

Les cahiers de l'
IROISE

Société d'Etudes de Brest et du Léon

A TIRE-D'AILE





Yves COATIVY

le 7.1.3.

3 rue Pascal

29 200 BRËST

Cher ami,

Merci beaucoup pour votre envoi si copieux.

J'en retire quelques éléments qui, je le souhaite, vous guideront dans votre travail pour les cahiers.

-> l'épopée du Tréhouliste me plaît beaucoup et mériterait tout à fait une publication, à condition de bien montrer le dessein "aérien" de ces hommes

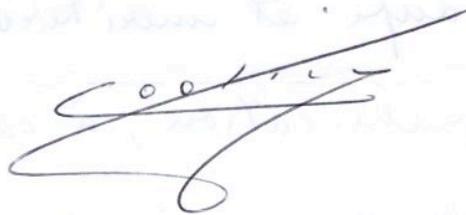
-> le danger des Bretons dans les FAFL et Normandie - Niemen est de tomber dans une succession de biographies. Il vaut bien mieux avoir un travail de synthèse

mais comme sous le saulique, c'est plus difficile.

→ la visite en Bretagne du général Zakharov permettrait de faire le lien BEN / Normandie-Némen et d'évoquer la mémoire de Maurice Bon.

Pour faire court, je vous laisse choisir entre ces 3 possibilités celle qui vous plaît le plus. Vous pouvez publier 10 à 15 pages voire plus, et illustrer (tous vos documents vous seront rendus)

Bien cordialement



le 26 janvier 2003

Michel Mazéas

28100 Douarnenez

33 Quai du Port-Rhu

Tel: 02 98 92 33 15.

à

Yves COATIVY

3 rue Pascal

29 200 BREST



Cher ami,

Je crois que j'ai réellement pris beaucoup de plaisir à rassembler quelques fiches éparpillées et quelques souvenirs personnels !...

Ce faisant, je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre attente et d'être resté dans l'esprit du prochain numéro spécial des "Cahiers de l'Iroise". C'est vous qui en jugerez à la lecture des différents chapitres de cette évocation.

Cependant, comme nous en aurions convenu au téléphone, je vous remets la documentation que j'ai classée suivant ma logique (un peu passéiste, comme on peut l'être à 75 ans...).

Vous puiserez là-dedans ce qui vous semble convenir le mieux au sujet que vous souhaitez traiter. Je n'ai pas, depuis le temps que j'écris, de réel amour-propre d'auteur, soyez rassuré à ce sujet.

A la limite, vous pouvez me renvoyer le dossier, s'il ne présente pas d'intérêt pour vous. Je ne m'en formaliserai pas, croyez-le bien !

Bien cordialement et bon courage.

Michel Mazéas

P.S. joint "ASKELLIG"

UBO



FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES SOCIALES VICTOR-SEGALEN
DÉPARTEMENT D'HISTOIRE

Yves COATY

le 30. 1. 5.

Cher ami,

Merci beaucoup pour votre article très documenté et très illustré: il sera publié intégralement et contrairement à vos souhaits, sans être parfaitement resté dans l'esprit des cahiers. Par ailleurs, merci aussi pour la légende d'Askelig, remarquablement illustrée. Quand le numéro des Cahiers sera sorti, je vous renverrai votre dossier, des tirés à part et un numéro.

Bien cordialement

le 4 février 2003

Michel Mazéas

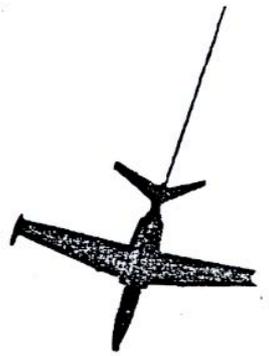
29 100 Douarnenez

33 Quai du Port-Rhu

à Yves Coativy

3, rue Pascal

29200 BREST.



Cher ami,

Comme tous les pilotes, mais aussi bien d'autres, j'ai été profondément touché par l'accident de COLUMBIA et la disparition des sept astronautes qui rentraient d'une mission dans l'espace.

Si cela était possible, je souhaiterais que l'article que j'ai écrit pour les "Cahiers de l'Iroise" leur soit dédié. C'est le seul témoignage que je pourrai jamais leur rendre.

Il suffirait de porter sur la première page :

A la mémoire des
sept astronautes du
COLUMBIA, disparus
le 1^{er} février 2003.

Michel Mazéas

J'espère que ma demande ne posera pas de problème. C'est un geste auquel je tiens beaucoup.

Bien cordialement

P.S. Au sujet des photos de couverture, je possède aussi des éktachromes de

très haute définition, représentant diverses vues aériennes du
pat de Douarnenez et de son environnement. Peut-être vous
intéresseront-elles ?

Par ailleurs, j'ai remarqué par hasard une faute de frappe
au bas de la page 5 (si ma numérotation est exacte !). Il faut
lire, bien sûr :

"...après le V^e siècle avant J.C."



SECRETARIAT GENERAL

VILLE DE DOUARNENEZ

☎ 02.98.74.46.07
☐ 02.98.74.46.09

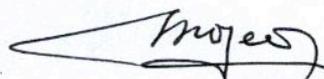
Bordereau de Télécopie

Expéditeur : Michel MAZÉAS
Maire de DOUARNENEZ

Destinataire : Yves COATIVY
Département Histoire

Objet : N° spécial "Cahiers de l'Iroise"
—
Pourriez-vous faire ajouter à la bibliographie
sommaire :
René PICHAVANT . "Les Clandestins de l'Iroise" Ed. Morgane . 1982

Cordialement



Nombre total de page (y compris celle-ci) :

RAPPORT DE CONTROLE DE TRANSMISSION

HEURE: 05/02/2003 10:41
NOM : MAIRIE DOUARNENEZ
FAX : 02-98-74-46-09
TEL : 02-98-74-46-00

DATE, HEURE
NUMERO/NOM FAX
DUREE
PAGE(S)
RESULT
MODE

05/02 10:40
00298016390
00:00:54
02
OK
STANDARD
ECM

le 8 février 2003

Michel Mazéas

Douarnenez



Expedition Ekta vers aériennes D2 (5)
" " " Ile Tristan (3)

Précisions: D2 1976 Sécheresse
Ile Tristan 1988 avant Port Musée



Segalen le 21.7.5

Cher ami,

Vous trouverez ci-joints les documents
que vous m'avez expédiés à l'exception
d'une photo de la rencontre de deux avions
de l'aéronavale, l'ancien / l moderne, qui
servira à illustrer la ^{1^{ère}} partie de couverture. Je
vous la renverrai en même temps que
votre article, après parution. J'ai fait
compléter la bibliographie et ajouter la
dédicace aux cosmonautes américains.

Le numéro des cahiers vous doit
beaucoup. Notez que vous pouvez y lire

des extraits du journal de Jean (?) Le
Bris, qui se trouvait sur le Tribouliste
et qui est tombé au champ d'honneur
pendant la guerre.

Bien amicalement

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. C. C.', with a large, sweeping flourish underneath.

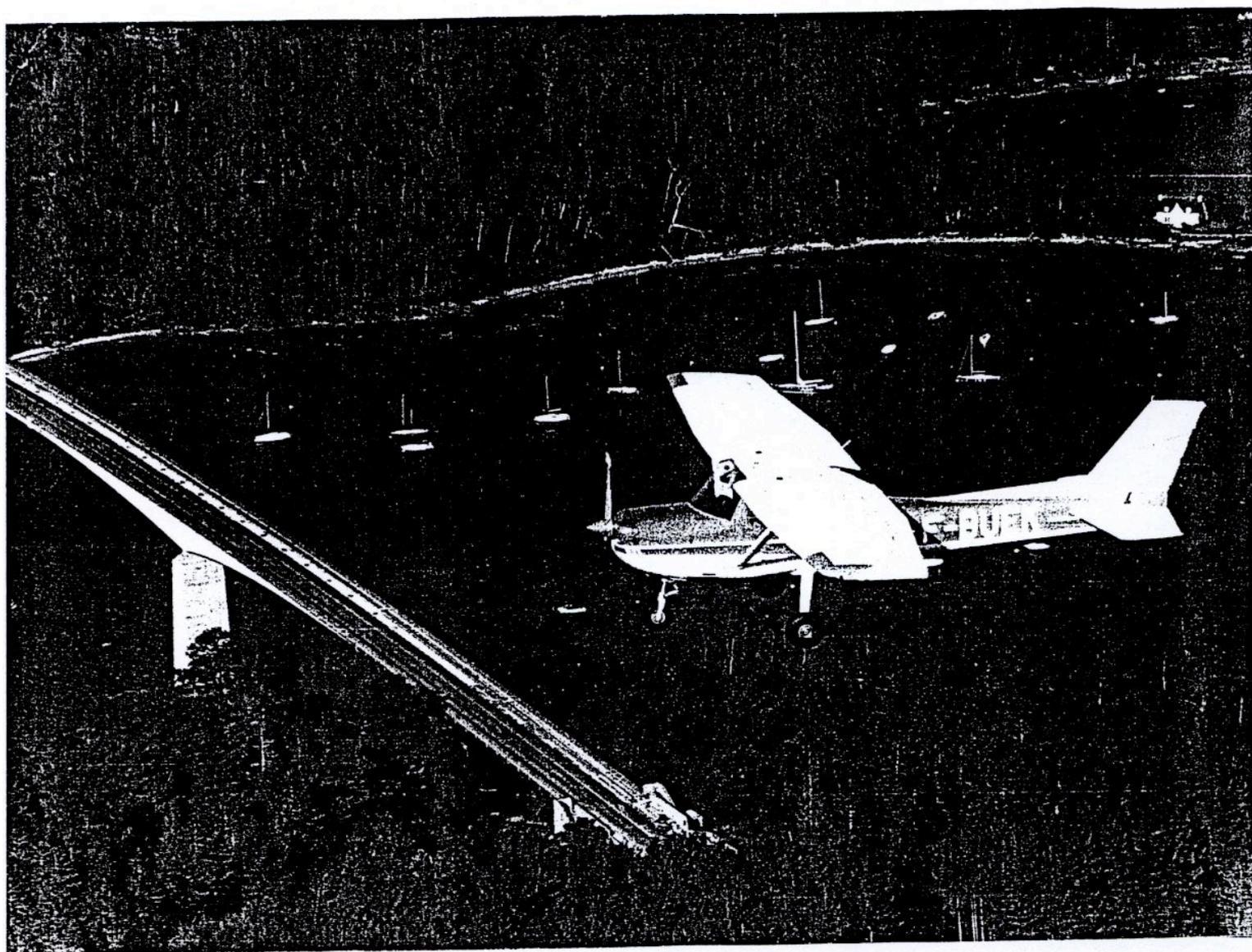
A la mémoire des
Sept astronautes de
COLUMBIA, disparus
le 1^{er} février 2003

SUR LES AILES

DU

Michel Mazéas

SOUVENIR



CESSNA 150 survolant le Pont de CORNOUAILLE

Michel Mazéas
"Association Mémoire de la Ville"
DOUARNENEZ

J'AI VOLÉ AVEC TITOV...

DU « VIEUX PIEGE » A LA STATION « MIR »

6 août 1961.

Verticale AUXERRE, dans l'YONNE.

J'ai quitté pour quelque temps les rivages du FINISTERE pour survoler les forêts de l'Yonne.

Je cherche des yeux le terrain en herbe de la base aérienne, désactivée, que commande un officier breton, le lieutenant-colonel LE GOFF.

Je dois trouver mon gazon à gauche, après les usines FRUEHAUF, entre la Nationale et la rivière qui passe derrière les hangars.

Aperçu... Mais je me présente un peu long et je distingue, là-bas, juste bons pour ma fin de course, des moutons qui broutent la « pelouse » où je vais me poser.

Remise des gaz ou glissade ? Va pour la glissade : un coup de pied à droite, un coup de pied à gauche... et bis repetita, pour garder l'axe.

Mon « PIPER » n'a, en effet, ni aérofreins, ni becs d'ailerons, ni volets, mais seulement 90 CV montés sur tubes et toile. Il a servi comme guerrier, en appareil d'observation, au cours du Débarquement, le 6 juin 1944, il en a vu d'autres et il accepte de se poser dans le lit du vent, bien en avant des moutons impassibles.

Roulage hangar...

C'est le colonel CUFFAUT qui m'accueille. J'ai en effet aperçu, au sol, son « Ramier », avec lequel il descend parfois de VILLACOUBLAY.

Il me fait de grands signes. Qu'est-ce que j'ai encore bien pu faire ? J'ai pourtant soigné mon approche !

J'ai à peine coupé les gaz qu'il me crie :

« Vous savez, mon vieux, vous aviez un camarade qui tournait là-haut en même temps que vous. « Ils » viennent de l'annoncer à la radio... Et il pilote vraiment son engin ! Ce n'est plus la boule de GAGARINE, d'il y a quatre mois !... ».

C'est ainsi que j'apprends que j'avais volé pendant un moment, de concert avec Guerman TITOV, le premier pilote de l'espace !

Aujourd'hui, plus de quarante ans après, s'en souvenir ici pourra paraître dérisoire à la jeune génération des pilotes, mais pour nous, c'était une époque décisive. Des hommes quittaient nos vieilles « trapanelles » pour se lancer, sur des engins jamais vus, à la conquête de l'Univers. Ils allaient habiter des stations spatiales, sortir en scaphandre dans l'espace, marcher sur la Lune...

Routine d'aujourd'hui, exaltation d'hier... Toute époque a ses passions et ses héros.

Quant au Colonel CUFFAUT, apparemment, il exultait. Ancien de « NORMANDIE-NIEMEN » (14 victoires) il avait gardé une réelle affection pour ses collègues soviétiques et l'exploit de TITOV semblait le toucher plus particulièrement.



Léon CUFFAUT
(1911 - 2002)

1944

Le lieutenant Léon CUFFAUT aux commandes de son YAK en 1944. A la fin de la guerre il totalisera 14 victoires, au sein du GC3 "NORMANDIE - NIEMEN", où il sert du 22/12/43 au 20/12/44. Il avait choisi, sur ses vieux jours, de vivre en partie en BRETAGNE, une région qu'il aimait beaucoup.

1961

PIPER J3 en finale sur la piste en herbe d'AUXERRE, le 6 août 1961, avec un Douarneniste aux commandes. Le colonel CUFFAUT va l'accueillir à sa façon, démonstrative, comme toujours.



1994

18.700 heures de vol, 1010 missions de guerre, le général Léon CUFFAUT, en retraite à GOURIN (56) participe activement à la vie locale et aux cérémonies commémoratives de la région.

Il se dévoue sans compter auprès des handicapés, auxquels il veut offrir le plaisir de voler et les joies du pilotage.

Il s'est éteint le 1^{er} septembre 2002 à Champigny sur Marne (94).

Il avait 91 ans. C'était le jour de la 60^e commémoration de la création de l'Armée de l'Air.



Quelques semaines auparavant, il avait d'ailleurs reçu, dans sa « datcha », le Général ZAKHAROV, ancien commandant de son unité en U.R.S.S.

La « datcha » de CUFFAUT !! Mon Dieu !! Une ancienne ferme qu'il avait aménagée au flanc d'une colline auxerroise, où les stalles d'écurie étaient devenues poulaines, et l'étable, salle de séjour.

Au fond, un grand mur blanc, constellé de graffitis : les signatures fantaisistes de tous les hôtes qui avaient, un jour ou l'autre, apprécié l'hospitalité du Colonel. Et dans ce firmament mural où brillaient les noms de pilotes prestigieux, mon nom figurait auprès de celui de ZAKHAROV, par les hasards de l'espace disponible.

C'est ainsi que j'entrais réellement en Aviation, au sein d'une fraternité qui n'allait plus jamais se démentir.

Ce n'est que bien des années plus tard que je devais rencontrer le général ZAKHAROV, venu s'incliner devant le monument de Maurice BON, à PLUGUFFAN, en 1977.

On me confia ce jour-là l'insigne honneur de prononcer l'allocution d'accueil. Et ce n'est pas sans une certaine émotion que j'évoque ce souvenir aujourd'hui...

Mais depuis les vols de GAGARINE et de TITOV, que de chemin parcouru ! Les Américains ARMSTRONG et ALDRIN marchent sur la Lune le 21 juillet 1969. Les stations spatiales tournent en orbite autour de la Terre et ROMANENKO bat le record de durée dans l'espace avec 326 jours en 1987, record vite repris par TITOV et MANAROV avec 366 jours en 1988. Ils reviennent sur Terre en ~~sa~~ compagnie de Jean-Loup CHRETIEN le 21 décembre 1988. Le Breton, premier Français dans le Cosmos, les avait rejoints quelques semaines auparavant et était sorti pendant 6 h 10 dans l'espace le 9 décembre. Encore un record !

Mais c'est déjà là une autre épopée dont les Bretons ne voudraient cependant tirer aucune vanité, même s'ils ne vont pas en rester là...



Retrouvailles avec un PIPER J3 en 1984.

—
LE GÉNÉRAL
Georgy ZAKHAROV
(1908-1996)
—



Né dans une famille rurale pauvre des bords de STAROE-SEMIONKINO (RUSSIE), il suivra une formation de pilote à partir de 1930. Il rencontrera en ESPAGNE, pendant la Guerre Civile, André MALRAUX et Léon CUFFAUT. Il retrouvera ce dernier au "NORMANDIE-NIEMEN", 5 ans plus tard.

Au début de 1943, le Général ZAKHAROV prend le commandement de la 303^e Division Aérienne de Chasse. Au sein de cette Division figure le G.C.3. "NORMANDIE", composé de 4 escadrilles de YAK, pilotés par des volontaires des Forces Aériennes Françaises Libres (F.A.F.L.).

Le 28 novembre 1944, par décret de STALINE, le Régiment français prend le nom de "NORMANDIE-NIEMEN".

Le Général ZAKHAROV quitte la 303^e Division en juillet 1945.

Il totalisait 18 victoires et était titulaire des plus prestigieuses décorations à cette date.

En 1971 il recevra, à MOSCOU, les insignes de Commandeur de la Légion d'Honneur, des mains de l'Ambassadeur de FRANCE.



Au centre, le général ZAKHAROV, en 1966, au cours d'une visite au Musée de l'Air du BOURGET, pose sous le YAK 3 n°18, qui a pris part aux combats contre la LUFTWAFFE en 1945.

DES BRETONS TOUJOURS PRESENTS

L'HEXAGONE est une mosaïque remarquable. BRETONS ou VOSGIENS, PICARDS ou BASQUES, NORMANDS ou CATALANS, BOURGUIGONS ou PROVENCAUX, VENDEENS ou AUVERGNATS, tous se retrouvent, comme l'avaient rêvé, en des temps très anciens, les Rois rassembleurs de Terres, et pour d'autres raisons...

Chacun, aujourd'hui, apporte sa différence.

On a dit des Bretons qu'ils étaient têtus alors qu'ils étaient simplement tenaces.

On dit d'eux, encore, qu'ils étaient mystiques alors qu'ils étaient seulement imaginatifs.

On les a fait passer pour de redoutables guerriers parce qu'ils avaient une vertu très courante : la bravoure.

On les a donnés pour séparatistes alors qu'ils se voulaient seulement des Français originaux.

On s'est souvent moqué d'eux.

On a eu tort...

Voici l'histoire de quelques-uns de ces BRETONS, et de leur PATRIE, que nous retraçons ici, à travers les éclaircies d'un ciel souvent chargé de nuages et de brume mais où ils ont su tenir leur place.

Sans prétendre qu'ils ont été partout les meilleurs, les BRETONS ont apporté leur pierre à l'édifice commun à tous les hommes, dans tous les domaines. Ils étaient partout présents au moment opportun, comme c'est le cas pour tous les esprits ouverts et curieux des choses de la vie.

Et s'ils ont été parfois un rien querelleurs c'est uniquement parce qu'ils supportent mal la sottise et les mauvais procès qu'on leur a faits souvent.

Mais c'est parce qu'ils gardaient la tête haute qu'ils ont suivi les oiseaux et les étoiles.

Ce fut une raison suffisante pour les pousser à conquérir l'espace, dans la légende et la réalité.

Aux berges lointaines des civilisations celtiques, le symbole de l'envol qui permet de quitter la Terre pour retrouver le royaume du Soleil, s'inscrit déjà dans des figurines de terre cuite comme celles des Chars de Dupljaja, tirés par des canards et trouvés en Yougoslavie, l'un des territoires d'expansion des Celtes de La Tène, après le Vè siècle av. J.C.

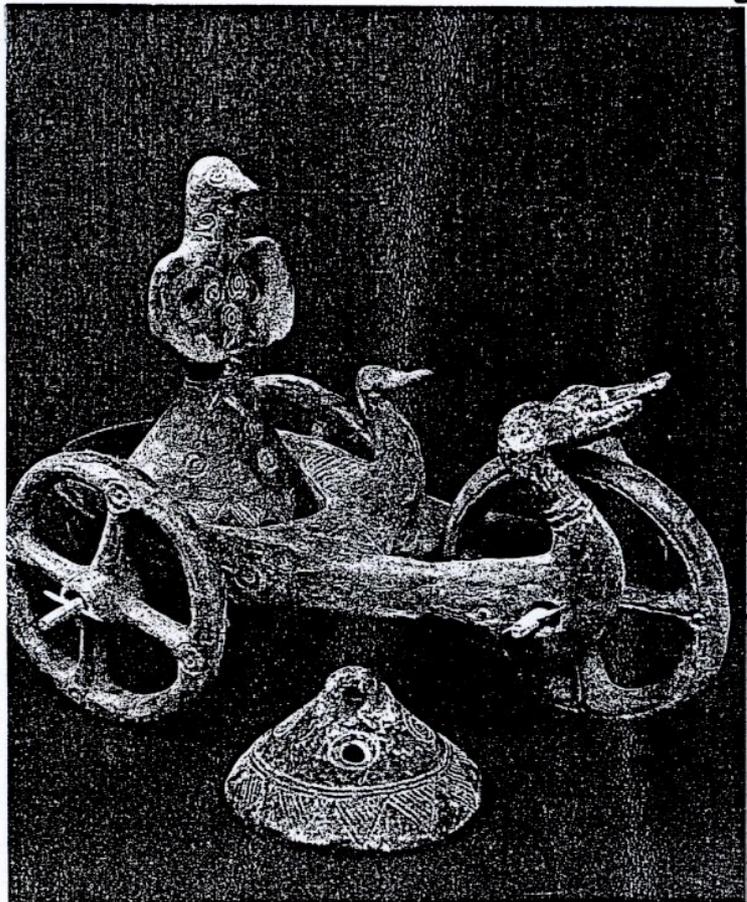
LA LÉGENDE

ASKELLIG, le petit garçon qui voulait voler, de la légende bretonne, représente le mythe ancestral de l'homme doué d'un nouveau pouvoir, celui d'évoluer dans les airs. C'est une approche mystique, aux solutions irrationnelles pour monter vers le Soleil et participer ainsi à l'apothéose des Dieux.

Le problème est "résolu" par le raisonnement analogique qui consiste à imiter le vol des oiseaux en adaptant sa structure physiologique. C'est totalement irréaliste et reste du domaine du rêve ou de la vision.



ASKELLIG vole avec les goélands.



Un des chars de DUPLJAJA : Il permet d'évoluer sur terre, sur l'eau et dans les airs, tiré par des canards sacrés.

UN DÉBUT D'ANALYSE.

La simple analogie, appliquée aux comportements montre les insuffisances des réalisations concrètes incapables de répondre aux attentes. Un autre mythe surgit alors, celui du char tiré par des oiseaux. Cependant, la pensée ancestrale reste encore prisonnière de l'idée que seuls les volatiles ont la capacité de s'élever dans le ciel, divinisant l'homme qui peut les accompagner.

C'est cette évidence mystique qui conduit un artiste anonyme vers 1000 av. J.C., à produire cette figurine de terre cuite, découverte à DUPLJAJA en YOUGOSLAVIE, région qui sera l'un des futurs territoires d'expansion des CELTES de LA TÈNE. Ils assimileront ces croyances ainsi que les cultes et les traditions des peuplades danubiennes.

DE LA LEGENDE A L'HISTOIRE

De siècle en siècle, l'attrait des envolées, réelles ou imaginaires, occupe l'esprit des Bretons. Les faits prennent parfois de curieuses tournures. C'est ainsi qu'en 1642, Mathurin TOULLIER, sieur de la POUSSINIÈRE, prêtre des environs de FOUGERES voulut rendre service à un personnage important du diocèse. « Sur son pied et dans les airs », il transporta ainsi de FOUGERES à RENNES son éminent voyageur. Tout se passa très bien, dit-on. Pourtant le pauvre Mathurin n'aurait pas dû laisser prendre ainsi son pied. La rumeur publique l'accusa de sorcellerie jusqu'à ce qu'on lui fit un procès. C'était sans rémission. Le 19 janvier 1643, Mathurin TOULLIER, pour des actes réputés magiques et sacrilèges, fut brûlé vif en place des Lices à RENNES. Pauvre précurseur, sans doute victime de son imagination et des récits trop colorés qu'elle lui dictait parfois.

Mais si l'un rencontre la mort, un autre peut sauver sa vie. C'est affaire de circonstances. M. DEFONTAGE était, disait-on, un grand inventeur. Il construisit toutes sortes de machines dont l'utilité première n'était pas toujours évidente. Breton et têtu, il s'obstinait depuis des années à fabriquer une machine volante. L'ingénieur anglais, David WILLIAMS, a raconté quelque part, il y a quelques années, comment DEFONTAGE expérimenta son invention. C'était en 1777. Les prisons retenaient en ces temps là de nombreux condamnés à mort. C'est à l'un d'eux que notre inventeur souhaita faire une proposition. Le sort tomba sur un certain Dominique DUFORT, Breton lui aussi. Le marché était simple : essayer la machine volante et en cas de succès la remise totale de peine était assurée au prisonnier. Il y avait bien sûr un risque au bout de la course. Mais compte-tenu de sa situation c'est un risque que Dominique DUFORT prit allègrement.

Du haut des murs de la prison il se jeta sans hésitation dans le vide, accompagné des recommandations de DEFONTAGE. Une foule considérable attendait en bas : voir mourir un homme avec un tel raffinement ne pouvait qu'être un spectacle fort prisé en ce temps-là.

La foule fut-elle déçue ? Personne ne l'a dit. Toujours est-il que l'expérience réussit parfaitement et que l'appareil et son occupant après un vol plané plein d'aisance et de légèreté, se posèrent sans encombre, loin des murs austères de la prison.

Dominique DUFORT fut gracié, on n'entendit plus parler de lui. Quant à DEFONTAGE il aurait, semble-t-il, lui aussi sombré dans l'oubli. C'est parfois le sort des précurseurs.

Fort heureusement, cependant, les sorts se suivent et ne se ressemblent pas. Un siècle plus tard, Jean-Marie LE BRIS s'envole sur un planeur tiré par un cheval lancé au galop sur la plage de TREFEUNTEC devant la petite, mais célèbre chapelle de Ste ANNE LA PALUD. La mémoire collective ne l'oubliera pas. Il est vrai qu'à l'époque, les gazettes et autres revues sont déjà nombreuses et que « l'aviation » possède aussi de fervents adeptes. Ils viennent d'inventer ce nom nouveau et l'on parle des « aviateurs » pour la première fois.

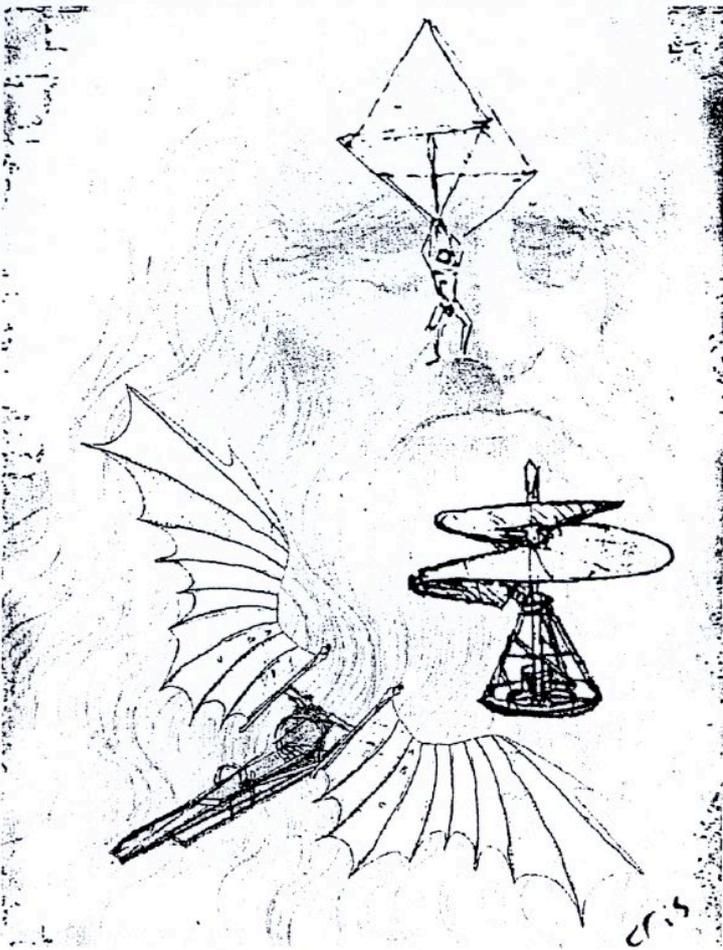
Le monde n'a plus, d'un seul coup, les mêmes limites ni les mêmes dimensions. On commence à parler aujourd'hui, dans les milieux scientifiques d'un Univers à 13 dimensions ! Plus fantastique encore, le télescope HUBBLE nous ramène, d'un seul coup d'œil, 13 milliards d'années en arrière. L'image qu'il renvoie sur nos rétines est celle d'un monde qui n'existe plus que grâce à la relativité du temps et de l'espace qui, il y a un siècle seulement, n'était qu'une théorie élaborée par EINSTEIN... C'est pourtant la réalité d'aujourd'hui, comme l'est devenu le rêve fou de Jean-Marie Le Bris : voler dans les airs

LA SYNTHÈSE

Quelques esprits éclairés comprennent que la seule référence animalière, concernant la production d'énergie nécessaire au vol humain, ne peut donner la clé qu'ils cherchent.

Leur analyse les conduit à réévaluer la synthèse de toutes les connaissances et à découvrir qu'il existe une force encore inconnue qui permet à certains animaux, comme à certains objets de se déplacer dans les airs.

Cette force mystérieuse intrigue beaucoup Léonard de Vinci (1452-1519) qui imagine de construire des machines pour la produire. Il expérimente ainsi divers procédés, définis par une approche scientifique des phénomènes.



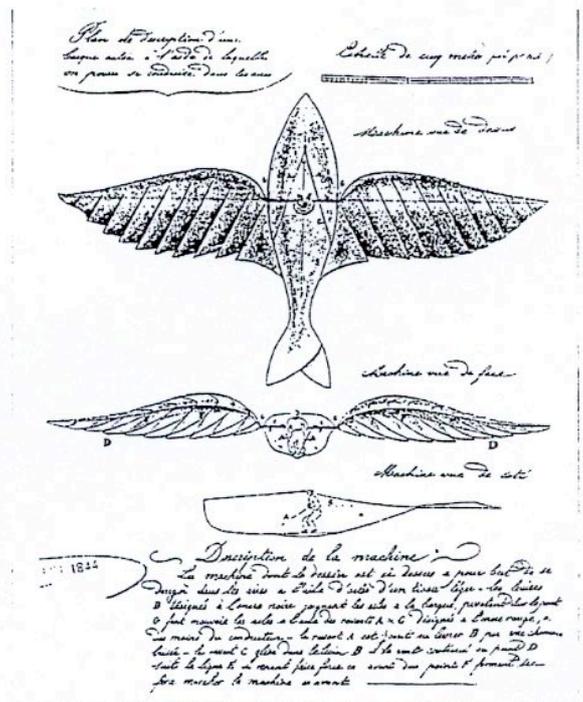
Les esquisses de Léonard de Vinci.
(1500)

LE RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

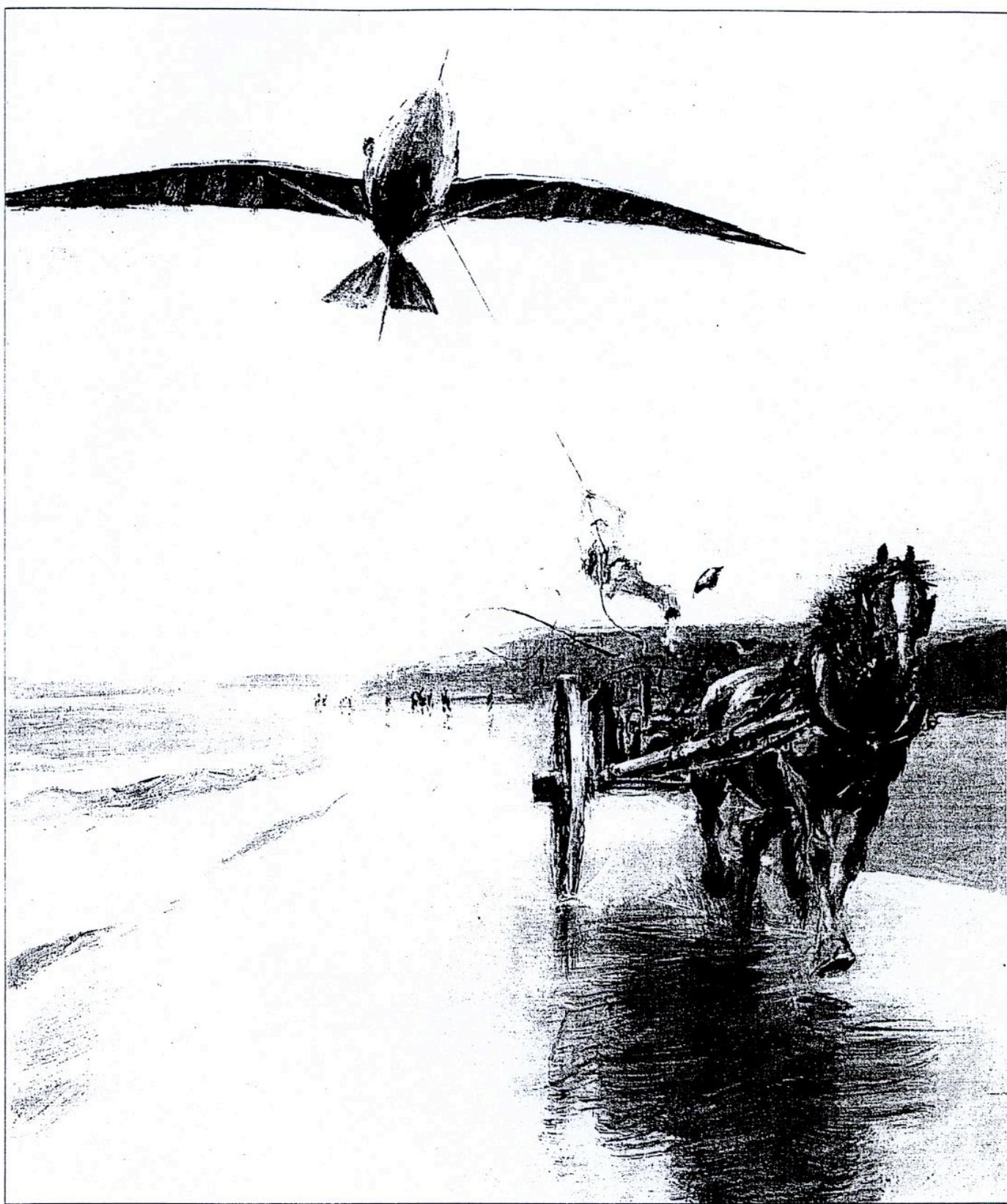
Le marin Jean-Marie LE BRIS (1817-1872) songe à utiliser des moyens aériens pour venir au secours des naufragés. C'est une démarche différente de la myotique ~~et~~ ancienne et proche des orientations des recherches de la Renaissance. Entre temps, la technique du ballon, "plus léger que l'air" a été mise au point à partir de 1783.

Jean-Marie LE BRIS s'obstine dans une approche cartésienne et raisonnée des problèmes posés par la locomotion aérienne. Il met ainsi en évidence l'existence de la portance aérodynamique, cette force, cette énergie mystérieuse, objet d'une longue quête des chercheurs.

Ensuite, tout le reste n'est plus que technologie appliquée...



La machine de Jean-Marie LE BRIS.
(Brevet de 1857)



Cette reconstitution de l'exploit de Tréfeuntec par le peintre Georges Beuville rend bien compte du caractère singulier, et quelque peu cocasse, de la scène à laquelle assistèrent quelques rares spectateurs un dimanche matin de l'année 1856. L'appareil représenté n'est cependant pas celui utilisé à cette occasion par Jean-Marie Le Bris — il ne possédait pas de pointe à l'avant —, mais un autre, utilisé une dizaine d'années plus tard, lors des essais infructueux de Brest.

L'IDEE DU REDUIT BRETON

Quatre vingts ans après et deux guerres plus tard, l'exploit de Jean Marie LE BRIS sur la plage de TREFEUNTEC, en 1856, contribue à marquer les paysages du monde entier. Le FINISTERE, à lui seul, compte déjà en 1936, quatre plateformes aéronautiques, ces terrains d'aviation comme on les appelle encore. Les activités civiles et militaires s'y développent progressivement et leurs noms commencent à être bien connus : MORLAIX – PLOUJEAN, BREST-GUIPAVAS, LANVEOC-POULMIC, QUIMPER-PLUGUFFAN.

A travers les rumeurs de guerre qui circulent, l'organisation militaire du territoire envisage la création d'un Réduit Breton, sorte de base arrière pour relancer d'éventuelles offensives. La réalité des faits mettra en pièces cette drôle d'idée.

Cependant, la Base de LANVEOC-POULMIC va devenir un des éléments de cette stratégie, associée à la FLOTTE, qui mouille en Rade de BREST, et au 137^e R.I., en caserne à QUIMPER.

C'est ainsi qu'au 4 septembre 1939, avions et hydravions viennent compléter les escadrilles mises en place en 1936. C'est un potentiel de 80 appareils divers, environ, qui anime la Base militaire, dont un POTEZ CAMS 141 « ANTARES » qui répondra à l'Appel du 18 juin 1940 pour rejoindre CASABLANCA et quelques T6 NAA 57 P2, de fabrication américaine, qui seront mis hors d'usage avant l'arrivée des Allemands.

Dans les mois qui précèdent la déclaration de guerre, l'entraînement des pilotes est intensif. Cela ne va pas sans accidents, dont certains seront graves. C'est le cas le 12 janvier 1939 : un CAMS 37 s'écrase sur PLOMODIERN faisant 3 morts, Corentin POUDOULLEC, pilote, Pierre COLLET, mécanicien, Louis LE BOT, matelot. Un seul des membres de l'équipage en réchappera, le matelot Gabriel VERJUS, blessé à la main et fortement commotionné.

Quelques semaines plus tard, égarés dans la brume, trois appareils de porte-avions « BEARN », percutent la colline de LOCRONAN, le 11 mars 1939. Le premier d'entre eux, le PL 7 n° 2, heurte et pylône, faisant 3 morts et un blessé. Les deux autres le PL 101 n° 7 et le PL 101 n° 8, réussissent à se poser, subissant de gros dégâts.

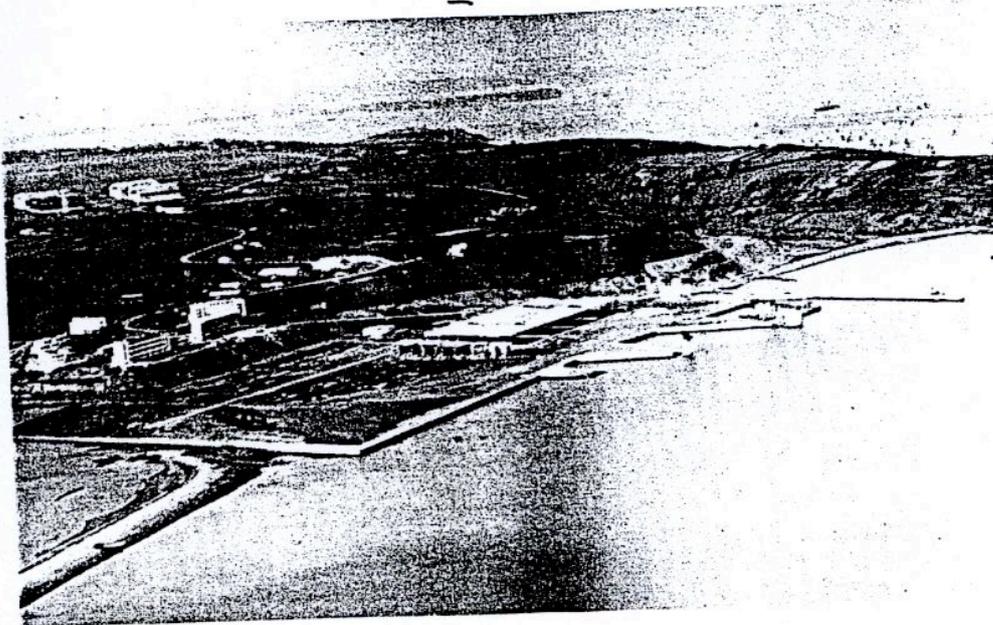
L'accident attirera beaucoup de curieux et fera beaucoup de bruit à la suite des interventions de M. DANIELOU, maire de LOCRONAN qui confie sa déception aux journalistes. En effet, explique-t-il, le phare radio-électrique qu'il avait réclamé, 12 ans auparavant, aurait, sans aucun doute, permis d'éviter l'accident.

Et le fait est que, dès cette époque, la circulation aérienne prend son essor et les rumeurs de guerre qui se précisent, malgré les accords de MUNICH, semblent donner raison au maire de LOCRONAN, même si le débat n'est pas exempt de polémique politique. Par ailleurs, les vocations de pilotes, suscitées par l'Aviation Populaire, créent une activité aérienne nouvelle autour des Aéro Club de QUIMPER-PLUGUFFAN, de BREST-GUIPAVAS, voire de PLOUESCAT...

Mais combien de rêves la guerre détruira-t-elle ?

LANVÉOC - POULMIC.

1937



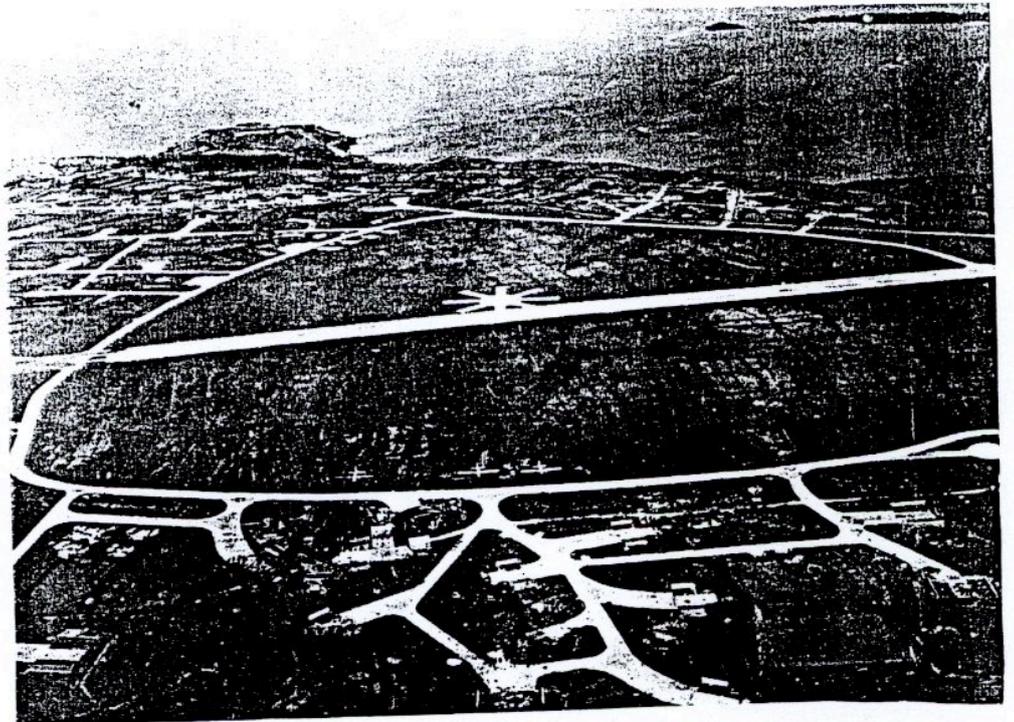
L'Hydrobase de LANVÉOC-POULMIC est ici en cours de réalisation.

En haut, à droite, on distingue la flotille de pêche du FRET, sous voiles.

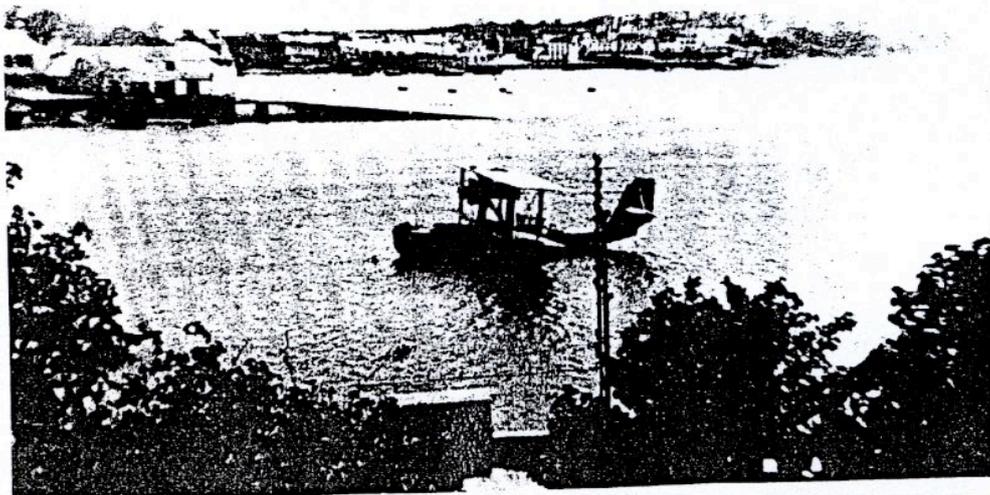
Au fond, on aperçoit l'ILE LONGUE.

1946.

Sur la Base on distingue encore très nettement l'"Etoile du BÉARN", pistes d'atterrissage en forme de rose des vents, qui servait aux A.S.S.P. (Appontage Simulé Sur Piste) de l'aviation embarquée du "BÉARN".



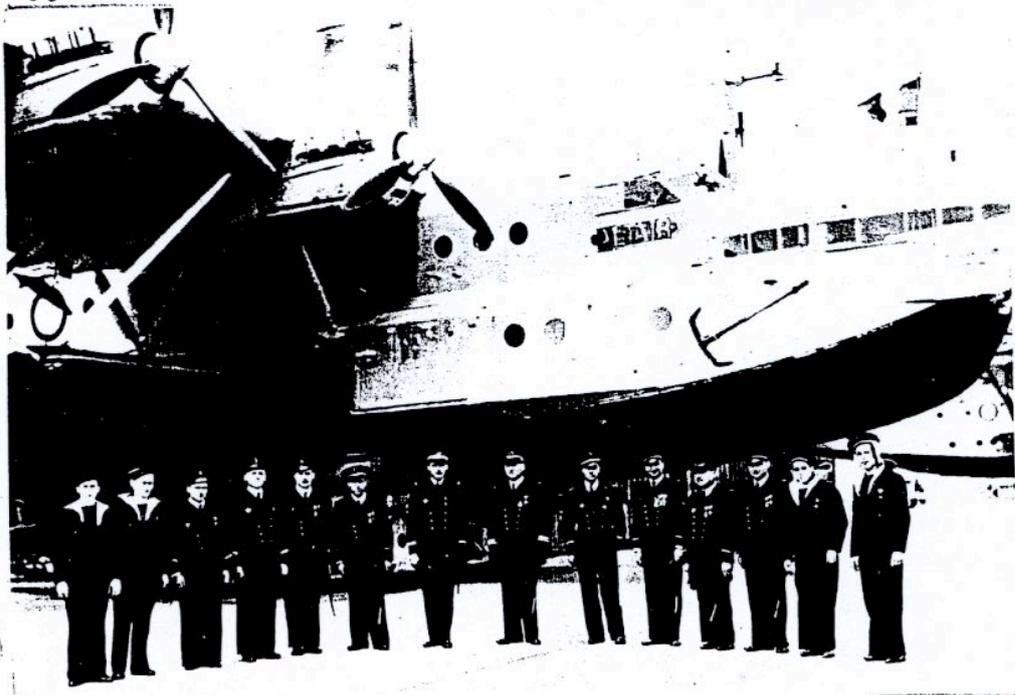
1937



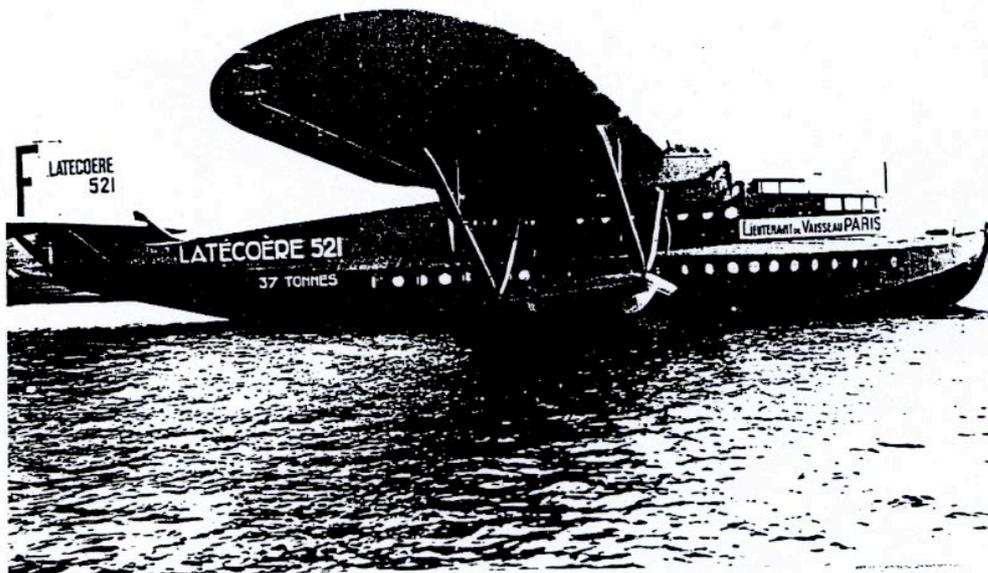
Un POTEZ CAMS 55-10 de la base de LANVÉOC POULMIC est venu se poser devant AUDIERNE au cours des manoeuvres de l'Aéronavale à la pointe du FINISTÈRE. Les pilotes aiment ce genre d'exercices qui les mettent en valeur aux yeux des populations

1939
LES GÉANTS DU POULMIC

Le temps des hydravions géants a conquis les esprits.
Les "LATE 521" ont 50 m de envergure.



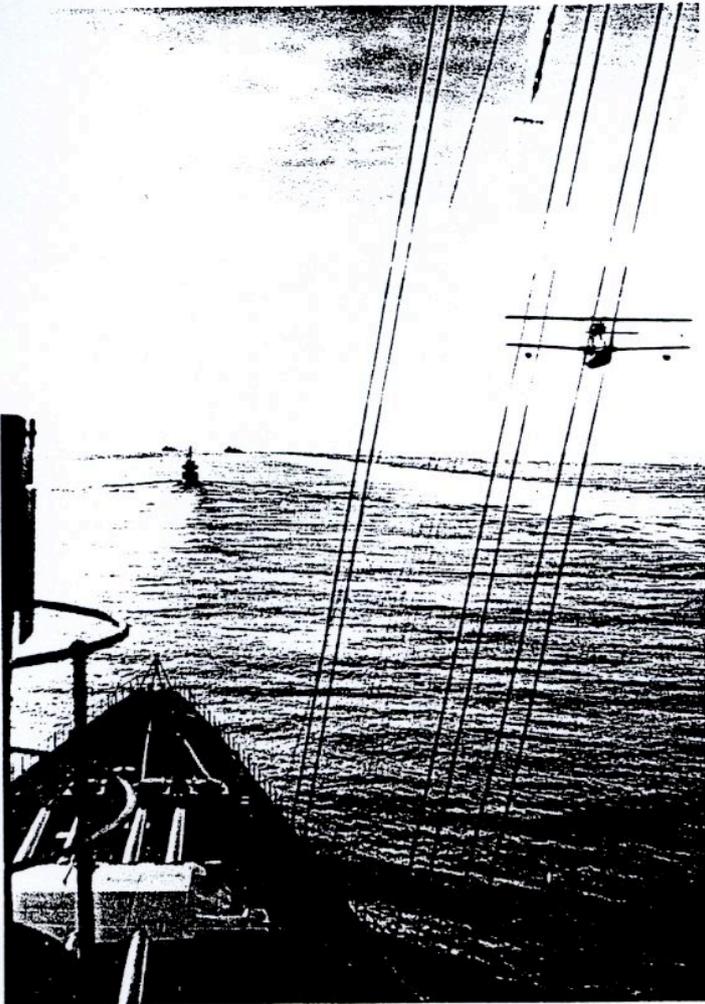
Un "LATÉCOÈRE 521" et son équipage au POULMIC
sur les installations réservées à l'Escadrille E 12.
L'appareil a été baptisé "ALTAÏR" du nom de
l'étoile Alpha de la constellation de l'AIGLE.
L'autre 521 "ANTARÉS" qui rejoindra CASABLANCA
porte le nom de l'étoile Alpha du SCORPION.



Le "LATÉ 521" "LIEUTENANT de VAISSEAU PARIS"
affiche ses 37 tonnes, au ravallage dans l'anse
du POULMIC. Six moteurs et 50 m. d'envergure,
c'est un monstre des airs sur l'écran.

1940

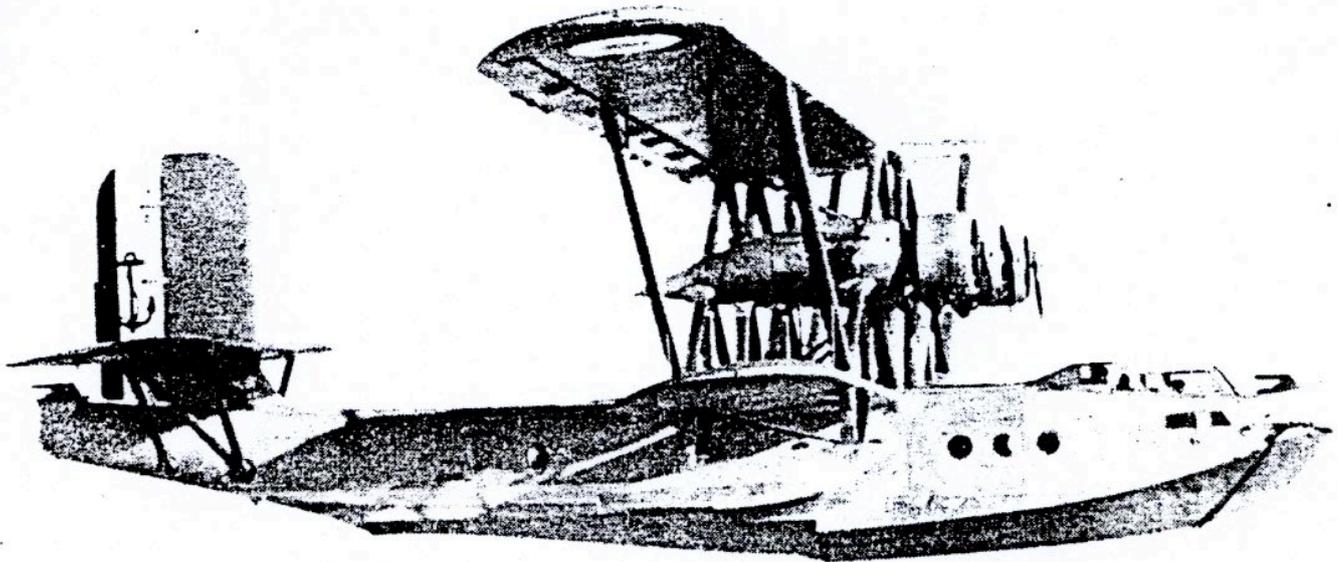
Devant la poussée irrésistible des blindés allemands, après le début de l'offensive du 10 mai, l'escadre basée à BREST tente de faire face, mais doit se résoudre à fuir vers le Sud. Les colonies d'AFRIQUE ou d'AMÉRIQUE sont encore des territoires libres que la Marine française souhaite rejoindre avec les éléments de l'Aéro Navale encore disponibles. Le porte-avions "BÉARN" rejoint les ANTILLES, d'où il ne repartira plus de toute la guerre. DAKAR, ~~MERS EL KEBIR~~ ou TOULON, restent de malheureux épisodes d'un conflit complexe et dévotant, dans les méandres duquel il n'est pas toujours facile de se retrouver, compte-tenu du manque d'informations fiables, des rumeurs incontrôlables et des engagements idéologiques ou disciplinés de certains responsables, dont l'aveuglement allait être fatal.



Un hydravion CAMS 55 de la Base de LANVÉOC-POULMIC accompagne l'Escadre qui navigue en MER D'IROISE, lieu idéal pour les exercices des unités de la Marine Nationale.



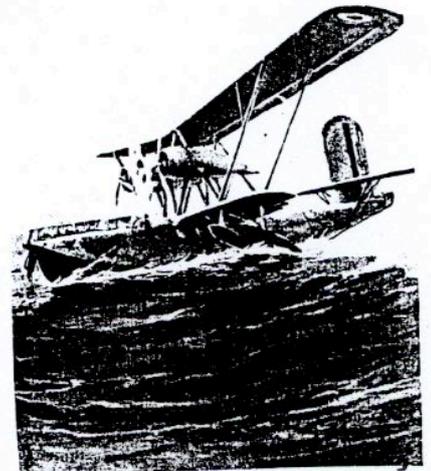
L'alignement impeccable des CAMS 55 sur les terre-pleins de la base de LANVÉOC-POULMIC ne préage en rien la situation catastrophique que les installations vont connaître dès le mois de juin 1940.



Six "BREGUET 521" de type "BIZERTE" sont affectés à l'Escadrille E 1 de la Base du POULMIC.

Equippé de 3 moteurs Gnome et Rhône de 815 CV, il possède une envergure de 35,13 m. Il peut évoluer à 250 km/h.

Les Allemands, réussissant à en remettre un en état et l'utiliseront dans le cadre de leurs patrouilles maritimes en ATLANTIQUE, à la recherche des convois alliés, jusqu'en 1945.



"BIZERTE" posé en mer, dans la houle, par temps de brume, au cours d'une patrouille de reconnaissance maritime



Les 12 "DEWOITINE 376" affectés à LANVÉOC sont des appareils démodés qui seront surclassés par

ANNONCES

11 MARS 1939

50 CENTIMES

Abonnements : OUEST-ECLAIR
10, rue de la République
N° 13.461

ION dent
blique
Avril
nseil
stres

L. BONNET
EXTERIEURE

Les membres du
se réunirent en
heureux, à l'insti-
de M. Albert
la détermination,
sont la communi-
à la Presse par
sire de l'Insti-
à la signature
n décret notop-
tionné pour la
corder à l'Éco-
la République,
a embrassé le
cristalline.

L. Bonnet de la
normalité les pro-
cesses sur le
réfugiés espa-
gnols par et Coe-
n'a été prise en
jour des person-
ne. On sait heu-
sement de la Seine
et aux réfugiés
jeune, on a fait,
C'est-à-dire que les
agir d'une man-
quations de leur
ils d'ordre pure-
et relèvent par
de du ministère
à présidence de

MAGLONE
OMME
D'ETAT
RICAN

Le nombre rédac-
tionnel en France
Page 131 à
nt à la nomination
d'Etat, il
sinal Maglone. La

TRAGIQUE ACCIDENT D'AVIATION PRÈS DE LOCRONAN

Un avion du "Béarn" percute sur un pylône électrique et prend feu

TROIS DE SES OCCUPANTS SONT CARBONISÉS

Le quatrième s'en tire avec des brûlures légères

DEUX AUTRES APPAREILS DE LA MÊME ESCADRILLE RÉUSSISSENT À SE POSER SUR LA MONTAGNE



Les débris de l'appareil, qui a percuté et pris feu.

Quarant, 10 mars (de notre rédaction). — Un tragique accident d'aviation s'est produit ce matin, vers 9 h. 10, près de Locronan. Trois avions de la Marine militaire, appartenant aux escadrilles du Béarn, se rendaient de Quipvas à Vannes, lorsque, en arrivant sur les hauteurs de Locronan, situées à quelques kilomètres de la mer, ils furent pris dans une brume épaisse rendant la visibilité extrêmement nulle. Les avions se trouvaient en formation d'escadrille. L'un d'eux heurta malheureusement un pylône de la ligne électrique qui monte jusqu'au sommet de Plac-à-Grohen, il percute et

RÉACTION DE PRAGUE CONTRE LE SÉPARATISME SLOVAQUE



M. Hacha, président de la République, a destitué Mgr Tisso
président de Slovaquie

DES TROUBLES, AURAIENT ÉCLATÉ A BRATISLAVA, KRUMMAU ET BUDWEISS

PRAGUE, 10 mars. — Le conflit entre le gouvernement central et les chefs slovaques a pris cette nuit un aspect nouveau. M. Hacha, président de la République, en face des exigences formulées à Prague par les envoyés de Bratislava, s'est résolu à des mesures énergiques et a destitué Mgr Tisso, ministre-président de Slovaquie; M. Durcauský, ministre des communications et Fruninsky, ministre de l'Économie. A la suite de la destitution des ministres slovaques, le nouveau gouvernement slovaque ne comprend plus que trois membres: président: M. Joseph

LA GUERRE D'ESPAGNE ET SES RÉPERCUS

VIF DÉBAT À LA CHAMBRE SUR LES RÉFUGIÉS ESPAGNOLS

Les accusations portées par MM. Ybarné et Henriot contre M. Marty provoquent de violentes réactions des communistes

LES COMBATS DE RUES SE POURSUIVENT À MADRID OU LA JUNTE N'A PAS ENCORE RÉDIT LA RÉPUBLIQUE

(Lire en deuxième page)

LE GRAND PROCÈS DE VERSAIX

Weidmann suit avec les péripéties des dé

C'EST MOI QUI AI TUÉ LESOBRE ET FF



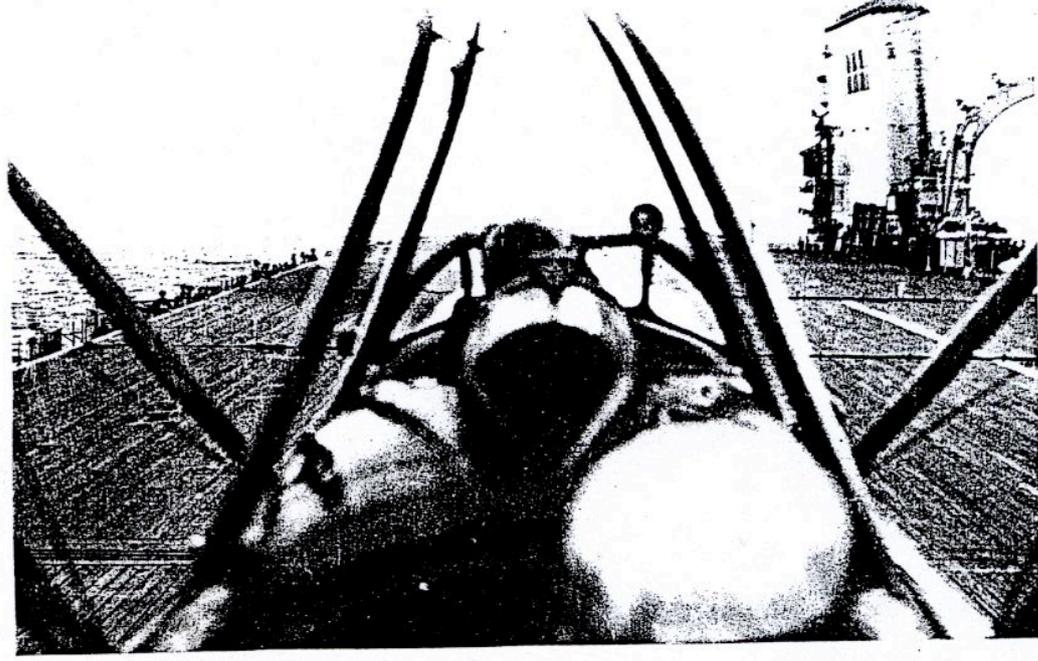
LES ACCIDENTS

L'entraînement des pilotes de guerre par tous les temps, de nuit comme de jour, n'est pas sans danger.

Les accidents ne sont pas rares et se terminent parfois tragiquement.

Sur la colline de LOCRONAN disparaissent le second-maître pilote André CHESNEL, le quartier-maître Roger GRENON, le quartier-maître Raymond CHAPEROT. Ce jour-là il y aura un rescapé le quartier-maître René POULIQUEN.

Tous ces accidents font la une des journaux régionaux comme l'"OUEST-ECLAIR" et la "DÉPÊCHE DE BREST", comme ce 11 mars 1939.

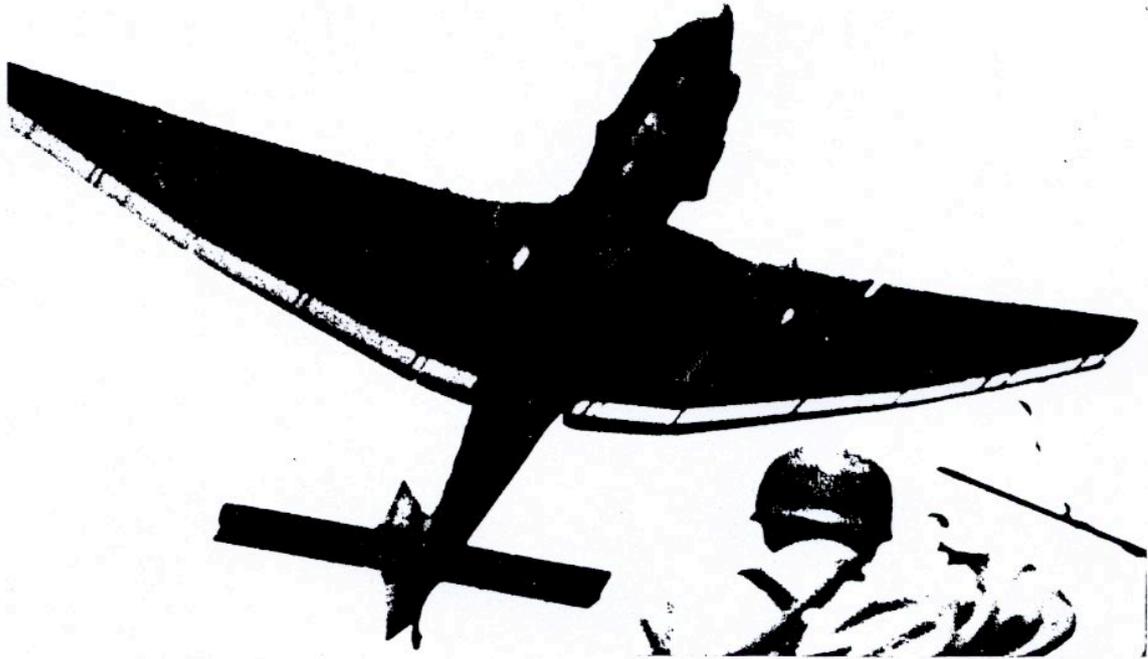


En MER D'IROISE, un PL Levasseur à l'appontage sur le porte-avions "BÉARN" négocie la courte piste de bois de tède, sous l'œil intéressé de l'équipage. Ce sont trois hydravions de ce type qui ont percuté à LOCRONAN.

SOUS LE CIEL EN FLAMMES...

Les Allemands lancent leur offensive de printemps le 10 mai 1940. On nous avait dit, jusque sur les bancs de l'école, que la ligne Maginot était infranchissable. Le 12 mai elle est enfoncée et contournée. Le 4 juin les soldats britanniques sont évacués par DUNKERQUE et le 22 juin l'Armistice est signé entre la FRANCE et l'Allemagne. Tout est allé très vite.

L'Armée de l'Air française, avec ses 700 pilotes de chasse disponibles, fait face à la LUFTWAFFE à raison de 2 contre 5. C'est donc remarquable de constater pourtant que les Français perdent 410 avions en combat aérien contre 733 pour les Allemands. Certains pilotes, comme Pierre LE GLOAN de PLOUGUERNEVEL, réalisent de véritables performances : 11 victoires dont 5 en moins d'une heure entre septembre 39 et juin 40, Allemands et Italiens confondus.



Les "STUKAS" Ju 87 sont des bombardiers légers en piqué et d'attaque au sol. Avec leurs sirènes hurlantes ils sèment la panique pendant l'exode de 1940. Ils seront pourtant des proies faciles pour les chasseurs alliés avant de devenir de redoutables tueurs de chars sur le front de l'Est, équipés d'un canon spécial.

Au cœur de la débâcle et de l'exode, l'idée stratégique militaire du Réduit Breton est vite abandonnée et le gouvernement se réfugie à BORDEAUX. Désorganisés, sans directives ni instructions, des soldats tentent de s'adapter à cette nouvelle situation aux relents de trahison. On assiste un peu partout à des initiatives individuelles, favorisées souvent par la capacité des aviateurs à pouvoir utiliser leurs avions pour gagner des zones sûres telles l'ANGLETERRE ou l'AFRIQUE DU NORD, voire le Sud de la FRANCE, éloigné des combats.

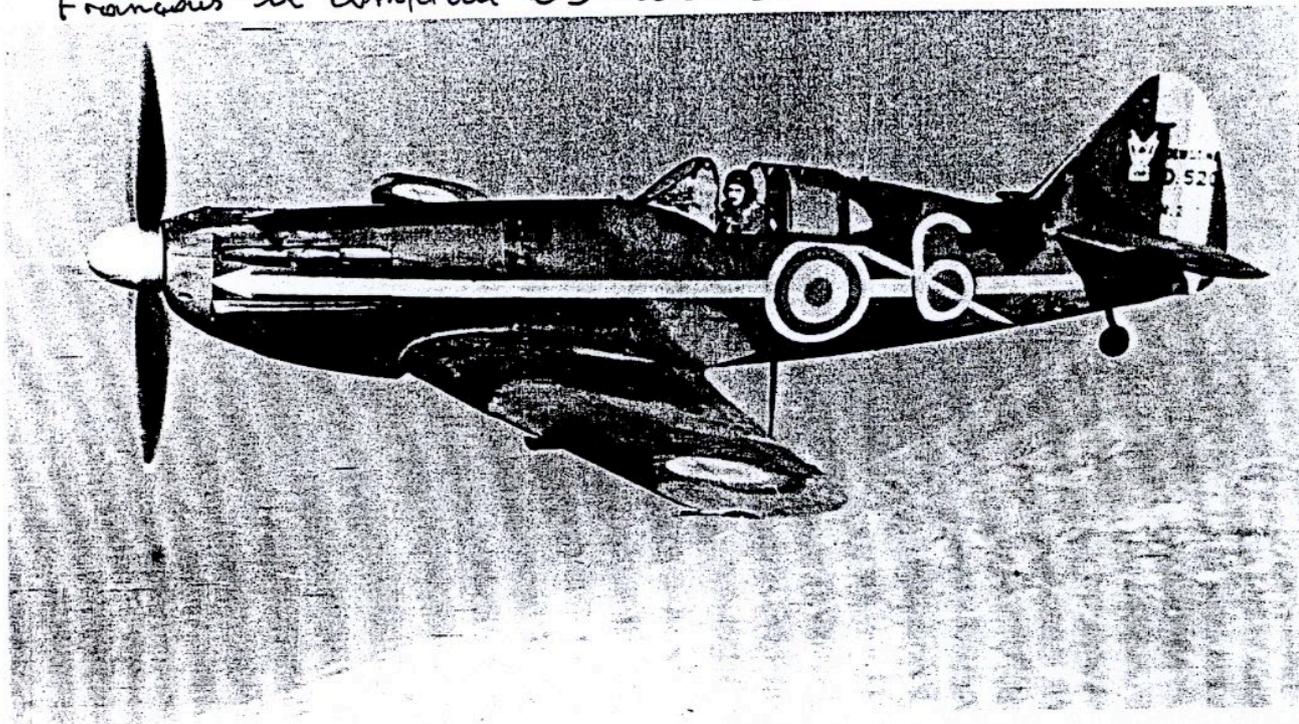
Rares, cependant, sont les départs collectifs. Le premier d'entre eux, le plus connu, est le départ des Ecoles de pilotage du MANS et de VANNES, sur le langoustier « LE TREBOULISTE », le 18 juin 1940, du port de Douarnenez, où elles embarquent dans la nuit.

39-40. PENDANT LA "DRÔLE DE GUERRE..."



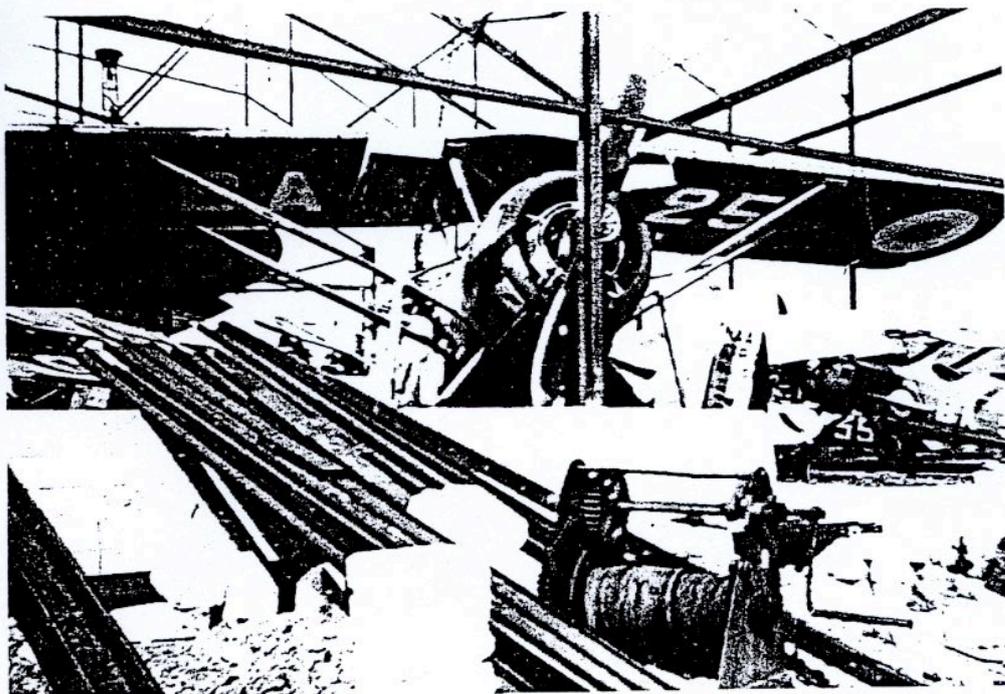
Pierre LE GLOAN
(1913 - 1943)

Né à PLOUGUERNÉVEL dans une famille paysanne,
il est breveté pilote de chasse en 1931.
A la signature de l'Armistice, il totalise 11
victoires.
IL disparaît accidentellement. Quatrième as
français, il comptait 23 victoires.



Le DEVOITINE 520 de Pierre LE GLOAN figurait parmi
les modèles les plus performants des chasseurs de son époque.
C'est une excellente plate-forme de tir. Avec cet appareil, le
15 juin 1940, Pierre LE GLOAN abat 5 avions italiens
en 40 mn de vol.

LA DÉBÂCLE



Base Aéronavale de
LANVÉOC - POULMIC
juin 1940

Matériel saboté par
les militaires, locaux
pillés par la population
civile, la Base présente
un complet état de
délabrement quand les
troupes allemandes s'y
installent à partir du
23 juin 1940.

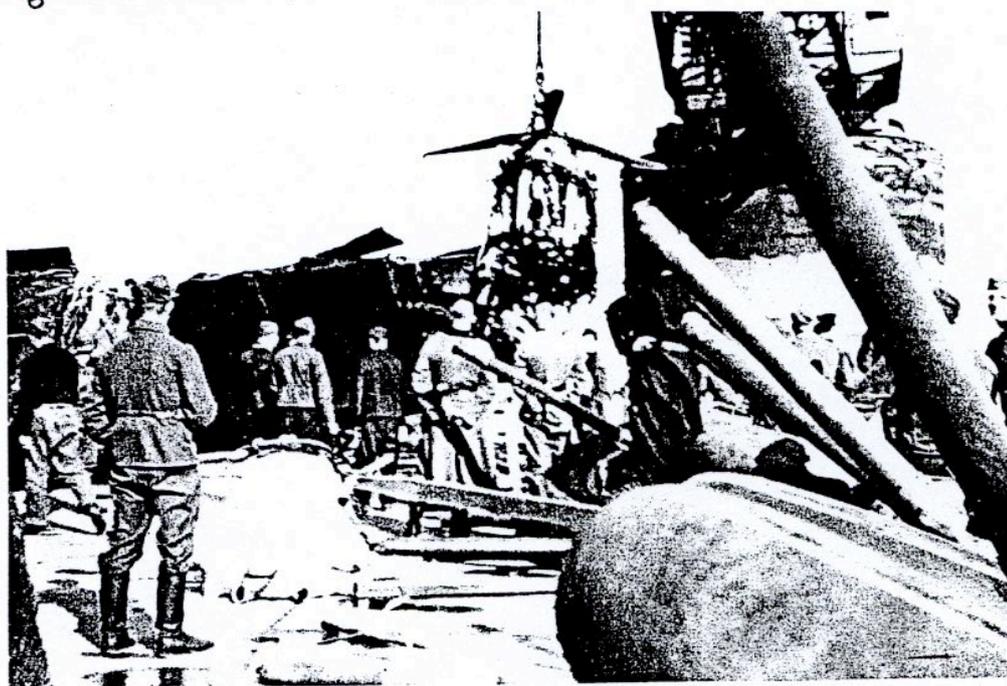
Toutes les installations et les appareils qui n'ont
pas pu être évacués ont été mis hors d'usage.

Les avions du "BÉARN" gisent sous les ferrailles :
MS 225 "PARASOL", TG NAA 57P2, autogyres...

Les marins sont consignés au FORT. Certains d'entre eux
réussiront, malgré tout, à rejoindre ~~l'Angleterre~~ DAKAR, CASA BLANCA,
ou L'ANGLETERRE...
ou les ANTILLES

AMÈRE
DÉFAITE...

...ET
REMISE
EN ÉTAT
DE
LA BASE



Les quais encombrés de débris, la grue hors
d'usage, vont nécessiter de gros travaux de
remise en état. Les Allemands s'y attachent
rapidement avec l'aide des groupes des Jeunes
Hitlériennes envoyés sur place.

L'Aérobase est de nouveau opérationnelle en
quelques semaines.

L'ODYSSEE DU « TREBOULISTE » DZ 3129

Rencontres dans la débâcle

L'Ecole Élémentaire de Pilotage 23 est basée au MANS. Elle est sous les ordres du lieutenant Edouard PINOT, un ancien de 14-18, que GUYNEMER avait surnommé « BOUBOULE ».

Sous la contrainte des évènements, l'Ecole doit se replier à PLOUJEAN, près de MORLAIX, où elle arrive le 1^{er} juin 1940, avec l'Ecole 26 de VANNES qu'elle a absorbée.

En cherchant à obtenir de nouvelles instructions de la 3^{ème} Subdivision Aérienne dont ils dépendent, PINOT et le sous-lieutenant BERTHIER finissent par obtenir au téléphone une voix qui leur répond en allemand. La situation est on ne peut plus claire et l'avancée allemande n'est plus seulement une rumeur. La seule partie du territoire breton où l'on peut encore espérer se déplacer librement reste l'ouest de la CORNOUAILLE.

A travers les MONTS D'ARREE, PINOT et ses hommes gagnent PLUGUFFAN en bon ordre. Mais plus loin, c'est la mer, infranchissable. La Marine Nationale ne peut plus rien en ce 18 juin 1940 et le Préfet du Finistère sans instruction pour organiser quelque repli que ce soit, demande à chacun de rester sur place... et d'attendre !...

Le lieutenant PINOT décide de désobéir et de prendre les initiatives adéquates pour empêcher la capture de son groupe.

Sur les conseils d'officiers de Marine, qui décident de l'accompagner, il prend contact avec François LELGUEN, patron-pêcheur du port de Douarnenez. Il vient de rentrer des côtes de MAURITANIE avec son langoustier « LE TREBOULISTE », après la campagne de printemps. Le bateau est un dundee à vivier de 50 tonneaux, équipé d'un moteur auxiliaire de 60 CV, qui ne peut que suppléer à la voilure en cas de calme plat.

Les deux hommes se mettent d'accord. La destination sera l'ANGLETERRE et le départ immédiat

Les préparatifs

François LELGUEN n'a pas hésité. Il y a dans sa décision comme un goût de revanche, un désir de justice, une volonté de combattre ceux qui, deux semaines auparavant, ont envoyé par le fond, à coups de canons, le « JULIEN » de son collègue Julien CELTON, qui remontait, comme lui, de MAURITANIE avec un chargement de langoustes.

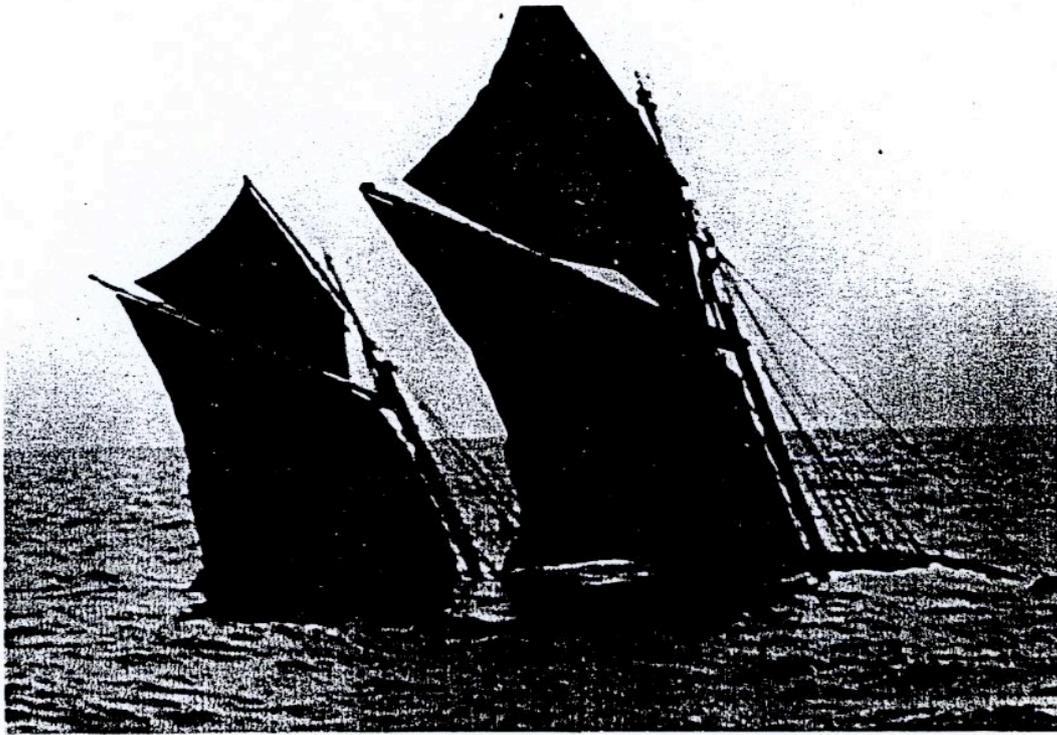
C'était le 28 mai 1940. Au large du CAP FINISTERRE, le « JULIEN » se trouve malencontreusement sur la route du sous-marin allemand U 37, en chasse au large des côtes espagnoles. Canonné, le « JULIEN », DZ 3252, coule sous voiles avec toute sa cargaison. L'équipage se sauve dans l'annexe, sous les quolibets des marins de la KRIEGSMARINE. Après deux jours et deux nuits de navigation les hommes du « JULIEN » arrivent à CORCUBION au sud de LA COROGNE et retrouvent DOUARNENEZ dans les premiers jours de juin. Leur aventure fait rapidement le tour du port et marque profondément les esprits de la population maritime, renforçant encore l'hostilité à l'égard des Allemands qui approchent.

Le Lieutenant PINOT a rassemblé ses garçons. Il leur explique la situation devant les installations de PLUGUFFAN : « Mes petits gars, les Boches sont à trois heures de nous. Nous sommes quelques uns décidés à partir sans les attendre... ».

Ils seront 115 à vouloir embarquer, malgré les dangers du voyage évoqués par leurs chefs.

18 juin 1940 21 h 30 : c'est le départ pour DOUARNENEZ, tous feux éteints, dans la nuit qui tombe.
22 h 15 : c'est l'arrivée sur le port du ROSMEUR, dans le noir, l'éclairage public a été coupé. La mer est basse et le « TREBOULISTE » ne peut venir à quai. Il faut attendre.
23 h 15 : l'embarquement est décidé et les « treïzour », les canots à godille des passeurs, commencent leurs navettes entre la Cale Raie et le langoustier mouillé à quelques encablures.

MAI 1940: RETOUR TRAGIQUE DU "JULIEN",



Le langoustier "JULIEN" DZ 3252, coule sous voiles, canoné par le sous-marin allemand U 37, le 28 mai 1940, par $42^{\circ}50'N$ et $10^{\circ}40'W$, au large du Cap Finistère. Il rentrait de MAURITANIE avec son chargement habituel de crustacés.



Plus chanceux que le "JULIEN", le "TRÉBOULISTE" a pu regagner DOUARNENEZ sans faire de mauvaises rencontres, au début du mois de juin.

Le 18 juin 1940, il est au mouillage, à marée basse, faisant sécher ses voiles au soleil ~~matinal~~ matinal...

Le Départ

19 juin 1940

1 h 30 du matin : François LELGUEN commande de lever l'ancre. On hisse les voiles, la manœuvre se fait sans trop de bruit et le « TREBOULISTE » s'éloigne lentement vers le Nord-Ouest. Le ciel, au-dessus de la Presqu'île de CROZON, rougeoie sinistrement. L'Arsenal de BREST est en feu, les réserves de carburant brûle à ciel ouvert...

Là-bas, dans l'Ouest, la MER D'IROISE s'ouvre sur une aventure qui va conduire ces jeunes gens vers un conflit qui embrasera l'EUROPE avant de devenir mondial. Dans la nuit du départ éclate une « Marseillaise », jaillie de l'ombre, comme un véritable chant de lutte et d'espoir.

Quelques heures plus tard, au lever du jour, cap au Nord vers NEWLYN, la mer est mauvaise dans un temps incertain et François LELGUEN ne peut rien contre le mal de mer que le roulis et le tangage imposent à ses passagers.

Arrivée en ANGLETERRE

20 juin 1940

Midi : le ciel est devenu tout bleu. Le « TREBOULISTE » est autorisé à mouiller à un demi-mille du port de NEWLYN, par une vedette britannique venue l'identifier.

15 h 00 : les instructions des autorités anglaises sont claires, le « TREBOULISTE » doit rejoindre FALMOUTH, aidé sur une partie d'un long parcours par un vapeur qui le remorque, la « LADY ESTELLE ».

22 h 00 : Arrivée à FALMOUTH, les hommes, épuisés sont pris en charge par la ROYAL NAVY et embarqués sur un remorqueur militaire avec tout leur matériel.

21 juin 1940

0 H 30 du matin : sur les quais, à la belle étoile, sur des pavés qui n'ont qu'un seul mérite, ne plus bouger, les élèves de l'Ecole Élémentaire de Pilotage 23 s'endorment, recrus de fatigue.

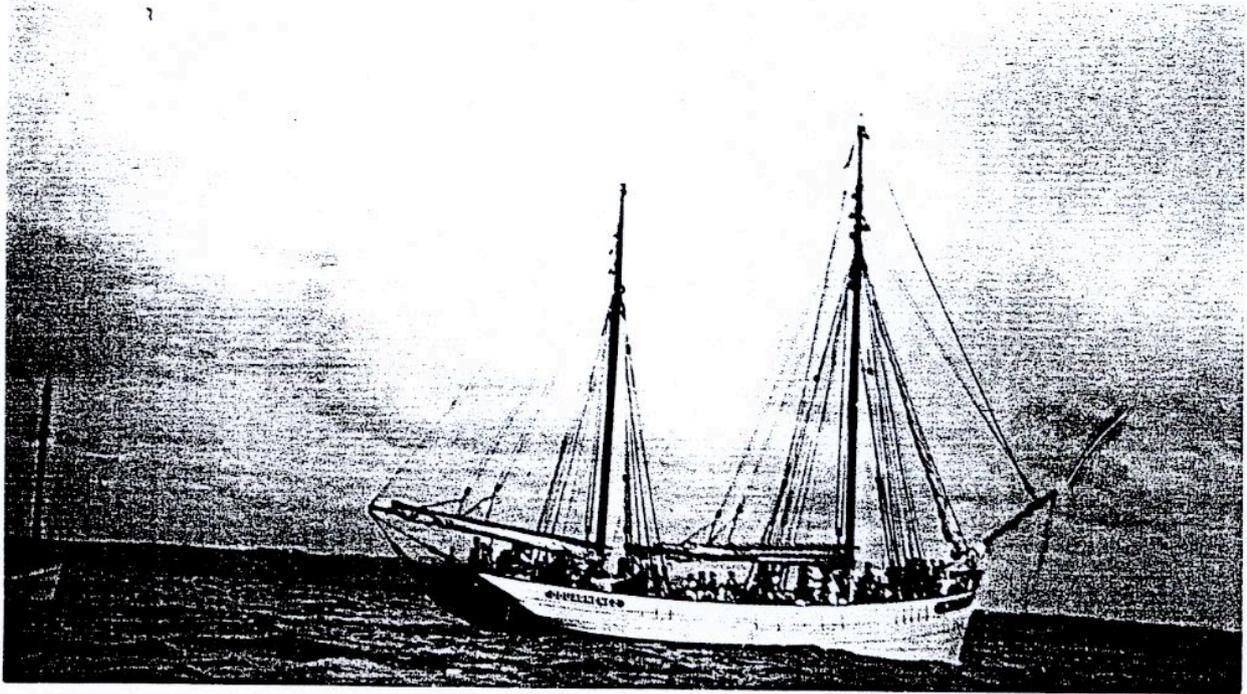
22 juin 1940 17 h 50. Ce n'est pourtant que le début d'une rude aventure.

L'Allemagne et la France signent un accord d'Armistice à RETHONDES. Ce même jour, à LONDRES, la Croix de Lorraine est retenue comme le symbole de La FRANCE LIBRE et va désormais figurer sur tous les insignes et sur tous les matériels des forces armées placées sous l'autorité du Général de GAULLE.



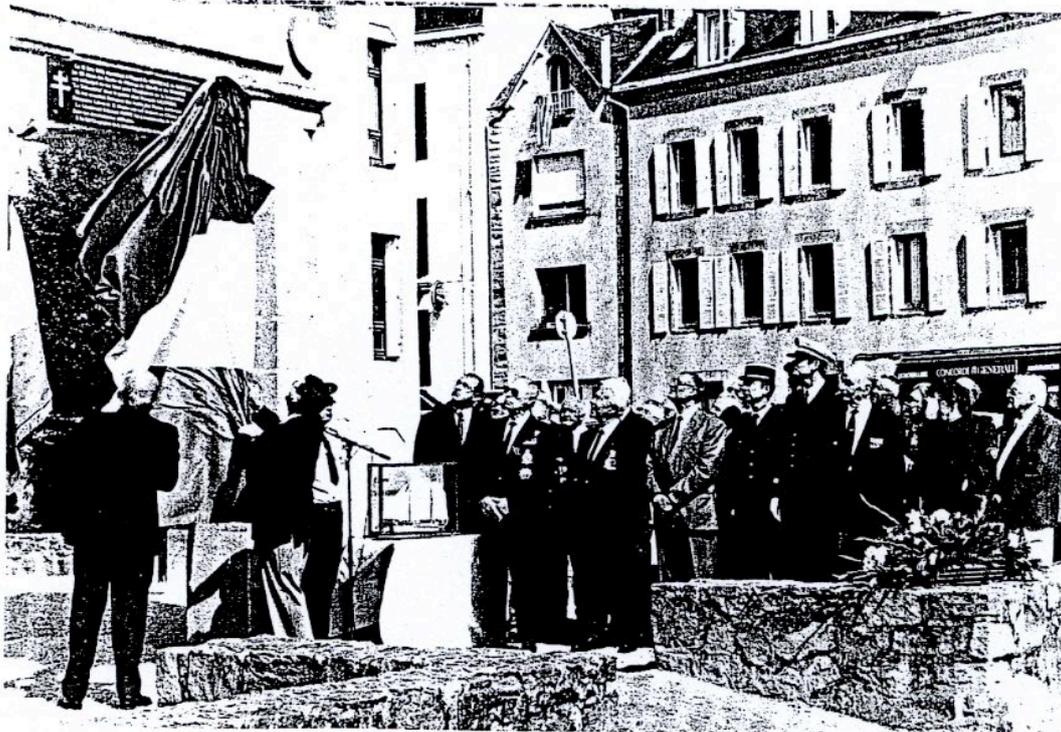
Le 22 juin 1940, à LONDRES
La Croix de Lorraine est
Adoptée comme le symbole
de la FRANCE LIBRE

L' ODYSSEE de l' ECOLE de PILOTAGE n° 23



"LE TREBOULISTE", DZ 3129, est un dundee à vivier, armé pour la pêche à la langouste en MAURITANIE.

Dans la nuit du 18 au 19 juin 1940, il quitte le port du Rosmeur à DOUARNENEZ avec les 115 hommes de l'Ecole de pilotage n° 23, cap sur l'ANGLETERRE.



55 ans plus tard, Joseph TRÉTOUT, maire de DOUARNENEZ, dévoile la plaque rappelant le départ du "TRÉBOULISTE", en présence du Général Y. M. GUÉGUEN, président de l'Armada des FAEI

DES AVIATEURS EN QUÊTE DE LIBERTÉ



Le patron
François LELGUEN

A la barre de son "TRÉBOULISTE" le patron François LELGUEN sourit à son destin. Il veut d'ouvrir les Portes de la Liberté à ceux qui refusent de vivre à genoux. Derrière lui le lieutenant Edouard PINOT, dit "BOUBOULE", responsable de l'Ecole de Pilotage n°23.

—
EN MER
D'IROISE
—



Les aviateurs de l'Ecole de pilotage 23, sur le pont du "TRÉBOULISTE", le 19 juin 1940

Au lever du jour, le 19 juin 1940, entassés sur le pont du "TRÉBOULISTE", certains essaient de

LE PRIX DE LA LIBERTE

Dans les semaines qui vont suivre, avec plus ou moins de bonheur, les hommes du « TREBOULISTE » vont recevoir des affectations qui feront d'eux les premiers éléments des Forces Aériennes Françaises Libres, les F.A.F.L., créées le 1^{er} juillet 1940 et confiées à un marin, l'Amiral MUSELIER, avant de passer sous le commandement du Général VALIN de l'Armée de l'Air en 1941.

Les groupes de chasses, de bombardement et de reconnaissance vont se reconstituer en prenant des noms de provinces françaises. La mosaïque de l'hexagone forme ainsi un large puzzle à travers le monde. Le groupe « ALSACE » est le premier fondé. Le groupe « LORRAINE » apparaît en Lybie en 1941, le groupe « BRETAGNE » au TCHAD le 1^{er} janvier 1943, le groupe « NORMANDIE », le 1^{er} septembre 1942 au LEVANT, le groupe « PICARDIE » en juin 1943 en SYRIE...etc...

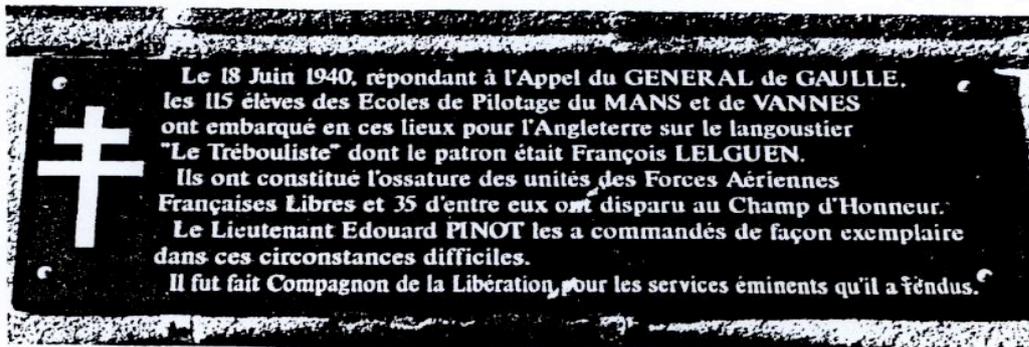
Un destin étrange, qui avait un jour réuni quelques hommes sur les quais du Port du Rosmeur, les conduira aussi à se retrouver encore en des lieux inattendus. Ainsi le lieutenant Jules JOIRE revoit l'aspirant Marcel BIZIEN, là-bas, en RUSSIE où ils disparaîtront tous les deux. D'autre par d'autres voies arriveront aux mêmes terres lointaines : Maurice BON, parti de MADAGASCAR, mourra dans le ciel de SMOLENSK, Yves MAHE, parti du MAROC, sera fait prisonnier par les Allemands après 3 victoires aériennes en Russie, Louis QUERNE, de MORLAIX, disparaîtra en 1944, en PRUSSE ORIENTALE... Leurs évasions de France sont parfois rocambolesques mais toujours périlleuses. Aventures individuelles ou collectives elles sont la marque de la mentalité d'une époque où le refus et la désobéissance avaient valeur de vertus.

Au bout du chemin, nombreux sont ceux qui rencontrent la mort, comme le rappelle la plaque du Quai du Petit Port à DOUARNENEZ : 115 sont partis, le 18 juin, 36 ne sont pas revenus. On les retrouve associés aux noms des provinces que portaient leurs unités, aux noms des Ecoles où ils avaient repris leur entraînement, au nom de la prestigieuse ROYAL AIR FORCE où ils avaient choisi de combattre.

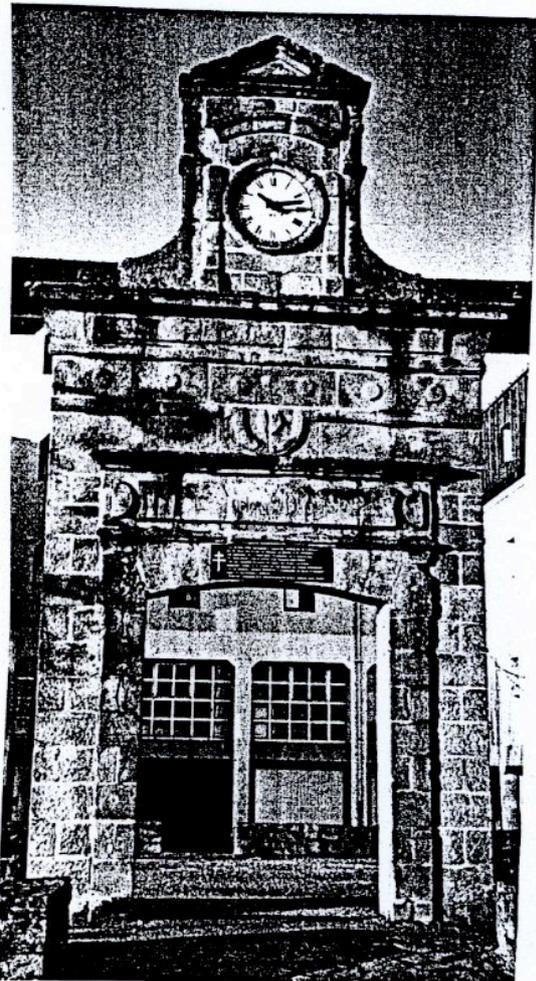
Il n'est pas fastidieux, et c'est un devoir de mémoire, de rappeler ici les noms de ces disparus :

Ecole pilotage	:	5	:	DESGRES Gabriel, LAURENT Emile, ECHIVART Jean, MASSE Louis, LE PROU René.
O.T.U.	:	3	:	MENAU Robert, GRAIGNOT Roger, MOREUX Jean
R.A.F.	:	10	:	CRAVOISIER Jean, THEATRE Eugène, LE POULENNEC Roger, GUILLERMAIN Roger MOUDIN Gérard, LE COINTRE Jean, VILBOUX André, GUERNON Serge, BOURDIN Lucien, CARON Gonzales
« ILE de France »	:	7	:	HAUCHEMAILLE Marc, DEBEC André, RENAUD Marcel, VAILLANT Gilbert, BOROSI Paul, REEVE Marcel, ROYER René
« LORRAINE »	:	2	:	LE DILASSER Georges, HOURIEZ Joseph
« ALSACE »	:	2	:	BOURGES Yves, BOUGUEN Marcel
« BERRY »	:	2	:	AUTRET Pierre, JOUBERT des OUCHES Jacques
« NORMANDIE NIEMEN	:	2	:	BIZIEN Marcel, JOIRE Jules
« AIR FRANCE »	:	1	:	PABIOT Pierre-René

SUR LE QUAI DU PETIT PORT A DOUARNENEZ



1995. L'Amicale des F. A. F. L. fait poser une plaque commémorant le départ du "TRÉBOULISTE".



La porte qui décompte le temps retrouvé est le symbole de la LIBERTÉ qui se gagne et se mérite. Le prix à payer ici sera lourd et douloureux.

Chanson de Radio-Londres.

"Ils se sont enfuis dans la nuit,
Pour ne pas aller en Allemagne,
Quittant leurs parents, leurs amis..."

"Bravant le froid, bravant la faim
Bravant l'horrible esclavage.
Bravant Laval, bravant ses chiens,
Sans jamais perdre courage!"

(Ce sont ceux du Maquis)



La plaque-souvenir de TRÉBOUL, à la mémoire de tous ceux qui ont choisi le combat.

DE NOUVELLES EVASIONS

Après le « TREBOULISTE » d'autres bateaux de pêche partiront des ports finistériens tout au long de l'Occupation avec des missions et des objectifs différents. Ainsi, Rolland HASCOET, de DOUARNENEZ, raconte les péripéties de son évasion, le 26 novembre 1941 :

« Après un bref passage au réseau de renseignements « JOHNNY », recherché par les Allemands, j'embarquai de nuit à CONCARNEAU sur le chalutier bigouden « VEACH VAD ». Après l'arrêt obligatoire au poste de la G.A.S.T. et la fouille du bateau, nous gagnons la haute mer, cachés dans la glacière, pour une sortie de pêche fictive. Comme prévu nous rejoignons au large des GLENAN, le sous-marin « SEA LION ». La mer agitée rendait l'embarquement périlleux. Mais, pas question de renoncer !

Quatre jours plus tard je débarquais en ANGLETERRE.

Après un stage d'entraînement je me trouvais affecté au Squadron 346 « LORRAINE ».

Je devais, par la suite, effectuer 55 missions de bombardements sur les fameux bimoteurs « BOSTON », attribués aux F.A.F.L. ».

Aussi simple que cela ! Mais tous n'auront pas la « baraka » qui semble avoir suivi Rolland HASCOET dans la tourmente de ces années noires.

Bernard SCHEIDAUER n'aura pas la même chance... Un an auparavant, le 21 octobre 1940, il avait réussi son évasion, sur la « PETITE ANNA », dans des conditions particulièrement difficiles, au départ de DOUARNENEZ, après 10 jours de mer.

Devenu pilote de chasse, il est affecté au 131 Squadron à WEST MALLING. Au retour d'une mission, victime d'un ennui mécanique, il fait un atterrissage forcé sur l'île de JERSEY. Prisonnier, il est transféré au Stalag Luft III, au camp de SAGAN, en POLOGNE. Il participe à l'opération (rendue célèbre par le film « La Grande Evasion ») du 24 mars 1944 par le fameux tunnel commencé le 23 mai 1943. Malheureusement il sera repris et abattu d'une balle dans la nuque par la Gestapo, en même temps que le Squadron Leader BUSHELL. Leurs deux assassins seront condamnés en 1949, l'un à mort, l'autre à la prison à vie.

Sur les quais de DOUARNENEZ on évoque encore parfois le destin tragique de Bernard SCHEIDAUER qui n'avait pas vingt ans quand il embarqua sur la « PETITE ANNA », avec quatre camarades et trois diplomates...

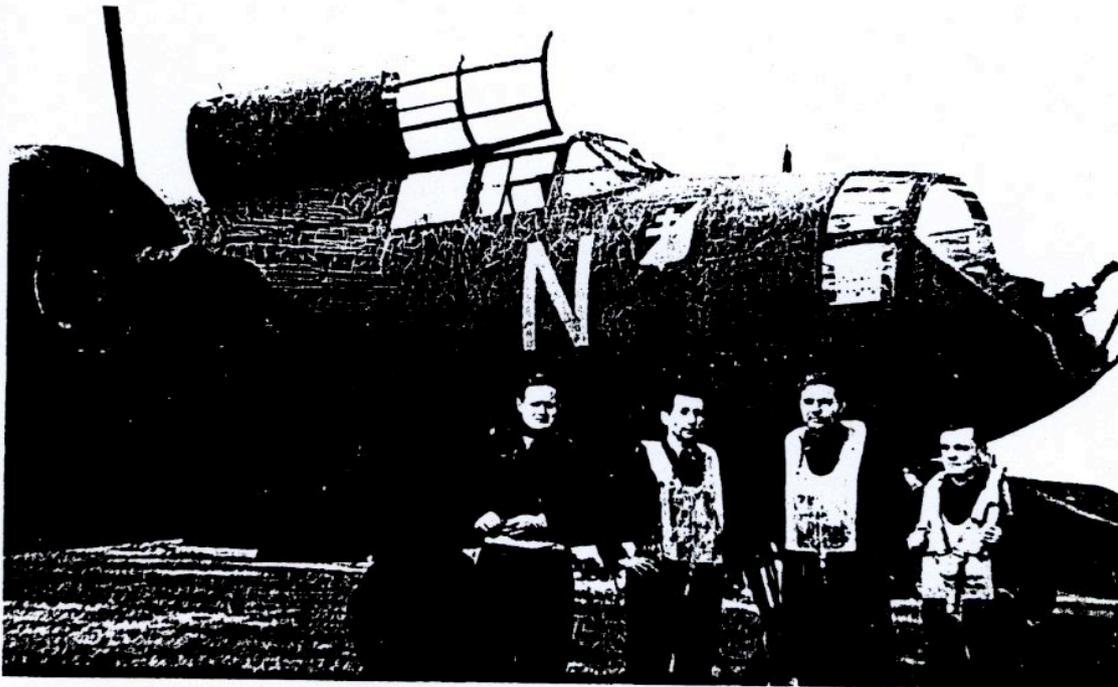
ANGLETERRE

G.R.B. 1

"LORRAINE"

Squadron 342

Créé le 2/9/1941
le Groupe "LORRAINE"
combat en LYBIE
puis en EUROPE.
Ici, quelque part
en ANGLETERRE
les aviateurs F.A.F.L.
commentent leur
dernière mission.



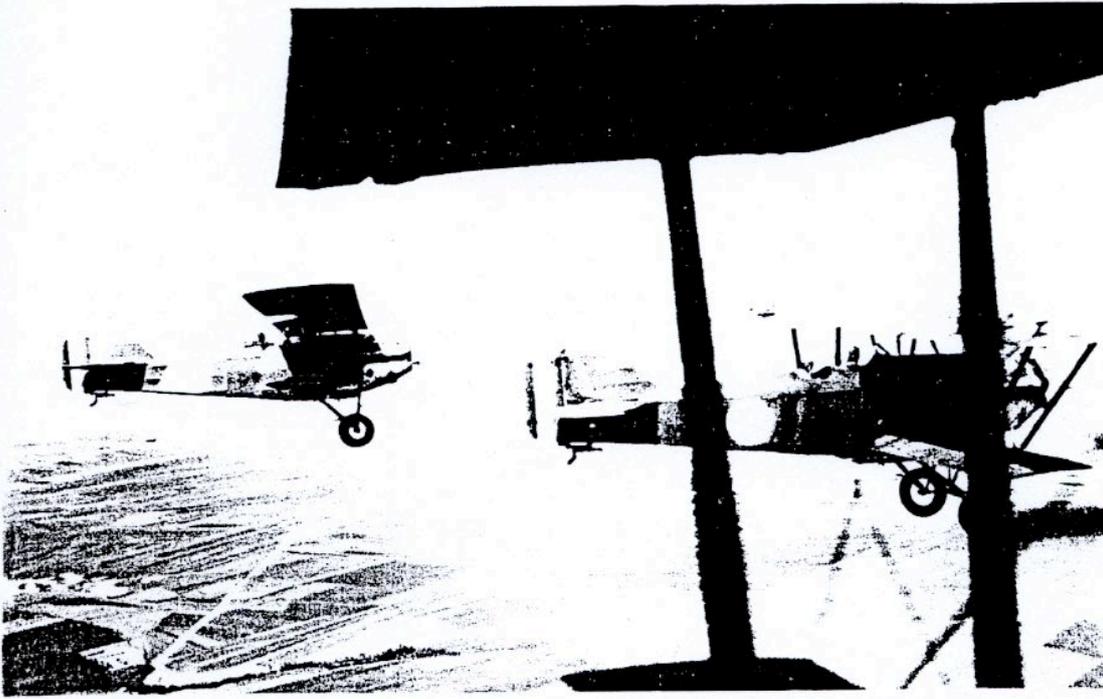
Devant un "BOSTON"
Rolland HASCOËT
de DOUARNENEZ,
avec son équipage,
2^{ème} à gauche.

Il s'est évadé
de FRANCE à bord
du Chalutier bigouden
"VEAC'H VAD" le
26 novembre 1941
et se trouve affecté
au groupe de bombes
dement "LORRAINE".

Jeanette, l'officier
de renseignements
est toujours très
entourée quand
elle enregistre les
compte-rendus de
mission du groupe
"LORRAINE".

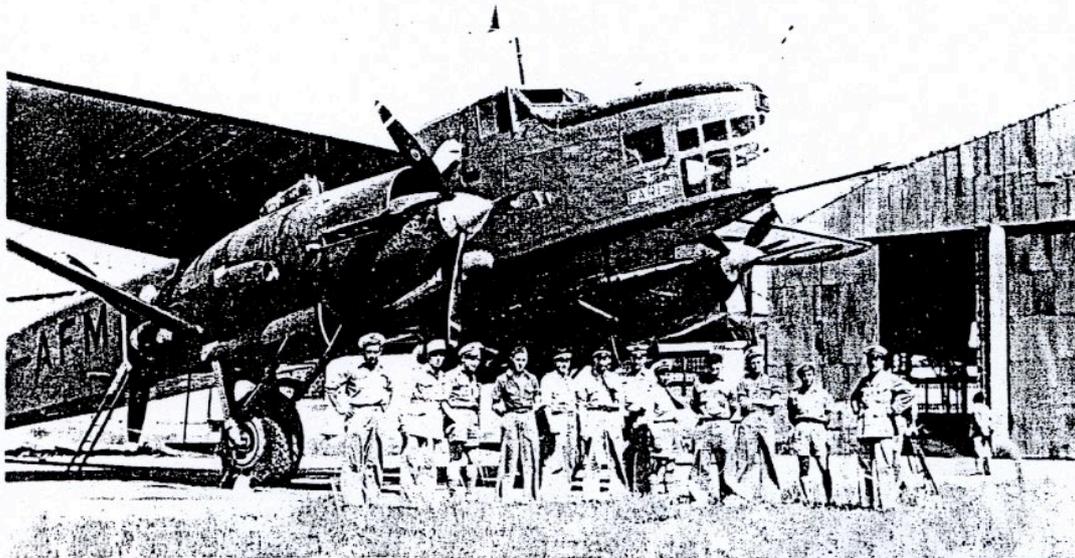
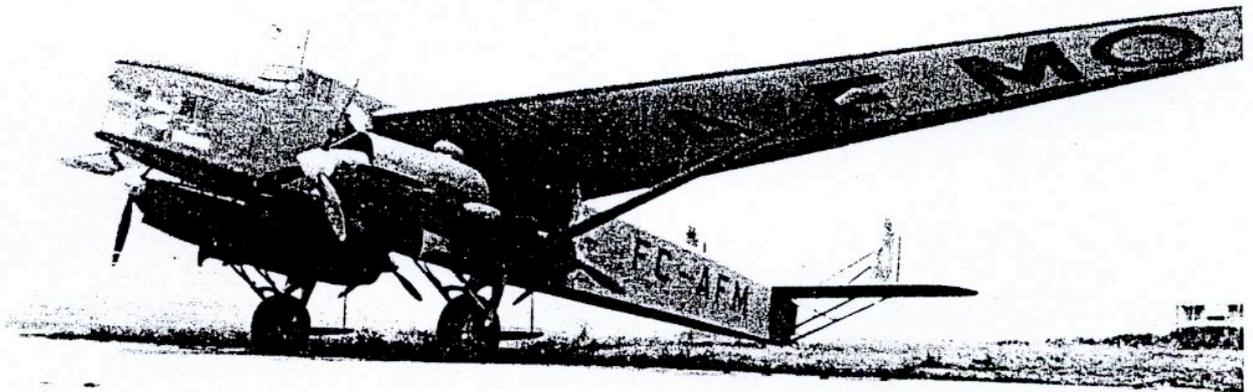


LE MOYEN - ORIENT et LE LEVANT



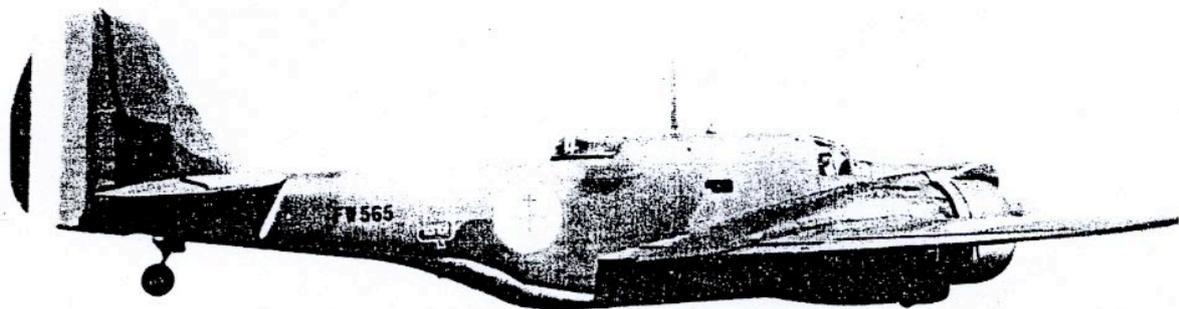
Les POTEZ 25 du
Groupe "PICARDIE"
créé en SYRIE en
juin 1943, survolent
ici la plaine du
LIBAN en longeant
la Vallée de la BEKKA
vers le Lac TIBÉRIADE
et la MER MORTE.

FARMAN 223
remonté en 1946
à RAYAK au
LIBAN pour
GR 1/17
"PICARDIE"



Caisse de milliers de
pièces détachées en
1940, ce FARMAN 223
est baptisé "PARIS",
patiemment remonté,
6 ans plus tard,
par un groupe de
Bretons du GR 1/17
"PICARDIE", dont le
3^{ème} à gauche est
Henri LE BRUSQ
de DOUARNENEZ.

Le Gr. 1/17 "PICARDIE"



Un "GLENN-MARTIN" des F.A.F.L. au LIBAN en 1945.



LE BREZOUNNEC
OCCUPATION BRETAGNE DU LEVANT - 14 - 7 - 1946

Une quinzaine de Finistériens à RAYAK suffit pour créer la fameuse "BREZOUNNEC AIR FORCE" dont voici l'État-Major, de gauche à droite : Henri LE BRUSQ (Douarnenez), Jo CLÈRE (Quimper), Paul QUEAU (Douarnenez), major X.

**“NEVER WAS SO MUCH OWED
BY SO MANY TO SO FEW. »**

(Winston CHURCHILL. 20 août 1940)

Les 186 pilotes des F.A.F.L. firent partie de ce petit nombre d'hommes dont W. CHURCHILL rappelle la dette que nous avons contractée envers eux. Ils ont été 13 à participer à la Bataille d'Angleterre, phase décisive, s'il en fut, dans le sort du Monde.

Evadés en bateau, de DOUARNENEZ ou de PORT-VENDRES, les aviateurs ne furent pas les derniers à rejoindre la FRANCE LIBRE. Ils empruntèrent parfois aussi les voies aériennes, comme le capitaine GOUMIN et 18 hommes du groupe aérien d'instruction de SAINT JEAN d'ANGELY en CHARENTE MARITIME. Le 20 juin 1940 il décolle à bord d'un FARMAN 222 pour se poser, quelques heures plus tard sur un aérodrome britannique. Quelques jours auparavant, le 7 juin, un FARMAN 223 avait bombardé BERLIN, sous les ordres du Commandant DAILLIERES, parti de LANVEOC-POULMIC pour cette mission spectaculaire. Bien plus tard, un autre FARMAN 223, baptisé PARIS, équipera le Gr 1/17 « PICARDIE » sur la base de RAYACK au LIBAN où un groupe de Bretons facétieux créera la « BREZONEG AIR FORCE », teintée d'un humour bien douarneniste à l'instigation d'Henri LE BRUSQ, photographe à qui nous devons de bien belles photos de cette époque.

La présence des Bretons dans les F.F.L. a été très importante comme le rappelle le monument « SAO BREIZ », élevé sur un îlot, dans le port du DIBEN à PLOUGASNOU.

Il porte 288 noms de Finistériens, disparus sous les armes de la FRANCE LIBRE aux quatre coins du monde en guerre, entre 1940 et 1945.

Et là-bas, très loin, sur le front de l'EST, dans des conditions très dures, on peut faire remarquer que 20 % des pilotes du « NORMANDIE NIEMEN » sont des Bretons.

Ce n'est pas seulement l'esprit d'aventure qui les avaient conduits jusque là, mais l'instinct inné de ceux qui savent que la Liberté a besoin partout des hommes pour la défendre. C'est leur destin...

Ils vont le marquer par leurs sacrifices, mais aussi par les victoires, 276, obtenues en combat aérien, apport important à la victoire finale sur le nazisme.

Mais on ne peut s'empêcher d'imaginer les derniers instants de tous ces hommes, précipités vers le sol, sans pouvoir rien faire pour éviter la terre ou les vagues où ils vont s'écraser, après les avoir tant aimées. Amis ou ennemis, l'effroi du dernier regard ne peut être que le même...

Cette vision reste l'un des cauchemars des survivants.

1945
" NORMANDIE - NIEMEN "



C'est en Syrie que
Le GC3 "NORMANDIE" est créé le
1^{er} septembre 1942. Il devient le
Régiment "NORMANDIE - NIEMEN"
par un décret de STALINE
du 31 juillet 1944. A son
palmarès figurent 273 avions
ennemis abattus sur le front de l'Est.
Le 20 juin 1945, le Régiment
est rapatrié avec les YAK
qui lui avaient été affectés,
ils se posent au BOURGET.



Yves Donjon
Ceux de
Normandie-Niémen

Préface du Général Joseph Risse



21 juin 1945.
Dans la Cour des Invalides
le lieutenant-colonel DELFINO
reçoit le drapeau du
Régiment "NORMANDIE -
NIEMEN" des mains du
Ministre de l'Air
Charles TILLON, qui
fut, en 1925, conseiller
municipal de DOUARNEZ
et responsable des F.T.P.F.
dans les combats de
la Résistance en
FRANCE occupée
de 1940 à 1944.

Yves DONJON, depuis
plusieurs années documentaliste
de l'Association "Musée
Normandie-Niémen" aux
ANDELYS, vient de publier
un ouvrage remarquable,
aux Editions Astoure,
dont la belle couverture
est représentée ci-contre.

Yves Donjon

Ceux de Normandie-Niémen

Préface du Général Joseph Risso



Editions Astoure



1943

Au dernier rang à droite, avec un groupe de camarades du GC3 "NORMANDIE-NIEMEN", on reconnaît Maurice BON. Né à ELLIANT (Finistère) c'est à partir de MADAGASCAR qu'il rejoindra L'U.R.S.S. pour continuer le combat. Après 7 victoires il sera abattu le 13/10/1943 dans la région de SMOLENSK

L'AVIATEUR INCONNU

du Mémorial Normandie-Niemen
élevé à Moscou
... s'appelle Maurice Bon

1986

Une polémique va naître au sujet des cendres de Maurice BON que sa famille va réclamer, sans succès, aux autorités soviétiques.

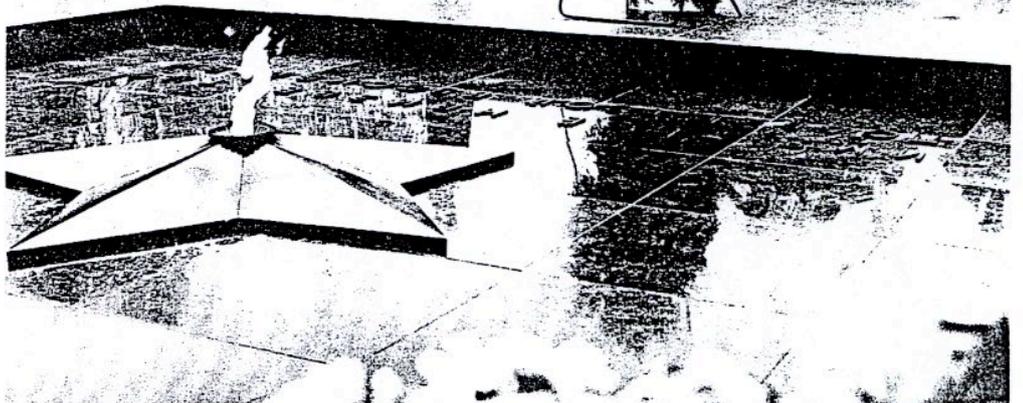
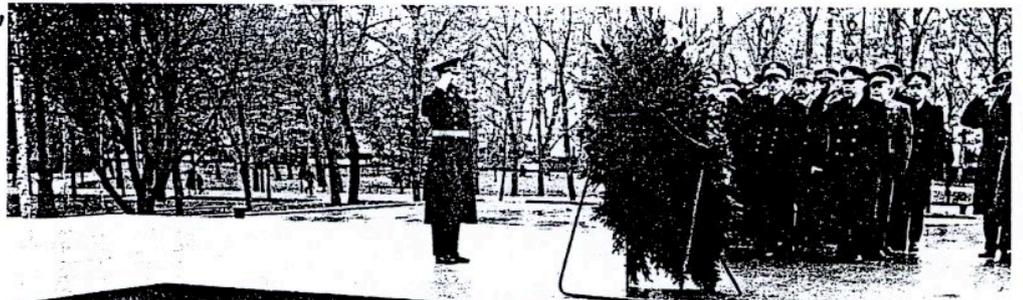


Maurice BON

Extrait du "Journal de Combattant"
(1^{er} mars 1986)

1969

A Moscou, sur la tombe du Soldat Inconnu de la guerre contre le nazisme, une forte délégation militaire française et soviétique, est venue s'incliner au cours des cérémonies de mai 1969.



1977

LE GÉNÉRAL ZAKHAROV
- EN BRETAGNE



Président de l'Association "URSS - FRANCE", le Général ZAKHAROV consacre, en 1977, une partie de son séjour chez nous à honorer la mémoire des pilotes français du "NORMANDIE-NIEMEN", tombés sur le front de l'Est.

Le 15 septembre il est accueilli à PLUGUFFAN par Michel MAZÉAS, Maire de DOUARNENEZ, devant le monument élevé à Maurice BON, qui, par ailleurs, avait fait ses premiers vols à l'Aéro-Club de QUIMPER.

L'aéroport porte aujourd'hui son nom.



On remarquera que le Général ZAKHAROV arbore à sa boutonnière les insignes de Commandeur de la Légion d'Honneur, à la manière française.

Le Général ZAKHAROV, accompagné de Michel MAZÉAS, se dirige vers la stèle de Maurice BON. Il ira aussi rendre le même hommage à Roger PENVERNE et à Louis DIEPNE.

UN MONUMENT SIMPLE ET ÉMOUVANT
VOYAGEUR, SOUVIENS-TOI!



Maurice BON
(1920 - 1943)

Il apprend à piloter à
l'Aéro-Club de QUIMPER
avant de s'engager dans
l'Armée de l'Air en 1939.
Il disparaît dans le ciel
de RUSSIE en 1943.
L'Aéroport de QUIMPER
porte aujourd'hui son nom.



Le monument élevé à Maurice BON
se dresse à l'entrée des installations
aéroportuaires de QUIMPER-PLUGUFFAN.

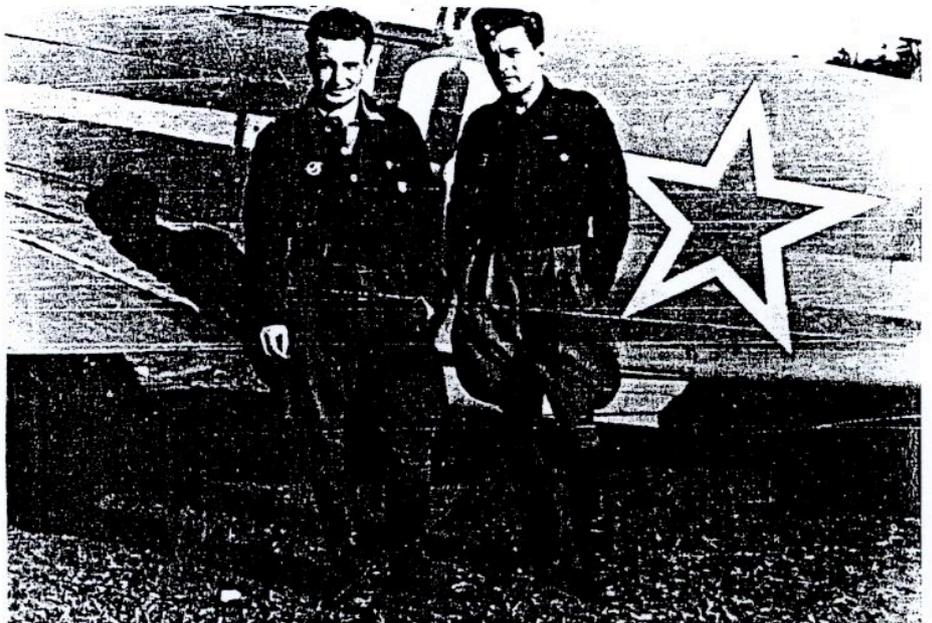
ILS VENAIENT D'AVOIR
VINGT ANS

On a associé au pilote disparu
de "NORMANDIE NIEMEN", les noms
de Raymond CANVEL (1921-1944)
d'André VASSEUR (1919-1940) et
de Paul BORROSSI (1921-1944) qui
embarqua sur le "TRÉBOULISTE", le
18 juin 1940.



Le Rennais Gaël TABURET présente le fanion du Régiment "NORMANDIE-NIEMEN" au cours d'une prise d'armes, sous le regard amical des pilotes soviétiques et français.

—
 QUELQUES PILOTES
 DU G.C. 3
 "NORMANDIE-NIEMEN"
 —



A gauche, Albert LE BRAS, un Niçois aux origines bretonnes, et son ami Yves CARBON décedé en 1949.



Le commandant Jean TULASNE
 (1912 - 1943)

Il pourrait être, selon certains dires, l'aviateur inconnu du Mémorial "NORMANDIE-NIEMEN" au cimetière Vnedenskoje à MOSCOU. Son épouse est inhumée au cimetière de DOUARNENF.



Aspirant Roger PENVERNE de LANESTER
 (1918 - 1945)



Sous-lieutenant Jules JOIRE
(1914 - 1944)

Titulaire de 6 victoires au cours de la campagne 39-40, blessé le 25 mai 1940, il est soigné à l'Hôpital de DOUARNENEZ. Il réussit à s'embarquer pour l'ANGLETERRE sur le langoustier "LE TRÉBOULISTE", le 18 juin 1940. Il rejoint le G.C.3 "NORMANDIE" en U.R.S.S., où il disparaît le 18 mars 1944.



Aspirant Marcel BIZIEN
(1920 - 1943)

Embarqué sur le "TRÉBOULISTE" le 18 juin 1940, il rejoint le G.C.3 "NORMANDIE" dont il est l'un des premiers pilotes à disparaître en combat aérien le 13 avril 1943 dans le secteur de SPASS-DEMIENSK en RUSSIE. Il abat un "Fw 190" avant de tomber à son tour dans les lignes ennemies. C'était son premier combat et il est le premier pilote mort du "NORMANDIE"

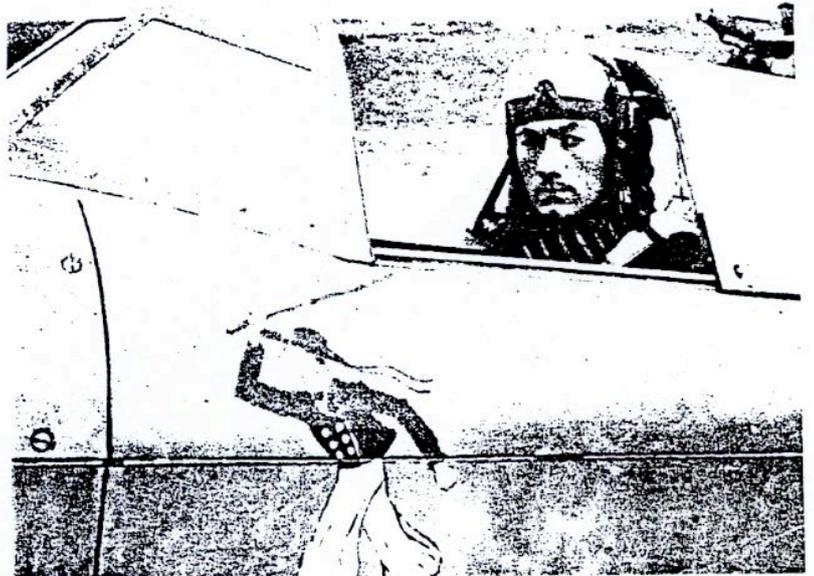
AUX mains d'un pilote expérimenté le FOCKE WULF 190 était une redoutable machine de guerre.



FOCKE WULF
190-A
de la
LUFWAFPE



Louis Querné.



Lieutenant Louis QUERNÉ

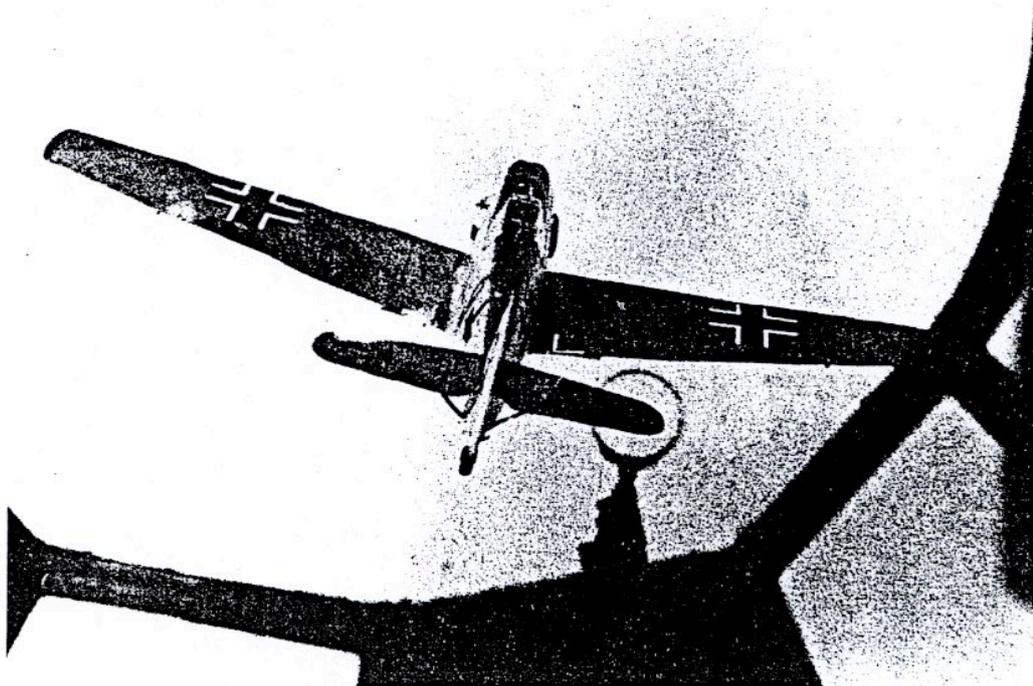
(1920 - 1944)

Né à MORLAIX, il choisit d'être pilote militaire dès avril 1933. Par la suite, réfractaire au S.T.O. puis Maquisard, il gagne le MAROC par L'ESPAGNE où il est d'abord incarcéré. Il rejoint le G.C.3 "NORMANDIE" en quittant MEKNÈS et disparaît en mission de chasse libre le 25 septembre 1944.

"Penn baz" et "bragou braz", rubans de chapeau au vent, poing serré, rien ne manque à la détermination de ce Breton volontaire qui orne le YAK du lieutenant QUERNÉ.

C'est un choix symbolique qui est un avertissement direct à l'ennemi qu'il va affronter !

Le 26 juin 1944, il obtient sa 1^{re} victoire aérienne en abattant un Messerschmitt "Me 109" alors qu'il est affecté à l'escadrille "CAEN", l'une des quatre de "NORMANDIE".



Le "Me 109" est un excellent chasseur de la LUFTWAFFE. Pris, ici, dans une passe mortelle il va être abattu



Alexandre LAURENT
(1918 - 1957)

Surnommé "SACHA", il séjourne en U.R.S.S. de mai 1943 à juin 1945.

Titulaire de 3 victoires il reçoit des décorations françaises et soviétiques.

Il se marie à Moscou le 11 juin 1945 avec Margarita LAOUAYA qu'il a rencontrée là-bas.

Né à BREST, Alexandre LAURENT s'engage dans l'Armée de l'Air en 1937.

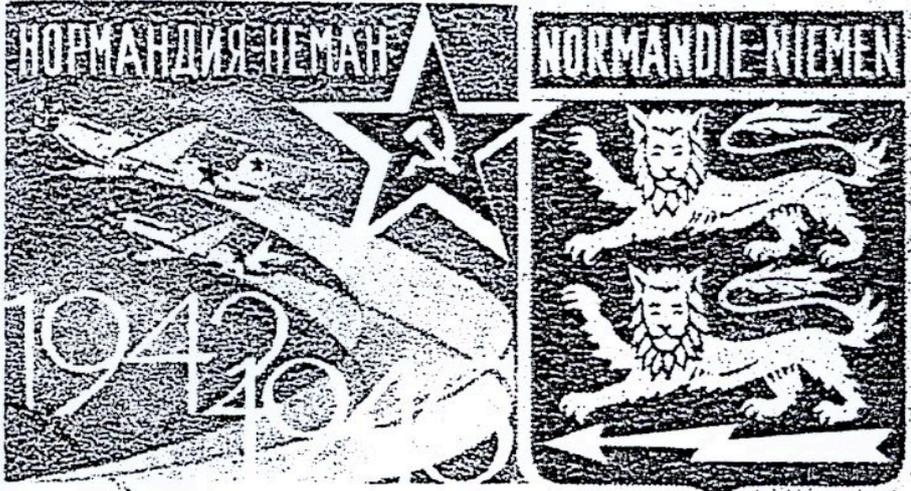
Il s'engage dans les F. A. F. L. à MADAGASCAR en novembre 1942 et se porte volontaire pour la "NORMANDIE", qu'il rejoint en U. R. S. S. le 18 mai 1943, ~~où~~
Il est affecté à la 2^{ème} Escadrille "LE HAVRE".



Alexandre LAURENT et son épouse Rita. Ils auront deux enfants, Jean-Paul et Serge.

Affaibli par la maladie contractée en service, "SACHA" disparaît le 11 juin 1957, jour anniversaire de son mariage.

— SE BATTRE
POUR VIVRE
ET AIMER —



6K

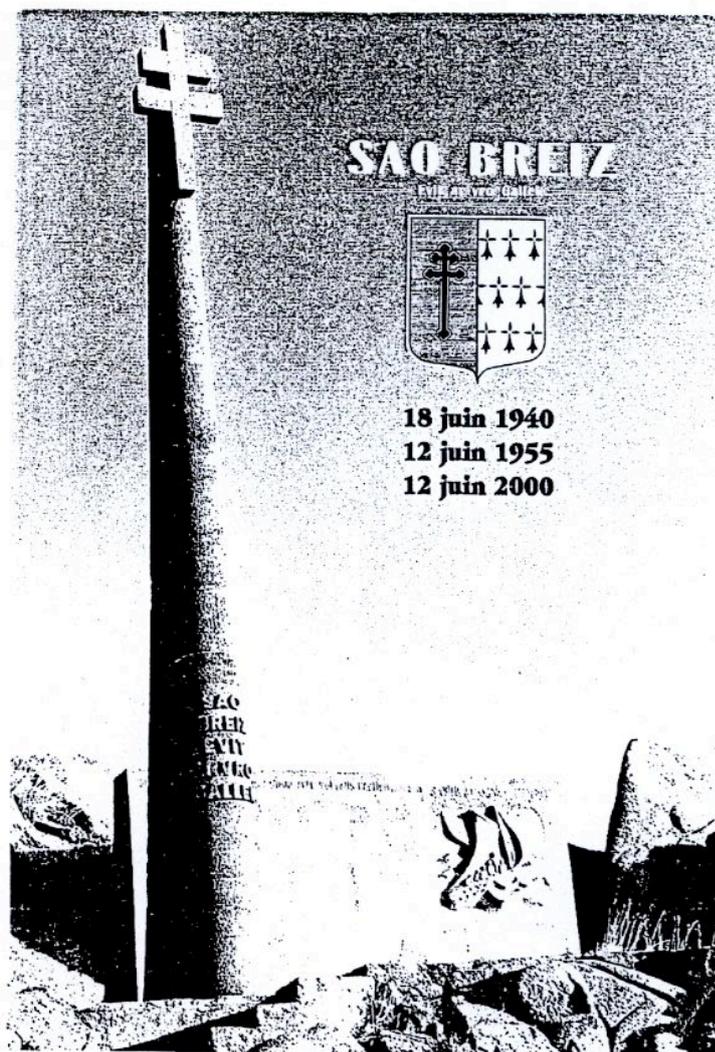
Les Postes soviétiques émettent en 1967, un timbre de 6 kopeck pour honorer l'Escadrille "NORMANDIE-NIEMEN". Cette année-là, le 9 mai, une foule nombreuse rendit hommage au Soldat Inconnu du Mémorial du cimetière de Vnedenskaja à Moscou. La file ininterrompue des Moscovites s'étira pendant des heures dans un profond recueillement.

Le YAK 9 no 4 de Roland de LA POYRE en opération dans le ciel d'U.R.S.S. où il combat du 28/11/1942 au 20/06/1945.



Les P.T.T. éditent en 1969 un timbre commémoratif de 0,45 F en l'honneur du GC3 "NORMANDIE-NIEMEN", rappelant les opérations aériennes menées entre 1942 et 1945 par les aviateurs volontaires français en U.R.S.S.

L'ULTIME HOMMAGE



Sur ce monument figurent 288 noms de Finistériens morts dans les rangs des Français Libres de 1940 à 1945.

Il se dresse sur un îlot, dans le port de DIBEN à PLOUGASNOU, au bord de la MANCHE, le rempart naturel qui aida à sauver la LIBERTÉ, de 1940 à 1945.

- Général CHRISTIENNE
 Général LISSARAQUE " Histoire de l'Aviation Militaire!" Ed. LAVAUZELLE 1981
 - L'Armée de l'Air -
- Victor HOUART
 Edmond PETIT " Dictionnaire de l'Aviation " Ed. SEGHERS 1964
- Edmond PETIT " Nouvelle histoire mondiale de l'Aviation." Ed. ALBIN MICHEL 1989
- Chez BOWYER " Histoire de la R. A. F." P.M.L. Editions 1987
- Tony WOOD
 Bill GUNSTON " Histoire de la LUFTWAFFE " Ed. BORDAS 1981
- J. J. ANTIER " Histoire de l'Aviation navale " Ed. de la CITÉ 1983
- Yann GWEGEN " Bretagne aux ailes brisées " FAFL 1940-1945 DIFF BREIZH Spézet 1994
- Michel MAZÉAS " Des Bretons dans l'histoire de l'Aviation!" Mémoire de la Ville Douarnenez 2001
- Henri YONNET " Le Jules Varne Avion corse!" Ed. France Empire 1983
- Yves DONJON " Ceux de Normandie. Niemen " Ed. ASTOURE 2002
- Revue ICARE " Normandie Niemen " O.J.D. Diffusion Publicité 1972-74
 n° 62, 63, 64, 65, 67, 70 -
- Germain UHERBIER. MONTAGNON " CAP sans RETOUR " Ed. Raoul SOLAR 1970
 F. A. F. L.
- Jacques BRIARD " L'âge du Bronze " Ed. Errance 1985
- Ch. Yves PESLIN " Jean-Marie Le Bris Marin breton, Précurseur de l'Aviation " Ed. Journal Les Ailes 1944
- Gaston DECOOP " Jean Marie Le Bris Précurseur méconnu de l'Aviation " Imprimerie SOULAS 1969
- Thierry LE ROY " Les Bretons et l'Aéronautique " Ed. P. U. R. 2002
- René PICHAVANT " Les Clandestins de l'Iroise " Ed Morgane 1982