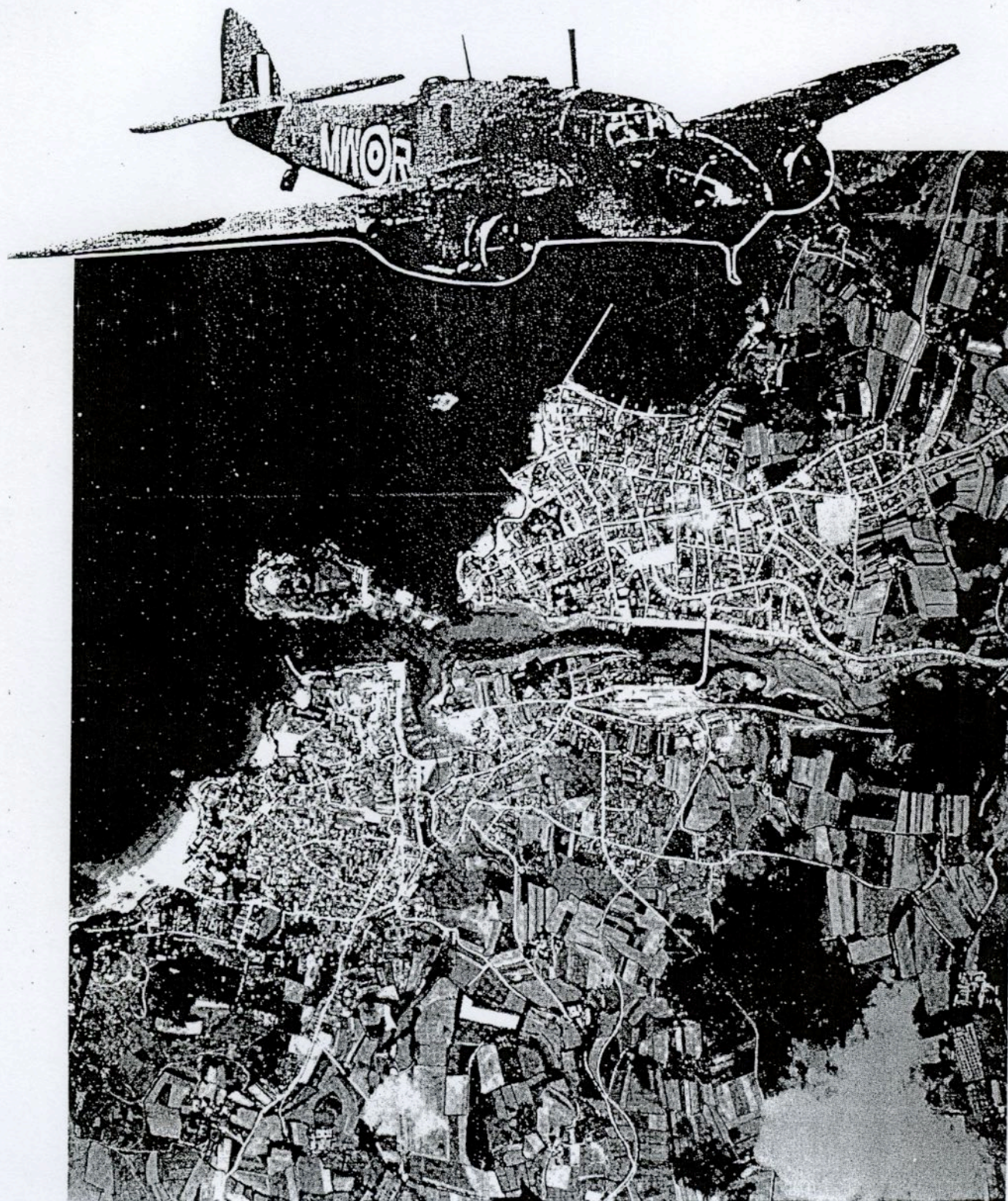


Michel MAZEAS

NUIT DU 28 AU 29 NOVEMBRE 1941 TRÉBOUL BOMBARDÉ



COMMUNE de TREBOUL

AVIS A LA POPULATION

Des actes de sabotage ont été commis dans la Commune sur du matériel appartenant aux troupes d'occupation.

A la suite de ces actes, le Maire M. J. GONIDEC, dont la loyauté ne saurait cependant être mise en doute, a été arrêté et incarcéré.

Si les fautifs n'étaient pas découverts, d'autres sanctions suivraient.

De fortes amendes seraient imposées à la Commune.

La population serait consignée, de nouveaux otages pourraient être saisis.

Ainsi les innocents paieraient pour les coupables.

Il importe donc de trouver ces coupables qui n'ont aucune excuse.

Faire le mal sous le couvert de l'anonymat est déjà méprisable.

Mais quand le mal atteint la collectivité, cet anonymat devient une lâcheté.

Si les coupables ont le sentiment de l'honneur et un peu de cœur qu'ils viennent se faire connaître à la Mairie immédiatement.

Il sera certainement tenu compte de leur aveu.

Dans le cas contraire, nous comptons sur la population pour nous aider à libérer son Maire en contribuant à la recherche des responsables.

Les Conseillers Municipaux :

GONIDEC, 1^{er} adjoint ; QUINIOU, 2^e adjoint ; BARIOU, BERLIVET, BOUDIGOU, CHORLAY, CLOAREC, LEBARS, LEVENEZ, MAZÉAS, LE DEM, MOALLIC, SAVINA, CHANARD, GORAGUER, GUILLOCHON, LE ROY, THOMAS.

Le Conseiller Général du Canton : F. du FRÉTAY.

AVERTISSEMENT

Le récit historique est un genre qui a ses propres lois.

On prend des personnages qui ont réellement existé, des faits absolument incontestables et, à partir de documents authentiques ou de relations orales des événements, l'auteur imagine un déroulement de l'action où il présente à sa manière les interactions entre les individus, les groupes et la réalité qu'ils ont vécue. Le résultat est une histoire recalée dans le temps, qui a l'avantage de la véracité, même si, dans le détail, tout n'est pas véridique. Parfois le récit est bâti sur une hypothèse de la relation de certains faits entre eux.

Il y a dans ce domaine d'illustres auteurs. Tout le monde connaît les *Trois Mousquetaires* d'Alexandre Dumas et leur succès en librairie et au cinéma !

Le récit qui va suivre s'inspire de cette méthode. Vous y rencontrerez des personnages connus, côtoyant d'autres plus imaginaires, mais qui symbolisent tous ces inconnus qui sont le liant de l'Histoire, partout effectivement présents, malgré leur anonymat, dans les événements de la vie quotidienne.

La déontologie du récit étant définie, il reste à savoir si un tel écrit à sa place dans une revue telle que *Mémoire de la Ville*. La Mémoire y est bien présente, la Ville aussi, mais sur quel arrangement ?

Aux lecteurs de juger et de nous faire part de leurs réflexions.

Michel Mazéas.



A DOUARNENEZ, sur la Cale Raie, quelques mois avant la Seconde Guerre mondiale (tableau de Pierre Wagner).

LE PETIT AVION JAUNE

L'été 1938 allait être là dans quelques jours. Sous le ciel légèrement voilé, un jeune homme, accompagné de deux jeunes filles, intriguait la bande de jeunes garçons qui, ce jeudi-là avait

décidé d'organiser une partie de football sur le sable dur de la plage du Ris.

Petite moustache, pantalon de golf dit "froc-banane", chemise à petits carreaux, le jeune homme faisait voler un modèle réduit d'avion, tout jaune, dans l'air calme de ce début d'après-midi.



Les charmes des horizons douarnenistes attirent les peintres, séduits par l'insaisissable lumière de la plage du RIS... (tableau d'André Dauchez).



La plage des Sables-Blancs, un après-midi d'été au temps des premiers congés payés. La guerre ? On ne veut pas y croire... (Carte postale d'époque, collection Planchette-Le Brusq).

C'était bien la première fois que les gamins de Ploaré assistaient à une pareille démonstration. Ils en oublièrent un moment leur ballon pour admirer les évolutions du petit avion.

Avant chaque lancer, le jeune homme, d'un index agile faisait tourner la petite hélice de bois de son appareil pour remonter les brins de caoutchouc qui servaient de moteur au petit engin. Il comptait rapidement les tours à mi-voix et, au trois cent cinquantième, s'arrêtait net, opérait quelques réglages et lançait l'appareil à bout de bras. Le petit avion, après une large courbe, revenait se poser au pied de son propriétaire, sous les yeux ébahis des enfants.

Devant leur visible étonnement le jeune homme leur lança soudain :

"Alors, les mômes, vous n'avez jamais vu ça, hein ?"

Il parlait avec un redoutable accent parisien, ce qui rompit immédiatement le charme.

Toute la bande se dispersa et René Cariou cria, approuvé par les autres, aussi vexés que lui :

"On n'est pas des mômes !"

Car dans le langage douarneniste, un "môme" et qui plus est un "p'tit môme" désignait un tout petit enfant chétif et sans force. C'était une sorte "d'insulte", quoi !

Le jeune homme les laissa, à leur ballon, sortit de sa "poche revolver" un tout petit calepin sur lequel il nota soigneusement :

"Jeudi 9 juin 1938. Essais satisfaisants à 350 tours. Vents nuls."

Puis il quitta la plage avec ses amies, se retournant par moment pour regarder au loin le port de Douarnenez où l'on distinguait la forêt des mâts des bateaux au mouillage.

L'une des filles, toujours avec ce redoutable accent parisien, l'interpella soudain :

"Elle est trop grande cette plage et ces mômes-là sont insupportables. Demain nous irons aux Sables-Blancs."

Les "mômes" quant à eux, de plus en plus vexés, s'étaient mis à scander :

"Parigot, tête de veau ! Parisien tête de chien !"

Le jeune homme en riant se tourna vers eux, leva le poing et cria :

"Vive le Front Populaire !"

Les gamins restèrent sans voix. Ça, ils connaissaient ! Avec leur père ils l'avaient fait deux ans plus tôt...

Ils se remirent à taper dans leur ballon.

Ils venaient de rencontrer leurs premiers "congés payés". Ils en restaient perplexes.

Un petit avion jaune tournait dans leur tête, jouet léger et futile du temps de paix... Dans très peu de temps, des avions gris allaient venir pour un autre manège, sanglant et meurtrier cette fois.

Mais la pensée des enfants ne portait pas si loin. Celle de leurs pères non plus... hélas ! malgré les bruits de bottes et les discours hystériques

d'un petit caporal autrichien qui se faisait appeler "Mein Führer"...

« C'est un mensonge de prétendre que je veux la guerre », déclare le Führer au « Sunday Graphic »

Londres, 29. — Le *Sunday Graphic* publie le compte rendu d'une interview que le chancelier Hitler aurait accordée au journaliste anglais Edward Price Bell.

C'est un mensonge de prétendre que je veux la guerre, déclare-t-il. Je ne me préoccupe que de construire la paix.

La question coloniale est importante pour la destinée de la paix. Le monde doit agir avec promptitude. Je me réjouirais d'une bonne entente entre les Etats-Unis et l'Allemagne. Je crois qu'une telle entente serait décisive pour la paix mondiale.

La paix: la nouvelle Allemagne ne la troublera jamais.

Puis M. Hitler rappelle ses propositions d'accord (notamment avec la France) et de conclusion d'un Locarno aérien.

Nous ferons bien attention à ce que nous signerons désormais. Mais ce que nous aurons signé sera à tout prix honoré par nous. L'Allemagne ne veut assimiler personne. Mais elle ne veut pas non plus être assimilée par qui que ce soit.

Le journaliste ayant alors demandé: « Mais vous accepteriez cependant le retour de vos anciennes colonies ? », le Chancelier répondit:

Oui. Mais seulement pour des raisons économiques et d'égalité. La question coloniale est très importante en ce sens qu'elle est liée à la paix. Des négociations doivent avoir lieu au plus tôt pour éviter que la force ne prenne l'affaire en mains.

Au sujet des Juifs, M. Hitler déclara qu'il n'était pas contre les Juifs en tant que Juifs, mais qu'il entendait que l'Allemagne appartienne aux Allemands.

Quant aux nouveaux Allemands, vous avez pu vous rendre compte qu'ils n'étaient pas des esclaves. Les étrangers me disent journellement qu'ils n'ont jamais connu le peuple allemand aussi heureux.

Cette interview a été donnée avant les récents événements de Tchécoslovaquie.

Le mensonge, c'est HITLER qui le profère, en 1938, un an avant la guerre. "OUEST-ÉCLAIR", 31 mai 1938.

LES RACINES DE L'HISTOIRE

Le 10 janvier 1939 les cloches de l'église Saint-Jacques à Pouldavid sonnent à la volée. Les nouveaux mariés sortent lentement par le porche ouest. Il fait gris et Yvonne Pichavant, dans sa robe blanche, frissonne un peu au bras de Jean Bequet qu'elle vient d'épouser.

C'est une grande noce, avec sa bande d'enfants joyeux qui, ce mardi-là, ne sont pas allés à l'école. Les tantes "kapen" de Beuzec et d'Audierne, venues le matin par le petit train du Cap, ont retrouvé les tantes bigoudènes de Landudec et les tantes "borleden" de Plonévez-Porzay, arrivées en char-à-banc. Les coiffes des "penn-sardin" sont plus nombreuses, en ce temps-là, que les cheveux frisés de celles qui "sont allées en chapeau".

C'est une noce comme il y en a tant d'autres, une noce d'après le pacte de Munich qui a fait oublier que la guerre est toute proche.

C'est une noce où l'on va bien manger, bien rire, bien chanter, bien danser... Mais, avant, il y aura la photo, sans laquelle il n'y a pas de mariage !

Tout le groupe se dirige vers la rue de la République, devant le remblai de l'école des garçons où le photographe a dressé ses gradins de bois. Son appareil est au milieu de la rue. Les autos, s'il en passe, attendront !

Dans quelques instants la salle Quideau accueillera tout le monde pour les deux repas prévus dans la journée.

Les mariés prennent la pose, chaque invité essaie de trouver sa place... Mathurin tout en haut des escaliers sourit sous ses lunettes.

L'instant d'un cliché, d'un second pour assurer et la noce se disperse en groupes bavards et déjà gais.

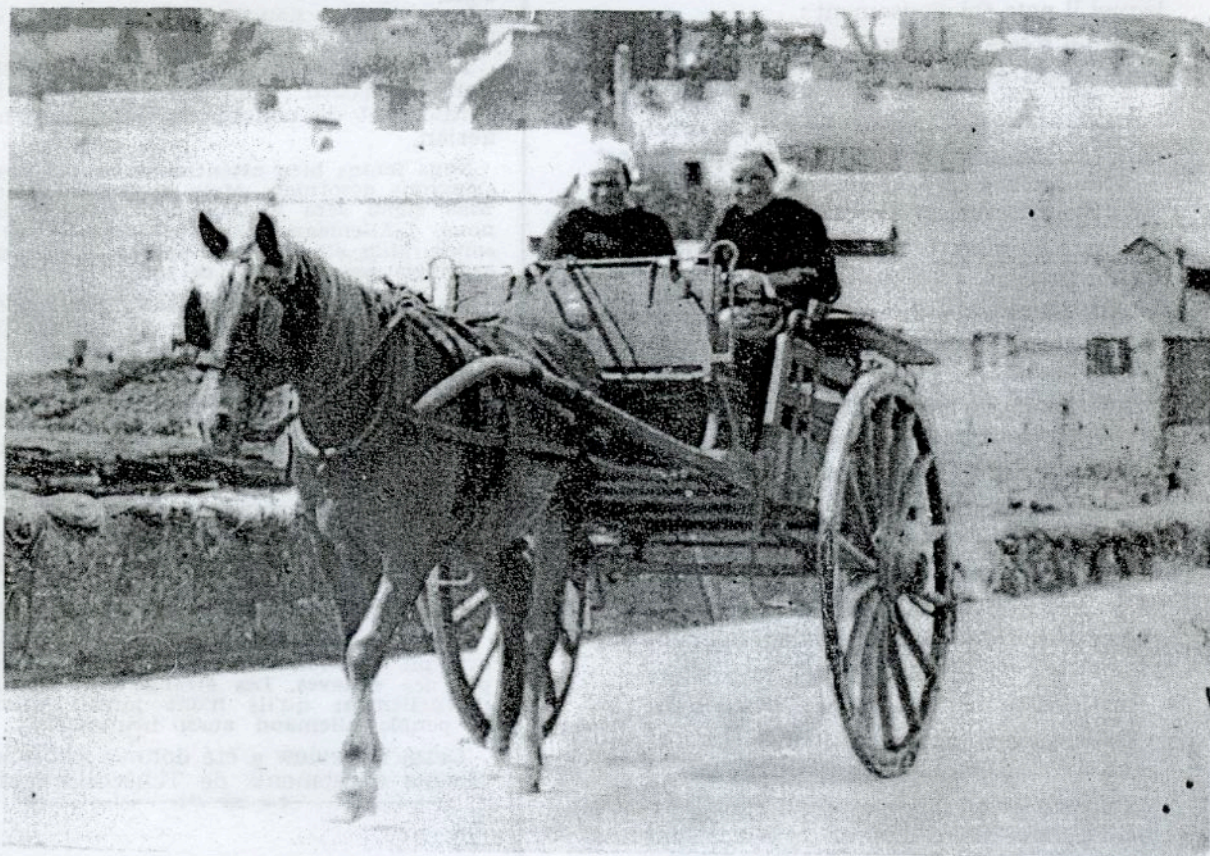
Jean Bequet aide son épouse, gênée par ses voiles. Il ne sait pas qu'on vient de le prendre pour la dernière fois en photo. Il disparaîtra avec la *Sainte-Thérèse* et tout son équipage le lundi 10 novembre 1941, victime de la Luftwaffe, alors qu'il ne faisait que son métier de marin-pêcheur dans les parages du raz de Sein.

Il ne connaîtra jamais son fils, Herlé, qui viendra au monde le 4 février 1942.

Les racines de l'Histoire sont profondes. Elles plongent parfois dans la colère des cœurs qui jamais n'oublient l'injustice qui a frappé leurs proches, qui jamais n'oublient les coups pour mieux savoir les rendre.

C'est une dure loi que la guerre engendre, une loi qui allait une fois de plus peser sur le monde lorsque le 3 septembre 1939 éclate la Seconde Guerre Mondiale.

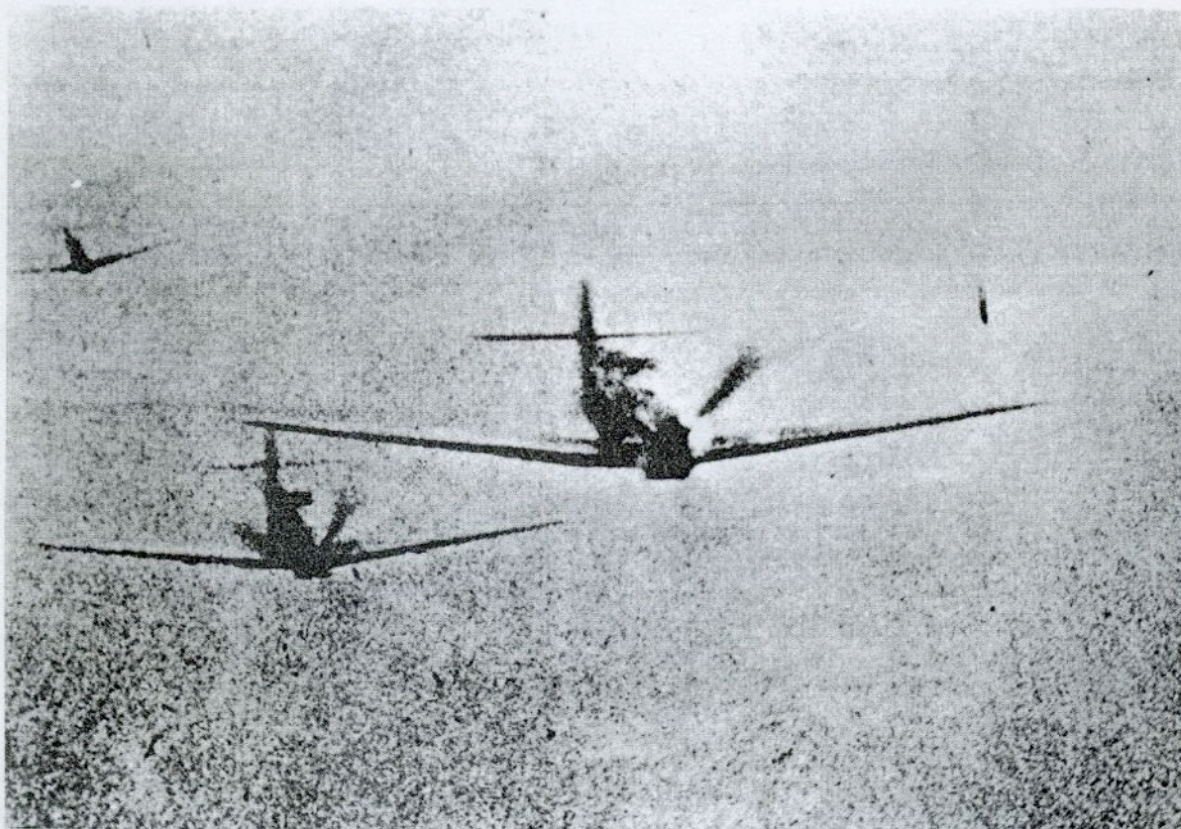
Le 20 juin 1940, Douarnenez est occupé par la Wehrmacht et tout se détraque.



"...les tantes qui viennent à la noce en char-à-banc" (photo X..., collection Le Brusq).



A POULDAVID, le 10 janvier 1939, Jean BEQUET épouse Yvonne PICHAVANT... Il ne connaîtra jamais son fils (photo collection familiale).



"... le lundi 10 novembre 1941, la LUFTWAFFE attaque la "SAINTE-THÉRÈSE", une inoffensive barque de pêcheurs..." (photo Bundesarchiv).



Le 3 septembre 1939, éclate la Seconde Guerre mondiale... Le 29 octobre, le Président de la République, Albert LEBRUN, inspecte la troupe. Un colonel des chars, Charles de GAULLE, lui fait visiter son unité (photo "Libé-Soir", 18 juin 1945).



Motos et side-cars circulent à travers la campagne qui fleurit au mois de juin (photo X..., Bundesarchiv).

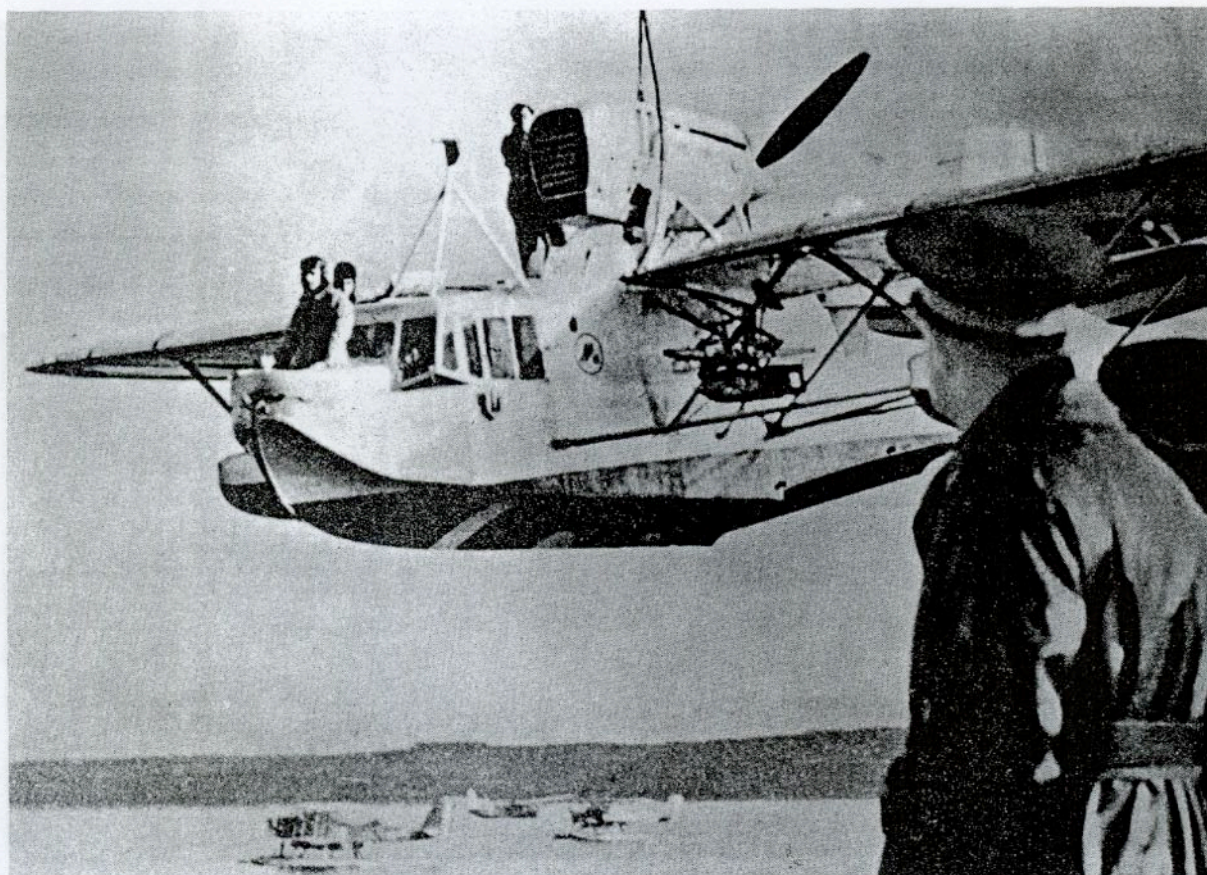


Marcel LE BIHAN est pilote de chasse à l'Escadrille AC3 de l'Aéronavale, quand il est abattu le 15 juin 1940.

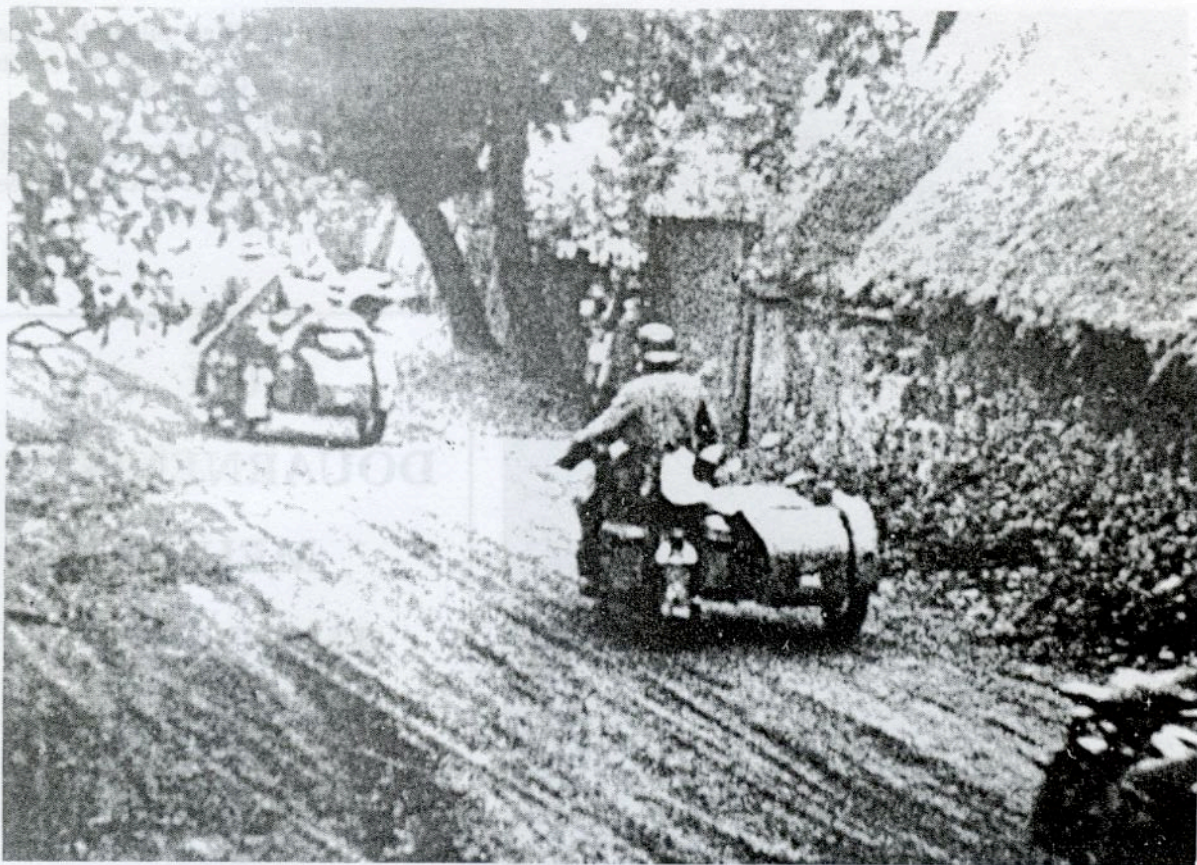
Il avait d'abord été pilote de l'aviation embarquée du "DUNKERQUE" sur NIEUPORT 130 (photo collection privée).

**UN
DOUARNENISTE
MEURT
AU COMBAT
LE 15 JUIN
1940**

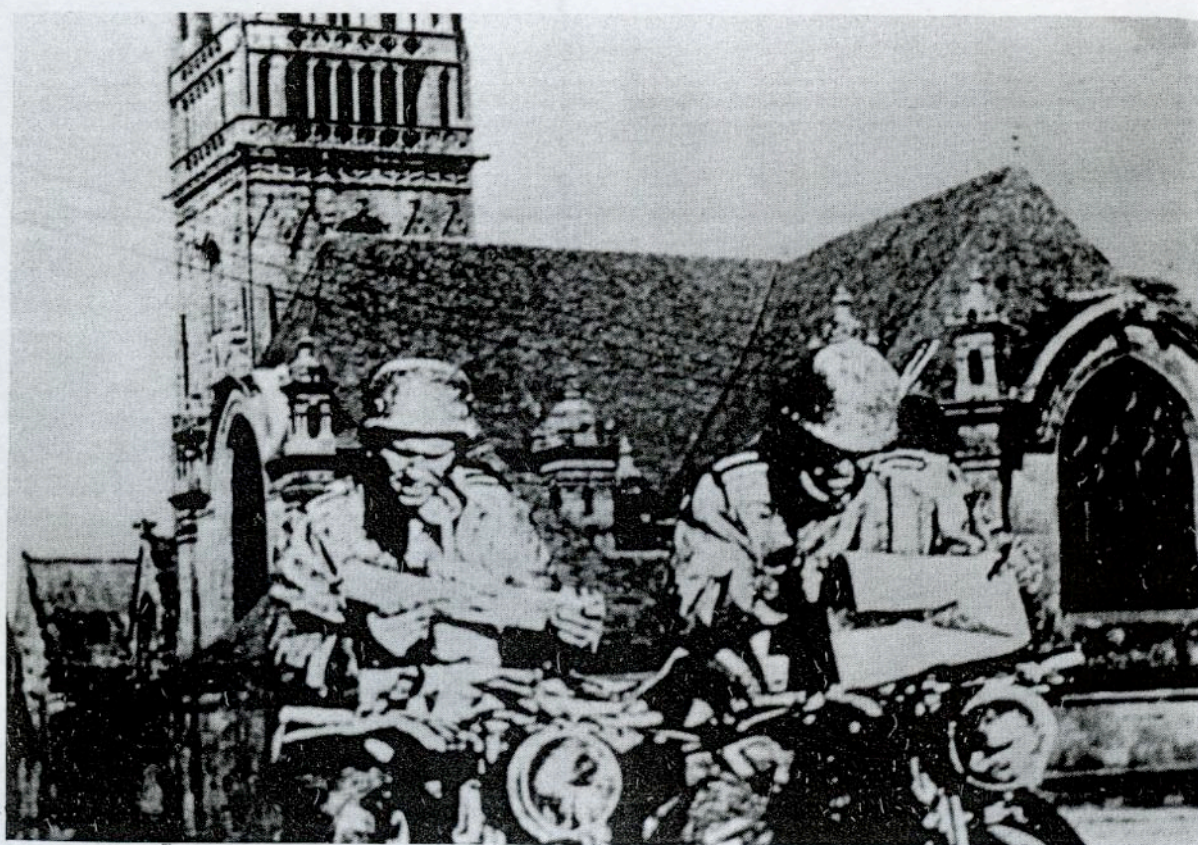
Marcel LE BIHAN (1916-1940) (Photo X...).



Grutage d'un Nieuport 130 à bord du "Dunkerque". Marcel Le Bihan est debout près du moteur. (Photo Marine Nationale).



Juin 1940. Les chemins bretons s'emplissent du vrombrissement des side-cars de la WERMACHT [photo X..., Bundesarchiv].



20 juin 1940. Devant l'église de PLOARÉ deux motocyclistes allemands consultent leurs cartes. Marcel LE BIHAN est mort cinq jours plus tôt, dans le ciel de PROVENCE... [photo-montage auteur].



L'occupant était le maître. Il réquisitionnait même les chiens et particulièrement les bergers allemands. Ironie du sort, celui-ci s'appelait TOMMY... C'était le chien de Jean LE BERRE (photo X..., collection auteur. Source : O.R.A.).



La "Propagande" dit qu'ils sont "korreks"... Mais qui peut le croire ? (photo X..., Bundesarchiv).



Novembre 1941. On pose devant le FLIMIOU... Pourtant, il existait des "fraternisations" bien plus ignobles que celle-là (photo X..., collection auteur. Source : O.R.A.).



RAUS !... Partout, des voix gutturales jettent des ordres... (photo X..., Bundesarchiv).

LES DÉLATEURS

René Pichavant (1) a dit quelque part que les temps difficiles de l'occupation allemande avaient été un véritable révélateur du caractère profond des êtres. Ceux qui avaient le cœur généreux sont allés bien au-delà d'eux-mêmes. Ceux qui avaient une âme vile se sont laissés entraîner aux pires infamies.

Douarnenez a eu ses héros.

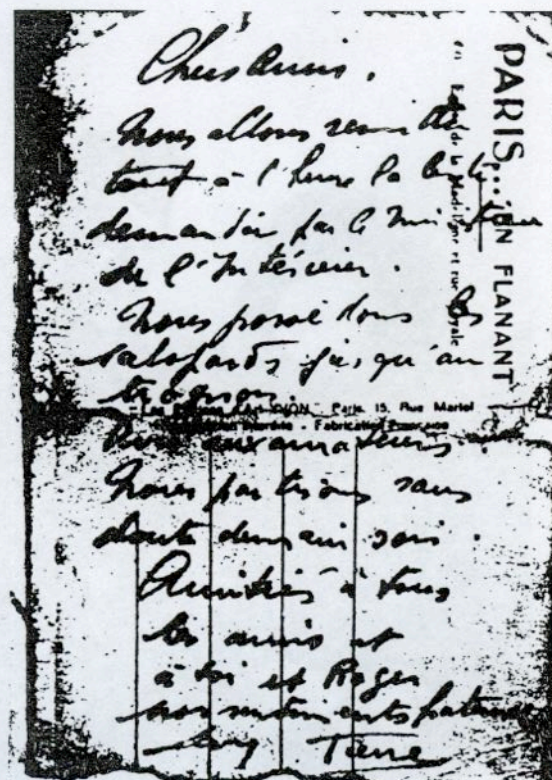
Douarnenez a eu ses mauvais fils.

Lisez bien les lignes ci-dessous.

Ce sont deux Douarnenistes qui rédigent et envoient à leurs amis cette carte postale qu'ils postent à Paris. Elle dit ceci :

"Chers amis,
Nous allons remettre
Toute à l'heure la liste
demandée par le Ministère de l'Intérieur.
Nous possédons les salopards jusqu'au trognon.
Avis aux amateurs.
Nous partirons sans doute demain soir.
Amitiés à tous
les amis et à toi et à Roger.
Nos sentiments fraternels."

La suite viendra très vite dans le sang et les larmes.



L'aveu des délateurs, sur carte postale... Les signataires ont été identifiés et condamnés après la guerre [collection auteur. Source : O.R.A.].

(1) René Pichavant : *Les Clandestins de l'Iroise*. Editions Morgane.

UN INSTITUTEUR

Le 11 mars 1941, un mardi, Pierre Moalic, jeune instituteur originaire de Pouldavid, est dans sa classe à Poullan-sur-Mer, où il a été nommé en 1937. C'est une classe sage, comme on en connaissait alors, avec des enfants tranquilles et studieux, penchés sur leurs exercices, dans cet après-midi qui annonce déjà le printemps.

Pierre est un peu préoccupé. Il doit assurer ce soir la répartition des tracts anti-allemands que l'organisation clandestine du Parti Communiste lui a confiés. Il faudrait qu'il trouve rapidement et discrètement René Le Gouill. Il espère qu'il sera, comme d'habitude "Chez Jeanne", au café Tallec au Stancou...

Il fait quelque pas entre les tables, vérifie un cahier, puis un autre, quand un bruit au dehors, lui fait lever la tête. Deux hommes font irruption dans la classe et brandissent un ordre de perquisition.

Quelques minutes plus tard ils entreprennent une fouille systématique du logement de fonction que Pierre occupe avec sa femme Jeannette, institutrice elle aussi.

Le petit appartement est en un instant sens dessus-dessous. Au grand dépit des hommes de la police, rien de répréhensible, ne figure dans l'amas des objets entassés.

Ils emmènent Pierre... Il ne reviendra que sept mois plus tard, libéré du camp d'Aincourt. Il avait fallu tout ce temps pour conclure qu'on ne pou-

vait rien retenir contre lui, malgré la dénonciation dont il avait été l'objet.

Il va sans dire qu'il reprend aussitôt la lutte clandestine. Sous le nom du Capitaine Henry il commandera un bataillon F.T.P.F. à la Libération, dans les Côtes-du-Nord et prendra une part décisive aux combats de La Pie.

UNE JEUNE FEMME

Pour l'état-civil elle était Marie-Josèphe Nouy, né le 14 juillet 1914 : 14.7.14, presque un gag ! Tout le monde l'appelait Mimi. Tout le monde ne savait pas qu'elle était Gaulliste. Pour les Allemands, à la suite d'une dénonciation, elle était devenue Mimi La Blonde.

Le samedi 23 août 1941, elle était, comme d'habitude à la "Buvette du Rosmeur", au-dessus du port de Douarnenez. Les Allemands sont entrés dans la buvette : trois hommes mouillés de pluie. Sans hésiter ils ont désigné la chambre de Mimi et en un clin d'œil ils l'ont mise à sac. Sans rien trouver. Peut-être n'était-ce qu'un prétexte. Ils emmènent la jeune femme. Elle marche dans la rue, la tête haute...

Elle reviendra de Mathausen, le 12 mai 1945, près de quatre ans après, profondément marquée par ces années de captivité.

Elle s'est éteinte avec le printemps de 1982, emportant avec elle le mépris qu'elle avait toujours exprimé envers ses dénonciateurs.



Pierre MOALIC, instituteur, arrêté dans sa classe, à POULLAN le 11 mars 1941 (collection familiale).

N° de la Fiche 1. Date de l'arrêt du 1941.20.08
 Nom **NOUY** Prénoms **Marie Joséphe**
 Né le **14 juillet 1914** à **Douarnenez** (Mort. Finistère)
 Profession **Land** Nationalité **Française**
 Domicile à **Douarnenez 13, rue du Rosmeur** (Mort. Finistère)
 Situation de famille **Célibataire**
 Nom et prénoms du chef de famille
 Situation financière **Land redresseur forestier (avait des terres)**
 Services militaires
 Arrêté le **23 août 1941** à **Douarnenez** (Mort. Finistère)
 Motif de l'arrestation : **ignori des la famille**
 Lieu de détention **Paris (La Santé)**
 Condamné le **10** par la Tribunal le **10**
 Autorité française intervenue
 A l'issue du
 Résultat de l'intervention
 Des signalements et observations complètes : **la famille ignore tout, depuis l'arrestation de l'individu**

UN ARTISAN PEINTRE

Ce sont les gendarmes qui, par cette journée du 15 octobre 1941, sont venus arrêter Antoine Cariou, artisan peintre, 16, rue des Plomarc'h, sur l'un de ses chantiers de ravalement, au "Café du Petit Port".

Ils n'ont rien dit. Mais on n'arrête pas les gens sans raison, même si ce n'est que pour ce qu'on appelle pudiquement, un "contrôle". Antoine sait qu'il a été dénoncé. C'est une intime conviction et il finira par découvrir le nom des délateurs mais seulement après sa seconde arrestation, le 16 décembre 1942. Cette nuit-là, en disant adieu à son fils Michel il lui murmure :

"Tu diras à ta mère que cette fois je ne revien-drai pas."

Bien plus tard, dans l'une des rares cartes-lettres qu'il écrira il citera, sous couvert de les saluer les noms de ses dénonciateurs.

Antoine Cariou n'est jamais revenu des camps de la mort où sa trace se perd vers le mois d'avril 1945 entre Flossenbourg et Dachau.

Il laisse une veuve et quatre enfants auxquels la Victoire du 8 mai 1945 laissera un goût amer, celui d'un univers familial à jamais bouleversé.



Antoine CARIOU dénoncé, arrêté, mort en déportation en avril 1945 (collection familiale).

LES CHEMINS DE LA VENGEANCE

Jean, Pierre, Mimi, Antoine, tous les Douarnistes en cette fin de novembre 1941 "savaient qui vous étiez..."

Vous vous retrouviez au cœur de la volonté de vengeance de quelques-uns de ces hommes qui ne voulaient pas renoncer, et, pour lesquels, la Liberté brillait comme un flambeau dont votre exemple alimentait la flamme.

Ils étaient encore dispersés dans la ville mais déjà ils formaient un réseau dont les mailles se tissaient un peu plus solidement chaque jour, malgré la gestapo, malgré la milice, malgré les kollabos...

Ils étaient dispersés mais unis dans la ville, ces hommes qui cherchaient les chemins de la vengeance.

Ils allaient les trouver ensemble.



"La FRANCE va montrer qu'elle s'apprête pour la vengeance". Général de GAULLE, Londres, 30 octobre 1941 (photo B.B.C.).

ICI LONDRES...

Comme tous les jeudis, les enfants étaient rentrés un peu trop tard de chez leur grand-mère. Il avait fallu les coucher rapidement. L'homme ferma soigneusement la porte. Dehors la nuit d'octobre s'étendait sur les rues glissantes de pluie, encore assombries par les règles strictes du couvre-feu. Les pas de la patrouille allemande s'éloignaient dans le noir...

L'homme prêta un instant l'oreille aux bruits extérieurs, puis rassuré, il parcourut les quelques mètres de l'étroit corridor qui conduisait à la porte de la cuisine. Sous la lumière parcimonieuse d'une lampe de 25 watts une femme cousait. Elle releva le front. Ses yeux, très bleus, interrogaient.

"Il va être huit heures vingt, dit l'homme. On écoute Londres."

Des voix brouillées par l'exaspérant bruitage du petit moulin à musique, emplirent la pièce. L'homme baissa le son et, rapprochant sa chaise, se pencha en avant vers le petit écran de toile qui protégeait le haut-parleur de son poste de T.S.F. La femme s'était mise à coudre après un coup d'œil vers la porte de la chambre où dormaient les deux enfants.

"Pom ! Pom ! Pom ! Pom !... Ici Londres..."

Du 22 Septembre 1941

n° 10 du jugement

MINISTERE PUBLIC

contre

Manuel
Reni

Nature du délit
Contravention
disciplinaire
britannique

AUDIENCE PUBLIQUE du Tribunal Civil de Guimper, tenue le vingt-deux Septembre mil neuf cent quarante un pour les affaires correctionnelles, par MM. ^{an} ~~Chamais~~, Président, Chevalier de la Légion d'Honneur, & Brouillette, & Cozant, juges.

en présence de M. ^{an} ~~Alenx~~ substit Procureur de la République, et avec l'assistance de M. ^{an} ~~Feunteun~~ Greffier.

LE MINISTERE PUBLIC CONTRE:

Manuel Reni - Français, 59 ans, marié - pêcheur, né à Baccarneauz le 28 mars 1882, fils de Joseph - marié & de Cozant Jeanne - marié.

demeurant à Baccarneauz, 3, rue Louise Michel.

À l'appel de la cause, M. ^{an} ~~Alenx~~ substit Procureur de la République a exposé que par exploit du ministère de ^{an} ~~Recluse~~ huissier à Baccarneauz en date du 18 ^{an} ~~fév~~ 1941, il a fait citer le susnommé à comparaître par devant le Tribunal, à la présente audience pour se défendre comme prévu ^{an} ~~et~~ avoir à Baccarneauz, le 6 Septembre 1941, réglé son poste de T.S.F. de façon à permettre la réception sur la voie publique des émissions radiophoniques des postes britanniques, délit prévu et puni par les articles 1 et 2 de la loi du 28 octobre 1940.

Par ces motifs:

- Ce Tribunal:

Relaxe Manuel Reni sans peine ni dégrèvement

Sur l'incident de l'affaire, M. le Président a nommé pour interprète de la langue bretonne; le sieur Goulasmi François, âgé de 63 ans, demeurant à Baccarneauz, lequel, après s'être fait traduire fidèlement les discours à transmettre entre ceux qui parlent des langues différentes, a prêté son ministère toutes les fois qu'il a été utile.

Ainsi jugé et prononcé en la dite audience publique au Palais de justice à Guimper.

(Sans peine ni dégrèvement)

[Signature]

[Signature]

[Signature]

REC 9342
CASE 44
FEE
Folio

BEKANNTMACHUNG

Folge Verbrecher, die im Saldo Englands und Moskau stehen, haben am Morgen des 20. Oktober 1941 den Feldkommandanten in Nantes hinterrücks erschossen. Die Täter sind bisher nicht gefasst.

Zur Rache fuer dieses Verbrechen habe ich sogleich die Erschiessung von 50 Geiseln angeordnet.

Falls die Täter nicht bis zum Ablauf des 23. Oktober 1941 ergriffen sind, werden im Hinblick auf die Schwere der Tat weitere 50 Geiseln erschossen werden.

Fuer diejenigen Landesbewohner, die zur Ermittlung der Täter beitragen, setze ich eine Belohnung im Gesamtbetrag von

15 MILLIONEN FRANKEN

aus.
Zweckdienliche Mitteilungen, die auf Wunsch vertraulich behandelt werden, nimmt jede deutsche oder französische Polizeidienststelle entgegen.

Paris, den 21. Oktober 1941

Der Militärbefehlshaber in Frankreich
VON STULPNAGEL
General der Infanterie

AVIS

De lâches criminels, à la solde de l'Angleterre et de Moscou, ont tué, à coups de feu tirés dans le dos, le Feldkommandant de Nantes (Loire-Inf.) au matin du 20 Octobre 1941. Jusqu'ici les assassins n'ont pas été arrêtés.

En expiation de ce crime, j'ai ordonné préalablement de faire fusiller 50 otages.

Etant donné la gravité du crime, 50 autres otages seront fusillés au cas où les coupables ne seraient pas arrêtés d'ici le 23 Octobre 1941 à minuit.

J'offre une récompense d'une somme totale de

15 MILLIONS DE FRANCS

aux habitants du pays qui contribueraient à la découverte des coupables.

Des informations utiles pourront être déposées à chaque service de police allemand ou français. Sur demande, ces informations seront traitées confidentiellement.

Paris, le 21 Octobre 1941

Der Militärbefehlshaber in Frankreich
VON STULPNAGEL
General der Infanterie

Von STULPNAGEL annonce les massacres d'otages par voie d'affiches.



Quelques jours avant leur exécution les otages de CHATEAUBRIANT avaient organisé un concours d'échec [photo X...].

"Honneur et Patrie", annonça le speaker, sur un air de marche militaire.

Puis la voix désormais familière, du Général de Gaulle s'éleva.

"Nous savions que l'Allemand est l'Allemand. Nous ne doutions pas de sa haine ni de sa férocité."

Le début de la phrase s'était un peu perdue dans un fading irritant. Avec un geste d'impatience l'homme remonta brusquement le son, sous l'œil un peu étonné de la femme, surprise par ce changement de niveau sonore, un peu inquiète aussi...

Elle savait que des "kollabos" traînaient parfois dans les rues pour espionner tout le monde. On en avait vu coller l'oreille aux abat-vents pour tenter de surprendre ceux qui écoutaient la B.B.C.

D'ailleurs, il y a quelques jours, dans l'*Ouest-Eclair*, elle avait lu un compte-rendu de l'audience du Tribunal de Grande Instance de Quimper, daté du 22 septembre 1941, et qui relatait les ennuis d'un marin-pêcheur de Douarnenez, René Manuel de la rue Louise Michel, accusé d'avoir écouté la radio de Londres. Il avait été acquitté. Depuis, certains ouvraient leurs fenêtres aux heures d'émission sur les ondes britanniques, pour narguer les mauvaises oreilles sensibles, mais personne ne devait oublier que l'on pouvait aller en prison pour moins que ça.

La femme reprit son ouvrage. Un peu plus distincte à présent, la voix du Général de Gaulle retint toute son attention. C'était une voix pathétique dont la déformation des ondes et du brouillage n'arrivait pas à masquer l'émotion. Il parlait



Eugène KERIVEL, fusillé à CHATEAUBRIAND le 21 octobre 1941, et sa femme, LÉONCIE (photo X...).

de choses graves, de ces choses qui allaient droit au cœur des Français et qui faisaient naître en eux la révolte.

"Parce que deux des bourreaux de la France ont été abattus à Nantes et à Bordeaux au beau milieu de leurs canons, de leurs chars et de leurs mitrailleuses par quelques courageux garçons, l'ennemi prend au hasard, à Paris, à Lille, à Strasbourg, 100, 200, 300 Français et les massacre..."

L'homme n'écoutait plus, son esprit se reportait deux jours en arrière, à ce tragique mardi 21 octobre 1941, dans cette clairière de Châteaubriant qu'il essayait d'imaginer, où 27 patriotes étaient morts fusillés, par groupe de 9. Il avait vu l'affiche signée Von Stulpnagel. Il connaissait bien Eugène Kérivel qui avait été son voisin, ici, à Douarnenez, avec sa femme, Léoncie. Aux poteaux, les Allemands avaient attaché aussi Pierre Guéguin, le Maire de Concarneau, qu'il avait rencontré bien des fois et Marc Bourhis, un instituteur de Trégunc dont il avait un peu entendu parler avant la guerre. On savait aussi que le plus jeune des fusillés n'avait pas 17 ans...

L'homme serra les poings. Il sentait la haine monter en lui, en même temps que sa gorge se serrait. Il prêta de nouveau attention à la voix lointaine du chef de la France Libre :

"Mais il y a une tactique à la guerre... La consigne que je donne pour le territoire occupé c'est de ne pas y tuer d'Allemands. Cela pour une seule et très bonne raison, c'est qu'il est en ce moment trop facile à l'ennemi de riposter par le massacre de nos combattants, et de nos combattantes momentanément désarmés..."

C'était apparemment logique, mais il y avait quand même une faille pensait l'homme : à la guerre il faut rendre coup pour coup. On peut aussi frapper très fort les Allemands, il faut trouver la manière...

Rassemblant les quelques données qu'il possédait, malgré son émotion, il tentait d'échafauder un plan de vengeance...

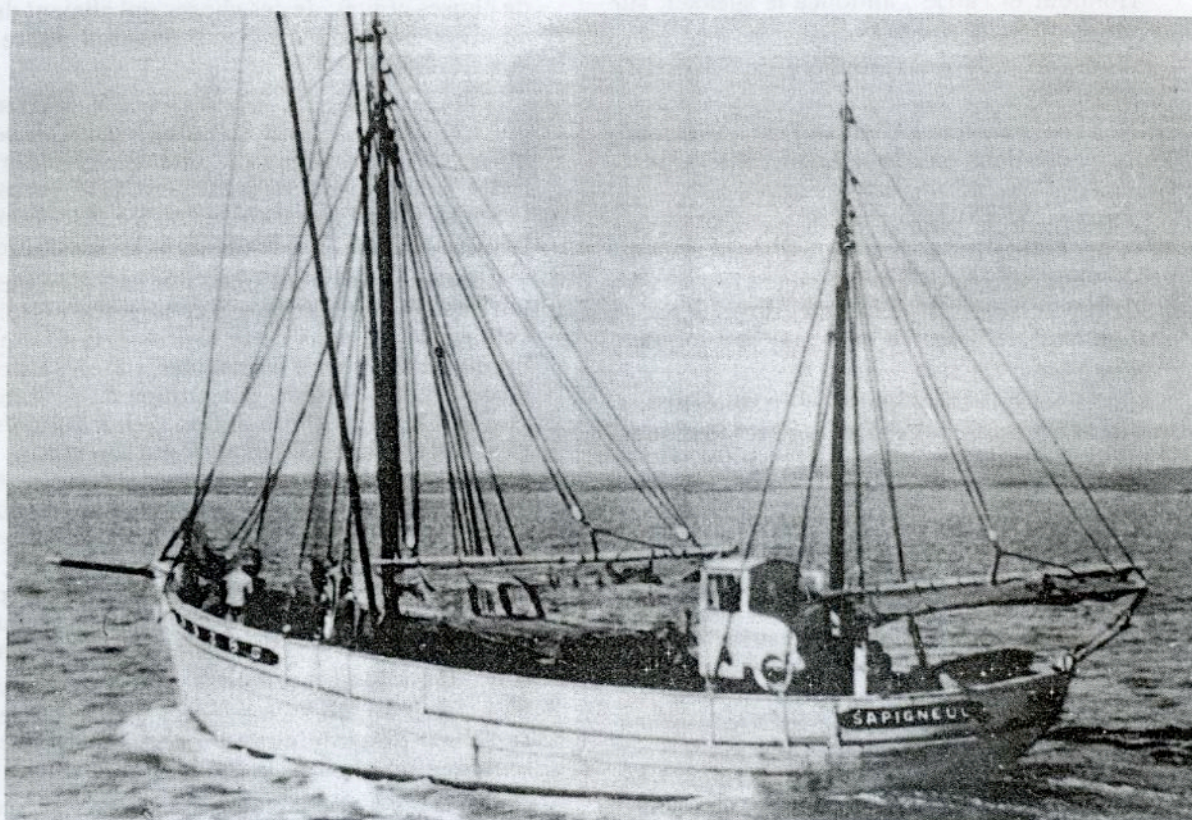
A VOUS LONDRES...

Dans la journée du 7 novembre 1941, une rumeur persistante circulait sur le port : le palan-grier *Sapigneul*, attaqué par des avions allemands, avait disparu corps et biens avec ses 18 hommes. Le retour du *Dom Michel Nobletz*, du *Louis et Renée* et de l'*Ar Voularc'h*, confirmait bientôt la nouvelle. Ils avaient été les témoins impuissants du drame qui s'était déroulé sur le banc de Melville Knoll.

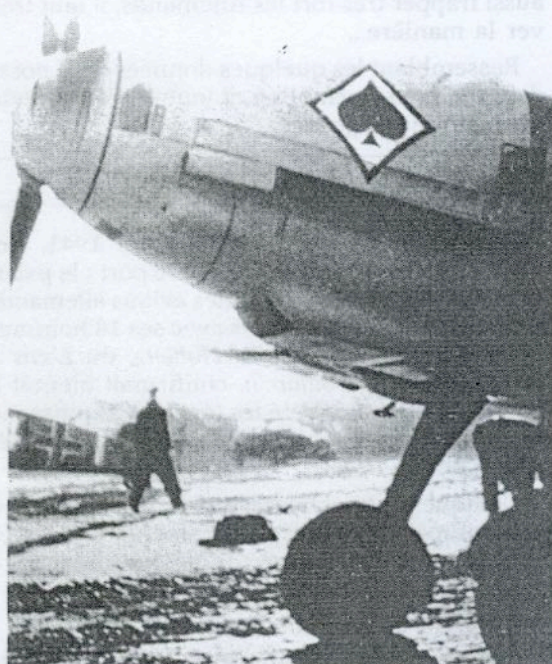
Quelques mois auparavant le *Regina Pacis* et son équipage avaient subi le même sort, le 28 avril exactement. On ne connaissait ni les parages, ni les circonstances.

A quand le prochain songeait André !

Hélas la réponse allait venir très vite : la *Sainte-Thérèse* disparaissait à son tour de manière inexplicable, le 10 novembre. Les conditions du naufrage faisaient penser encore à une attaque aérienne.



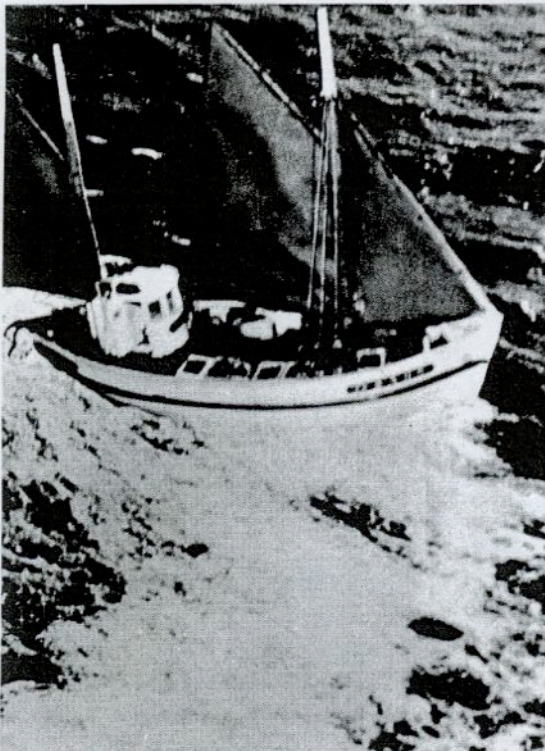
Armé pour la pêche aux thons le "SAPIGNEUL" fait route pêche, ici, quelques mois avant la guerre, en baie de DOUARNENEZ. Il disparaîtra tragiquement à la pêche aux palangres le 6 novembre 1941 sur le banc de Melville Knoll (photo collection André Lagadec).



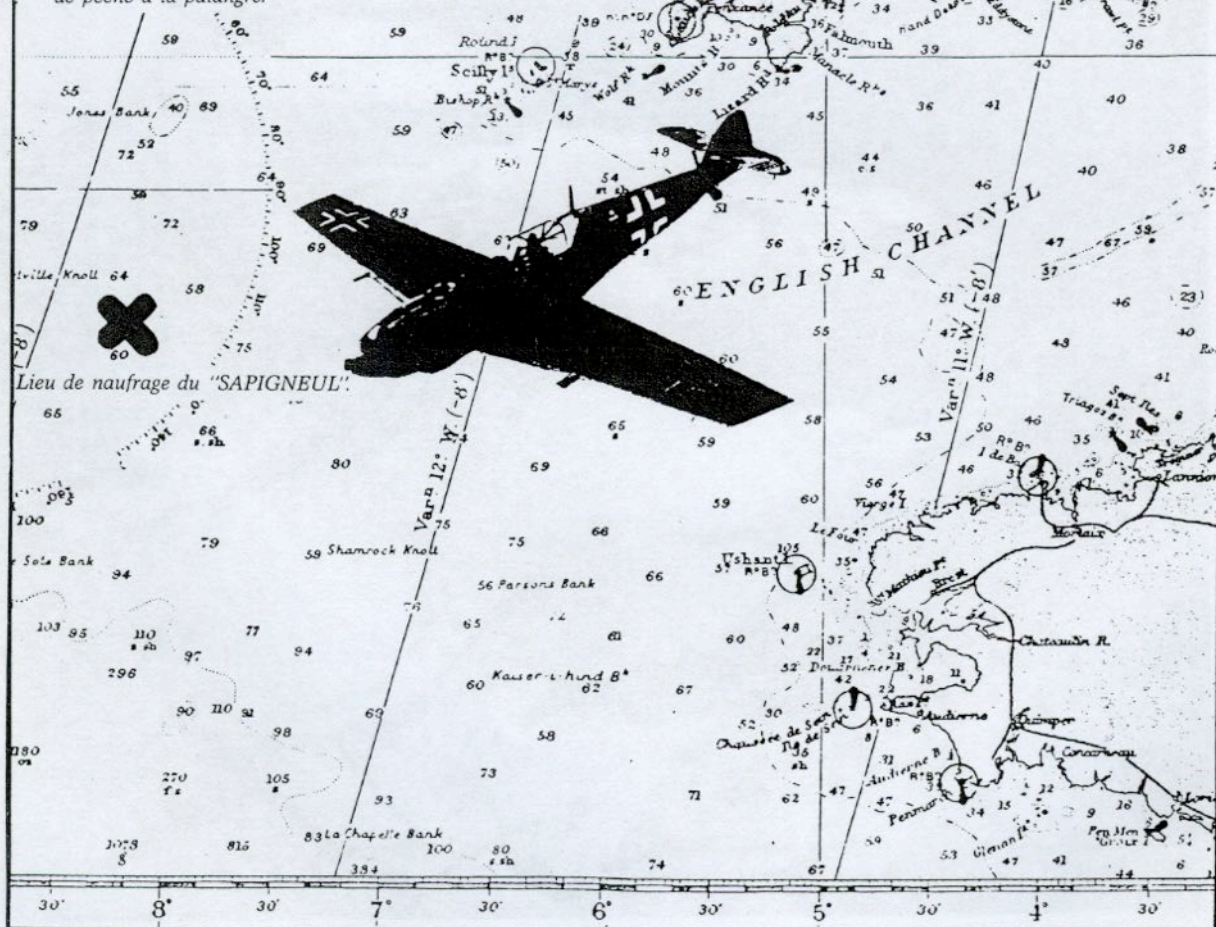
Un Messerschmitt BF 109 E de l'escadrille "Pik-As" de la J.G./53, responsable de la disparition du "SAPIGNEUL", d'après les témoignages oculaires (photo "Pik-As", J.G./53).



Le "LOUIS ET RENÉE" assistera, impuissant, au naufrage du "SAPIGNEUL" attaqué par la LUFTWAFFE (photo collection André Lagadec).

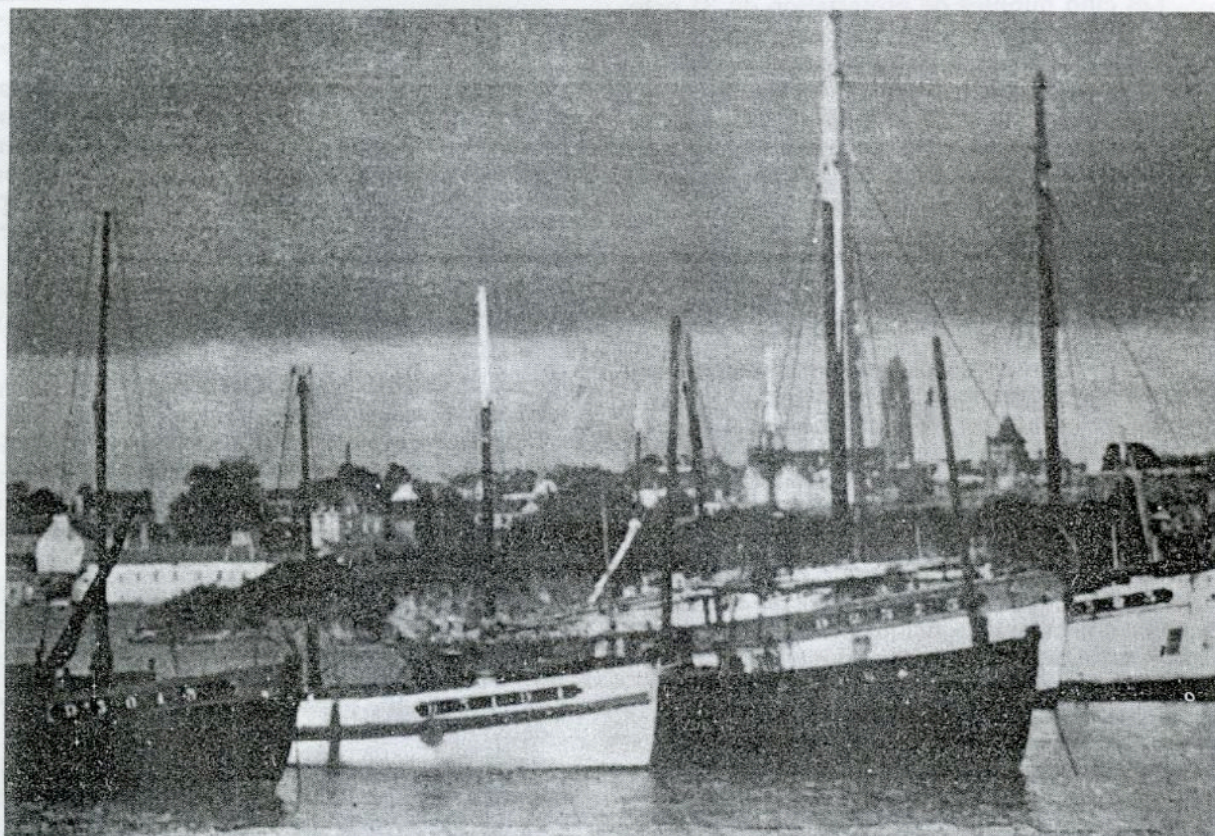


Le "SAPIGNEUL", en mer d'Iroise, cap au N.W. vers les lieux de pêche à la palangre.

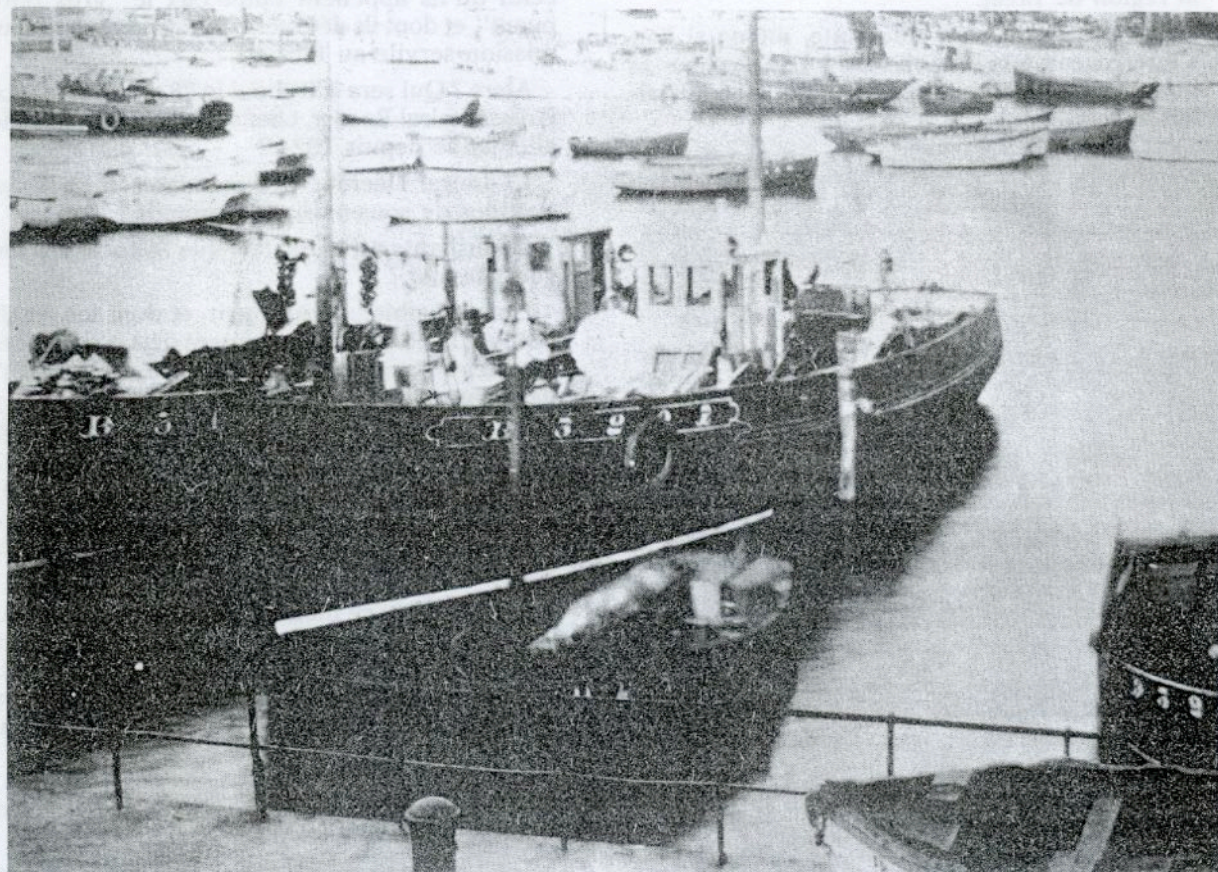




1941. Sur le quai du Rosmeur. Il veille, le "Mauser" en bandoulière, par crainte sans doute que l'une des raies ne soit une "raie torpille" !!! [photo X..., collection André Lagadec].



Consignés au port de TREBOUL, on reconnaît la "Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus" de Jos PERROT, le "Loin du Nid" d'Yves LE GOFF, la "Petite Renée" de René LOZACHMEUR, le "Kanaouen ar Mor" d'Etienne GUIVARCH, et le "Chapeau" de Guillaume KÉRISIT (photo X..., Source : O.R.A.).



La "Sainte-Thérèse" D 3207 qui disparaît, corps et bien, le 10 novembre 1941. [Collection Henri Gourlaouen].

Les cinq minutes de protestation du 31 octobre, recommandées par la B.B.C., semblaient bien légères à André contre toute cette accumulation de crimes. Il fallait trouver une riposte dure et spectaculaire et qui ne justifierait pas un massacre d'otages, une opération de guerre, en somme, à Douarnenez menée par les moyens puissants des Alliés. Oui, mais comment ?

André réfléchissait. Il avait fait part de ses quelques idées sur la question à quelques camarades sûrs. Tous étaient d'accord. Victor surtout, le Syndic des gens de mer de Tréboul.

Par le hasard de ces indiscrétions qui circulent avec les renseignements obtenus par les réseaux, une information provenant de l'Arsenal de Brest faisait état d'une prochaine réunion de l'Etat-Major de la Kriegsmarine à Tréboul à l'Hôtel de la Baie. C'était fort plausible et on avait la date : le 28 novembre.

Tout de suite André avait saisi l'opportunité de profiter de cette rencontre. Tout un Etat-Major pouvait bien tenter, quelque part, les stratèges de la R.A.F. Du même coup on montrerait aux Allemands, que même ici, à Tréboul, ils n'étaient plus à l'abri et que pour les punir de leurs crimes on irait les déloger dans toutes leurs tanières. On tenait la vengeance...

C'est ainsi que par l'intermédiaire d'un réseau de renseignements l'information passa en Angleterre, lancée par un émetteur clandestin qui changeait constamment de lieu d'émission dans la région de Brest.

L'affaire allait avoir une suite, même si l'on s'interrogeait à la section MI6 à Londres, sur le nom des hauts dignitaires nazis qui allaient rallier Tréboul.



Le Grossadmiral RAEDER, Commandant en chef de la Kriegsmarine de 1924 à 1943 (photo "Signal", février 1943).

POUR QUI SERA LE PIÈGE ?

Fin novembre 1941, la 1^{re} flottille et la 9^e flottille des U Boot de la Kriegsmarine sont basées à Brest. Les équipages fréquentent régulièrement Tréboul entre deux croisières. Ils ont une redoutable réputation. Leurs sous-marins sont du type VII C comme l'U 201 que commande Adalbert Schnee.

Il vient d'être décoré le 30 août et l'Admiral Doenitz l'a déjà remarqué et retenu pour son "Staff".

La 2^e flottille des U Boot est basée à Lorient où le Kapitänleutnant Hardegen commande le U 123, un type IX B. Il va être chargé d'une mission près des côtes américaines, car il est l'un des plus prestigieux chasseurs de navires de l'Atlantique, classé 6^e de tous les commandants pour ses tonnages coulés !

Le Grossadmiral Raeder, tout comme Doenitz, aime bien ces jeunes capitaines qui font la gloire de la Kriegsmarine depuis 1939. Tous les deux savent aussi qu'il faut les récompenser et Raeder affectionne particulièrement les remises de décorations.

Et qui, plus que ces marins intrépides, les méritent aujourd'hui, alors que la Luftwaffe a perdu la bataille d'Angleterre dans les airs, à cause de l'incapacité de Goering, son chef.

Mais Raeder et Doenitz ne sont pas Goering, celui qu'ils appellent entre eux le "gros porc puant", et dont ils détestent les intrigues et la soumission servile au Führer.

Alors ? Qui sera à Tréboul le 28 novembre ? Le Grossadmiral Raeder, chef suprême de la marine allemande depuis 1924 ?

L'Admiral Doenitz, commandant en chef des flottilles de sous-marins allemands ?

De brillants officiers, tels que Schnee, Hardegen, Hessler ?

Du gros gibier, assurément, et dont les Alliés ont juré la perte. Ils les traquent déjà comme des parjures à la convention de La Haye sur les "lois" de la guerre.

D'ailleurs, au procès de Nuremberg, en 1946, ils ne les oublieront pas : Raeder sera condamné à la prison à vie (mais libéré en 1955) et Doenitz à dix ans d'internement, pour les exactions commises, sous leurs ordres, par les navires de la Kriegsmarine.

Mais déjà, en ce mois de novembre 1941, dans le cœur des Douarnenistes, grandit un ressentiment profond. Le sang des 52 marins-pêcheurs de Douarnenez, le sang des 27 otages de Châteaubriant, le sang des 50 fusillés de Nantes, réclament vengeance, sans plus attendre.

Le 30 octobre, dans une nouvelle allocution, le Général de Gaulle avait déclaré :

"La France va montrer qu'elle s'apprête pour la vengeance..."

C'était un solennel avertissement.



Le Grossadmiral RAEDER remet des décorations à quelques marins au retour d'une croisière (photo Bundesarchiv, Marine-Offizier-Vereinigung, Bonn).



L'Admiral DÖNITZ en visite sur une base opérationnelle de la KRIEGSMARINE (photo Bundesarchiv, Marine-Offizier-Vereinigung, Bonn).

Grossadmiral RAEDER

RAEDER Erich (1876-1960), né à Wandsbeck.

Il est nommé Chef suprême de la Marine Allemande en 1924, puis Grand Amiral de la Flotte en 1939.

Il est remplacé dans cette fonction par l'Amiral DÖNITZ en 1943.

Le Tribunal de Nuremberg le condamne comme criminel de guerre à la prison à vie en 1946.

Il est libéré par les Alliés en 1955.

Grossadmiral DÖNITZ

DÖNITZ Karl (1891-1980), né en 1891 à Berlin, un des dirigeants du Reich hitlérien pendant la Seconde Guerre mondiale. Commande les Flottilles de sous-marins de la Kriegsmarine jusqu'en janvier 1943. Devenu Grand Amiral de La Flotte, il remplace Le Grand Amiral RAEDER.

Il devient le successeur d'HITLER comme Reichsführer, début mai 1945, cinq jours avant la capitulation de l'Allemagne.

Il est jugé avec les grands criminels de guerre, par le Tribunal de Nuremberg et condamné à 10 ans de prison en octobre 1946.

ORDRE DONNÉ PAR L'AMIRAL DÖNITZ AUX COMMANDANTS DES U-BOOTE EN SEPTEMBRE 1942.

IL EST DESORMAIS INTERDIT D'ESSAYER DE SAUVER LES GENS SE TROUVANT SUR UN NAVIRE TORPILLÉ, DE REPÊCHER LES NAGEURS POUR LES CONDUIRE A UNE EMBARCATION, DE REDRESSER LES CANOTS CHAVIRÉS, DE DÉLIVRER DES VIVRES ET DE L'EAU. LE SAUVETAGE EST EN CONTRADICTION AVEC LE PRINCIPE LE PLUS ÉLÉMENTAIRE DE LA GUERRE QUI COMMANDE DE DÉTRUIRE LES NAVIRES ET LES ÉQUIPAGES.



Sur la digue, la WERMACHT occupe aussi les lieux de promenade préférés de la jeunesse douarneniste [photo X... recueillie sur un militaire allemand. Source : O.R.A.].



De face, un habitué de TRÉBOUL, le Commandant Adalbert SCHNEE, l'un des plus doués de sa génération, patron de l'U 201, un sous-marin de type VII C, de la 1^{re} U Flotille basée à BREST. Ici, en compagnie de l'Oberleutnant zur See, Georg SCHEWE, il quitte le bord de l'U 60, type II C, destiné à la formation des équipages en Mer Baltique (photo Bundesarchiv).



Le Kapitänleutnant HARDEGEN commandant le sous-marin U 123 de la 2^e U Flotille basée à LORIENT (photo Bundesarchiv).



Le "staff" de l'Amiral DÖNITZ prépare une opération. A gauche Adalbert SCHNEE, Kapitänleutnant, au centre, DONITZ lui-même, à droite HESSLER (Photo "Signal", février 1943).

A SAINT EVAL (CORNWALL)

Le Flying Officer Matthew White jeta négligemment un coup d'œil à sa montre. Il était 15 h 30, juste comme il amenait son "Bristol Beaufort", le AW 203, face au vent, en bout de piste. Les deux moteurs tournaient rond et il prolongea un peu son point fixe à 1 500 tours pour faire monter la température.

Sur autorisation de la tour de contrôle, il mit plein gaz et poussa légèrement le manche en avant pour déjauger la roulette de queue. Un vieux "truc" de pilote. Prenant de la vitesse l'avion décolla rapidement laissant derrière lui le village de Saint-Eval et son église originale, bâtie, disait-on, au XIII^e siècle. Longtemps éloigné du progrès le village ne comptait plus que 205 habitants à la fin de la Guerre 14-18. Mais vers les années 1936-1937 le Ministère de l'Air tourna ses regards vers le plateau de Saint-Eval pour y établir une base aérienne. Les appétits territoriaux de Hitler avaient éveillé la méfiance des Britanniques, non sans raison !

C'est ainsi qu'en ce vendredi 28 novembre 1941 le F/O "Mac" White survolait cette petite bourgade qui n'avait presque pas bougé pendant des siècles et que la guerre plongeait dans une activité fébrile.

Pour Mac et son équipage il s'agissait d'un vol de routine pour tester l'appareil avant le raid de

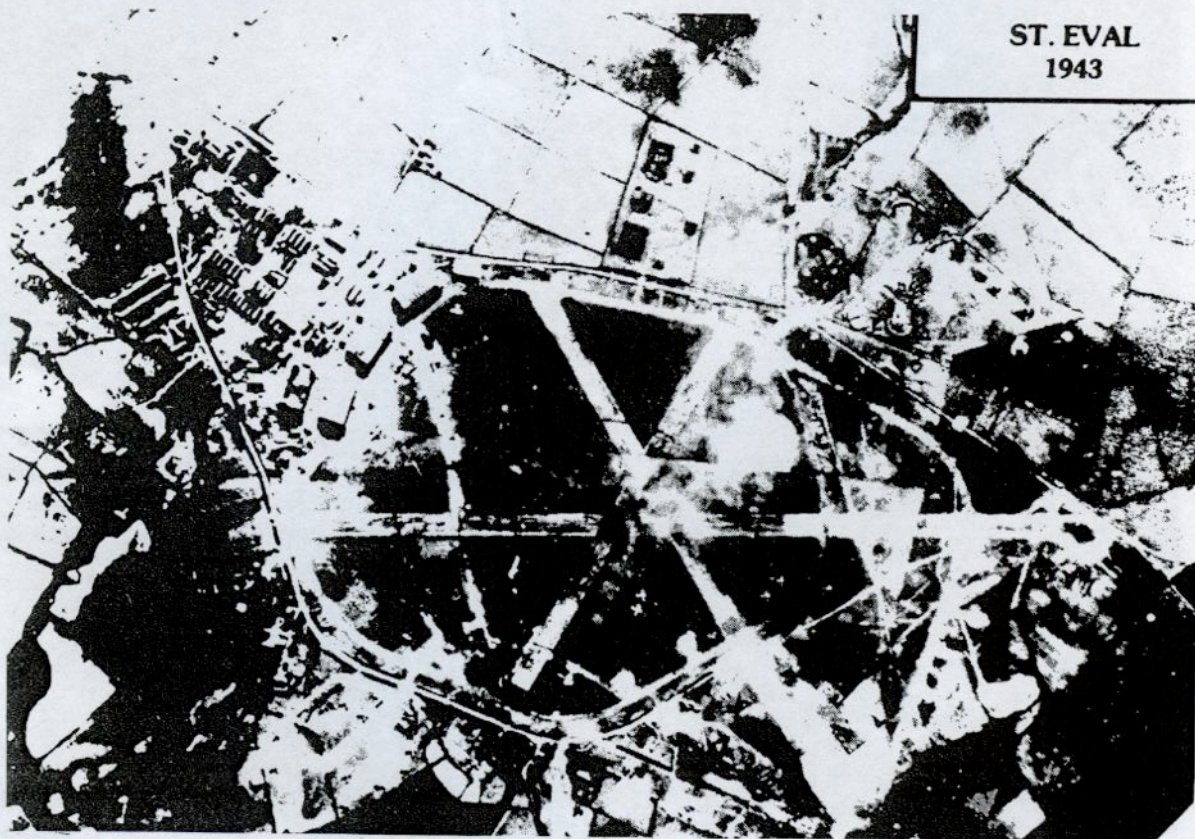
la nuit prochaine. Quelques réglages avaient été nécessaires après le retour d'une opération de largage de mines à l'entrée du port de Saint-Nazaire le 23 novembre précédent. La "Flack" allemande et cinq heures de vol difficiles n'avaient pas ménagé le "Beaufort".

Mac pilotait en douceur, suivant les indications de Fordham, le navigateur, qui vérifiait son compas sur les repères établis. Fred Hatherell manipulait les fréquences radio pendant que Basil Hammersley vérifiait l'état du pivot de la mitrailleuse arrière.

A quelques centaines de pieds au-dessous d'eux la plage déserte semblait regretter le soleil de l'été. Hammersley, par la verrière, cherchait à deviner Newquay et le pont qui menait à Mawgam Porth. Il y connaissait un sympathique petit café où l'on pouvait trouver de délicieux "eggs and bacon" sans ticket...

Comme disaient les copains, Saint-Eval était une "popular home base" dont la réputation traînait jusqu'en Asie où les affectés de la R.A.F. regrettaient le "bon temps" de ce coin perdu de Cornouailles, avec des larmes dans la voix...

Il allait être 16 heures à la montre de Mac. Il demanda l'autorisation d'entrer dans le circuit, entama la procédure d'approche branche vent-arrière et se posa sans problème, après une courte finale. Tout était en ordre pour ce soir. Il appela le camion citerne pour compléter les pleins et fit un signe vers les armuriers.



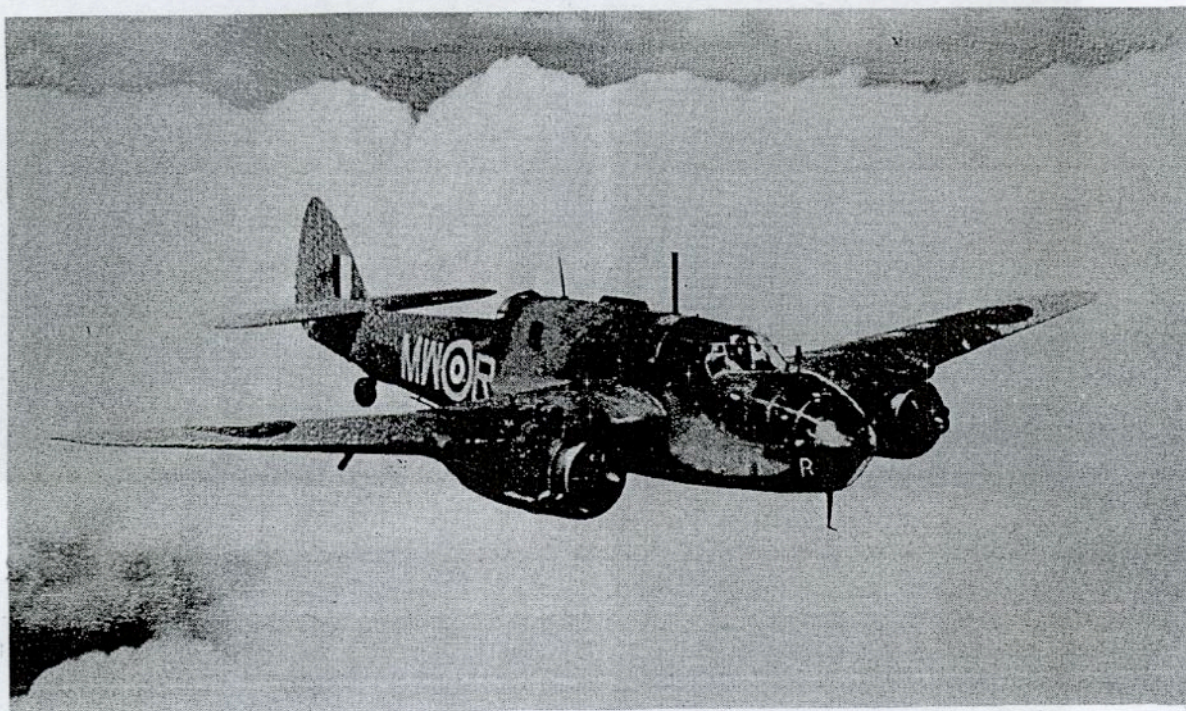
ST. EVAL
1943

Le terrain de SAINT EVAL, près d'un petit village qui n'avait pas changé depuis des siècles. On remarque bien les pistes en étoile qui permettent une utilisation par tous les vents (photo R.A.F. Museum).

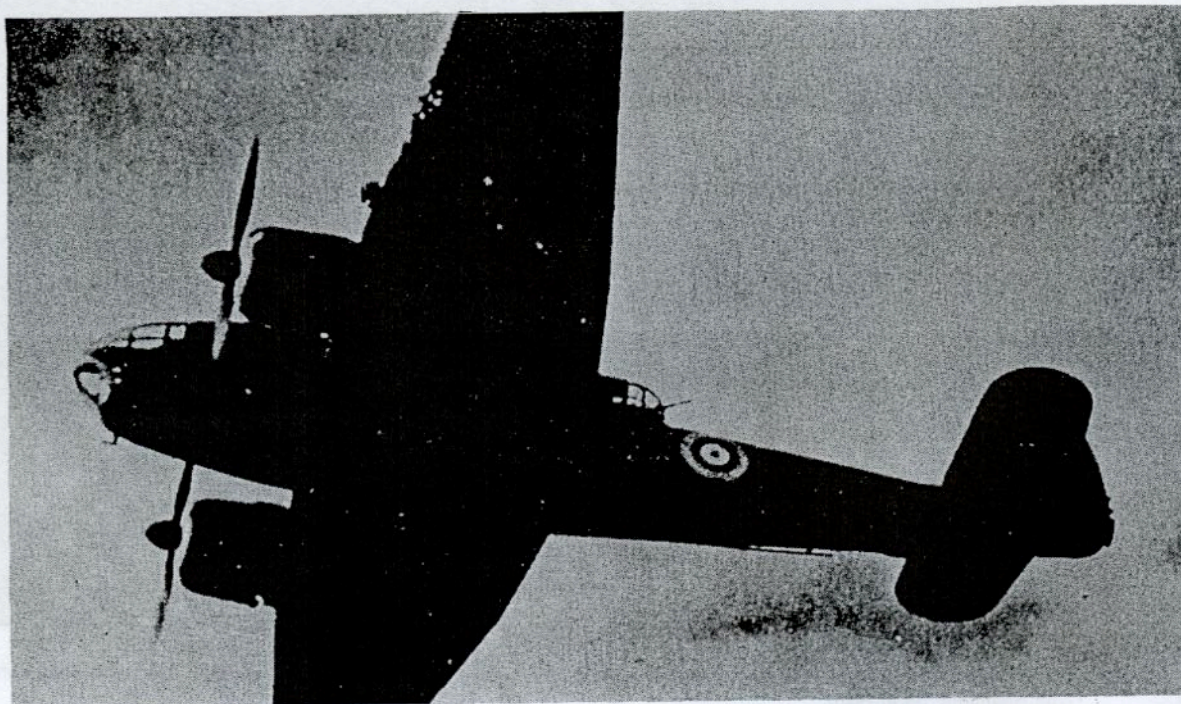
Puis tous les quatre, ils se dirigèrent vers les baraquements en commentant les menus détails de leurs trente minutes d'essais.

Mac traînait un peu en arrière, assez heureux de son idée d'avoir fait peindre en noir la dérive de son "Beaufort". Il était le seul de toute la R.A.F. à avoir adopté ce style, pour compléter la peinture sombre du ventre des appareils. Ce n'était pas un signe de reconnaissance pour sin-

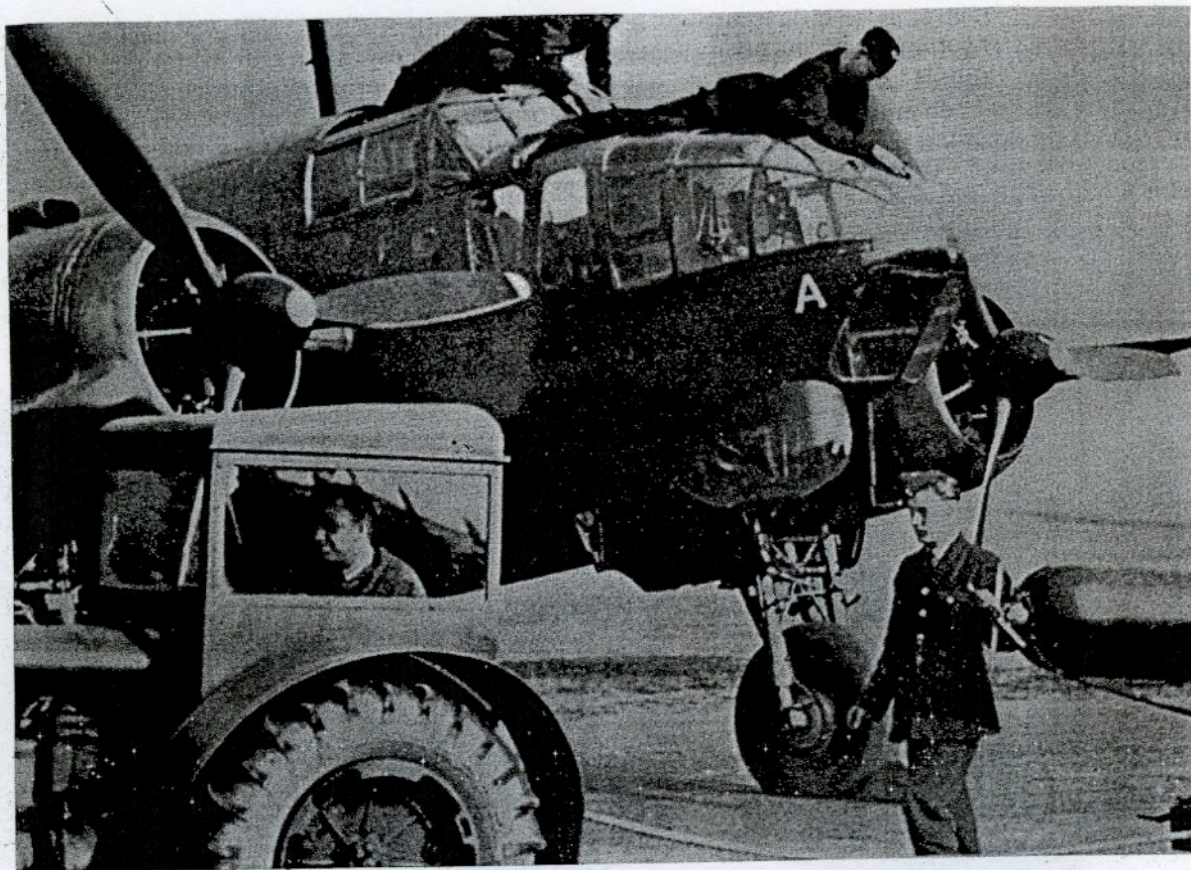
gulariser le AW 203, mais une mesure de protection. Mac croyait dur comme fer que le reflet du soleil ou des projecteurs sur ce plan vertical permettait à l'ennemi de mieux le repérer. Logiquement il avait donc fait occulter par quelques coups de pinceau ce miroir aux alouettes. Personne ne semblait vouloir l'imiter, mais le coup d'œil malicieux que Mac jeta à son appareil en disait long sur son sens de l'humour.



Un "BRISTOL BEAUFORT" du 217^e Squadron de la R.F.A., en entraînement au-dessus de la couche, dans les environs de SAINT-EVAL où il est basé (photo R.A.F. Museum).



A la verticale de MAWGAN PORTH, Mac demanda l'autorisation d'entrer dans le circuit de SAINT-EVAL (photo-montage auteur).



"MAC fit un signe aux armuriers..." (photo War Museum).



Après leurs 30 minutes de test au-dessus de SAINT-EVAL, ils regagnaient leurs baraquements. MAC traînait un peu en arrière (dessin Jean Shapland, Saint-Eval).



SAINTE-EVAL est une "popular home base" que tous les aviateurs de la R.A.F. apprécient (photo Imperial War Museum, London).

LA KRIEGSMARINE A TRÉBOUL (FINISTÈRE)

Le vendredi 28 novembre 1941, sur Tréboul, le ciel est clair comme il sait l'être parfois à la fin de l'automne. Des fenêtres de l'Hôtel de la Baie, quelques officiers de la Kriegsmarine ne se lassent pas d'admirer le dessin précis de la presqu'île de Crozon que la lumière du matin semble rendre plus proche encore dans la pureté de l'air, avant la pluie. L'un d'entre eux s'étire et baille. Tréboul est vraiment un lieu de détente idéal que troublent à peine, presque chaque nuit, les bombardements alliés sur Brest. Il est vrai qu'à cette distance le tir des batteries aériennes, avec leurs traceuses ondulantes et multicolores, ressemble plus à un feu d'artifice qu'à des salves meurtrières. Le roulement des armes évoque un tonnerre lointain bien plus qu'une menace de mort et de guerre.

L'officier se lève avec un soupir ennuyé. On attend la visite d'un groupe de l'Etat-Major et son rôle est de l'accueillir. Dommage de s'arracher au spectacle de cette matinée, dommage de devoir renoncer à la balade le long de la plage jusqu'à cette petite chapelle qui émeut toujours un peu son âme d'homme de mer tout comme cet émouvant cimetière marin qui descend doucement vers les rochers de Saint-Jean.

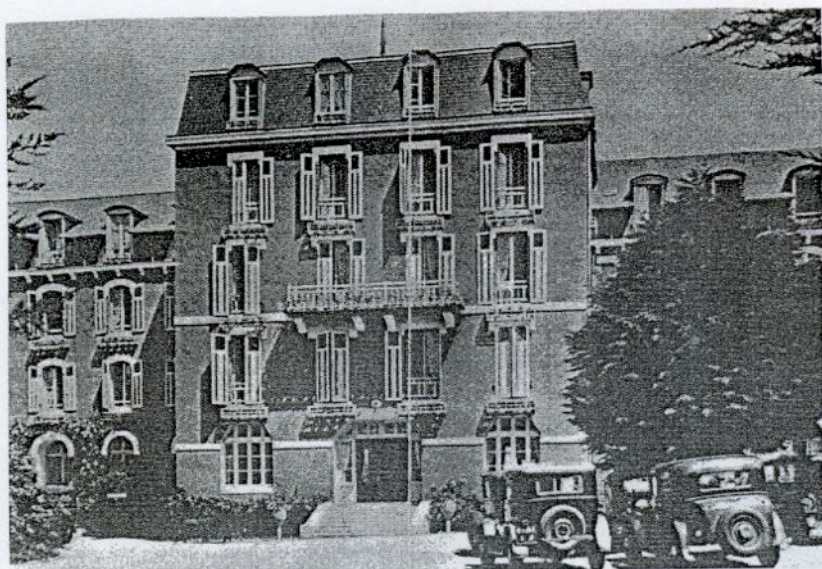
Ah ! S'il n'y avait pas la guerre ! Car c'est un

temps où il vaut mieux ne pas trop avoir le goût d'aimer les cimetières !

Rapidement il enfle la tenue réglementaire et c'est l'esprit encore occupé par sa méditation qu'il descend vers le hall d'entrée, par ce curieux escalier à double sortie, pour vérifier les derniers détails... Un planton, affairé, un papier à la main s'avance vers lui. Claquement de talon, salut. L'officier déchiffre la note qu'on vient de lui remettre en repoussant, d'un geste machinal, sa casquette en arrière. Insensiblement toute son attitude perd de sa raideur. Le message lui annonce que l'Etat-Major a remis à plus tard sa réunion de Tréboul.

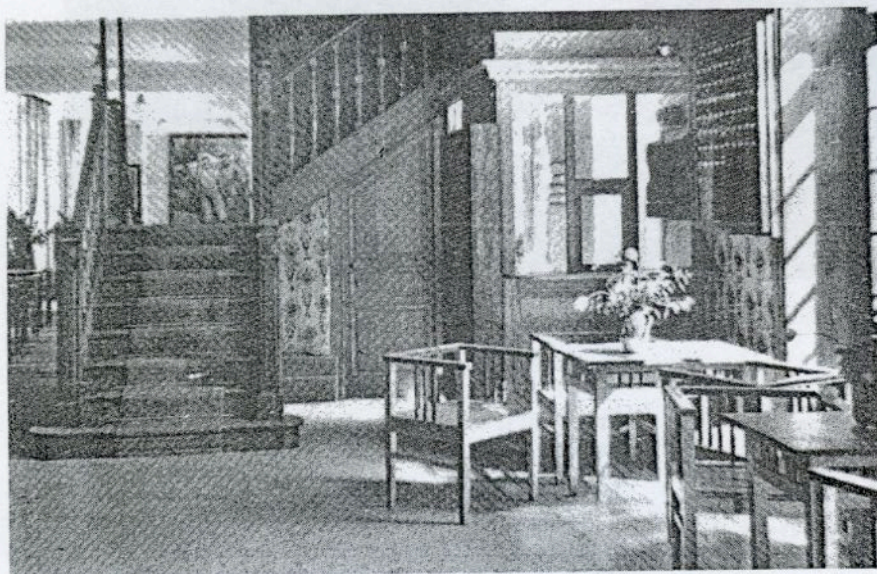
A CONTRE-TEMPS

Ce contre-temps, le service de renseignements de la Résistance n'en aura pas connaissance en temps voulu. Pourtant, à cette heure matinale, les trois avions auxquels on a confié la mission d'intervenir sur Tréboul, ce jour-là, n'ont pas encore quitté leur terrain de Cornouailles britannique. L'opération pourrait encore, largement être annulée, mais l'information transmise de source sûre, n'a pas reçu de contre-indication et la possibilité d'anéantir une partie de l'Etat-Major de la Kriegsmarine n'est pas une éventualité qui se présente souvent. Le réseau clandestin a bien fonctionné mais il ne peut pas gérer tous les impondérables.

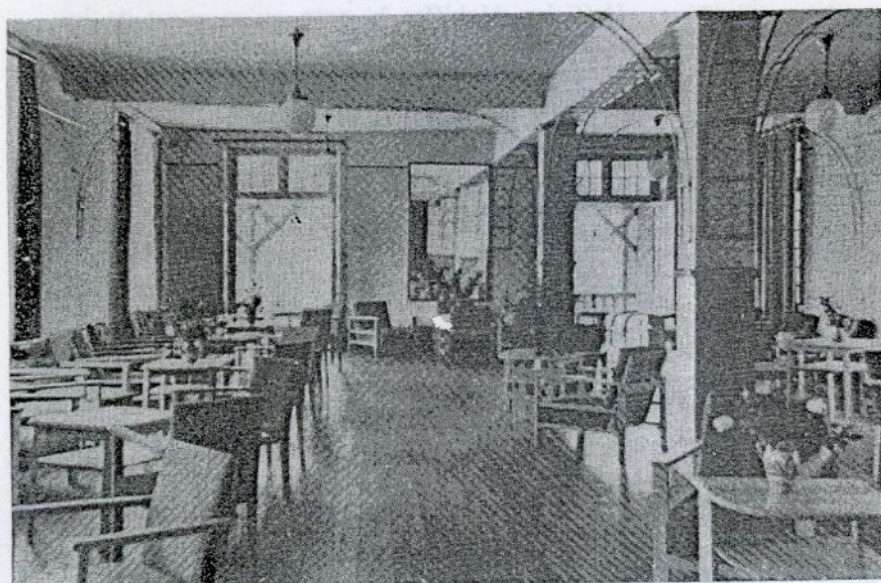


L'Hôtel de la Baie, propriété de Mme FABRE, est réquisitionné par les Allemands dès le début de l'occupation, en juin 1940.

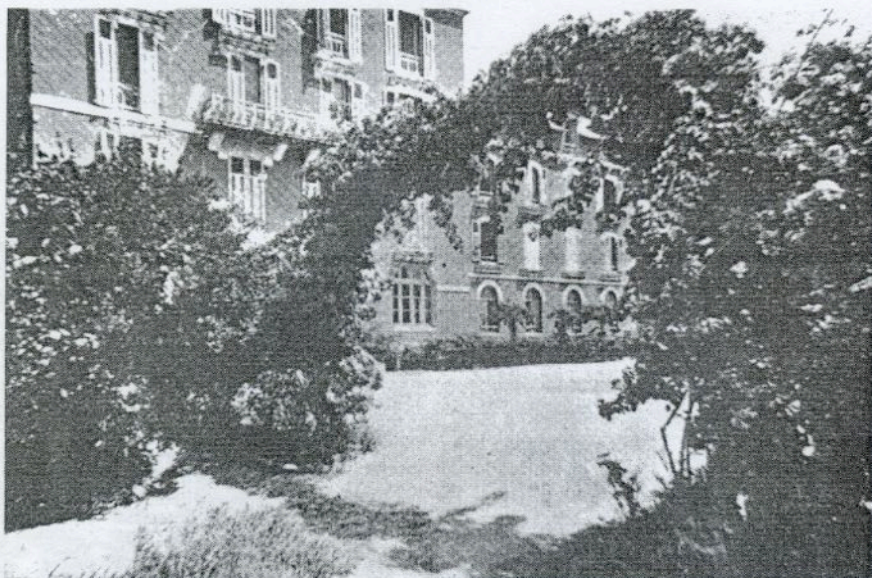
C'est un hôtel moderne construit en 1930.



Ce sont principalement les hommes de la KRIEGSMARINE qui vont apprécier le confort et le charme d'un établissement situé au bord d'une plage réputée, les SABLES-BLANCS, l'un des principaux lieux de loisirs des DOUARNE-NISTES.



Les grandes salles très accueillantes de l'Hôtel permettront de servir jusqu'à 3 000 repas par jour aux occupants dès 1941.



Des arcades fleuries
agrémentent les abords de
l'Hôtel.



Des allées à la végéta-
tion luxuriante conduisent
vers les chambres.



La terrasse qui s'ouvre
sur le couchant est un lieu
de détente apprécié, face
au COULINEC, un petit
îlot rocheux, où s'abritent
les sardiniers au mouil-
lage (photo collection Paul
Fabre).



Pour les équipages des sous-marins allemands basés à BREST, l'Hôtel de la Baie à TREBOUL est vraiment un havre de paix (photo-montage auteur).



La promenade vers SAINT-JEAN est une agréable détente (photo-montage auteur).



A TRÉBOUL, à l'Hôtel de la Baie, les marins étaient toujours bien accueillis au retour de leurs croisières contre les convois alliés dans la MANCHE et l'ATLANTIQUE (photo Bundesarchiv).



Face au COULINEC, les Allemands montent une garde vigilante et tâtilonne (photo-montage auteur).

LE COASTAL COMMAND A SAINT-EVAL (CORNWALL)

A Saint-Eval, en Cornouailles Britannique, où le 22 Squadron du Coastal Command est provisoirement stationné, trois pilotes de la R.A.F. commentent le plan et les photos de l'objectif de la mission qu'on vient de leur définir. Le Flight Officer Mac White, le Sergeant Howroyd et le Pilot Officer Thornton décident de flâner un peu en bavardant pendant que les mécaniciens et les armuriers s'affairent autour de leurs appareils, trois "Bristol Beaufort", des bimoteurs robustes comme ceux qui, le 6 avril 1941, avaient porté des coups sévères au cuirassé allemand *Gneisenau*, dans le port de Brest. Hélas ! aucun appareil n'était revenu de ce raid sur le grand port du Ponant, où Kenneth Campbell et son équipage avaient trouvé la mort.

Le F/O Mac White laisse errer son regard sur la mer au-delà de Saint-Eval, cette mer qu'il devra survoler cette nuit vers le Sud avec ses deux ailiers à la recherche de sa cible...

Lentement il poursuit sa promenade. Sa pensée, un instant, s'envole vers sa femme, pour revenir aussitôt à la guerre. Il sait que la mission de ce soir sera relativement brève, quatre heures, tout au plus, s'il n'y a pas d'incidents. Elle doit être soigneusement préparée, car l'objectif à atteindre est un point très précis : un ensemble d'hôtels au bord d'une plage, affecté au repos des équipages de sous-marins allemands, les redoutables U Boot de la 1^{re} et de la 9^e flottille basées à Brest.

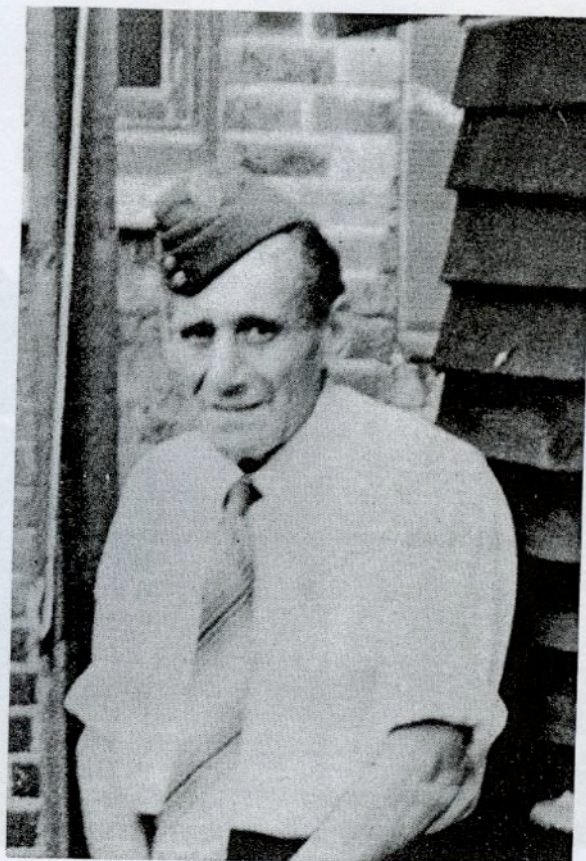
Tout à fait au Sud-Est de la baie de Douarnez, au milieu d'une zone habitée par une population civile dense, les immeubles réservés regardent vers le Nord, vers la mer... Dans ces conditions il n'a pas le droit à l'erreur et il sait qu'on l'a choisi pour ses qualités et pour son aptitude particulière à réussir ce type de mission, qui nécessite beaucoup de sang-froid, beaucoup de précision, et cette vue perçante qui lui permet de distinguer mieux que quiconque tout objectif, de jour comme de nuit.

Les instructions prévoient qu'ils doivent être sur Tréboul vers minuit. La nuit n'est certainement pas propice à une opération aussi délicate, mais elle offre la chance de retrouver, regroupé, le plus grand nombre possible d'officiers supérieurs, plongés dans le sommeil ou peut-être encore attablés...

Il ne sert à rien de méditer sur les extravagances de la guerre, pense Mac White. Seule la mission compte. Et une fois de plus, méthodiquement, le pilote fait défiler devant ses yeux clos les détails de son objectif, au bord de la plage des Sables-Blancs : le bras de mer qu'il faudra retrouver et remonter vers le Nord, le petit cône noir de cet îlot qu'il faudra laisser à droite, les façades claires...

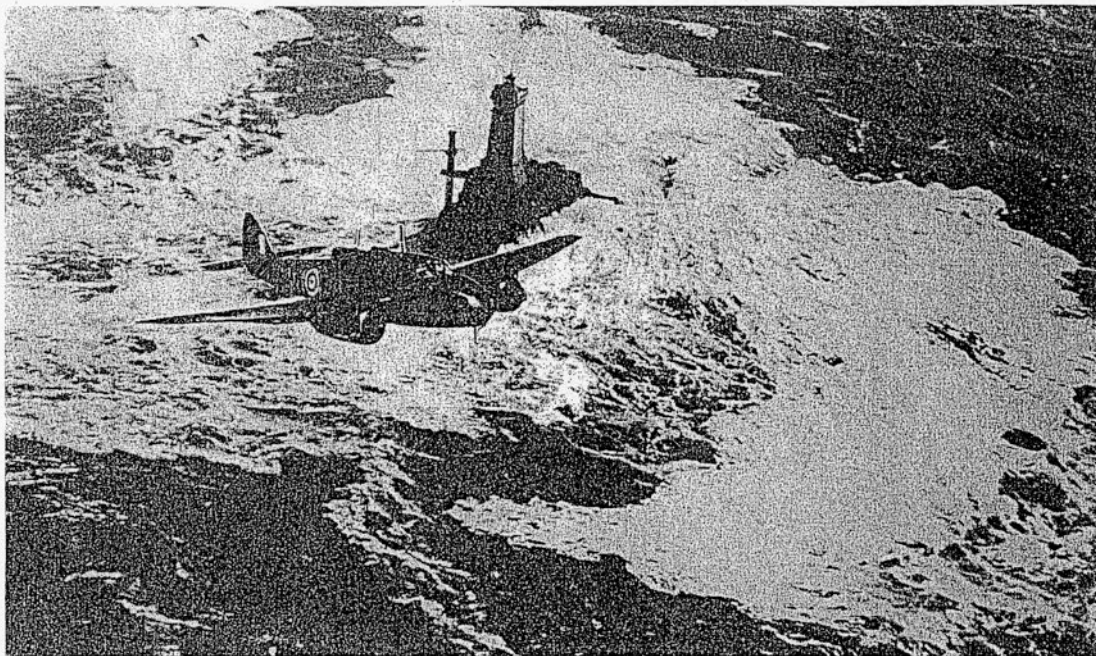


Frederick HATHERELL en juin 1941 à ABBOTSINCH (ECOSSE)
(photo collection Fred Hatherell).



Frederick HATHERELL, dernier survivant de l'équipage qui bombarde TREBOUL, ici à CROYDON (GRANDE-BRETAGNE), le 1^{er} octobre 1989 (photo David Hatherell).

Les raids de l'aviation alliée sur la Bretagne



Un "Bristol Beaufort" de la R.A.F., en mission dans le raz de Sein, passe le phare de la Vieille.



A gauche, Matthew White, le pilote qui bombarda Tréboul, à bord d'un "Bristol Beaufort" dans la nuit du 28 au 29 novembre 1941.

A droite, Johnny Cander, pilote australien, qui disparaîtra en Birmanie en février 1945.

Un équipage de la R.A.F. en mission sur Tréboul en novembre 1941



Matthew White, le pilote du "Beaufort" A/C A/22, qui bombarda Tréboul; disparu en Manche le 12 février 1942.



Frederik Hatherell, le mécanicien volant du "Beaufort", qui bombarda Tréboul est le seul de l'équipage de cet appareil à avoir survécu à la guerre.



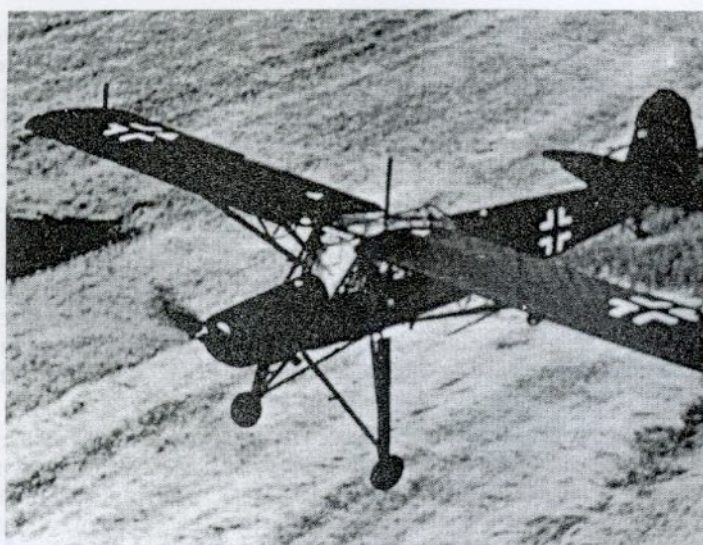
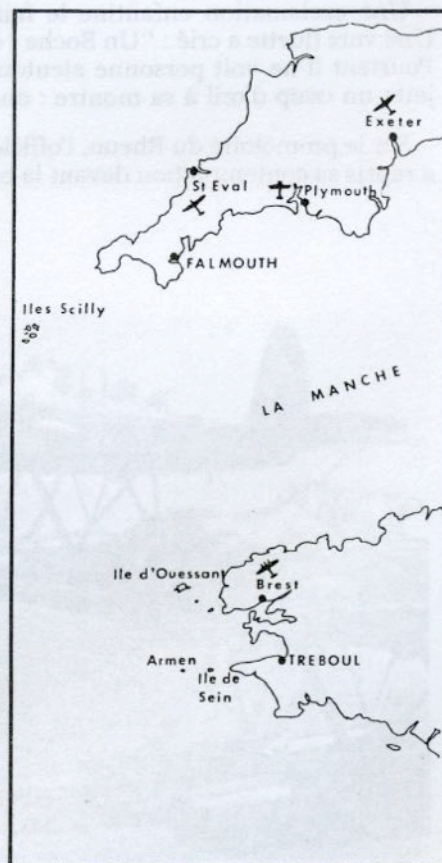
Basil Hammersley, le mitrailleur; disparu en Manche le 12 février 1942.



Leslie Fordham, le navigateur; disparu en Méditerranée le 22 avril 1942.



"Ce ne sera pas facile d'isoler notre objectif parmi cet amas de constructions" (photo X..., collection Le Brusq).



Un "FIESELE STORCH", volant très bas, se dirige vers LE POULMIC (photo War Museum).

RÊVERIE D'UN OFFICIER DE MARINE

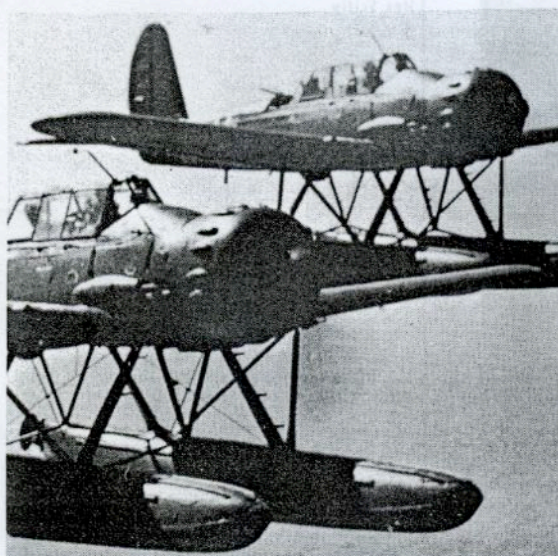
Jetant un regard désabusé sur le grand salon inutile, l'officier allemand dégrafe négligemment son col avec un soupir amusé et, faisant demi-tour, il lance quelques ordres brefs, puis remonte vers sa chambre. Une journée gagnée ! pense-t-il, tout en se faisant la remarque qu'il fait un peu frisquet dans le hall de cet hôtel, pourtant réputé.

Debout à sa fenêtre il allume une cigarette et reprend sa contemplation interrompue. L'image de la chapelle lui revient. A-t-il encore le temps d'une petite promenade ? Il est à peine dix heures, c'est encore possible, tout est si calme ici. Quelques instants plus tard il foule le sable de la plage et remonte vers le Rheun, détendu, satisfait.

Les inscriptions sur la chapelle l'ont toujours beaucoup intrigué, ainsi que les cyprès du cimetière, ces arbres très méditerranéens qui jurent un peu avec la rudesse du paysage breton. Probablement que de génération en génération ces idiots de Français ont replanté des arbres dont les premiers avaient été apportés par les Romains qui occupèrent la Gaule. Ah ! Rome, ses légions, cette puissance, quel peuple conquérant, quels soldats... Et la pensée de l'officier allemand s'évade dans un rêve de conquête où se mêlent des airs de Wagner et les éclats des buccins des cohortes de César.

Une exclamation enfantine le fait sursauter. Une voix fluette a crié : "Un Boche ! dérapons !" Pourtant il ne voit personne alentour. Agacé, il jette un coup d'œil à sa montre : onze heures...

Sur le promotoire du Rheun, l'officier allemand a repris sa contemplation devant la baie déserte,



Deux "ARRADO", en patrouille de routine, survolant la BAIE avant de gagner le large [photo Archives Marine Nationale].

appuyé sur l'affût du canon braqué vers le Nord-Ouest. Il va bientôt être midi et la cuisine française n'a pas que des défauts... Il abandonne le canon en fredonnant "Lily Marlène", l'air à la mode. Un bruit de moteur lui fait dresser l'oreille. C'est un avion qui passe avec le martèlement familier qu'il connaît parfaitement. Cet appareil est bien de chez nous, réalise-t-il soudain !

En effet un "Fiesler Storch" de reconnaissance apparaît au-dessus des cyprès, volant très bas à vitesse lente, cap au Nord, vers Le Poulmic. Machinalement l'officier de marine lève la main pour saluer le pilote qui s'éloigne au-dessus de la mer. Deux "Arrado" semblent venir à sa rencontre, traînant sous leurs carlingues leurs gros flotteurs d'hydravions.

La journée s'annonce bien calme...

Elle ne le sera pas jusqu'au bout, même si la soirée incite à la flânerie et si la lumière d'automne permet quelques belles photos, pour les souvenirs, plus tard... Car, on finira bien par la gagner cette guerre ! Déjà nous rentrons dans les Russes comme dans la choucroute !

Son esprit paresseusement, fait un petit retour en arrière. En fin de matinée, comme il revenait de la chapelle Saint-Jean, avant d'aborder l'étroit sentier qui mène aux casernes du Rheun, et à sa plate-forme, il avait négligemment relevé un nom sur une plaque, à l'entrée d'une maison. Il en souriait encore en se disant que ces Français portaient, quand même, de curieux patronymes : "Malhomme" avait-il déchiffré. Ce qu'il avait immédiatement, par un jeu coutumier, traduit en allemand : "Nicht gut man". Comment peut-on s'appeler comme cela ? Et il se remit à rire...

Puis il pensa à autre chose...

CURIEUX DESTINS

Maurice Malhomme, lui, était au même moment à cent lieues de la maison paternelle de Saint-Jean, quelque part en Cornouailles Britannique. Du doigt, il suivait sur un plan au 250^e les contours du quartier des Sables-Blancs qu'il connaissait si bien. Il ignorait le lien qu'il tendait ainsi entre lui et cet officier allemand qui, pour sa part, aurait été bien incapable d'établir une quelconque relation entre une chapelle, une maison, un nom qui le faisait rire et un Français libre, qui notait avec minutie, pour trois pilotes du Coastal Command, des objectifs précis, avec leurs repères d'accès les plus faciles, à partir d'une carte et de quelques photos.

Le jeune F.F.L. et l'officier de la Kriegsmarine ne seront sans doute jamais amenés à se rencontrer un jour, et pourtant, ce matin-là, pour des raisons diverses ils hantaient les mêmes lieux, l'un cherchant à protéger la maison de ses parents par la précision de ses indications données à cent lieues de là, l'autre rêvant de conquêtes et martelant de son pas ce nom curieux qui l'obsédait : "Mal-Homme" ! "Mal-Homme !" "Mal-Homme !"

LA PRÉPARATION DU RAID

De nouveau revenus dans la salle des opérations, penchés sur la table, comme hypnotisés, les trois pilotes du Coastal Command regardaient la carte et l'itinéraire tracé par Fordham le navigateur et l'officier des renseignements qui se tenaient derrière eux. Ils avaient marqué la feuille d'un trait au crayon noir.

Partant de Saint-Eval la ligne filait vers le Sud jusqu'à Ouessant, puis obliquait en direction du Sud-Sud-Est pour arriver à leur I.P. (Initial Point), l'endroit précis où commençait véritablement le raid, après une longue navigation. C'était la verticale de la Pointe du Raz et de son phare, point infime en haut de la falaise bretonne.

White et Fordham, les yeux rivés à la carte, essayaient de voir la réalité qu'elle dissimulait. Une carte n'est qu'un dessin et elle ne donne jamais qu'une idée approchée du terrain.

Fordham déploya une photo de Tréboul vieille de deux ans, puis une autre, plus ancienne, où apparaissait nettement l'Hôtel de la Baie, leur objectif.

"*There is the target*" (1) déclara le navigateur en posant l'index sur la façade d'un grand immeuble.

Mac White hocha la tête et porta son regard sur une troisième photo, aérienne celle-là, repré-

sentant Douarnenez avec des détails précis. L'examinant de près, il désigna de la pointe de son crayon, à son tour, une construction qui bordait une plage : c'était l'Hôtel de la Baie, vu en plan cette fois.

Il murmura :

"Il est malheureusement entouré de trois côtés par d'autres bâtiments semblables. Et on n'a pas la moindre idée de ce qui se trouve dans ces derniers : des bureaux ? des entrepôts ? des garages, des ateliers ? des logements ?..."

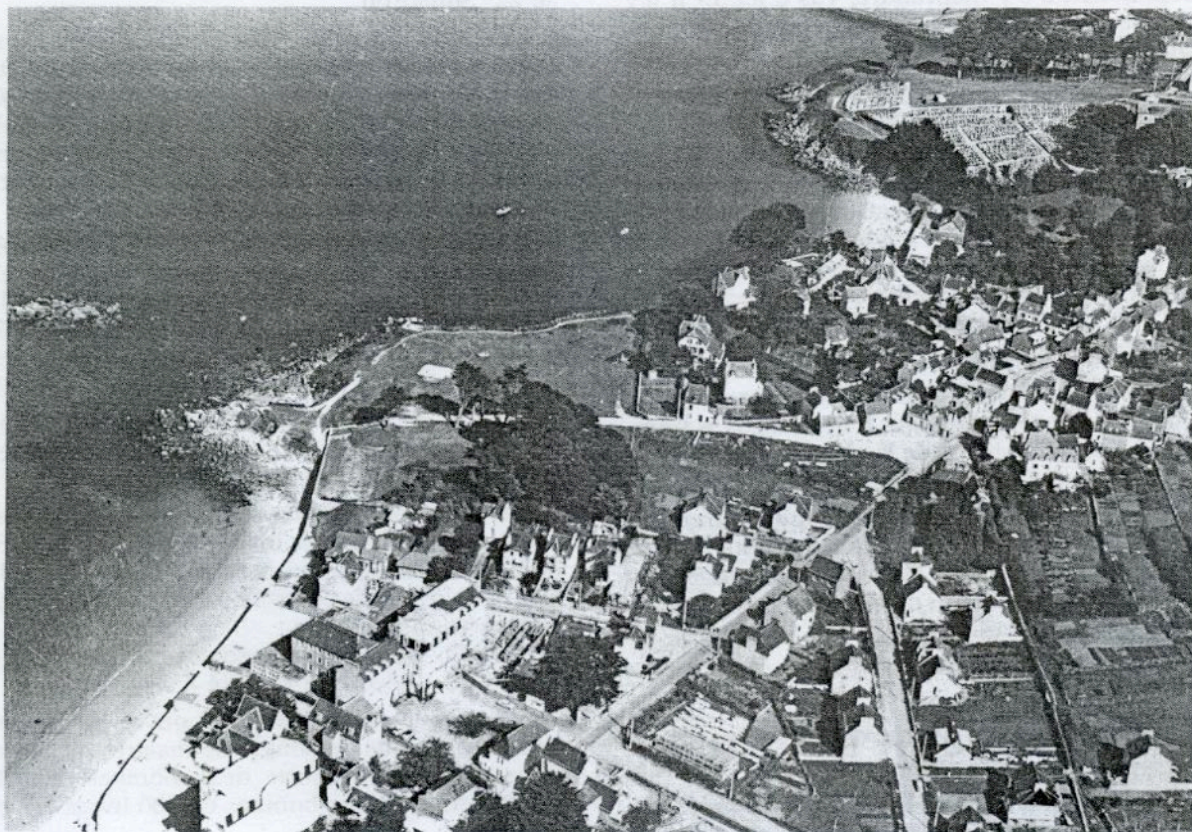
Les clichés pris par les Spitfires du P.R.U. ne permettaient aucune évaluation de ce genre.

Mac devenait de plus en plus pensif. Il ne quittait plus des yeux la tache du bâtiment sur la photo et se demandait comment le détruire à coup sûr.

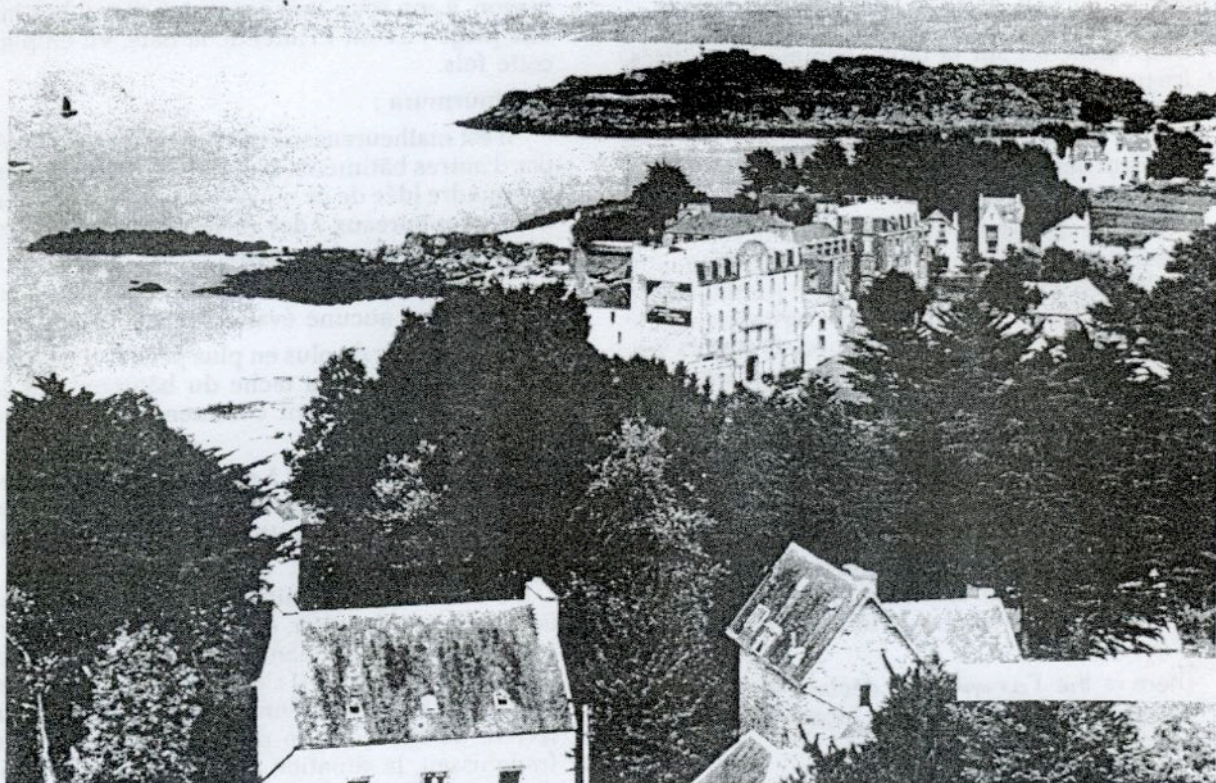
Les autres étudièrent à nouveau le cliché. Mac avait raison. Thorton et Howroyd firent en même temps le geste de se gratter la tête, signe de leur perplexité.

Devant eux, Mac White fit tourner la carte sur la table, pour l'orienter, et voir la ville et son port tels qu'ils l'apercevraient tous les trois quand ils arriveraient sur elle. Il s'efforça pendant un instant de graver dans son esprit le cours de la rivière du Port-Rhu, la position du pont qui la franchissait, la situation de l'île Tristan, le petit îlot Saint-Michel, la longue jetée du port de Douarnenez et l'emplacement de l'objectif, un immeuble parmi d'autres dont certains lui res-

(1) "Voici la cible".



"FORDHAM déploya une photo vieille de deux ans..."



puis une autre plus ancienne..." (collection Le Brusq).

semblaient à s'y méprendre, vus d'ici. Et il n'y aurait sans doute pas assez de lumière pour mener correctement une attaque à vue.

De toute manière, il faudrait qu'ils le trouvent d'une façon ou d'une autre, ce satané hôtel !

Une fois encore Mac et ses compagnons se penchèrent pour examiner longuement, méticuleusement, la photo et le secteur de l'Hôtel de la Baie. Ils remarquèrent à nouveau que tout près de l'immeuble, presque collés à lui, s'élevaient plusieurs autres bâtiments qui leur paraîtraient d'en haut, de dimensions et d'aspect semblables.

Fordham soupira :

"Ce ne sera pas facile d'isoler notre objectif dans ce tas de constructions. Il ne faut pas se tromper. La bande blanche de la plage devrait être un bon repère en venant du Sud, ou de l'Est."

C'est ainsi qu'ils ébauchèrent puis mirent au point leur plan d'attaque. On comptait sur Mac pour trouver la cible au premier passage. Ses impacts éclaireraient l'objectif pour Thornton et Howroyd. La routine !

C'était compter sans les aléas du métier...

MISSION SUR TRÉBOUL

Sur le terrain de Saint-Eval en Cornouailles Britannique les moteurs des trois "Bristol Beaufort" ronflent. La nuit est tombée sur une journée ordinaire de guerre, un jour comme un autre pour

le 22^e Squadron.

Mac White, qui doit décoller le premier inspecte sans arrêt son tableau de bord, consulte nerveusement sa montre, comme toujours légèrement étreint par l'angoisse des départs qui libèrent dans le noir toute la puissance aveugle des machines. Il est 20 h 50, soit 21 h 50 à l'heure allemande, en territoire occupé.

Point fixe, autorisation de roulage, court arrêt "holding point", dernières actions vitales, quelques secondes de "stand by" réclamées par la tour... Mac, aux commandes de son A/C A/22, écoute Thornton qui signale que l'un de ses moteurs chauffe anormalement sur l'A/C P/22.

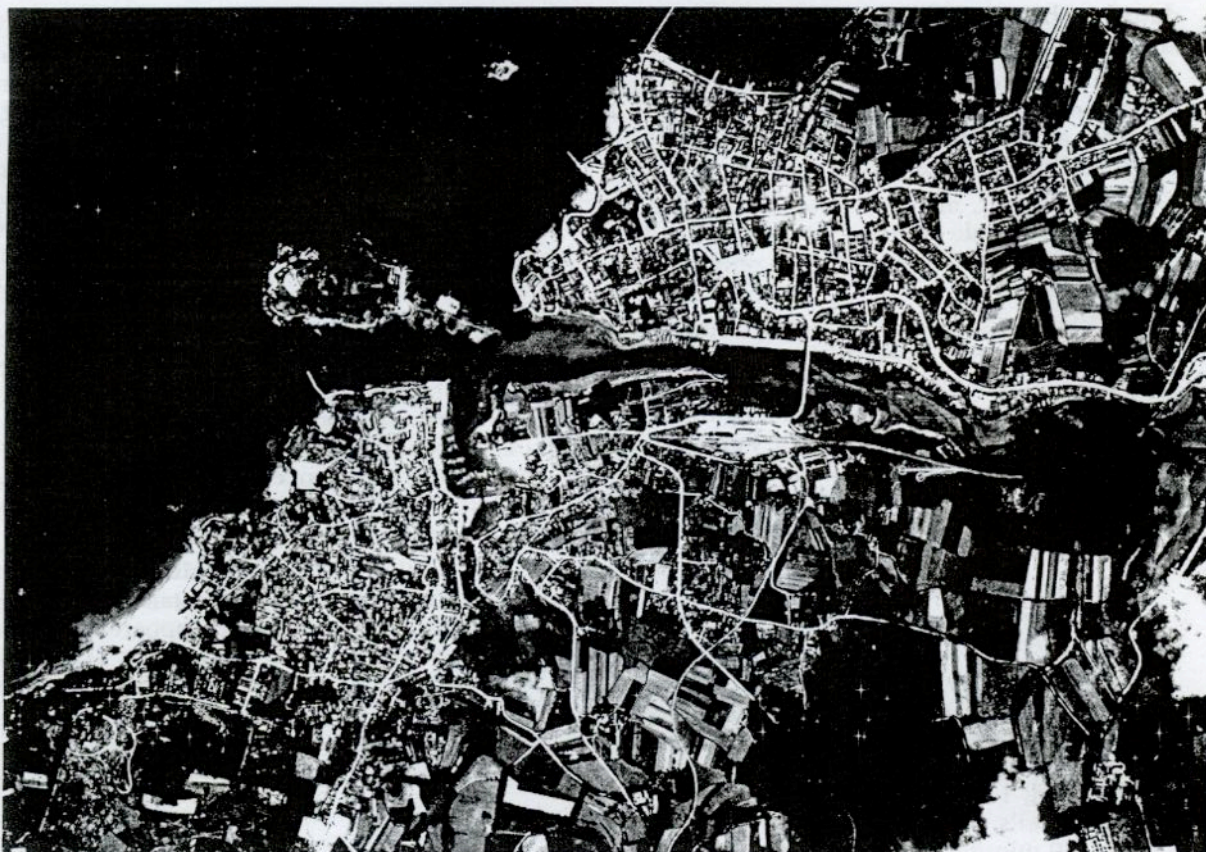
Quelques instants plus tard, Thornton est mis hors-circuit et amorce son retour aux hangars, ses ailettes de refroidissement bloquées.

La voix de Howroyd, sur la fréquence, demande de nouvelles instructions. Il était n° 3. Mission inchangée, lui précise Mac après avoir consulté la tour de contrôle. La radio crachote les dernières instructions :

A/C A/22 - décollage immédiat pour Mac White
A/C Q/22 - décollage reporté à 21 h 10

Mac aligne son "Beaufort", ouvre les gaz en grand et décolle en souplesse malgré son lourd chargement. Il emporte deux bombes de 500 livres SAP (1), deux bombes de 500 livres GP et

(1) La livre anglaise vaut 453,6 g.



MAC porta son regard sur une troisième photo aérienne de DOUARNENEZ. Les axes d'attaque lui apparurent clairement (photo U.S. Air Force).



"MAC fit tourner la carte pour l'orienter" (photo War Museum).



Le navigateur vérifiait ses instruments (photo War Museum).

deux bombes incendiaires à fragmentation type IB (2).

Dans la nuit déjà avancée le bimoteur grimpe sur son cap. La lune, dans son premier quartier est juste au méridien et va commencer à décliner vers l'horizon Ouest.

"Alpha Leader, airborne, two, zero, decimal, five, five", signale la tour de contrôle, "R/T silence during all the trip, contact only homing on I.F.F. (3).

Mac White et son équipage s'enfoncent vers le Sud et, rapidement, ils aperçoivent la mer sous leurs ailes, après la verticale de Falmouth. Ils ne vont plus quitter les flots pour un long moment, à la recherche d'un lointain repère, l'un des phares qui parsèment la côte bretonne et dont il faudra interpréter les signaux lumineux qui gèrent une navigation maritime complexe dans des parages dangereux.

"Qui voit Ouessant voit son sang.

Qui voit Sein voit sa fin" dit un dicton populaire, en Bretagne.

Mais pour des aviateurs entraînés, la navigation doit être facile, a priori, sans obstacle majeur. Fordham est le meilleur navigateur qu'on puisse avoir, pense White, il va nous mener droit dessus. D'abord, 1 h 30 au cap 180 doit mener les deux appareils dans les parages d'Ouessant. Ensuite, 20 minutes au 155 vers le Point Initial. Un passage obligé, la Pointe du Raz, mais il est possible d'arriver jusque là sans être repéré et

c'est seulement à quelques minutes de vol de Tréboul. La chasse de nuit allemande ne sera en alerte que sur le retour. Il ne faudra pas perdre de temps sur l'objectif et repartir plein Ouest, au ras de l'eau pour filer vers le large et virer au cap 015, assez loin en mer après Ar Men, pour dérouter les poursuivants éventuels... Mac jette l'habituel et répétitif coup d'œil de routine sur l'ensemble des cadrans. Il est 22 h 15 à la montre de bord, 23 h 15 heure allemande. Virage au cap 155.

La nuit est noire, malgré la lueur diffuse de la lune. Le temps, clair dans la journée, s'est peu à peu brouillé à la pointe de Bretagne. Des paquets de stratus bas vont en s'épaississant vers l'Est, la visibilité devient médiocre. Réduisant les gaz, White commence à perdre de l'altitude sans réduire la vitesse. C'est le moment de redoubler de vigilance. C'est ici que tout commence...

A la hauteur de la Pointe du Raz, la visibilité est franchement mauvaise. Installé dans le "perspex nose", le nez vitré de l'appareil, Fordham compulse ses cartes et ses carnets. D'après son chronomètre on devrait avoir rejoint le Point Initial.

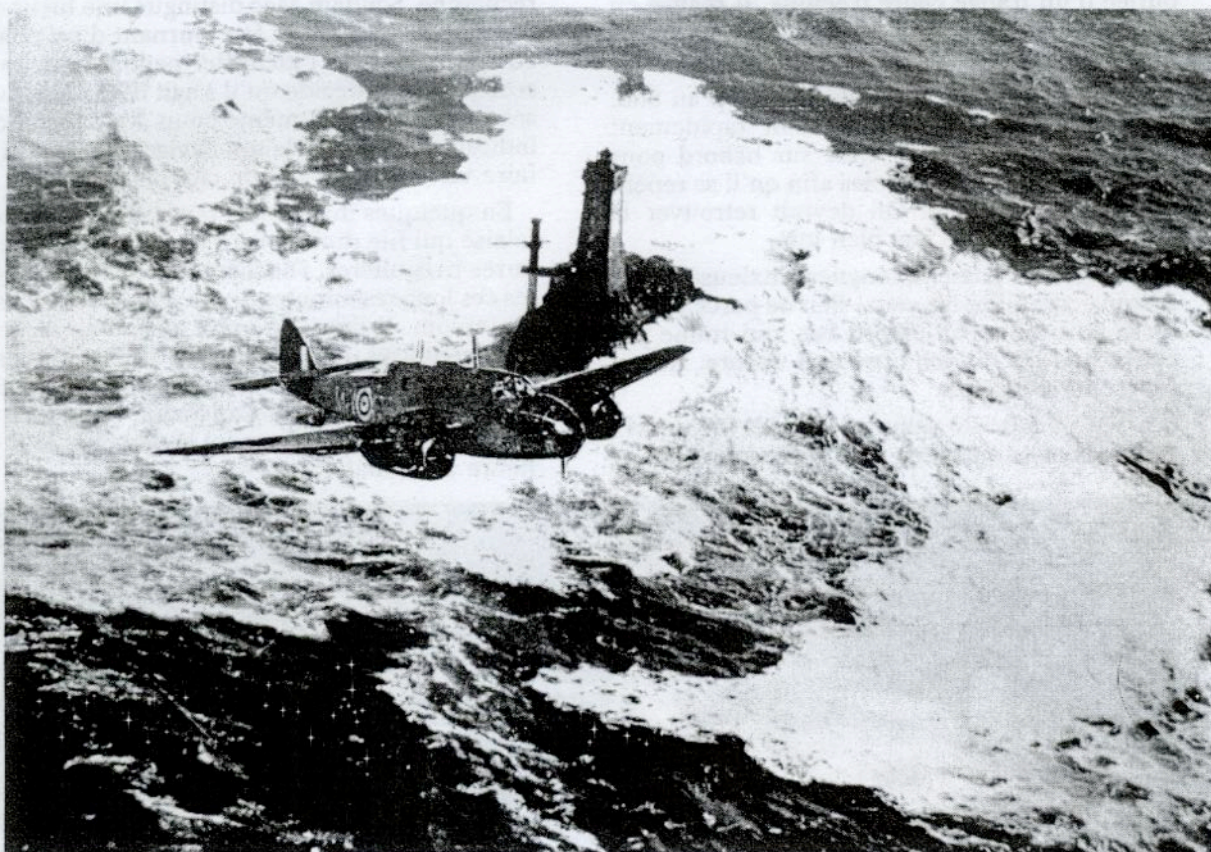
Soudain il aperçoit, sur sa gauche, une longue ligne blanche de sable qui se perd dans la nuit,

(2) Les types G.P. (general purpose) et S.A.P. sont de la série HE (high explosive) à grand pouvoir explosif. La série I.B. (incendiaries bombs) ont un pouvoir incendiaire considérable, par dispersion après l'impact.

(3) "Alpha Leader, décollage à 20 h 55 - Silence radio pour la durée de la mission - Contact seulement au retour sur I.F.F. (Système d'identification)."



L'officier des Renseignements avait bien analysé pour eux les coordonnées de l'objectif (photo R.A.F. Museum).



"...l'un de ces phares qui parsèment la côte bretonne et dont il faudra interpréter les signaux lumineux" (photo-montage auteur).



"Le temps, clair dans la journée, s'est peu à peu brouillé à la pointe de Bretagne". L'ILE de SEIN est noyée dans la brume.

ourlée d'un frange claire d'écume. Il réalise en une fraction de seconde : la baie d'Audierne, probablement.

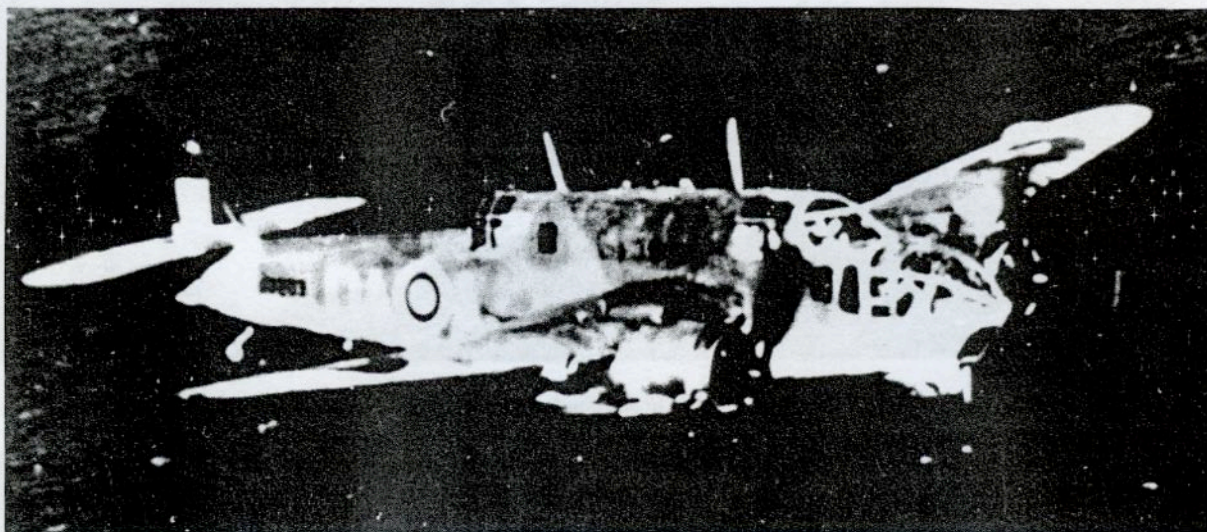
Ils ont dépassé leur I.P., ils sont trop au Sud. Par l'intercom Fordham prévient rapidement Mac et lui conseille de virer sur bâbord pour entamer une série de cercles afin qu'il se repère sans erreur possible. On devrait retrouver la lumière d'un phare pas bien loin.

Les minutes passent, longues, anxieuses. Mac a beau écarquiller les yeux, rien ne perce le noir de la nuit qu'un brouillard bas, qui traîne par endroit au ras du sol, obscurcit encore. Aucun repère n'est visible.

Il y a plus de 20 minutes que le "Beaufort" tourne en modifiant son altitude et son rayon de

recherche. Soudain Mac distingue une lueur qui rapidement devient le feu tournant d'un phare. Fordham hésite à l'identifier pendant quelques secondes puis décide qu'il s'agit d'Ar Men, avec ses trois éclats. Du même coup, Mac reçoit des indications précises de son navigateur, il suffit de faire une verticale-phare, cap plein Est.

En quelques instants ils rejoignent une côte à falaise qui file droit devant eux, avec ses découpures irrégulières. Fordham exulte et après toutes ces longues minutes de tension il jacasse dans l'intercom. Il livre, en vrac, toute une série de commentaires sur cette baie de Douarnenez qu'ils ont enfin trouvée et où ils viennent d'entrer en longeant la côte du Cap-Sizun. Il est 22 h 40 et pour les gens qui dorment là-dessous, 23 h 40, heure allemande.



Dans la nuit, l'A/C A/22 pénétra en Baie de DOUARNENEZ, laissant le phare d'AR MEN derrière lui... (photo Roger Hayward).



"R.T. silence during all the trip..." Mais la radio maintient une écoute attentive (photo War Museum).

HOWROYD SE PERD

Le "Beaufort" A/C Q/22 de Howroyd avait aussi rejoint les parages de la chaussée de Sein. A 22 h 30 précises il note sa position sur sa carte codée, secteur Z.J.P.M. 05/10, au moment où il aperçoit un feu à éclats qu'il identifie comme étant celui de la Pointe du Raz. Au même instant Mac White est en train de cercler dans les parages d'Ar Men, mais les pilotes ne se voient pas, tant la visibilité est mauvaise. Howroyd, considérant qu'il est arrivé un peu trop tôt dans le secteur de son objectif se met à cercler, en attente, profitant de la situation pour se remémorer les coordonnées de la cible et tenter de repérer Mac.

Lorsqu'il se décide enfin à mettre cap à l'Est pour entrer en baie de Douarnenez il est 22 h 45 et, bien entendu, 23 h 45, heure allemande.

Il ne sait pas que Mac White est maintenant devant lui. Et dans les dix minutes qui vont suivre, le long de la côte entre la Pointe du Van et Douarnenez, les deux pilotes vont jouer à cache-cache sans le savoir. Egaré une première fois par la brume, Howroyd revient prendre ses repères sur le phare de la Pointe du Raz. Puis il remet le cap sur son objectif sans réussir à le localiser. Faisant à nouveau demi-tour il refait une verticale Pointe du Raz et décide de rentrer à sa base avec son chargement de bombes inutilisées. Il est alors exactement 23 h à sa montre et il ne sait pas qu'il y a maintenant six minutes que l'A/C A 22 de Mac s'est délesté de sa charge après avoir trouvé l'objectif.

Comment ce diable d'homme avait-il fait ?

MAC L'OBSTINÉ

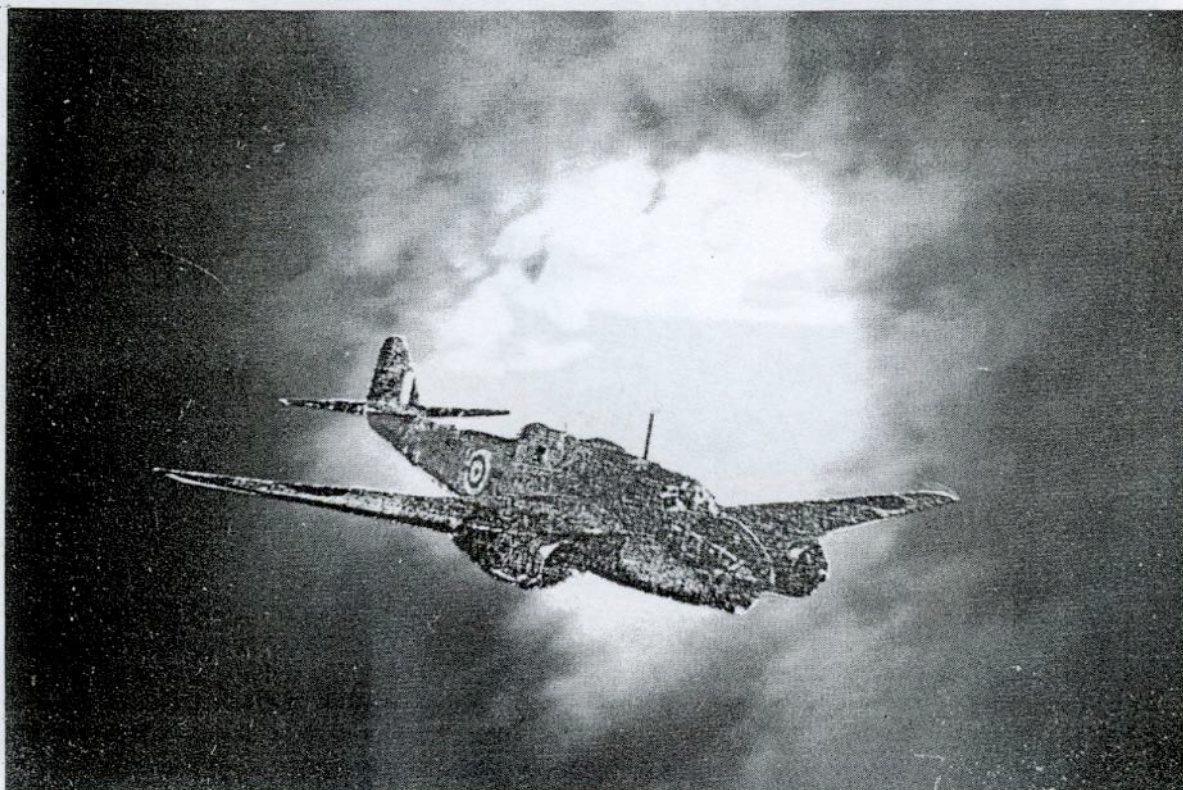
Lorsque le mitrailleur arrière, Fred Hatherell, avait vu disparaître dans l'axe de la dérive les feux d'Ar Men, il était un peu moins de 22 h 40 (23 h 40 heure allemande). La visibilité exécrable effaçait tous les détails rapidement et Mac, le pilote, avait beaucoup de peine à garder le contact visuel avec le sol malgré la basse altitude à laquelle il se maintenait prudemment. Il savait que devant lui il n'y avait pas d'obstacle au-dessus de 300 pieds, sur cet itinéraire, jusqu'à Douarnenez. Sous la pauvre lumière de sa petite lampe de bord il consulta, une fois encore, le dessin qu'il avait emporté et sur lequel il avait noté les repères précis qui l'amèneraient sur son objectif. Il interrogea Leslie Fordham par l'intercom. Du nez vitré, le navigateur lui indiqua que l'objectif n'était plus qu'à six minutes, cap inchangé.

Calmement, Mac releva les sécurités et enclencha son système d'armes. Par l'intercom il demanda à "Baz" Hammersley de porter à onze secondes les retardateurs. Avec ce temps de chien il faudrait larguer la charge très bas et il fallait se donner le temps de s'éloigner.

La voix de Fordham signala l'objectif à trois minutes sans modification de cap. Aucun repère n'était encore visible... Au moment même où Mac venait de les apercevoir, la voix soudain animée de Fordham éclata dans les écouteurs :

"Skipper, river and island, down there ! At ten o'clock !"

La rivière c'était bien le Port-Rhu et l'île, l'île



Dans la nuit, à travers les nuages bas qui masquaient la lune, HOWROYD n'arrivait pas à localiser la cible (photo-montage auteur).

Tristan, vite aperçus dessous à dix heures, malgré les stratus bas et les rubans de brume qui traînaient au sol.

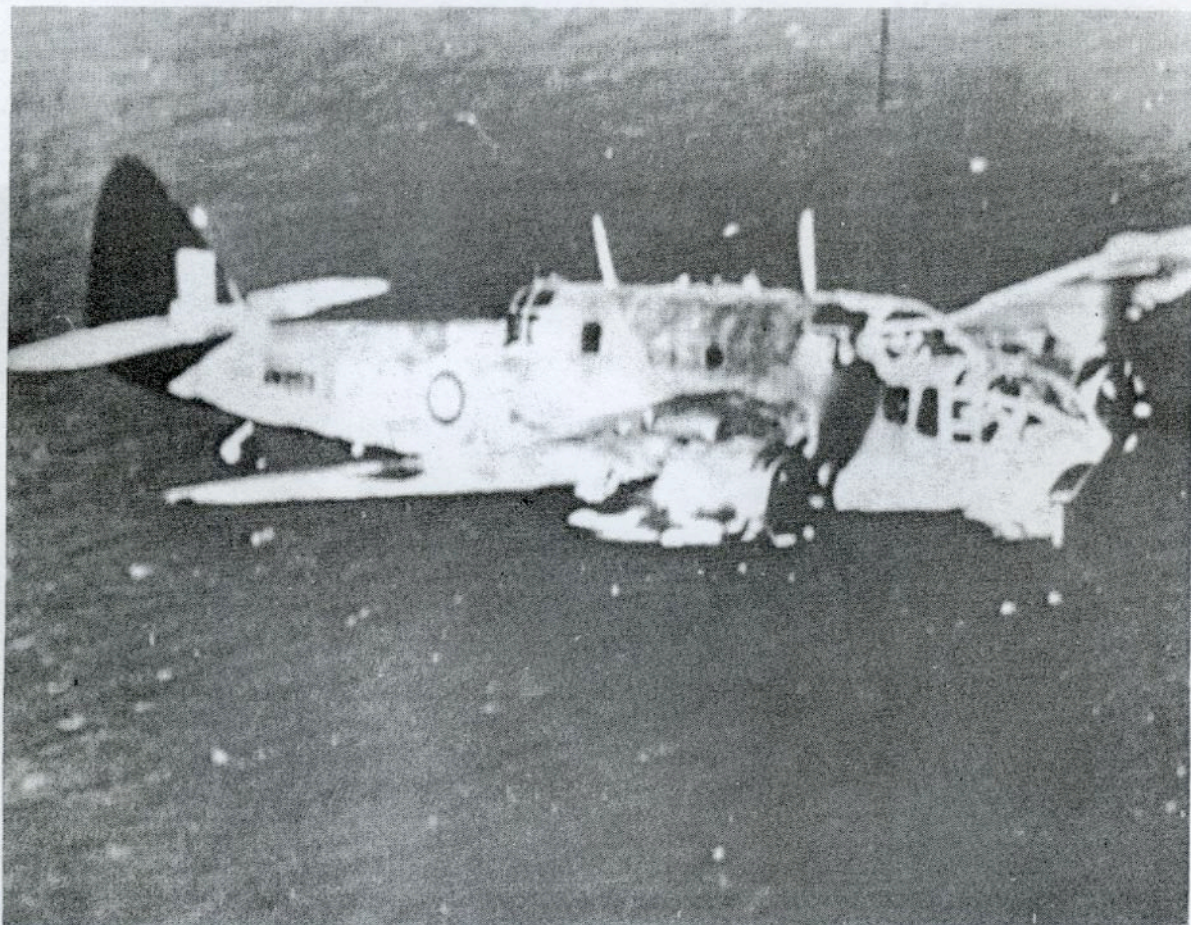
Ils étaient tombés pile sur les meilleurs repères pour la localisation de leur cible !

Mac balança le "Beaufort" à gauche, pied-manche conjugués, pour un virage serré. L'instant d'après il reconnaissait dans le noir la bande claire de la plage des Sables-Blancs, situant du même coup l'objectif de façon approximative malgré la nuit et les bancs de brumes. Trop au Nord, à ce premier passage, pour tenter un coup au but, Mac se dit que cet axe d'approche par l'Est était finalement le meilleur. A 500 pieds, sans craindre les obstacles, il balança de nouveau son appareil à gauche pour retrouver ses repères de départ. Un rapide coup d'œil sur son dessin lui suffit. Comme il l'avait prévu dans ce cas de figure, l'axe d'attaque passait entre l'île Tristan et la ville de Douarnenez, à la verticale d'un petit îlot intermédiaire, appelé Saint-Michel, dans le prolongement de la pointe de la digue du port du Rosmeur. Élémentaire, pensait Mac, même par cette nuit sombre où le reflet de la mer permet quand même d'identifier les points de pas-

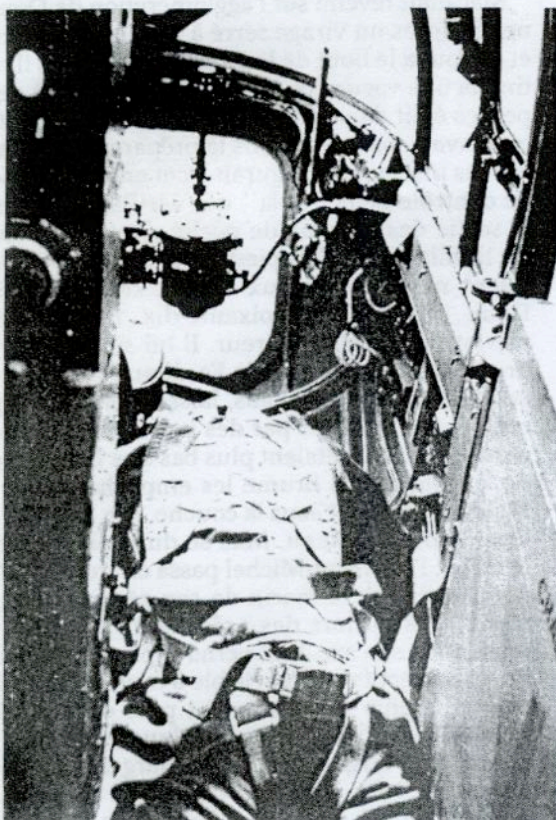
sage importants au sol. Leslie Fordham, qui n'avait toujours pas bougé du "perspex nose" lui communiquait de brèves indications, la voix un peu tendue par l'intensité de l'attention qu'il devait porter aux moindres détails. Relançant son attaque d'une plage du fond de la baie, la plage du Ris, Mac repassa à la verticale du musoir de la digue, surgit sur l'îlot Saint-Michel et à 500 pieds rallia son objectif. Hélas ! les nuages et la brume au sol masquaient tout et il fit un beau passage au-dessus des Hôtels des Sables-Blancs sans les voir ! Pas une lumière en bas ! Le "black-out" était total, par dessus le marché.

Pestant contre la mauvaise visibilité, Mac repartit pour une deuxième approche méthodiquement conduite, à 500 pieds, appliquant strictement les mesures de sa propre sécurité.

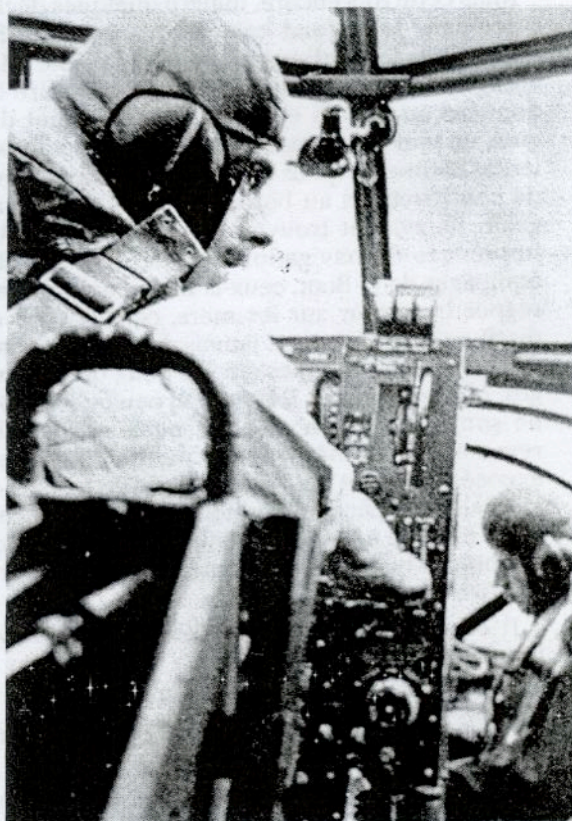
Ce troisième passage finirait par alerter probablement l'ennemi, mais ce serait le dernier. Il en informa Fordham qui répondit par un grognement suivi de quelques indications nouvelles concernant un îlot appelé Coulinéc et qu'il fallait laisser franchement sur tribord en abordant l'aire de bombardement.



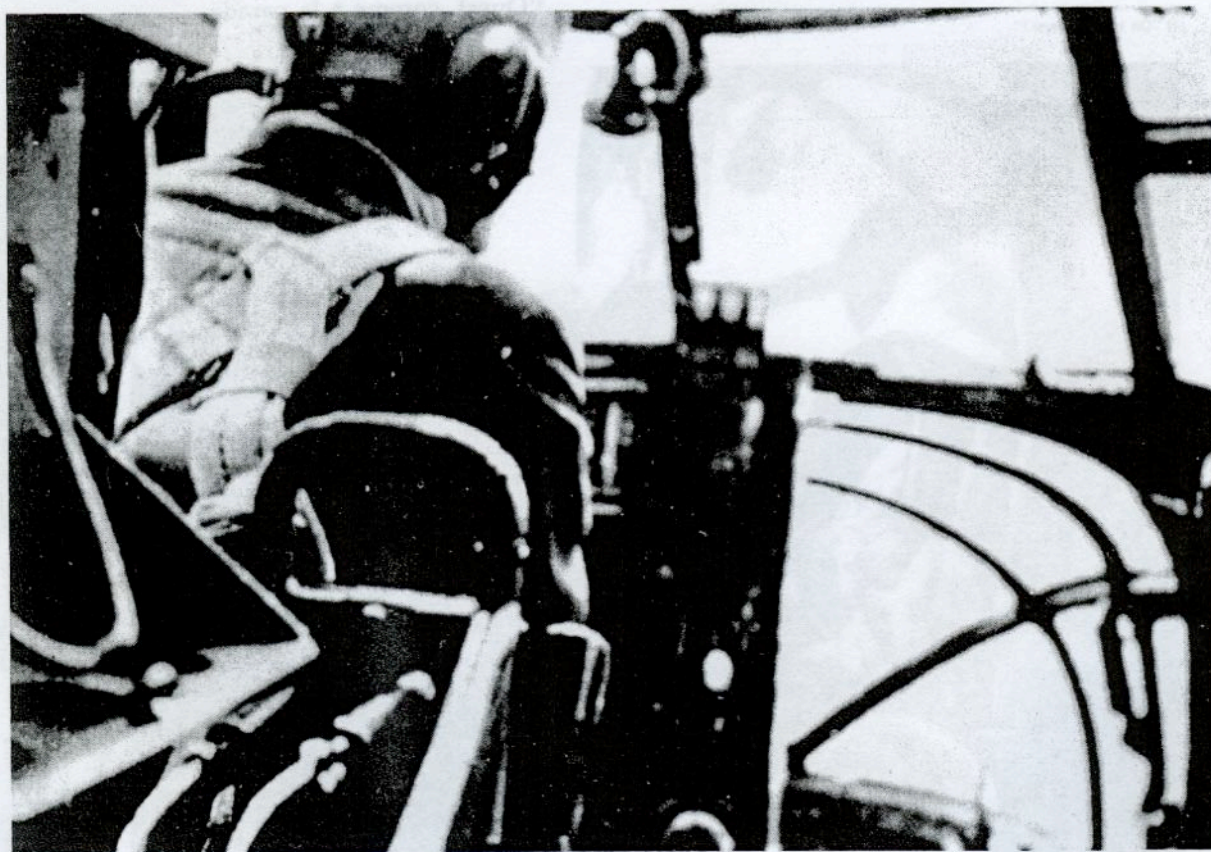
Le "BRISTOL BEAUFORT" qui bombarda TRÉBOUL. Il appartient au 22^e Squadron du Coastal Command et porte les marques OA. A. AW 203. En opération il est l'AC/A/22. On remarquera la dérive peinte en noir. C'est le seul appareil connu de la R.F.A. qui ait jamais porté cette marque distinctive. Il a été déclassé, après un raid sur NANTES, le 9 décembre 1941 (photo Roger Hayward).



A plat-ventre (prone position) dans le nez vitré (perplex nose) LESLIE ne bronchait plus (photo War Museum).



Le navigateur occupait sa place dans le nez vitré du BEAUFORT, au-dessous du pilote (photo War Museum).



"...MAC aligna son BEAUFORT" (photo War Museum).

Mais cette fois encore, malgré quelques déchirures dans le plafond bas des nuages, il lui fut impossible de localiser exactement la cible. Mac enrageait. Il avait parfaitement en mémoire les données au sol. Ils en avaient longuement discuté, en tout cas suffisamment pour pouvoir isoler les bâtiments qu'ils cherchaient dans cet amas de constructions au bord de la mer. Mac enrageait. Ils avaient trouvé, malgré des difficultés imprévues de navigation, le lieu de repos des équipages de U-Boot, ceux-là même qui faisaient régner la terreur sur les mers, ceux-là dont on disait qu'ils ne faisaient jamais de quartier, abandonnant leurs victimes sur les lieux des naufrages. Mac enrageait... Il l'avait un peu oublié, pour ne songer qu'à son objectif, mais, soudain lui revenaient à la mémoire les motifs brièvement exposés au début du "briefing" de cette mission spéciale : ces pêcheurs bretons disparus au début de ce mois de novembre, victimes des Allemands, ces otages fusillés par dizaines. Et puis Londres bombardée...

Il cria dans l'intercom à l'intention de tout l'équipage :

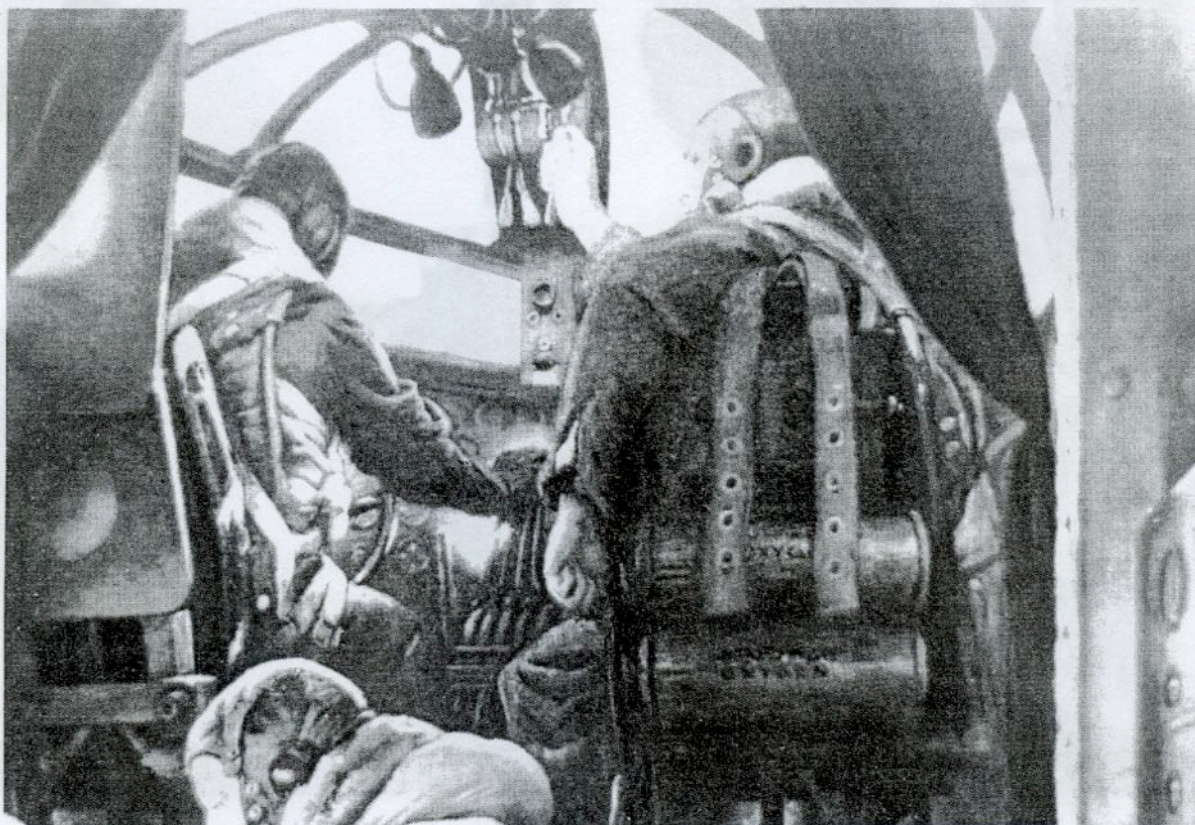
"We do it again !" (1).

Il n'y eut pas de commentaires. Leslie Fordham s'éclaircit la gorge, puis ne dit rien.

Baz et Fred, chacun à son poste, ne bronchèrent pas. De toute manière c'était mieux qu'à Saint-Nazaire, trois jours auparavant, où la "Flak" les avait rudement secoués. Il n'y avait pas de "Flak" ici.

(1) "On recommence !"

Mac était revenu sur l'agglomération de Douarnenez après un virage serré à gauche. Il chercha et retrouva le bout de la digue où cette fois il distingua une vague construction dont le toit à deux pentes était dans l'axe du môle. C'était un détail qu'il avait aussi noté dans la préparation du raid. Sur les instructions figurait à cet endroit le poste de contrôle de la "Gast", qui vérifiait l'entrée et la sortie des bateaux de pêche. On était bien là où il fallait et, à 200 pieds, les détails apparaissaient mieux, mais aux dépens de la sécurité. Deux cents pieds, soixante-dix mètres, Mac n'avait plus droit à l'erreur. Il lui sembla entendre le souffle oppressé de Fordham. En tout cas, ce dernier ne parlait plus, laissant le pilote opérer, sans le troubler par des indications maintenant inutiles. Ils étaient plus bas que les clochers de la ville que la brume les empêchait de voir. Mais, maintenant sous la couche, à la limite d'un léger brouillard ténu, Mac se dirigeait droit sur la cible : l'îlot Saint-Michel passa en trombe. Mac nota le cimetière marin de son répertoire qu'il n'avait pas vu lors des précédents passages : il tenait bien son axe. Il discerna la plage, l'îlot Coutillec, l'objectif était là, visible à travers les écharpes de brume qui traînaient près du sol. Mac plongea à 100 pieds et en quelques fractions de seconde il largua ses trois charges... Mission accomplie ! Par réflexe il tira sur le manche en donnant du pied à droite, évitant de justesse la colline du bois d'Isis que son extraordinaire mémoire visuelle lui avait restituée juste à temps. Et à 500 pieds il s'éloigna rapidement vers l'Ouest, comme à la parade.



"O.K. ! MAC !", dit Leslie FORDHAM en s'asseyant dans le siège du copilote... (photo War Museum, London).

ATTACK SUCCESSFUL !

"O.K. Mac !" crie Leslie Fordham, en s'extirpant du nez vitré pour s'asseoir sur le siège du copilote. Il est 22 h 54 à la montre de bord, 23 h 54 heure allemande, pas encore minuit pour les Tréboulistes, réveillés par le fracas et les vibrations du bombardement qui font aussi sursauter dans leur sommeil le petit Jos Quiniou et ses camarades dans leur dortoir de l'Ecole Saint-Blaise...

Le "Beaufort" a déjà parcouru un quart de mille quand le mitrailleur arrière Fred Hatherell signale à l'équipage quatre éclairs aveuglants,



"That's one own back for bombing LONDON !" s'écria FRED en comptant quatre éclairs aveuglants (photo-montage auteur).

bien distincts et un grand immeuble enveloppé de fumée dans les lueurs des feux allumés par les bombes incendiaires.

Mac White, tout en s'éloignant dare-dare, s'interroge, perplexe. Quatre explosions, cela ne fait pas le compte, car il a bien tout largué sur les hôtels. Il demande brièvement à Baz de vérifier. Ce dernier confirme aussitôt : tout le chargement a été balancé. Pour Mac, il n'y a pas de mystère, tous les retardateurs n'ont pas fonctionné, mais l'objectif a quand même été atteint. Dommage que Howroyd n'ait pas été dans les parages !

A bord de l'A/C A/22, tout l'équipage exulte et échange, dans l'intercom, des propos où se mêle la joie du travail bien fait et l'hilarité qui éclate tout naturellement après la tension de l'attaque. Chacun se sent émoustillé par le succès. Fred Hatherell, tourné vers le rougeoiment de l'incendie, s'adresse aux Allemands qui ne peuvent l'entendre :

"That' one own back for bombing London !" (1).

La voix de Mac, calme et posée, parvient alors à chacun de ses hommes :

"Let's get back to base, boys ! I feel we have done a good job" (2).

(1) "En voilà une de notre part en échange des bombardements de Londres."

(2) "On rentre à la base, les enfants. Je pense qu'on a fait du bon boulot."



Une épaisse fumée enveloppait les bâtiments, signala le mitrailleur arrière (photo-montage auteur).

UN PEU TROP COURT

Le passage en rase-mottes du "Beaufort" a réveillé l'officier allemand en sursaut et les premières explosions toutes proches l'ont jeté à plat-ventre sur sa descente de lit, dans un réflexe naturel. Tout l'hôtel s'anime d'un seul coup. Une arme automatique tire une longue rafale inutile dans le vide de la nuit.

Les lueurs de l'incendie révèlent une agitation fébrile. Apparemment la salle des fêtes de l'hôtel, transformée en garage, brûle. Les véhicules sont la proie des flammes. L'établissement contigu, l'Hôtel des Bains, a reçu des projectiles qui ont traversé le toit et gravement endommagé l'immeuble.

Des hommes l'évacuent précipitamment sans avoir même pris le temps, parfois, de rassembler les pièces de leur uniforme. Ils courent, dérisoires dans leurs tenues légères et disparates, jetés dans la rue du Professeur Curie par le fracas et les reflets de la lumière toute proche de l'incendie qui vient d'éclater sous l'impact des engins incendiaires, une cinquantaine, précisera le rapport dressé le 30 novembre par l'officier centralisateur allemand de la base de Royan.

La surprise est totale. Elle est la cause des premiers instants de panique pendant lesquels chacun voit aller et venir en tous sens des ombres par dizaines, qui s'interpellent, s'interrogent et dans un premier mouvement tournent le dos aux immeubles pour s'écarter rapidement du sinistre.

Ces coups, frappés en pleine nuit, les jaillissements des flammes et des étincelles, la fumée

âcre qui développe ses énormes volutes, le ronflement du brasier, les craquements sinistres des charpentes, jettent partout l'effroi.

Les Allemands courent de toutes parts. Réveillés dans leur premier sommeil, le spectacle qu'ils découvrent après le tonnerre du bombardement leur apparaît bien plus terrifiant que la réalité des coups reçus.

Les uns courent vers la plage, d'autres se rhabillant à la hâte, cherchent à gagner l'abri des arbres du bois d'Isis avant le retour d'une nouvelle attaque.

De longues minutes se passent ainsi dans le désordre, les cris et les commandements contradictoires.

Pourtant l'Hôtel de la Baie, lui, n'a rien. Le tir du "Beaufort" a porté quelques mètres trop court et quelques mètres trop à gauche. Le résultat est visible de loin, dans la nuit, mais il n'est pas celui escompté par les aviateurs britanniques.

Le bimoteur, selon ses instructions, file cap à l'Ouest avant de reprendre une directe vers sa base, afin d'éviter la chasse de nuit sûrement alertée à présent. White constate qu'il a bel et bien égaré son coéquipier Howroyd toujours hors de vue. Il n'est pas question de l'appeler par radio dans cette zone : à ce sujet les recommandations sont claires, silence radio durant toute l'opération. Tirant sur le manche il passe rapidement au-dessus de la couche des stratus bas qui s'effiloquent vers l'Ouest...

Il ne sait pas que l'A/C Q/22 de Howroyd n'est qu'à quelques minutes devant lui sur son cap de retour.



"...la fumée âcre qui déroule ses énormes volutes..." (photo Sudd, Munich).

LE RETOUR DE HOWROYD

A minuit, heure allemande, 23 heures à sa montre de bord, Howroyd, sur son "Beaufort" A/C Q/22 pousse les manettes de gaz pour quitter sa zone d'opération, renonçant à trouver une cible qui se dérobait sans cesse dans les traînées de brume basse. Sans contact radio il ignore la réussite de Mac White et il est déjà trop loin, avec cette mauvaise visibilité, pour apercevoir les impacts qui embrasent les Sables-Blancs.

En entrant dans le secteur ZJ AA 2040, Howroyd laisse derrière lui les feux de la Pointe du Raz qu'il aperçoit une nouvelle fois. Il fait route vers sa base de Saint-Eval...

Le retour commence toujours par quelques instants de détente heureuse et les "vieux" pilotes mettent souvent en garde les nouveaux contre ce relâchement de vigilance qui a souvent été fatal à plus d'un, surpris soudain par l'apparition inattendue de l'ennemi lancé à ses trousses.

Howroyd sait que ces parages sont dangereux, dans l'aire de Brest, super-protégée en raison de la présence de grosses unités de la Kriegsmarine dans le port et sur la rade. Toute la R.A.F. connaît la fin tragique de Kenneth Campbell, quelques mois plus tôt.

Et même si les Allemands lui ont rendu les honneurs, après l'avoir abattu, un pareil sort n'intéresse par Howroyd. Machinalement il regarde sa montre : 23 h 17 (0 h17 heure allemande). En

relevant les yeux, d'un mouvement coutumier, il tourne légèrement la tête à droite. Au même moment la voix du mitrailleur arrière prononce distinctement dans l'intercom :

"E./A. on starboard quarter..." (1).

Tous les réflexes mobilisés, le pilote interroge le navigateur assis près de lui. La réponse est concise :

"E/A in position ZJ AA 2040, on starboard quarter. 1 000 yards. At 2 000 feet on course 356 degrees" (2).

Dans cette configuration tout pilote sait ce qu'il doit faire. Howroyd n'hésite pas, il plonge vers la mer et descend à 50 pieds (15 m) au niveau des flots. L'Allemand le suit et se rapproche à 600 mètres. On voit distinctement son feu orange qui disparaît par moment. Pour l'équipage britannique la situation commence à devenir inconfortable, d'autant plus que leur poursuivant ne décroche pas et se maintient ainsi de longues minutes dans la queue du "Beaufort", dans l'angle mort de la mitrailleuse arrière. Peu à peu chacun sent, qu'instinctivement, il rentre la tête dans les épaules, attendant la première rafale. Howroyd sait que toute manœuvre de sa part vers le haut serait mortelle, que l'autre n'attend que cela. Car si l'Allemand retient son tir, c'est qu'il craint trop la collision avec l'avion qu'il aurait touché devant lui au ras des vagues. Lui non plus ne peut pas grimper, ni partir à droite

(1) "Avion ennemi à tribord..."

(2) "Avion ennemi en secteur ZJ AA 2040, sur tribord à 1 000 mètres, altitude 2 000 pieds (700 m) volant au cap 356..."



"Cette fois encore ils s'en sont tirés...", un peu crispés, mais joyeux (photo R.A.F. Museum).

ou à gauche pour une attaque de flanc, sans se mettre dans l'angle de tir du mitrailleur. Guerre d'usure, guerre des nerfs, lequel cèdera le premier ? Howroyd déploie tout son art du pilotage pour coller le plus possible à la surface de l'eau afin de neutraliser cet angle possible d'attaque par dessous dont l'ennemi voudrait bien profiter. Il suffit de tenir assez longtemps pour lasser l'adversaire et lui montrer la grande maîtrise de celui qu'il pourchasse, dans le noir, frôlant les vagues.

La tactique est bonne, éprouvée, et cette fois encore elle réussit. Au bout de quinze minutes de poursuite l'Allemand lâche prise et disparaît tout à coup, en réduisant les gaz, comme un mauvais mirage, dans la nuit qui ramène Howroyd et son équipage sains et saufs à Saint-Eval.

Ils se posent à 0 h 25 (1 h 25 heure allemande) avec leur chargement de bombes intact.

LE RETOUR DE MAC WHITE

Mac et son équipage exultent, persuadés d'avoir mis dans le mille. Laissant derrière eux les flammes et le désordre parmi les Allemands, ils rentrent chez eux en se conformant aux instructions reçues.

La Pointe du Raz, le Raz de Sein défilent sous leurs ailes et Fordham note en passant la présence d'un feu blanc tournant au sommet de sa tour. Regardant vers tribord il distingue un feu

rouge à éclipses qui surmonte le Cap de la Chèvre. Il note. Toutes ces bribes de renseignements, recoupées avec d'autres, seront un jour utiles. Tout à son rôle, Leslie Fordham scrute la nuit et son regard va sans cesse de ses tables de vol, chichement éclairées, aux ténèbres de la nuit extérieure. Il suit attentivement le déroulement de sa route. Soudain, à dix milles dans le WSW d'Ouessant, deux fusées éclairantes rouges montent dans le ciel. Il est 23 h 15 (0 h 15 heure allemande). Probablement un bateau, pense Fordham, un bateau qu'il n'arrive pas à distinguer mais qu'il situe approximativement à un kilomètre à l'Ouest de l'avion, en direction du grand large. Le "Beaufort" est déjà loin quand les fusées s'éteignent dans un dernier rougeoiement.

Le reste du chemin n'est qu'un vol sans histoire.

A la distance réglementaire des installations au sol, Mac passe sur I.F.F. pour son identification. C'est important si l'on ne veut pas être pris pour l'ennemi !

Mac soupire. Cette fois encore il en revient et pendant qu'il pose l'appareil en douceur sur la piste de Saint-Eval il se surprend à penser à sa femme qu'il pourra rassurer dans un instant...

Il est 0 h 40 (1 h 40 heure allemande). Il y a seulement quinze minutes que Howroyd a atterri, répond la tour de contrôle à son interrogation.

Mac soupire à nouveau. C'est bien; Howroyd aussi s'en est tiré...



"Never was so much owed by so many to so few", Winston CHURCHILL, 20 août 1940.

"Jamais un si grand nombre d'hommes n'a contracté une aussi grande dette envers un si petit nombre d'entre eux". (Photo R.A.F. Museum).

IMPACTS : IL N'Y A PAS DE HASARD

Pendant ce temps, les Allemands ont entrepris de circonscrire le feu qui commence à se propager dangereusement. Tous les moyens dont ils disposent sont rapidement mis en œuvre. Mais en même temps chacun guette encore le ciel d'où leur est tombé dessus, par surprise, en quelques secondes un déluge de fer et de feu.

Le commandant de la place tente d'alerter la chasse en pestant contre son téléphone endommagé et récalcitrant.

C'était pourtant un coin si tranquille ! pense l'officier, en tournant la manivelle de son appareil, rageusement, et sans grand succès.

Mais la précision du raid l'intrigue fortement. Ce n'est sûrement pas le fait du hasard, songe-t-il. Quelqu'un a certainement informé les Anglais. Dès demain il faudra mener une enquête serrée. Si c'est quelqu'un d'ici, ach ! so !, il me le paiera !...

LA PIOCHE DE JOSEPH DISLOQUET

Le lendemain matin, dans les décombres, M. Biger, de l'Hôtel des Bains vient constater les dégâts. Joseph Dilosquet l'accompagne. Tous les deux fouillent les gravats sans trop de conviction sous l'œil de deux officiers allemands. Le premier qui s'adresse à eux est un homme corpulent à la parole brutale. L'autre, un peu en retrait, est un personnage grand et sec, portant monocle. Joseph Dilosquet, qui a entrepris le travail de déblaiement, perçoit soudain sous son coup de pioche un bruit métallique. Courbé vers sa trouvaille, il racle avec précaution l'objet enfoui sous les débris et tout en essayant de le dégager, il appelle les deux officiers. Comme ils se penchent pour voir, Joseph Disloquet dégage peu à peu les gravats qui couvrent une bombe non explosée. Aucun doute n'est possible. L'engin est parfaite-

ment reconnaissable. Les Allemands font trois pas en arrière en criant des ordres :

"Achtung ! Achtung ! Raus ! Loss ! Weck !... (1).

Le plus grand en perd son monocle. Des marins accourent, les artificiers s'approchent et entourent la bombe avec mille précautions.

"Si seulement elle pouvait leur péter à la gueule" se dit Jos Dilosquet, inconscient du danger qu'il court lui-même.

Et il se met à rire silencieusement...

(1) "Attention ! Attention ! Foutez le camp ! Vite ! Plus vite que ça !"'



La surprise de deux marins allemands devant les dégâts (photo War Museum, London).

"...les Allemands ont entrepris de circonscrire le feu qui se propage dangereusement..." (photo-montage auteur).



ÉPILOGUE

Ce n'est que trois mois plus tard, en février, que les démineurs de la Kriegsmarine se décideront enfin à faire sauter les engins devenus encombrants et dangereux. Ils s'y prendront si mal, sur la plage des Sables-Blancs, que des centaines de carreaux feront les frais de l'opération et que les terrasses des hôtels en seront fortement ébranlées.

Pendant que les bombes qu'il avait larguées explosaient ainsi à retardement, Mac White connaissait un sort tragique. Le 12 février 1942 deux Spitfires repèrent à l'aube, dans le Pas-de-Calais, le *Scharnhorst*, le *Gneisenau* et le *Prinz Eugen*, les cuirassés et le croiseur allemands qui avaient quitté Brest, la veille au soir, pour rejoindre Kiel. La R.A.F. lance contre eux une attaque restée célèbre par son insuccès et connue sous le nom de code de "Channel Dash". L'appareil de Mac White est l'un des 41 avions abattus par les Allemands ce jour-là.

Le corps de Mac sera recueilli, flottant dans la Manche et enterré au General Cemetery, à Hook of Holland. La mer ne rendra jamais la dépouille de Basil Hammersley. Ils avaient vingt et un ans et Mac laissait une jeune veuve...

Quant au Sergent Leslie Fordham, il disparaîtra un peu plus tard, le 22 avril 1942, à bord d'un "Wellington", HF 849, qui se perdit en Méditerranée entre la Grande-Bretagne et le Moyen-

Orient. Il n'y eut pas de survivants. Les neuf occupants de l'appareil disparurent en mer.

Seul survivant de l'équipage qui effectua le raid sur Tréboul, Frederick Hatherell vit aujourd'hui à Barnet et son fils, David, tient une librairie à Londres, spécialisée dans les ouvrages sur... l'aviation !

C'est à l'enseigne "The Aviation Bookshop" au 656 Holloway Road.

Mais il faut savoir que Fred l'a échappé belle. Rescapé d'un crash au cours d'une mission, il devait rester dix-huit mois à l'écart du théâtre des opérations, à la suite de ses graves blessures, au début de l'année 1943, au 58 Squadron.

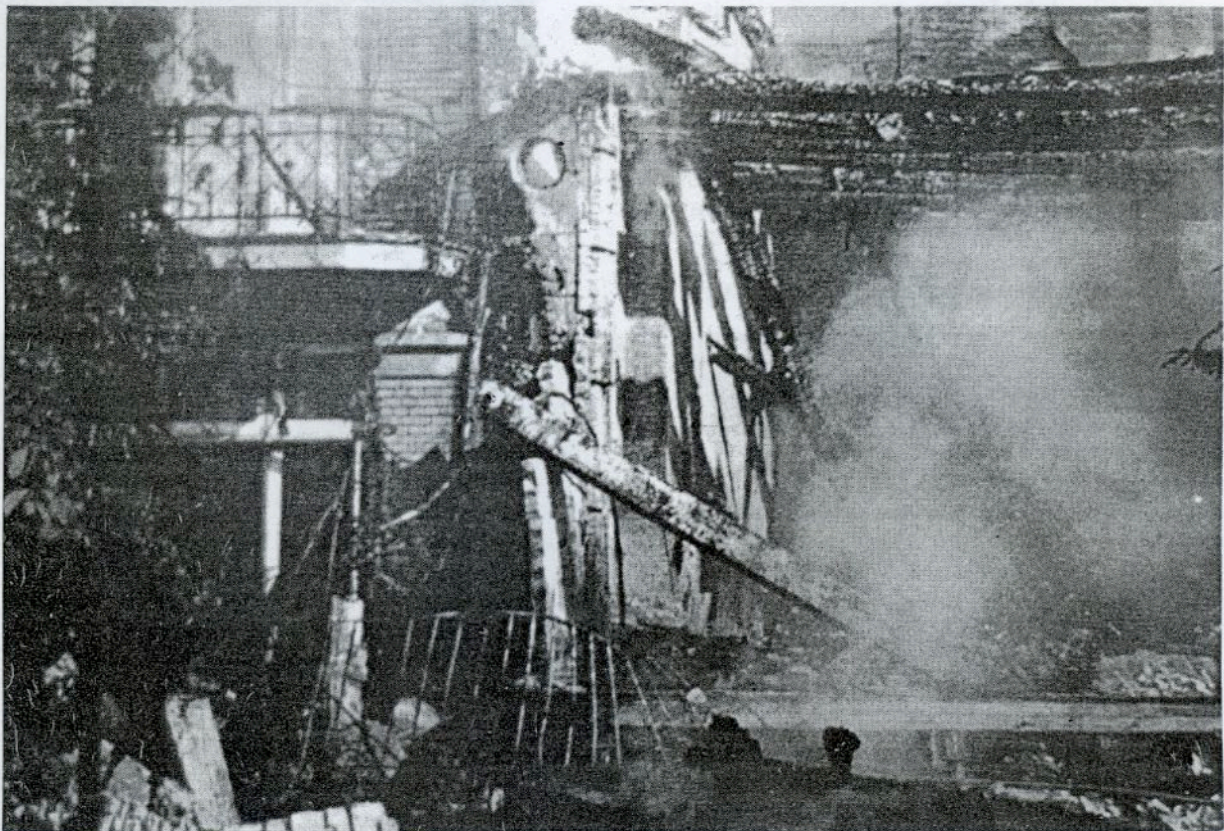
Avec ses compagnons disparus, il avait, sans le savoir, le 28 novembre 1941, accompli pour la France Libre, le devoir de vengeance que quelques Douarnenistes avaient choisi, en ces temps-là, de mener jusqu'au bout.

Quant au "Bristol Beaufort" AW 203, la seule mission qu'il accomplira ensuite lui sera fatale. Le 2 décembre 1941 au cours de l'attaque d'une grande scierie à Nantes, il sera gravement endommagé par la "Flak". Irrécupérable, après son retour à Saint-Eval, il sera retiré du service le 9 décembre, définitivement.

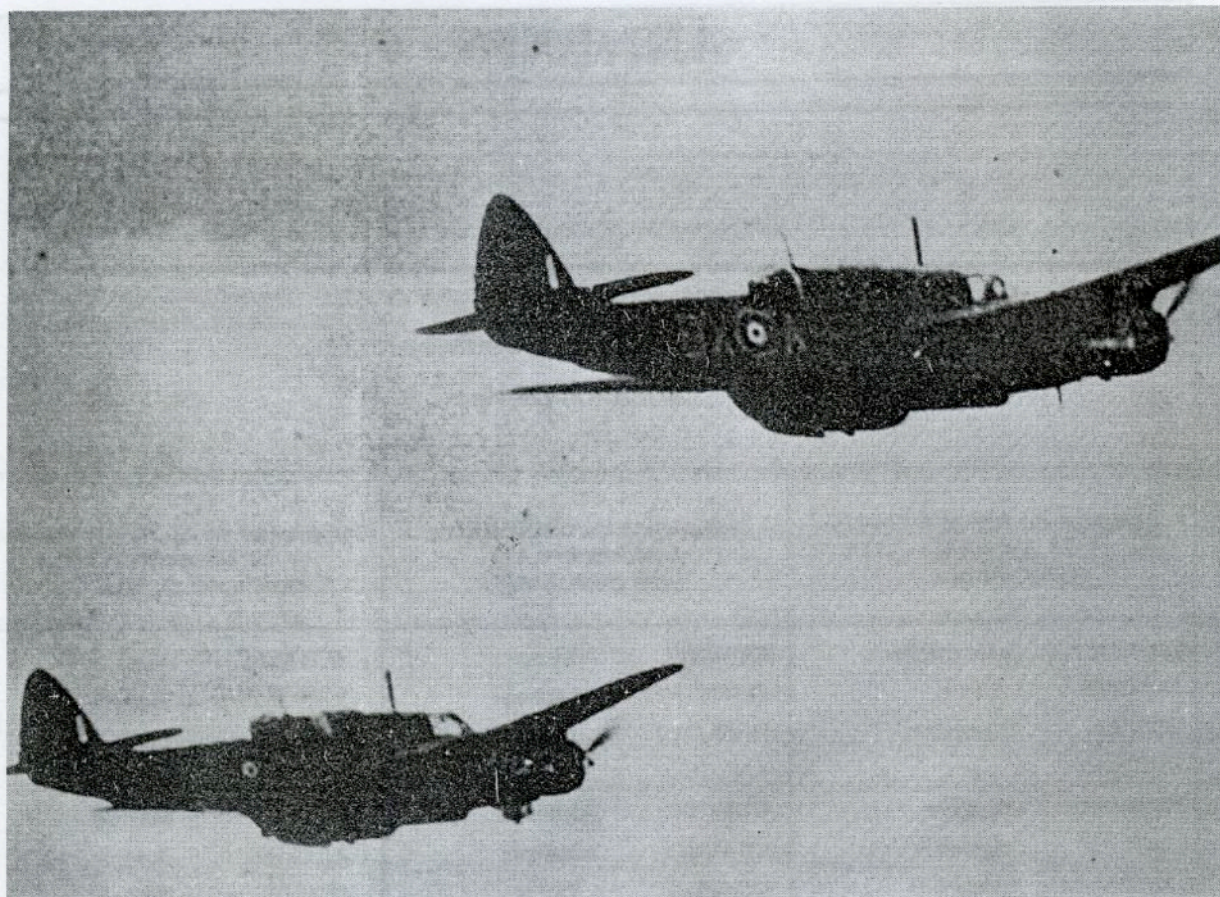
Deux appareils, ce jour-là ne rentreront pas : celui du Commandant du Squadron 22 et celui du meilleur ami de Fred Hatherell.

Douarnenez, le 27 janvier 1990.

Michel MAZÉAS.



Les ruines fument encore au petit matin (photo-montage auteur).



"CHANNEL DASH", 12 février 1942.



La tombe de Mac WHITE au cimetière de Hook of Holland.

ANNEXES

LES MARINS-PECHEURS DOUARNENISTES

DISPARUS EN 1941

Equipage du REGINA PACIS 28 Avril 1941 Mer d'Iroise	Equipage du SAPIGNEUL 6 Novembre 1941 Melville Knoll	Equipage de la Sainte-Thérèse 10 Novembre 1941 4 Milles Sud du Raz de Sein
COTONEA Jean Pierre	GONIDEC Yves	LE GALL Yves
TROCME Louis	QUENTREC Laurent	QUINQUIS Joseph
COFFEC Auguste	HASCOET Jacques	CORNEC Louis
JACQUIN Yves	ANCEL François	SAVINA Guillaume
PENCALET Eugène	GARREC Jules	GRIFFON Mathieu
LEON Charles	LE BARS Joseph	GUILLOU Joseph
CHAPALAIN Raphaël	LE GALL Victor	MEVEL Joseph
KERGOAT Jean	COFFEC Yves	LE GOFF Maurice
JOLIVET Elisée	URIEN Mathieu	BONJOUR Julien
GLOAGUEN Jacques	GONIDEC Joseph	LE FRIANT Louis
LE JONCOUR Mathieu	NOUY François	MANUEL Vincent
PESQUER François	JUGEAU Charles	BEQUET Jean
LE BIHAN François	PENSEC Alexandre	GUILLOU François
CORNEC Emile	COURTE Julien	JAFFRY Henri
JAFFRY Joseph	DILER Robert	LE GOFF Jean-Marie
KERVAREC Xavier	BARIOU Louis	HEMON Jean
LOSQ René	CHEDOTAL Amédée	
RAOUL Jean	BARIOU Jérôme	



AFFAIRE MANUEL : LE JUGEMENT DU TRIBUNAL

Du 22 Septembre 1941

10 du jugement

MINISTERE PUBLIC

contre

Manuel
René

Nature du délit
Légitime
Légitime
Légitime

AUDIENCE PUBLIQUE du Tribunal Civil de Guimber, tenue le 22 septembre 1941
mil neuf cent quarante et un pour les affaires correctionnelles, par MM. de
Clausen, Président, Chevalier de l'Ordre d'Henri, de Bismarck
et de Zant, juges

en présence de M. de la Cour, substit Procureur de la République, et avec l'
assistance de M. de la Cour, Chef de

LE MINISTERE PUBLIC CONTRE:

Manuel René - Français, 39 ans, marié - français, né à
Bismarck le 28 mars 1882, fils de Joseph - marié et de
- de Bismarck - français - marié.

déclarant à Bismarck, 3, rue de la Cour, Bismarck.

À l'appel de la cause, M. de la Cour, substit Procureur de la République
a exposé que par exploit du ministère de la Justice, en date du 18 mai 1941, il a fait citer le susnommé
à comparaître par devant le Tribunal, à la présente audience pour se dé-
fendre comme prévenu d'avoir à Bismarck, le 5 septembre 1941,
reçu son poste de T.S.F. de France à permettre la réception
sur la voie publique des émissions radiophoniques des
postes britanniques, délit prévu et puni par les articles 1er et
de la loi du 28 octobre 1940.

et il a requis qu'il plût au Tribunal, lecture faite des pièces de la cause
constatant les faits.

Procéder à l'audition d'un témoin et à l'interrogatoire du prévenu.

Le Greffier a fait lecture du dit procès-verbal.

Le témoin a comparu et a été entendu oralement et avant de dépo-
ser il a fait serment de dire toute la vérité, rien que la vérité.

Le prévenu a été interrogé.

Le Greffier a tenu note des déclarations d'un témoin entendu et des
réponses du prévenu.

M. de la Cour, substit Procureur de la République a résumé l'affaire et
requis contre le prévenu

Le prévenu a présenté ses moyens de défense.

Le Tribunal après avoir entendu la lecture des pièces sus mentionnées
1 - témoin dans sa déposition, le prévenu dans son interrogatoire,
M^o conseil, dans ses moyens de défense, M. de la Cour
substit Procureur de la République, dans le résumé de l'affaire
et ses réquisitions et après en avoir délibéré:

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que dans la
nuit du 5 septembre 1941, à Bismarck, le Commissaire de Police de
Bismarck, effectuant une tournée de surveillance dans la rue
de cette ville, qu'il passait, a entendu nettement, alors qu'il
passait sur un trottoir et sous un arbre, une émission radiophonique
en langue française émanant d'un poste britannique - que le
Commissaire de Police a constaté que l'appareil récepteur utilisé
par lui, se trouvait dans un coin de la cuisine, - dans la fenêtre

était ouverte, - de l'appartement occupé par les époux Manuel au 2nd étage de l'immeuble sis rue Louis Michel n° 3, et qu'au moment de son passage le sieur Manuel se trouvait seul dans la cuisine.

Attendu que le prévenu ne conteste aucune des énonciations du procès-verbal; - qu'il fait observer que la fenêtre de la cuisine donne sur une cour, ce que confirme le plan annexé au procès-verbal de police, et soutient qu'il venait seulement, en rentrant chez lui, de mettre en marche son poste, qu'il ne saie pas régler, sa femme se chargeant habituellement de ce soin.

Attendu que les faits tels qu'ils sont établis par le procès-verbal, et tels aussi qu'ils sont qualifiés par la citation qui saisi le Tribunal, ne touchent pas l'application de la loi du 28 octobre 1940, visée par la prévention.

Qu'en effet l'article 1^{er} de cette loi interdit uniquement la réception sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public, des émissions radioélectriques des postes britanniques et en général, de tout poste se livrant à une propagande anti-nationale.

Que ce texte qui, comme toute disposition pénale, est d'interprétation stricte, ne saurait être étendu au cas où - comme en l'espèce, la réception d'une des émissions prohibées a eu lieu à l'intérieur d'un domicile privé.

Attendu en tout cas, et quels que soient les sentiments exprimés par sa femme devant le Commissaire de police, que le prévenu a donné à l'audience l'expression d'une parfaite sincérité, en affirmant qu'il était incapable de régler son poste récepteur, lequel effectivement n'a pas de cadran, indication des postes émetteurs.

Que dans ces conditions il y a lieu de retenir, en l'absence de preuve, que la preuve n'est pas rapportée que Manuel ait eu l'intention de régler son poste de façon à faire entendre de la voie publique une émission interdite.

Par ces motifs:

Le Tribunal:

Relaxe Manuel René sans peine ni dépens.

Au début de l'affaire, M. le Président a nommé pour interprète de la langue bretonne, le sieur Guillaume François, âgé de 68 ans, demeurant à Quimper, lequel, après lecture et traduction fidèlement les décrets à transmettre entre ceux qui parlent des langues différentes, a prêté son ministère toutes les fois qu'il a été utile.

Ainsi jugé et prononcé en la dite audience publique au Palais de justice à Quimper.

(Sans autre débat)

FOLIO
CASE 11
RECOUR
RECHERCHES
RECHERCHES

RAPPORTS BRITANNIQUES SUR LE RAID DE TRÉBOUL

Reference	EXAMINATION OFFICE	1	2	3	4	5
File 98/751	XCA 5027					
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION						

AIR 28/737 ST. EVAL OPERATIONS RECORD BOOK-

2/02/29/11

A/C Q/22 reported:- STRIKE TREBOULE.
 At 2230 hours when in position ZJPM 0510 A/C sighted a flashing light on Pte du Raz. Having arrived early over target area A/C circled, then at 2245 hours entered Baie de Douarnenez, but failed to locate target due to darkness and ground mist. A/C circled and came out to the Pte du Raz light and again turned and made run towards target, but again failed to locate it.
 At 2300 hours when in position ZJAA 2040 A/C sighted the Pte du Raz light again and set course for base. At 2317 hours, in position ZJAA 2040 A/C sighted an E/A at 2000 feet on course 356 degs 1000 yards on starboard quarter. A/C Q at once took evasive action and came down to 50 feet, the E/A still followed closing in to 600 yards. The orange light on the E/A kept disappearing as if switched off for a few seconds, then turned on again. The E/A appeared to be keeping more on the tail of A/C Q following for 15 minutes and then it disappeared.

2/03/29/11

A/C A/22 reported:- STRIKE TREBOUL.
 A/C made landfall in bad visibility S of Raz de Sein, and after circling for 25 minutes sighted a revolving light, possible Ar-men, then set course E along the coast into Douarnenez Bay. A/C picked up the river and island at Douarnenez, then swung left handed and flew over the beach at Treboul. A/C made 2 more runs-up to target but each time, due to poor visibility, was unable to locate target exactly. On the forth run A/C A banked to the left over Douarnenez station and approached target at 1000 feet, diving down to 100 feet to release 2 x 500 SAPs, 2 x 250 lb GPs, and 2 canisters of 1B's at 2254 hours, on buildings believed to be hotels on the E side of bay in estimated position of Hotel de La Baie. Four bursts were seen and the rear gunner saw the incendiaries ignite, and a large building was enveloped in smoke.
 A white revolving lighthouse was seen on Pte du Raz, and a red flashing beacon at Cap de La Chevre. 2 red 2 star very cartridges were fired at 2215 hours, presumably from a ship when A/C was approximately 10 miles WSW of Ushant, from a point 1000 yards W of A/C.

05/29/11

A/C A/53 reported:-
 At 1245 hours in position ZJDU 1503 A/C sighted suspected U-Bout which was shadowed until 1255 hours when 3 DC's and one A/S bomb were dropped in

NOVEMBER 1941 STEVAL 22 SQUADRON					Time carried forward —	144-527-45	
Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty	REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Flying Times	
						Day	Night
23-11-41	1630	BEAUFORT 'A'	P/O WHITE	A/C.	MINELAYING ST NAZAIRE	2-0	3-0
28-11-41	1530	BEAUFORT 'A'	" "	A/C.	AIR TEST	-30	
28-11-41	2055	BEAUFORT 'A'	" "	A/C.	BOMBING STRIKE ON HOTELS OCCUPIED BY GERMAN 'U' BOAT CREWS AT TREBOUL (ATTACK SUCCESSFUL)		4-0
TOTAL FLYING TIME FOR NOVEMBER 1941							
DAY	14-50						
NIGHT	16-20						
TOTAL	31-10						

My memories of raid on Hotel at Treboul occupied by German 'U' Boat crews. We took off at 2055 and proceeded to Target. The visibility was very poor. F/O White had to make four runs up to the target, before finally dropping the bombs and incendiaries.

There was a blinding flash as the bombs hit the building.

I remember we all cheered and shouted, "That's our back, for bombing London". It was an exhilarating feeling.

F/O White said let's get back to base, which we did safely and landed approx 0400, feeling that we had done a good job.

FROM (EX SGT.) F.S. HATHERELL

My memories of raid on Hotel at Treboul occupied by German 'U' Boat crews.

We took off at 20.55 and proceeded to target. The visibility was very poor. F/O White had to make four runs up to the target, before finally dropping the bombs and incendiaries. There was a blinding flash as the bombs hit the building. I remember we all cheered and shouted, "That's our back for bombing London". It was an exhilarating feeling. F/O White said let's get back to base, which we did safely and landed approx. 04.00, feeling that we had done a good job.

FROM (EX SGT.) F.S. HATHERELL

La page du 28.11.1941 extraite du "log book" de Fred HATHERELL et le court récit écrit de sa main en 1989. (On notera la petite erreur "...landed approx. 04 00..." Simple inversion de chiffres. L'atterrissage a eu lieu à 00.40).



From: Mr E A MUNDAY; AIR HISTORICAL BRANCH (RAF)

MINISTRY OF DEFENCE Room 3.08
3-5 Great Scotland Yard, London SW1A 2HW

Telephone (Direct Dialling) 01-218 } ext 5460
(Switchboard) 01-218 9000 }

Mr D Hatherell
45 Beaconsfield Road
Croydon
Surrey
CRO 2IN

Your reference

Our reference

D/AHB(RAF)8/27

Date

19 March 1990

Dear Donald

Thank you for your letter of 12 February 1990 in which you enquired about Sgt L P D Fordham.

Our records show that Sgt Fordham was on board Wellington HF 849 which was lost on a transit flight from UK to the Middle East on 22 April 1942.

There were 9 persons on board, obviously some were passengers. It is not clear whether or not Sgt Fordham was crew or passenger. His unit is listed as No 21 OTU, and the aircraft was on the charge of the Overseas Aircraft Delivery Unit.

None of the 9 persons on board survived the loss of the aircraft.

Yours sincerely

Eric Munday

La relation de la disparition
de Leslie FORDHAM le 22
avril 1942.



MINISTRY OF DEFENCE
RAF Personnel Management Centre
Innsworth Gloucester GL3 1EZ

Telephone Churchdown 712612 (STD 0452) ext 2622

Mr D Hamerell
2 Holyrood Road
New Barnet
Hertfordshire
EN5 1DG

Your reference

Our reference

DPH(Airmen)/104/1/H/P Man 3e(2)a

Date

5 August 1987

Dear Mr Hamerell

FLIGHT SERGEANT HAMERELL (952737)

Thank you for your letter and consent dated 26 July.

I have checked our records, and am pleased to give you your father's service details.

Date of Enlistment 23 February 1940
(Duration of present emergency)

Ranks

Aircraftman 2nd Class	23 February 1940
Flight Sergeant	28 February 1941
Aircraftman (2nd Class) with rank/pay of agt	19 April 1943
Aircraftman 1st Class	1 November 1944
Leading Aircraftman	1 April 1945
Sergeant	1 April 1945

Mustering

Aircraftman/Wireless Operator	23 February 1940
Wireless Operator under training/air gunner	22 November 1940
Wireless Operator	19 April 1943

Postings

2 Cardington Recruitment Centre	23 February 1940
Cardington Recruitment Centre Reserve	24 February 1940
3 Electrical and Wireless School at Colne	25 June 1940
3 Wing and Signal School	11 October 1940
Station Number 18 Operational Training Unit	19 December 1940
5 Bomb and Gunnery School	28 December 1940
RAF Depot Supernumerary	2 March 1941
3 Operational Training Unit	29 March 1941
Torpedo Training Unit Abbotsinch	28 May 1941
22 Squadron	27 June 1941
5th Operational Training Unit	23 January 1942
58 Squadron	8 December 1942
201 RAF Depot	19 March 1943
Film Producing Unit	5 May 1943
3rd Radio School	21 October 1943
5th Personnel Dispersal Centre	5 January 1944
1 Personnel Dispersal Centre	18 January 1944
Renscombe Down	28 January 1944

Les états de service dans la
R.A.F. de Fred
HATHERELL.

BUNDESARCHIV

MILITÄRARCHIV

Bundesarchiv - Militärarchiv - Postfach - 7800 Freiburg/Bz

Herrn
Michel Mazeas
Maire
Hôtel de Ville

F-29174 Douarnenez

7800 Freiburg i. Br.
Wiesentalstraße 10
Telefon (07 61) 478 17-0 (Vermittlung)
Telex 761 445 BAArchFR

Öffnungszeiten des Benutzersaals:
montags - freitags: 8.00 Uhr - 18.00 Uhr

Gesch.-Z. (hier bei Antwort angeben)	Bearbeiter	Telefon	Datum
5-6992/Mazeas	Herr Jamans	478 17- 41	9. Nov. 1989

Sehr geehrter Herr Mazeas!

Ihr Schreiben vom 18.10.1989 an das Bundesarchiv wurde hierher abgegeben.

Beiliegend übersende ich Ihnen Kopie aus dem Kriegstagebuch des Marinebefehlshabers Westfrankreich betreffend den Luftangriff am 28.11.1941 auf Treboul (RM 45/v./M/401/38113). Weitere Hinweise ließen sich im Marinebereich leider nicht finden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Jamans
(Jamans)

Anlage

- 347 -

Datum Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtgüte der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.11.41 0800	<u>ROYAN</u> Südöstliche Winde, Stärke 3, bedeckt, Sicht 5 sm	<u>Lage:</u> Keine besonderen Vorkommnisse.
2000	Südöstliche Winde, Stärke 2-3, bedeckt, Sicht 5 sm.	<u>Lage:</u> Keine besonderen Vorkommnisse. <i>[Signature]</i>
30.11.41. 0800	<u>ROYAN</u> Östliche Winde, Stärke 2-3, wolkig, Sicht 3 sm.	<u>Lage:</u> Keine besonderen Vorkommnisse.
2000	Östliche-bis südöstliche Winde, Stärke 3-4, vorwiegend bedeckt, Sicht 5-8 sm.	<u>Lage:</u> Nachtrag zum Lagebericht vom 29.11. 180 Uhr: Ein feindliches Flugzeug warf am 28. 11. gegen 2345 Uhr über Treboul b/Douarnenez etwa 50 Leucht- u.Brandbomben und 3 Sprengbomben in überraschendem Tiefangriff aus 100 m Höhe. Kein Personen-, geringer Sach- und Gebäudeschaden. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. <i>[Signature]</i>

Le rapport de la station de ROYAN note le bombardement à TRÉBOUL à 23 h 45, heure allemande, le 28.11.1941.

Avec tous nos remerciements pour leur précieux concours à :

Frederick	HATHERELL	(BARNET - G.B.)
David	HATHERELL	(CROYDON - G.B.)
Roy	NESBITT	(LONDON - G.B.)
Roger	HAYWARD	(LONDON - G.B.)
Eric	DAWKINS	(FALMOUTH - G.B.)
P.J.V.	ELLIOT	(R.A.F. Museum)
Jean	SHAPLAND	(SAINT-EVAL - G.B.)
Gordon	CARTER	(PLOUBAZLANNEC - F.)
Herr	GÜNTNER	(FRIBOURG - R.F.A.)
Herr	BORSTEL	(BONN - R.F.A.)
Herr	SCHOLL	(FRIBOURG - R.F.A.)
Louis	MARREC	(LE JUCH - F.)
Paul	FABRE	(DOUARNENEZ - F.)
Michel	CARIOU	(POULLAN - F.)
André	LAGADEC	(DOUARNENEZ - F.)
Pierre	MOALIC	(DOUARNENEZ - F.)
Raymond	CARIOU	(POULLAN - F.)
Joseph	DILOSQUET	(DOUARNENEZ - F.)
Yves	LUCAS	(DOUARNENEZ - F.)
Yves	LE GOFF	(DOUARNENEZ - F.)
René	PICHAVANT	(DOUARNENEZ - F.)

