal rest !"

Then he left the cemetery with his soldiers, leaving the population to march past the grave and lay the flowers they had gathered in haste.

This spontaneous expression of support to the enemy of the Reich displeased the German high command in Gampfer.

The fifth man, Sergeant R. Henshaw, rear gunner, was probably trapped in his turret. His body was never recovered.

After the war, the families of these brave men came from Scotland, Wales, Liverpool to bring their boys back home.

But when they felt the devotion of the Fouesnant population and saw the care taken over the graves, they decided to leave them where they fell, in Brittany land.

Fifty years after the liberation of Fouesnant which they made possible with the sacrifice of their lives, the memory and the gratitude remain vivid.

To commemorate the fiftieth anniversary of their death and to thank the inhabitants of Fouesnant, Mrs Rosa McGinn, sister-in-law of the captain of the ill-fated Wellington, hand painted the ex-voto which now hangs in the Saint-Peter church in Fouesnant.

Notice technique de l'avion anglais abattu à Beg-Meil le 13 août 1943.

Dans la matinée qui suivit le « crash » de l'avion anglais, lorsque Mummy est arrivée sur le haut de la dune, elle a vu étendu sur la plage le corps d'un aviateur que la marée avait déposé à l'aube sur le sable (il s'agissait du pilote officier Ifvor Lewis, âgé de 20 ans, originaire de Swansea, récemment marié) ; elle a vu aussi des Allemands remonter à l'aide d'un volet de Kermyl un deuxième aviateur enveloppé d'un rideau à fleurs. Celui-ci était-il vivant ? On peut le supposer, car une ambulance l'emmena dans l'après-midi, mais personne n'a su ce qu'il est devenu, malgré de nombreuses recherches dans les hôpitaux de la région : il s'agissait du sergent mitrailleur arrière R. Henshaw. De nombreux débris de l'avion jonchaient la plage et les rochers de Kermyl et Kerambigorn.

Beaucoup de jeunes et d'habitants de Beg-Meil se pressaient sur la dune pour voir ce qu'il restait de l'avion. Des bonbons vitaminés étaient récupérés et distribués aux enfants. Mais les Allemands surveillaient la zone. Certains habitants ont récupéré des pièces de l'avion, ramenées sur la plage de Kerambigorn.

Le rapport des Renseignements Généraux rapporte : *Dans la nuit du 12 au 13 août, un avion anglais ou américain a été abattu en mer à 400 m environ au large des côtes de Beg-Meil. Deux aviateurs ont été faits prisonniers ; un autre est décédé. Aucun dégât ni victime civile.*

Le Maire de Fouesnant reçut l'ordre de s'occuper de l'inhumation de l'aviateur anglais, ainsi que l'autorisation de l'enterrer dans le cimetière du bourg. Tous ces événements provoquèrent une émotion immense ; une collecte fut faite sur-le-champ et une grosse somme d'argent apportée à l'Hermitage par la belle-fille du Maire, Madame Morvan :

Les gens souhaitent déposer une gerbe sur la tombe, au cimetière ce soir, dit Madame Morvan à Mummy ; il n'y a que vous qui conduisez dans le pays ; allez à Quimper, rapportez-nous de belles fleurs avec un ruban tricolore : tous nous vous le demandons, Mme Bertrand !

Quand elle est revenue de Quimper au volant de la voiture du Maire, l'énorme gerbe nouée de tricolore à côté d'elle, Mummy était loin d'imaginer les prolongements fâcheux qui allaient découler de cette histoire de gerbe au ruban tricolore. Elle ne se doutait pas que le préfet, nouvellement nommé à Quimper, avait aperçu de la fenêtre de son bureau cette gerbe enrubannée dans la voiture garée le long de la préfecture.

De chaque ferme, de chaque penty, de chaque barque de pêche, ils sont venus le soir à 6 heures ; il n'en manquait pas un au cimetière de Fouesnant ; chacun avait un bouquet à la main. Combien étions-nous ? Trois mille, quatre mille peut-être ! C'était impressionnant. On s'écrasait dans le cimetière ; en dehors, la place de l'église était noire de monde, certains même étaient juchés sur la vieille bretonne en pierre qui veille sur les morts depuis l'autre guerre et dont la coiffe a verdi avec le temps.

Nous étions silencieux pour marquer une réprobation qui ne pouvait être qu'indirecte, muette. Cette phrase d'André Maurois résume bien ce que nous ressentions face à la tombe de l'aviateur anglais mais il y avait aussi dans la communion de ces milliers d'amis et d'inconnus comme un souffle de joie qui gonflait les cœurs et enflammait les regards.

Notre bon vieux curé priait avec une grande ferveur ; à ses côtés se tenaient l'Officier de la Kommandantur et son ordonnance. Leur présence ne nous étonnait pas, car dans ce bout de la France, loin des points névralgiques du pays, dans ce petit coin de Bretagne, les relations avec l'occupant étaient « correctes », comme on disait. Nous avons tout de même été stupéfaits en entendant, après la dernière bénédiction du curé, le commandant dire ces mots :

« Dans la guerre nous étions ennemis ;

Dans la mort, nous sommes amis.

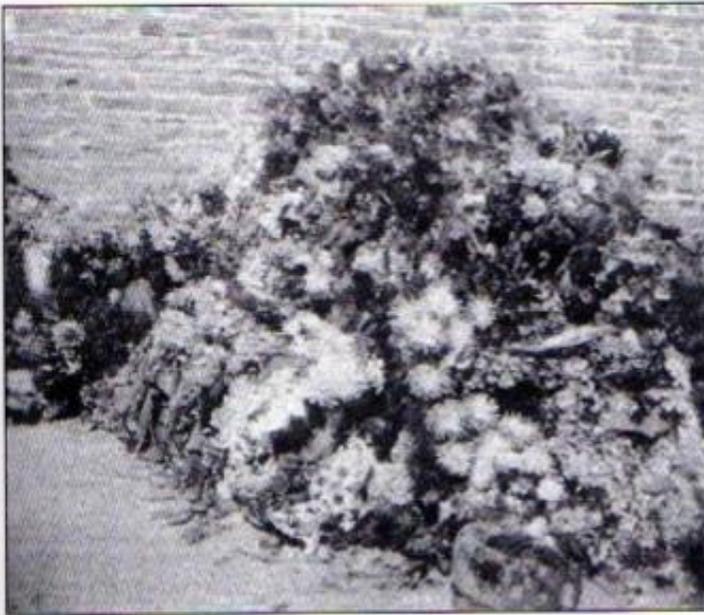
Que la terre de Fouesnant soit

Légère à votre éternel sommeil... »

Puis il jeta une poignée de terre sur le cercueil et sortit.

Le défilé commença sans un bruit. Trois mille mains ont déposé doucement les bouquets de fleurs ; le silence était total, absolu ; des larmes coulaient... larmes de pitié... larmes de rage... larmes d'espoir...

Quand la dernière fleur fut posée, une pyramide multicolore de la hauteur d'un homme recouvrait la tombe. Spectacle insensé, inconcevable en pleine guerre, inoubliable... Dans le soir qui venait, chacun s'en est allé, la gorge nouée, sans proférer un mot ; dans les yeux on pouvait lire une détermination farouche : « On les aura, les boches ! »



Vous m'avez mis dans de beaux draps, Madame Bertrand ! lui dit le maire très inquiet, quelques jours plus tard. *Non seulement les Allemands ne décolèrent pas à cause de la manifestation pro-Anglaise au cimetière, mais voici le préfet qui m'adresse une convocation concernant la gerbe au ruban tricolore que vous avez transportée dans ma voiture.*

On dit que Louis Dupiech, le tout nouveau préfet, est pro-Allemand et que pour cette raison, en signe de protestation, les fleuristes de Quimper ne lui ont pas donné de ruban pour sa prise de fonction, ce qui l'a, paraît-il, beaucoup irrité ; la gerbe était une véritable provocation et je risquais gros à cause de vous...

Ne vous en faites pas Monsieur le Maire, répondit Mummy, puisque je suis la seul responsable, c'est moi qui irai à votre place voir le préfet et m'expliquerai avec lui.

Dans une lettre du Préfet au Maire de Fouesnant, datant du 14 août 1943, on peut lire ceci : *Une utilisation abusive de la voiture automobile immatriculée 8 801 FJ 3 appartenant à Mme Bertrand et affectée à la mairie de Fouesnant, a été utilisée pour un objet privé à propos duquel je fais procéder à une enquête supplémentaire. Sans attendre les résultats, j'ai décidé de supprimer, à titre de 1^{re} sanction, l'autorisation de circuler de la voiture pour un mois, soit du 15 août au 15 septembre 1943.*

Dans leur rapport du 14 août 1943, les R.G. classent cette affaire dans la «propagande gaulliste» ; ils déclarent : *A l'enterrement d'aviateurs anglo-américains, abattus dans la région de Fouesnant, des foules considérables sont venues et ont déposé sur les cercueils des gerbes cravatées de rubans tricolores.*

Les autorités allemandes, qui rendaient les honneurs, auraient toléré cette manifestation, mais auraient menacé le Maire de Fouesnant, M. Arzul, d'ouvrir le feu sur la foule au moindre geste déplacé.

Le 25 août 1943, le Maire Arzul se rend à la préfecture qui lui signifie la suspension de l'ausweis de circulation de la voiture pour un mois, ainsi qu'un avertissement sévère.

Réponse du Maire, par un courrier adressé au Préfet le 27 août 1943 : *A aucun moment cette voiture n'a été chargée par mes soins de transporter des couronnes, contrairement à la déclaration faite par Mme Bertrand.*

Mme Bertrand adresse au Préfet un courrier le 28 août 1943, dont voici les extraits principaux, soulignés dans le texte : *«Je suis la seule responsable... Que les sanctions soient prises par rapport à moi et moi seule, car je trouverais infiniment regrettable que le Maire de Fouesnant ait des ennuis par ma faute... J'ai été en contact avec les Allemands, qui ont toujours été pour moi extrêmement corrects et loyaux.*

Ce n'est pas sans appréhension que Mummy s'en alla au rendez-vous de la Préfecture le 1^{er} septembre 1943. Savoir dans quel camp était la personne qu'on avait en face de soi posait un véritable problème sous l'Occupation; faire confiance ou pas ? Dilemme... La prudence était nécessaire et la méfiance de rigueur : s'observer, se jauger était une précaution indispensable ; l'intuition, en fin de

compte, dictait la conduite à tenir. Après l'avertissement du maire, Mummy avait donc doublement raison d'être sur ses gardes lorsqu'elle s'est trouvée dans le bureau du Préfet. Après un début d'entretien courtois, Louis Dupiech aborda l'affaire du ruban. Mise en confiance par l'attitude bienveillante du Préfet, qui semblait contredire la réputation qui lui était faite, Mummy lui raconta en détail la journée mémorable qui suivit le crash de l'avion de la R.A.F. Lorsqu'elle eut terminé, le Préfet par un clin d'œil complice, lui fit comprendre qu'ils étaient du même bord... Alors Mummy n'hésita plus et lui révéla ce qu'on disait de ses sympathies pour l'occupant.

C'est pourquoi, Monsieur le Préfet, conclut-elle, les fleuristes de Quimper, pour manifester leur hostilité, ne vous ont pas donné de ruban tricolore le jour de la cérémonie de votre prise de fonction.

– Madame, répondit amicalement le Préfet, sans relever ce qu'il venait d'entendre, les Allemands m'ont fait part de leur exaspération devant l'ampleur de la manifestation anti-Allemande de la population de Fouesnant, et de leur intention d'arrêter le maire en représailles. Je suis dans l'obligation d'agir vis-à-vis d'eux, et de prendre une sanction. J'arrangerai cela en vous retirant votre permis de conduire pendant 15 jours pour les satisfaire.

La peine était si légère que Mummy posa avec un réel soulagement son permis sur le bureau du Préfet ; elle le remercia et s'en fut à pied prendre le car pour rentrer à Beg-Meil.

Mummy ne s'était pas trompée, Louis Dupiech était bien un vrai résistant. Quelque temps plus tard il fut arrêté, déporté et mourut peu avant la libération en camp de concentration ; bien, malgré cela, il a été nécessaire d'obtenir une réhabilitation officielle, après la guerre. Mummy témoigna en sa faveur pour que la vérité soit reconnue. Ce qui démontre comment rumeurs et médisances peuvent fabriquer une mauvaise réputation, si solidement ancrée dans l'esprit d'une communauté que la force de la réalité ne peut l'en déloger.

Le 13 septembre 1943, le Préfet Dupiech adresse l'autorisation de circuler N° 758, qui date du 6 juillet 1943, à Mme Bertrand et l'autorise à circuler à partir du 15 septembre 1943.

La réaction des autorités allemandes suite à ces obsèques qui ont vu toute la population fouesnantaise se déplacer et fleurir la tombe de l'aviateur anglais, ne s'est pas fait attendre. Par un courrier adressé au Préfet le 24 août 1943, le Feldkommandant écrit : *A l'occasion des obsèques d'un aviateur anglais, les habitants d'une commune (Fouesnant n'est pas écrit dans le texte) ont cru devoir constituer un cortège et accompagner le corps jusqu'au cimetière, où il a été inhumé. Plusieurs personnes portaient des fleurs qui ont été déposées sur la tombe.*

Les autorités allemandes informent qu'elles considèrent cette manifestation comme un acte d'hostilité à l'égard des troupes d'occupation.

Elles estiment qu'il convient d'honorer par des obsèques décentes un soldat qui est mort en combattant pour son pays ; à cet effet un détachement en armes, commandé par un officier accompagne le corps et rend les honneurs.

Les jours ont passé, les tensions se sont apaisées dans le pays jusqu'à ce matin du 30 août où nous avons vu arriver à l'Hermitage le maire à bicyclette, hors d'haleine et paniqué :

Un marin a repêché le corps d'un 3^e aviateur, nous dit-il ; il l'a déposé sous une bâche sur le sable de la cale (il s'agit du Flying officier W. B. Mac Ginn, originaire de Ayr en Ecosse, et âgé lui aussi de 20 ans) les Allemands sont très nerveux, et m'ont prévenu qu'ils interdisaient qu'on l'enterre à Fouesnant, car ils craignent une nouvelle manifestation. Quant à moi, Madame Bertrand, je vous préviens, je ne m'en mêle plus !

La chaleur était toujours aussi torride en cette fin d'août 1943, il y avait foule sur la plage quand Mummy descendit à la cale. Non loin des jeunes qui se baignaient, Mummy aperçut la bâche, un peu à l'écart. Elle est allée s'enquérir auprès du chef de poste de ce qu'ils allaient en faire.

– Revenez cet après-midi, lui dit le Feldwebel, je n'ai reçu aucun ordre.

L'après-midi nouvelle discussion. Devant l'indécision des autorités et l'urgence d'agir Mummy, poussée par une impulsion aussi irrésistible qu'audacieuse, dit au Feldwebel :

– Si vous acceptez, et en accord avec le Maire, je me charge de l'inhumation et vous donne ma parole que cet homme sera enterré discrètement et qu'aucune assistance ne sera présente au cimetière.

Le bluff a marché, les Allemands ont accepté. Mais, Dieu ! que l'entreprise était hasardeuse ! Il fallait faire vite car l'après-midi était avancée et le soleil cognait dur depuis le matin sur la bâche.

Son permis de conduire étant toujours entre les mains du Préfet, Mummy enfourcha sa bicyclette et s'en alla prévenir le Maire de l'initiative qu'elle venait de prendre. La nouvelle plongea le Maire dans de terribles angoisses, car il n'était pas douteux qu'au moindre incident il serait arrêté, même si Mummy lui assura qu'elle seule assumait toute l'opération ; non vraiment, il n'en menait pas large, le pauvre Maire, quand Mummy le quitta pour descendre dire au curé de se tenir prêt le soir pour la bénédiction au cimetière. Elle passa ensuite chez le boucher, pour lui demander de descendre un cercueil dans sa carriole, puis elle fonça à l'Hermitage prendre le plus beau drap brodé de son armoire, et reprit le chemin de la cale.

La courte descente qui va au port est raide et malaisée, le pas du cheval se faisait hésitant en le franchissant ; Mummy serrait contre elle le drap lorsque le boucher déboucha sur la plage. Il posa le cercueil sur le sable ; tous deux s'approchèrent de la bâche et attendirent que les Allemands viennent faire la mise en bière. Sur la terrasse du poste de douane, au-dessus de la cale, les soldats se mirent en position ; ils étaient immobiles ; personne ne bougeait. Attente... long moment d'attente... Alors Mummy comprit que les Allemands, là-haut, derrière elle, ne viendraient pas : la sinistre besogne c'était à eux, au boucher et à elle, de la faire...

Quand le boucher souleva la toile, ce qu'ils virent les fit reculer d'horreur : la décomposition avancée... le corps sans tête... l'odeur... n'y tenant plus, le boucher courut derrière un rocher, malade à vomir ; il ne revint plus.

Mummy était seule. Seule, sous le regard des Allemands. Comment a-t-elle pu puiser en elle la force nécessaire pour faire ce qu'elle a fait ? Car elle l'a fait... *C'est la présence des Allemands qui m'a donné la force et la volonté d'accomplir ce travail inhumain, m'a-t-elle confié ; si j'avais été seule, je n'aurais pas pu... Je serais partie dans la mer attendre... attendre de l'aide.*

Malgré l'insoutenable, elle a mis le corps en bière, morceau après morceau ; elle a déposé les pauvres restes sur le fin linccul brodé, animée par une seule et unique pensée : tenir, tenir, coûte que coûte et prouver aux Allemands postés là-haut derrière elle, qu'elle irait jusqu'au bout de cette abomination. Lorsqu'elle eut replié le drap, le boucher sortit de derrière le rocher et cloua le couvercle, mais malgré le cercueil maintenant fermé, l'odeur était toujours insupportable ; ils se mirent en route.

Etrange cortège funèbre... L'Anglaise, le boucher et son attelage, seuls sur la route subitement déserte, emmenant le héros anonyme vers sa dernière demeure...

La nouvelle avait couru comme une traînée de poudre et lorsque l'étrange procession arriva à Fouesnant, le bourg était vide, étonnamment déserté par ses habitants. Au cimetière, à part le curé et l'officier allemand, pas âme qui vive... Le pacte demandé par le Maire était respecté, la connivence de toute la population avait magnifiquement joué. Au bord de la tombe, le curé, entouré de Mummy et de l'officier, pria avec beaucoup d'émotion, puis l'Allemand prononça les mêmes paroles : « Que la terre de Fouesnant soit légère à votre éternel sommeil... » Il jeta une poignée de terre et s'en alla. Mummy avait gagné !

Quand le jour se leva le lendemain matin, stupeur : une montagne de fleurs recouvrait la toute nouvelle tombe, à côté de celle du premier aviateur ! Malgré le couvre-feu, les habitants étaient venus toute la nuit apporter le témoignage de leur reconnaissance...

Mais au bout de tout ceci, ce jour là, il y eut un troisième corps (il s'agit du sergent R. Hadley âgé de 23 ans, originaire de Liverpool).

C'est l'ordonnance du commandant qui vint prévenir Mummy.

– Madame, encore un corps d'aviateur à la cale !

Le même scénario avec les mêmes acteurs, se répéta identiquement à 24 heures d'intervalle. La carriole du boucher apporta un cercueil à la cale où Mummy attendait avec un drap brodé dans les mains. La répétition des gestes macabres fait frémir... mais cette fois le boucher aida Mummy à ense-

velir le corps altéré et défait par le long séjour en mer. Le corbillard de fortune refit le long chemin désert jusqu'au cimetière, ce soir-là encore vide d'assistance et à l'aube du jour suivant la troisième tombe croulait sous un monceau de fleurs.

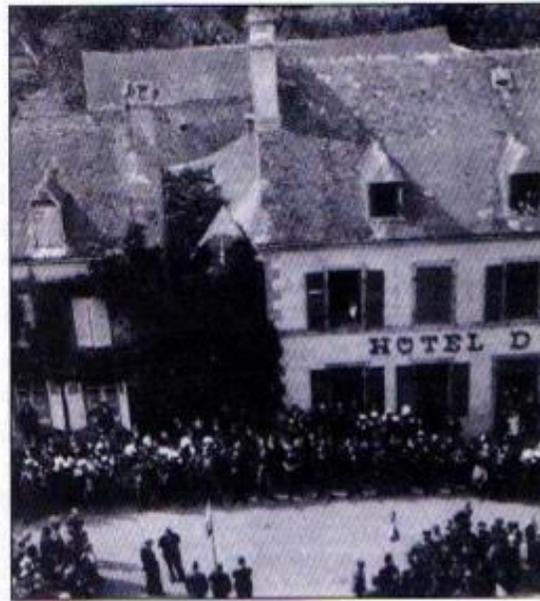


*Les tombes des aviateurs anglais au cimetière de Foesnant,
photo du bas le 50^e anniversaire de la mort des aviateurs anglais en présence des autorités françaises et anglaises
(collection privée).*

Le cinquième aviateur, le sergent G.I. Turnbull, radio, a été inhumé au cimetière de Trégunc.

Voici les rapports de la gendarmerie sur ces événements : dans celui du 13 août 1943 : *Un avion anglais ou américain abattu à 400m au large de Beg-Meil. Deux aviateurs faits prisonniers, un tué, pas de dégâts ni de victimes civiles.*

Dans celui du 31 août 1943 : *Un cadavre a été trouvé par des marins-pêcheurs au large de Beg-Meil. Les obsèques ont eu lieu, aucun incident ne s'est produit. (voir aussi l'article paru dans le Foën Izella de juin 2003).*



Cérémonie commémorative pour les aviateurs anglais sur la place de l'église de Fouesnant. Ci-contre la tombe fleurie du 1^{er} aviateur Anglais après l'enterrement. Ci-dessous la plaque commémorative. A droite Barbara Bertrand (collection privée).

TO GOD be the GLORY

Ceux qui espèrent dans le Seigneur retremperont leur énergie: ils prennent de la vigueur comme des aigles et ne faiblissent pas.

They who wait upon the Lord shall renew their strength. They shall rise up like eagles with wings. They shall run and not be weary. They shall walk and not faint.

Isaiah 40:31

Offert par la famille M^{lle} G. de la Roche à la population de Fouesnant qui a eu le courage de se lever pour les aviateurs britanniques morts pour la cause de la liberté. Ils ont su que leur dévouement aurait pu leur coûter la vie.



Annexe 2 :

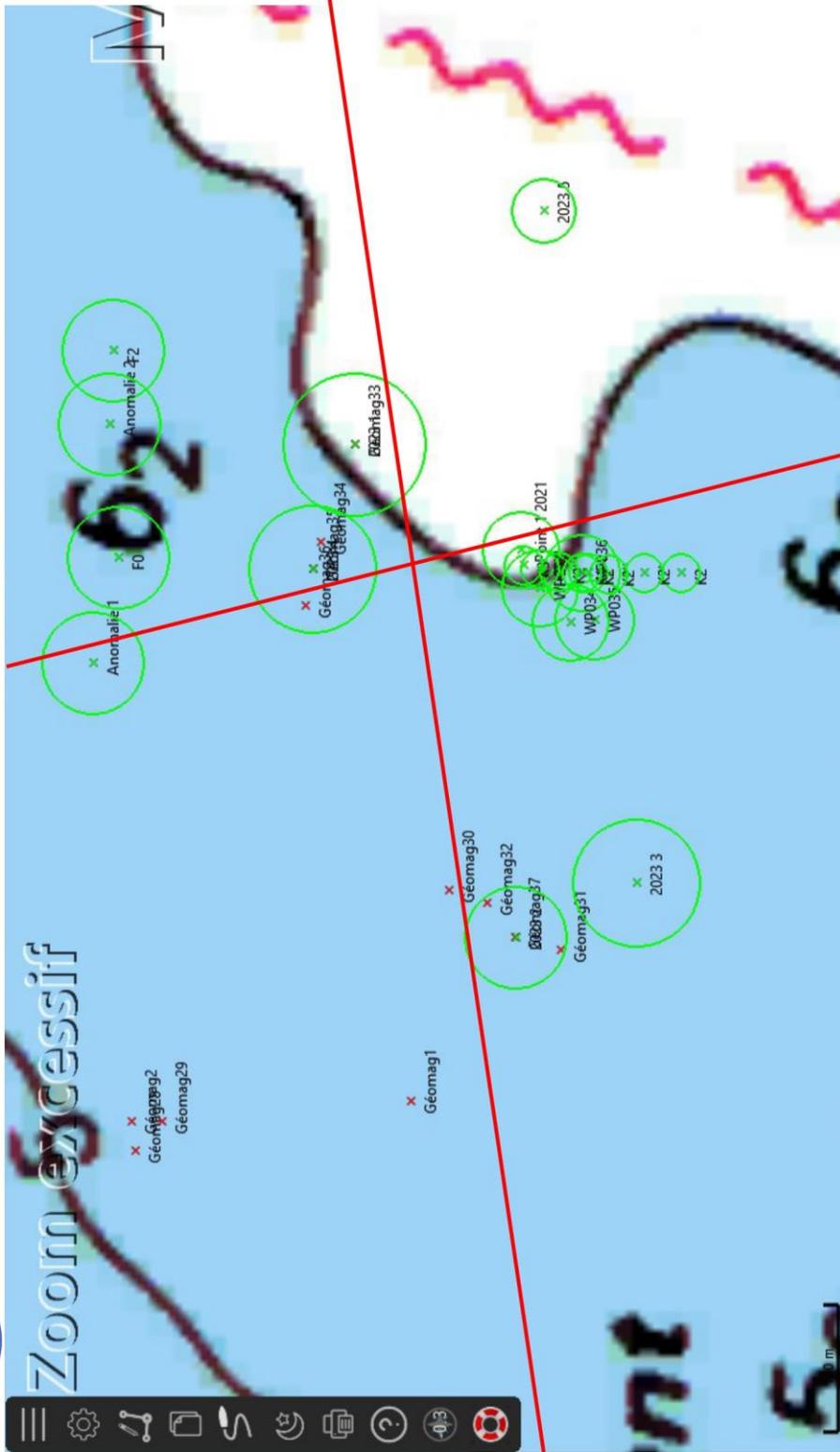
Recherche du Wellington
Anomalies magnétiques opération OA5200 2023
et alignements de Roger Keroullin





Recherche du Wellington HF.483. OA5200 2023

Zone de recherche privilégiée et alignements de Roger Keroullin



Recherche du Wellington HF.483 Anomalies magnétométriques et zones explorées depuis 2010

