



Recherche d'un Wellington au large de Beg Meil

Commune de Fouesnant (Finistère)



Campagne 2010

Emmanuel GOURVIL

Benjamin PEPY

François PRIOUX

Autorisation DRASSM du 18 mai 2010, n° 2010-49

Recherche d'un Wellington au large de Beg Meil

Commune de Fouesnant (Finistère)

Rapport d'opération de la campagne 2010

Benjamin PEPY

Emmanuel GOURVIL

François PRIOUX

Autorisation DRASSM du 18 mai 2010, n° 2010-49

Sommaire.

Introduction.

I- Présentation générale de l'opération 2010.

- I1- Caractéristiques techniques des avions Wellington.
- I2- L'histoire du Wellington HF483.
 - Côté anglais.
 - Côté français.
 - Côté allemand
- I3- Localisation et environnement du site..
- I4- But de la campagne 2010.
- I5- Autorisation et financement.
- I6- Participants, organisation de la prospection et logistique.
- I7- Média et communication.

II- Campagne 2010.

- II1- Détermination de la zone de recherche.
- II2- Stratégie et méthode mise en oeuvre.
- II3- Résultat des plongées.
- II4- Résultat des recherches au sondeur 3D.
- II5- Résultat des recherches à terre.

Conclusion.

Annexes:

- Annexe 1: Bibliographie et crédits photographiques.
- Annexe 2: Témoignage de Mme Bertrand recueilli par M. Canevet.
- Annexe 3: Zone du Crash.
- Annexe 4: Plans du site et zones prospectées.
- Annexe 5: Autorisation et préconisations du Drassm.
- Annexe 6: Document de chantier.
- Annexe 7: Liste des participants.
- Annexe 8: CAH 1B.

I- Présentation générale de l'opération 2010.

II- 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 Wellington 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.

I2- 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.

A 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 responsable 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						
			GI		166 ^e	Wellington	7	Minage des ports de Bretagne. Largages entre 300 et 2000 m. Lorient (A) (HSC = 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.		1
			GI		300 ^e	Wellington	8	St Nazaire (B) (HSC = 23 h 53 à 0 h 06) : 16 mines larguées.		
			GVI			Wellington	5	Brest (J) : 10 mines larguées.		

Puis, page 81, on retrouve cette information :

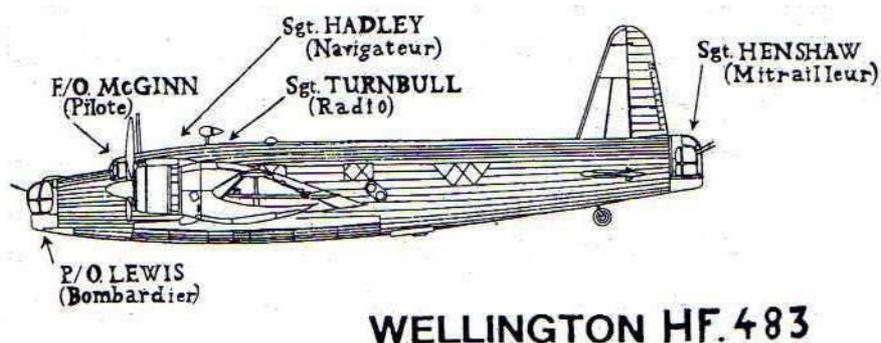
12/13	8	43	R.A.F./ ?						Beg Meil. Un appareil allié s'abat à 400 m au large de la côte. Deux aviateurs sont faits prisonniers; un tué.	1
-------	---	----	-----------	--	--	--	--	--	--	---

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 perpétrés 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 leur 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 Ifvor 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 recueillis par Monsieur Canevet, et notamment celui de Madame Bertrand. Plutôt que de recopier ces témoignages, nous vous invitons à les consulter en annexe 2 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 choisit 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'hotels 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 dévoués à la cause du Reich. Mais la plus grande majorité d'entre eux avaient plutôt été contraints et forcés 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 revoie jamais ma propre mère. »

Dans leur demeure du chemin creux, la famille Rollin ne fut pas trop inquiète 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'apprêtait 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 souvient 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 disparu sous la surface. Mais des débris restaient visibles jusqu'à la plage de Kérambigorn.

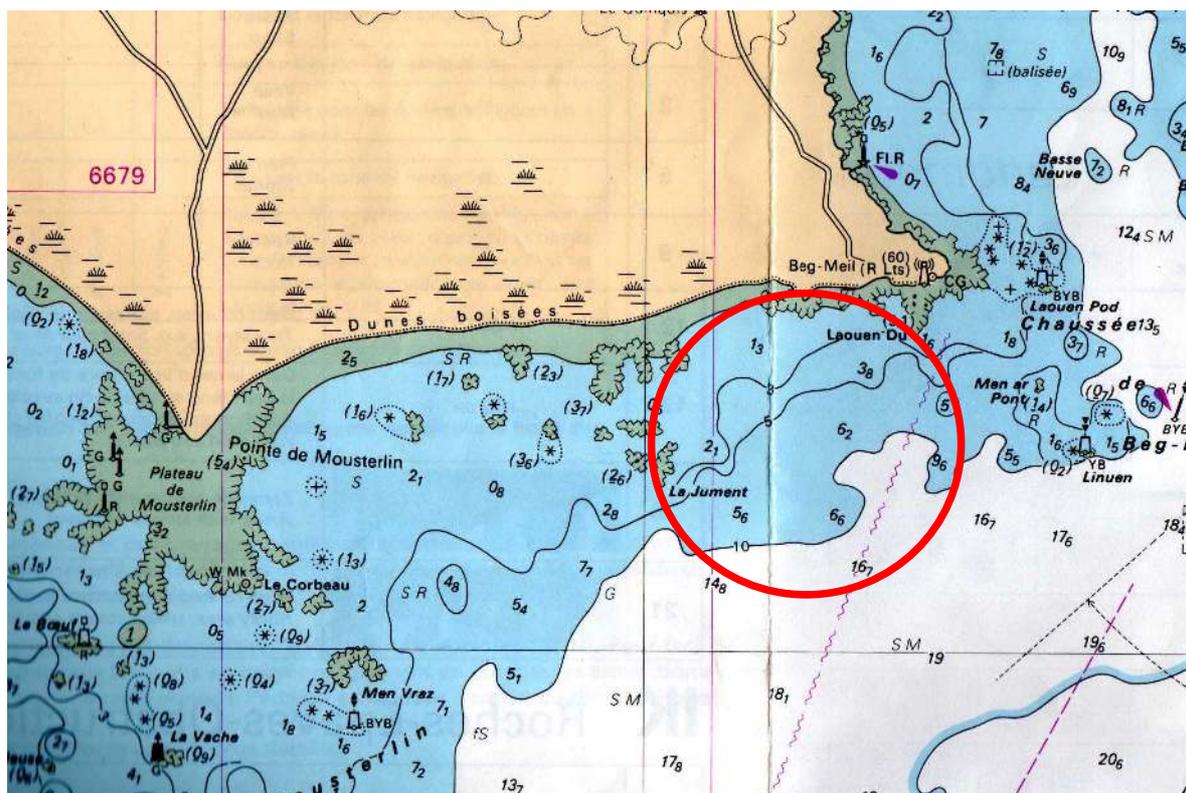
A la suite de cet événement, Mlle Rollin entreprit de confectionner un drapeau anglais à l'aide de morceaux de chiffons. Elle ne terminera jamais ce drapeau qu'elle conserve encore précieusement.

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.

I3- Localisation et environnement du site.



Extrait de la carte SHOM: 7146L. Zone de recherche représentée en rouge.

Le crash du Wellington a eu lieu à la pointe de Beg Meil, dans la commune de Fouesnant (Finistère). La zone où doit se situer l'épave se situe à environ 400 mètres du rivage, au large des plages de Kernyl et de Kerlosquen.

Le fond est composé majoritairement de zones sableuses et de zones de roches à certains endroits. La profondeur varie entre 2 mètres et 15 mètres.

L'accessibilité se fait soit par la plage de Kerlosquen à la palme, où de la cale de Beg Meil par bateau. Cependant, cette cale n'est entretenue qu'en été. Ainsi en hiver, il est plus aisé d'utiliser la cale plus éloignée de Port La Forêt.

Lors des grandes marées ou de fortes houles venant du large, la visibilité aux abords de la côte, est des plus mauvaise. Il est préférable d'attendre un vent de nord établi et une absence de houle afin d'obtenir la meilleure visibilité et ainsi faciliter les recherches.

I4- But de la campagne 2010.

Le but de la campagne 2010 consistait à rechercher des traces du crash, voir les restes de l'épave du Wellington. Si l'épave avait été trouvée, nous avions comme objectif de topographier le site et de rapporter un descriptif complet des restes, accompagné de photos.

I5- Autorisation et financement.

L'opération que nous avons menée sur cette épave a obtenu une autorisation du DRASSM. L'autorisation n° 2010-49 du 18 mai 2010 nous permettait de réaliser une prospection de la zone estimée du crash (Annexe 3)

Un document de chantier définissait les règles de sécurité régissant le chantier (Annexe 6). Six plongeurs firent une demande d'équivalences CAH1B afin de pouvoir réaliser les recherches sous-marines (Annexe 8).

Côté financement, l'ASEB a fourni un premier Zodiac qui nous permis d'effectuer les premières plongées de reconnaissance, et un second Zodiac fût prêter par Alexis Deniau et Joel Galliou, lorsque le nombre de participants était à son maximum.

Le matériel de plongée était fournit par les plongeurs eux-même. Le gonflage des blocs était assuré par l'ASEB par le biais de l'association Kemp'air. Le petit matériel (dévidoir, bout, ...) fut également fournit par l'ASEB.

Le GPS et le système de cartographie informatisé furent fournit par Benjamin Pepy.

I6- Participants, organisation de la prospection et logistique.

L'équipe de prospection à proprement parlé été composée de sept plongeurs :

- Benjamin PEPY : Responsable scientifique.
- Eric OJEDA : Chef d'Opération Hyperbare.
- Alexis DENIAU : Responsable bateau et matériel.
- Joel GALLIOU : Plongeur.
- Thierry OUVRARD : Plongeur.
- Emmanuel GOURVIL : Plongeur.
- Pascal COLLIN : Plongeur.

Seules ces personnes ayant obtenues une équivalence CAH1B purent être présentes lors de l'opération de prospection systématique mise en place.

N'étant pas très nombreux, nous avons décidé d'organiser des plongées d'exploration dans le cadre de l'ASEB sur la zone. Aucun matériel spécifique ne fut utilisé lors de ces plongées, aucune contrainte ne fut imposée aux plongeurs, si ce n'est celle d'ouvrir les yeux...

I7- Média et communication.

Les informations concernant cette opération furent relayées en temps réel sur le site de l'association Plongépave : www.plongepave.com . Un compte rendu était réalisé après chaque plongée.

Le site de l'ASEB permis également de relayé l'information.

Thierry Sansom nous a également aider à diffuser des informations sur nos recherches par le biais de son site internet de Beg Meil.

Malheureusement, malgré nos appels à témoins, aucune information concrète ne nous est arrivée.

II- Campagne 2010.

III- Détermination de la zone de recherche.

Dans un premier temps, nous avons réuni les renseignements intéressants :

- D'après Canevet :

- 400 mètres de la côte
- Face à la pointe de Beg Meil.
- corps des 2 aviateurs retrouvés sur la plage de Kermyl, ainsi que des débris.
- Heure du crash : « de nuit. »

- D'après la RAF :

- Avion touché à Lorient.
- 400 mètres de la côte de Beg Meil.
- Heure du crash : 0h48.

- D'après Madame Rollin :

- Avion volant à basse altitude et semblant tourner en rond en pleine nuit.
- Débris observés sur la plage de Kermyl le lendemain matin.
- De gros morceaux de l'avion dépassaient de la surface à 300 ou 400 mètres en face de la plage de Kermyl. Ils disparaissaient le lendemain.

Vu l'heure tardive à laquelle l'accident s'est produit (entre minuit et une heure du matin), il semble difficile pour les allemands de positionner le lieu précis du crash. En revanche nos trois sources de renseignements semblent avoir des origines différentes, et pourtant toutes concordent sur la distance à 100 mètres près.

Cependant, il est très difficile de juger d'une telle distance en mer. Nous avons fait le test sur dix personnes en positionnant notre bateau à 400 mètres de la côte à l'aide du GPS. Les réponses obtenues, sont assez édifiantes. Quatre personnes interrogées pensent que le bateau est à 100 mètres, alors que les six autres pensent qu'il se trouve à 200 mètres. Il est donc fortement probable que la distance de 400 mètres observée, ai été en réalité bien supérieure.

Le lieu :

Dans un premier temps, avant de rencontrer Mme Rollin, nous pensions que le lieu du crash se situait en face de Kermyl. Nous avons donc cherché dans cette zone au début de nos recherches. Dans un second temps, nous avons pris en compte les témoignages qui parlent des débris et des corps des deux aviateurs retrouvés sur la plage de Kermyl. Nous nous sommes intéressé au courant qui régnait sur la zone au moment de la chute est dans les heures qui ont suivi. Le SHOM nous a communiqué l'horraire des marées du 3 aout 1943.

Donc le courant a pu pousser les dbris et les corps des aviateurs légèrement au Nord-Ouest de la zone de l'épave. Cependant le courant n'aurait certainement pas été assez puissant pour apporter des morceaux de carlingue sur la plage comme observés par Madame Rollin-Moore au lendemain du crash.

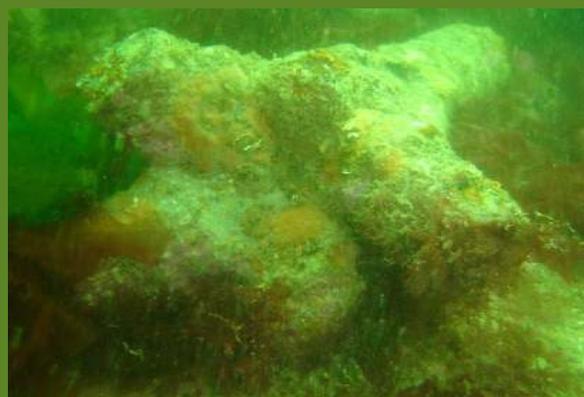
L'étude de nombreux crash d'avion aussi bien en mer que sur terre permet d'observer que dans la plupart des accidents, il est question d'un cône de disperssion des débris qui s'élargit au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la zone du choc. Dans notre cas, les débris nous permettent d'imaginer une zone de chute de l'avion au sud-est de la plage de Kermyl, vers la bande de roche située en face du sémaphore de Beg Meil.

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

Malgré le nombre de plongées effectuées, nous n'avons pas obtenu le résultat escompté. Nous avons trouvé un gros fut en Bakelite blanc que nous avons pris dans un premier temps pour un essieu de roue de l'avion, un énorme grappin datant certainement de la marine à voile. Et quelques morceaux de bois et d'aluminium dont l'origine ne peut pas être déterminée.



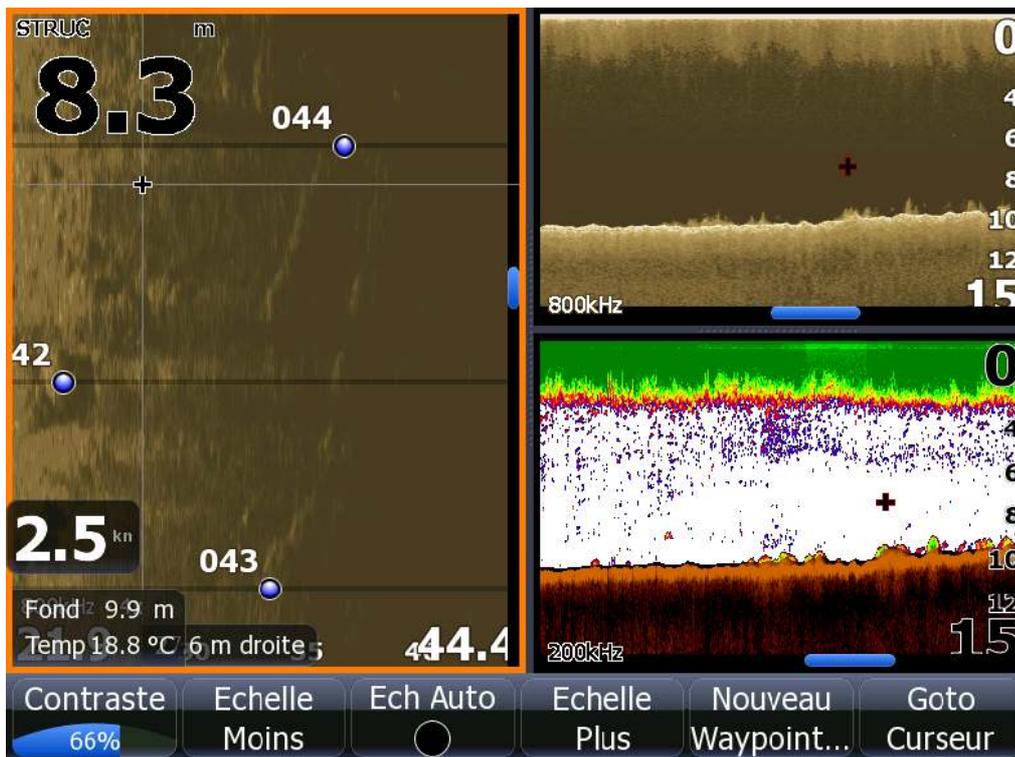
Un essieu ? Non, un fut en bakelite blanc...



Un train d'atterrissage ? Non, les restes d'un très vieux grappin.

II4- Résultat des recherches au sondeur 3D.

Grace à l'aide de Pascal Cohuet, de la société MC Technologies, nous avons pu passer la zone au sondeur 3D. Pascal a mis son temps et son matériel à notre service en balayant la zone à l'aide d'un sondeur 3D de marque Lowrance. Ce travail nous a permis de repérer certaines anomalies que nous sommes allé vérifier par la suite en plongée. Cela nous a également permis de positionner les zones de sable qui ne semblaient pas nécessiter une inspection visuelle.



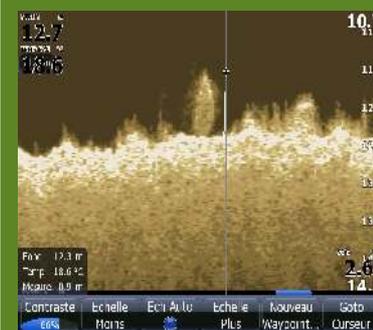
Anomalie n°1



Anomalie n°2



Anomalie n°3



Autre vue de l'anomalie n°3

II4- Résultat des recherches à terre.

A terre aussi, nous avons recherché des traces du crash. Nous avons passé une bonne partie de la plage de Kermyl au détecteur de métaux. Nous avons bien trouvé quelques traces métalliques. Des vis, des morceaux d'acier et un peu d'aluminium à proximité de ceux ci. Mais là aussi, l'origine de ces éléments n'a pas pu être identifié. Ils peuvent provenir d'à peu près n'importe quoi et de n'importe où...

Conclusion.

Malgré tout les efforts mis en oeuvre, nous sommes forcé de constater que nous n'avons à l'heure actuelle trouvé aucune trace de ce Wellington. Beaucoup de personnes rencontrées lors de cette opération ont émis des doutes sur l'intérêt de cette recherche. D'un point de vue historique, il ne fait aucun doute que cet accident marqua la mémoire de la population de Fouesnant. Aujourd'hui encore, le crash reste dans la mémoire des témoins encore présent, mais encore de la génération d'après guerre. L'épave de ce Wellington serait un symbole du courage de l'aviation allié qui effectua de nombreuses missions de bombardement périlleuses mais indispensables à la victoire finale.

“Mais que reste t'il de ce bombardier ?” Etait la question qui revenait sans cesse. Tout les participants étaient prévenus qu'il ne fallait surtout pas espérer tomber nez à nez avec une épave d'avion complète telle que l'on peut en voir dans un film de James Bond. La structure en duraluminium était certainement très résistante en vol, mais après plus de 60 ans dans l'eau salée, à faible profondeur et brassée en permanence par la houle et par les tempêtes redoutables de l'Atlantique, il est évident qu'elle a presque pratiquement disparue, et qu'elle a du être dispersée sur une zone assez étendue. Nous espérions néanmoins trouver les deux tourelles de mitrailleuses, les soutes à bombes, une partie du cockpit, ainsi que les moteurs et les trains d'atterrissages, qui étaient fait en métaux plus résistants à la corrosion.

“Où se trouve t'elle et qu'est elle devenue ?” C'est la question qui demeure. Nous avons exploré le lieu présumé du crash de manière visuelle. A la fois directement, et de façon plus large, à l'aide de sonar 3D. Ces méthodes ne nous permettent pas d'affirmer que l'épave ne se trouve pas dans la zone travaillée. Le sol étant constitué de roches entourées de bancs de sable, il est possible que les restes de l'épave se soit enfoncés dans le sable jusqu'à disparaître. Une recherche magnétométrique semble indispensable pour conclure cette recherche de façon définitive à cet endroit. Ensuite la question du choix de la zone se posera. La difficulté d'estimer une distance en mer nous fait douter du bien fondé de notre décision initial. L'épave ne se trouverait elle pas plus au large ? La question de la dispersion des restes se pose également. Quand on voit la puissance de la houle qui arrive à déplacer des rochers de plusieurs tonnes, on peut se dire que l'épave de l'avion a put être déplacée par les tempêtes hivernales. La plupart de ces violentes tempêtes viennent de l'ouest, elles auraient pu pousser l'épave de l'avion contre la langue de roche en face du sémaphore de Beg meil qui constitue une barrière naturelle à cet endroit. Un plongeur vient d'ailleurs de nous contacter en nous précisant qu'il avait eu l'occasion de plonger sur une hélice d'avion tripale en face du sémaphore de Beg Meil.

C'est pour toutes ces raisons, que nous solliciterons cette année encore une autorisation de prospection pour la zone adjacente à celle étudiée.

Annexes:

Annexe 1: Bibliographie et crédits photographiques.

Annexe 2: Témoignage de Mme Bertrand recueilli par M. Canevet.

Annexe 3: Zone du Crash.

Annexe 4: Plans du site et zones prospectées.

Annexe 5: Autorisation et préconisations du Drassm.

Annexe 6: Document de chantier.

Annexe 7: Liste des participants.

Annexe 8: CAH 1B.

Annexe 1: Bibliographie et crédits photographiques.

Bibliographie :

Raids aériens sur la Bretagne durant la seconde guerre mondiale. Roland Bohn.
Edition ERTHEB.1998.

*La guerre 1939-1945 à Fouesnant.*Jean-René Canevet. Edition Historique et anecdotes. 2007.

L'Atlas des avions de la 2ème guerre mondiale. Editions Atlas. 2001.

L'Aigle sur la mer, Concarneau 1939-45. Michel Guéguen et Louis-Pierre Le Maitre. Edité par les auteurs. 1987.

Crédits photographiques :

Dessins et photos : Benjamin PEPY

Image sondeur 3D : Pascal Cohuet, société MC Technologies.

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 «Foen 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 Keryml, 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 Keryml.

"LIKE EAGLES WITH WINGS..."

13th August 1943

During the night of the 13th of August 1943, a Royal Air Force minelaying 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.

Five young British airmen manned the Wellington which crashed in the sea.

At dawn, the body of one of them was washed ashore on the Beg Meil beach : it was Pilot Officer Ivor 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 henceforth forbidden, even at the cemetery.

When, in the following days, the bodies of Flight Officer W.B. Mc Ginn, 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 Trévignon. He now rests at the Trévignon cemetery.

WELLINGTON H.F. 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 hero 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 Quimper.

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 Rezza Mc Ginn, 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.

183

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.

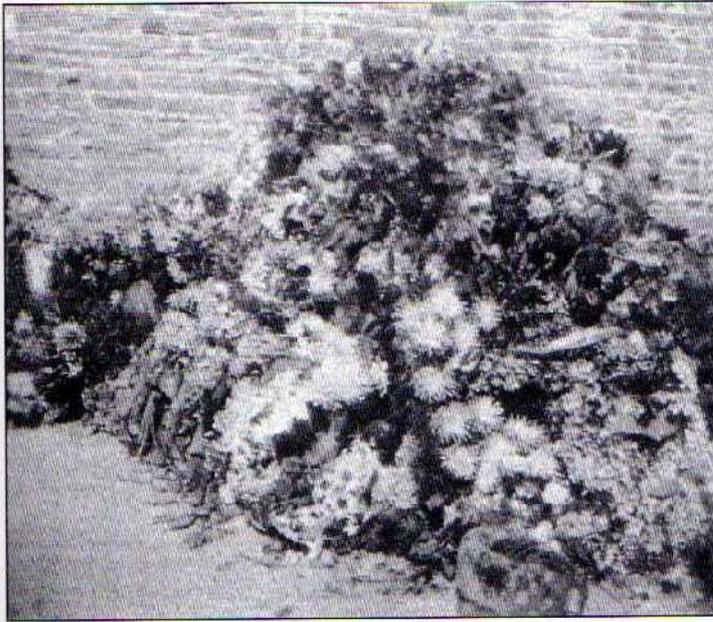
Notre bon vieux curé priait avec une grande ferveur ; à ses côtés se tenaient l'Officier de la Kommandantur et son ordonnance. Leur présence ne nous étonnait pas, car dans ce bout de la France, loin des points névralgiques du pays, dans ce petit coin de Bretagne, les relations avec l'occupant étaient « 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 risque 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.

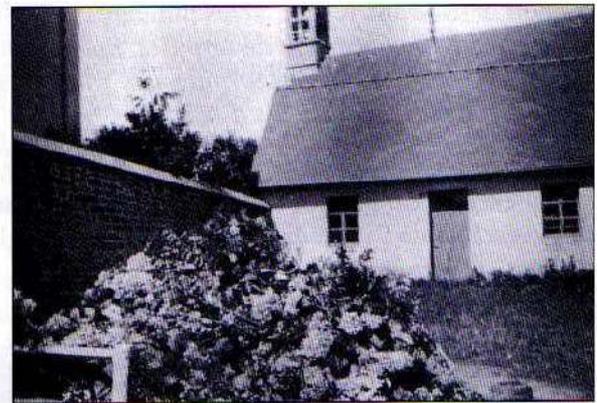
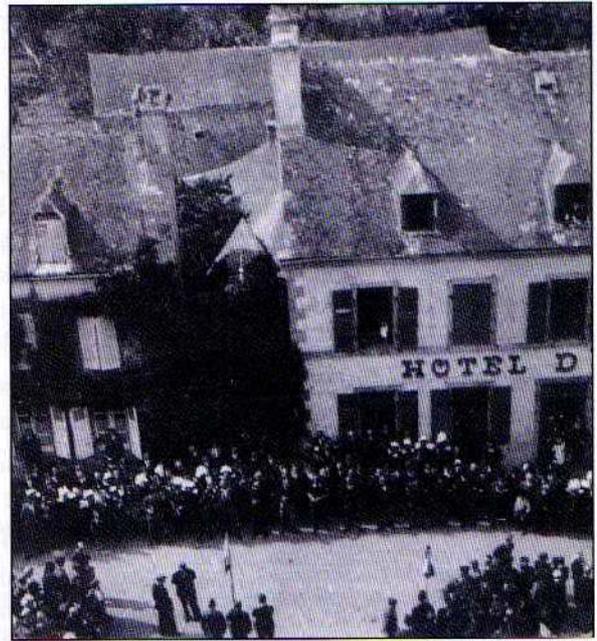
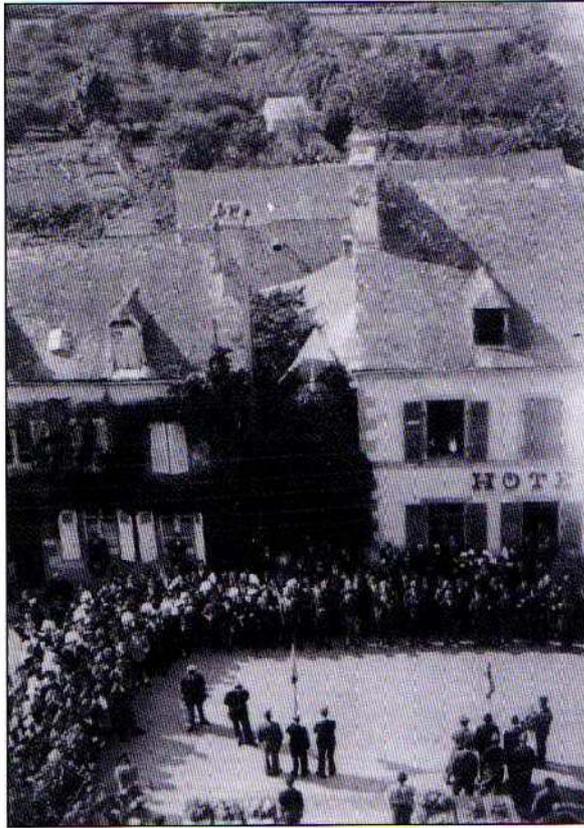


Les tombes des aviateurs anglais au cimetière de Fouesnant, photo du bas le 50^e anniversaire de la mort des aviateurs anglais en présence des autorités françaises et anglaises (collection privée).

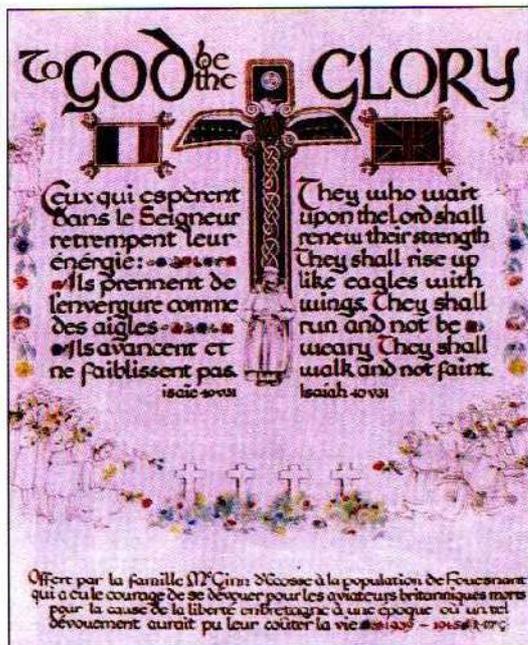
Le cinquième aviateur, le sergent G.I. Turnbull, radio, a été inhumé au cimetière de Trégunc.

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).*



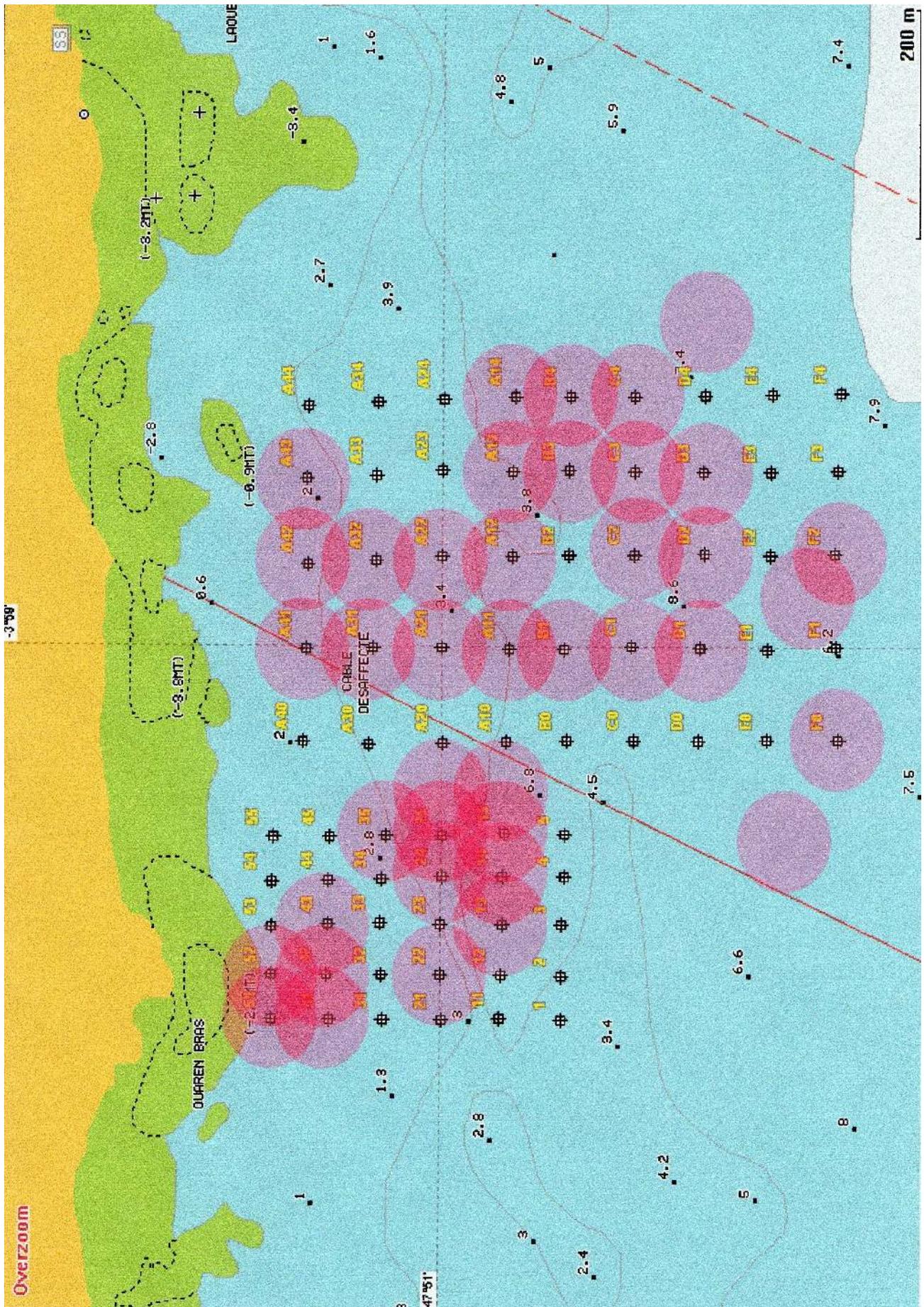
Cérémonie commémorative pour les aviateurs anglais sur la place de l'église de Fouesnant.
 Ci-contre la tombe fleurie du 1^{er} aviateur Anglais après l'enterrement. Ci-dessous la plaque commémorative.
 A droite Barbara Bertrand (collection privée).



Annexe 3: Zone du Crash.



Annexe 4: Plans du site et zones prospectées.



Annexe 5: Autorisation et préconisations du Drassm.

Annexe 6: Document de chantier.

DOCUMENT DE CHANTIER

Recherche du Wellington de Beg Meil.

Date et N° d'enregistrement Drassm:

LIEU: Pointe de Beg Meil

Date des opérations: du 15 avril au 30 juin 2011

Profondeurs: comprise entre 0 et -15 mètres.

Chef de mission: Benjamin PEPY

Chef d'opération hyperbare: Eric OJEDA

Contrôleur de sécurité hyperbare référent:

Navire support: Zodiac « Mach Moc'h » immatriculé: GVA 13498

Caisson hyperbare référent: Brest Naval

N° de téléphone: 02 98 22 33 33

Chef de service: Guy COCHARD

N° de téléphone: 02 98 22 26 00

SAMU, SMUR: 15

POMPIERS: 18 / 112 (depuis un portable)

CROSS JOBOURG: VHF canal 16 ou 13 / Tél: 1616

Procédure utilisée:

Les tables utilisées seront les MT92.

Toutes les plongées effectuées devront rester dans la courbe de sécurité.

Au delà de 10 mètres de profondeur maximale, un palier de sécurité de 3 minutes à 3 mètres sera effectué.

Remontée impérative avec 50 bars de pression dans la bouteille.

Une seule plongée par personne pourra être réalisée dans la même journée.

Conditions particulières:

La recherche s'effectuera en visuelle suivant la technique dite "de la circulaire". Les plongeurs ne devront pas être séparés de plus de 5 mètres de distance et doivent garder en **permanence** un contact tactile sur le fil du dévidoir.

Les signes de communication utilisés par le biais du dévidoir sont les suivants:

- Un coup sec : Arrêt.

- Un second coup sec suivant le précédent : Reprise de la circulaire.

- Une série de plusieurs coup sec : Demande d'assistance ou Objet trouvé.

Dans ce dernier cas le second plongeur doit immédiatement se diriger vers son coéquipier.

Chaque plongeur devra être muni de deux moyens (Cisaille, Z-Knife,...) de se dégager des filets qui pourraient être rencontrés au fond.

Les plongeurs seront munis de deux parachutes de plongée. Couleur Jaune : demande d'assistance. Couleur Orange : Objet trouvé.

Un plongeur de secours équipé sera présent sur le bateau, et prêt à plonger dans l'instant.

Procédure de rappel d'urgence:

Utilisation d'un pétard de rappel.

Procédure d'appareillage d'urgence du site:

En cas d'urgence, se rendre à la cale de Beg Meil, où une voiture sera prête à partir en permanence.

Le responsable scientifique: Benjamin PEPY

Le chef d'opération hyperbare: Eric OJEDA

Annexe 7: Liste des participants.

Responsable scientifique : Benjamin PEPY

Chef d'opération hyperbare : Eric OJEDA

Responsable matériel et bateaux : Alexis DENIAU

Recherches documents témoignages et archives :

- Benjamin PEPY
- Emmanuel GOURVIL,
- François PRIOUX
- Thierry SANSOM

Plongeurs ayant participé aux recherches sous-marines lors de l'opération :

- Benjamin PEPY
- Eric OJEDA
- Alexis DENIAU
- Joel GALLIOU
- Thierry OUVRARD
- Emmanuel GOURVIL
- Pascal COLLIN

Plongeurs ayant participé aux recherches sous-marines lors de plongées d'explorations :

- André BERTHELOT
- Gilles VEILLARD
- Erwan GLOAGUEN
- Morgane PERON
- Pierre DAERON
- Steeve MERCIER

Recherches au sondeur 3D : Pascal COHUET de la société MC Technologies.

Que soit également remercié Jacques MACE et tout les membres de l'ASEB pour leur soutien et leur amitié. Yves CASTEL pour la rencontre qu'il a organisé avec Madame ROLLIN-MOORE. Cette chère Madame ROLLIN qui m'a ouvert sa porte et sa mémoire. Christophe LE BIHAN, pour l'aide qu'il nous a proposé pour l'année prochaine. Thomas CHARRON, président du Club de plongée de Cornouaille. Hugues PRIOL du BRP, pour l'aide qu'il nous a proposée. Et surtout Olivia HULOT et les membres du DRASSM, pour leur soutien et leur patience...