



SKOL-UEHEL AR VRO  
INSTITUT CULTUREL  
DE BRETAGNE

Douarnenez, le 27 février 1989.

Correspondance à adresser

M. Michel MAZEAS, Maire  
Hôtel de ville

29174 DOUARNENEZ

Monsieur MAZEAS  
Maire de Douarnenez  
Vice-Président de la Section  
Bretonne de l'I.C.S.

Monsieur le Conservateur  
Musée de la R. A. F.

HENDON LONDON NW 9.5.L.L.  
GREAT-BRITAIN.

Monsieur le Conservateur,

We are looking for a lot of historical details about history of our town, DOUARNENEZ, a fishing harbour, in the western part of BRITANNY.

We are trying to write a book about all the events we are able to know, from to day to the prehistoric days.

I am in charge of the story of all the airmen who lived in DOUARNENEZ, or all the airmen who participated in an event in relation with the story of our town.

About one of those events, I cannot find all the details I need. I hope that you can find it for me.

It is about the bombing of TREBOUL, a village near DOUARNENEZ, on November the 30th, 1941.

I believe it was an action of the "COASTAL COMMAND", and probably started from SAINT-BREWAL, of ROBOROUGH (Oxfordshire, Eng. I am not quite sure.

The target was an Hôtel ("Hôtel de la Mer") in front of the town, where a lot of Kriegsmarine's officers, used to meet, in a quiet town, and an interesting fishing harbour.

The date of life of those airmen who were in 1941, and the name of their companies or units, "transportation" or "logistics".



SKOL- UHEL AR VRO  
INSTITUT CULTUREL  
DE BRETAGNE

Correspondance à adresser

à M. Michel MAZEAS, Maire  
Hôtel de Ville

29174 DOUARNENEZ

Douarnenez, le 27 février 1989.

Monsieur MAZEAS  
Maire de Douarnenez

Vice-Président de la Section  
Histoire de l'I.C.B.

A

Monsieur le Conservateur  
du Département des Recherches  
Musée de la R.A.F.

HENDON. LONDON NW 9.5 L.L.  
GREAT BRITAIN

Monsieur le Conservateur,

We are looking for a lot of historical details about history of our town, DOUARNENEZ, a fishing harbour, in the western part of BRITTANY.

We are trying to write a book about all the events we are able to know, from to day to the prehistoric days.

I am in charge of the story of all the airmen who lived in DOUARNENEZ, or all the airmen who participated in an event in relation with the story of our town.

About one of those events, I cannot find all the details I need. I hope that you can find it for me !

It is about the bombing of TREBOUL, a village near DOUARNENEZ, on November the 28th, 1941.

I believe it was an action of the "COASTAL COMMAND", which probably started from SAINT EWAL, or ROBOROUGH (CORNWALL). But, I am not quite sure.

The target was an Hôtel ("Hôtel de la Baie"), in front of the beach, where a lot of Kriegsmarine's officers, used to meet, in a quiet spot, near an interesting fishing harbour.

The date of one of those meetings was sent by radio from a "Réseau" of French Résistance to their "correspondants" in England.

.../...

If it is possible, can you send me the official note about this event, and if it is not possible, just only the type of the aircraft (was it a "BRISTOL BEAUFORT" ?), the name of the pilot and his "curriculum vitae", and what it resulted about the action.

Your sincerely

Michel MAZEAS

N.B. May be, you have a complete note about "DOUARNENEZ and R.A.F.". I would be very interested by such a note.



**THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM**  
Hendon, London, NW9 5LL  
01-205 2266 (7 lines)

Patron: His Royal Highness The Prince Philip,  
Duke of Edinburgh, KG, KT, OM, GBE

Chairman of Trustees: Marshal of the Royal Air Force  
Sir Michael Beetham, GCB, CBE, DFC, AFC, FRAeS

Director: Michael A. Fopp, MA, MBIM

**RAFM/21/6**

M. M Mazeas  
Maire de Douarnenez  
Hotel de Ville  
29174 Douarnenez  
France

3 March 1989

Dear M.Mazeas

Thank you for your letter regarding the bombing of Treboul. On the night of 28th November 1941 two Beauforts were sent to attack Naval barracks at Treboul. One aircraft dived to 100 feet and dropped all its bombs in a salvo on buildings on the East side of the bay. Incendiaries were seen to burn and a large building was left enveloped in smoke. Later, four flashes were seen. The second Beaufort was unable to locate the target because of mist, and returned to base.

From our records it is not possible to identify the squadron to which these aircraft belonged, although it was probably No.217 Squadron based at St Eval. You might like to contact:

Mr R C Mesbit  
23 Newhall Street  
Swindon  
Wilts  
SN1 5QT

who served with 217 Squadron at the time of the raid and now is an aviation history researcher. He could check the squadron's records for you, which are held in our national archive.

Please let me know if I can help further.

Yours sincerely

**P J V ELLIOTT**  
Librarian



**THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM**

Hendon, London, NW9 5LL

01-205 2266 (7 lines)

Patron: His Royal Highness The Prince Philip,  
Duke of Edinburgh, KG, KT, OM, GBE

Chairman of Trustees: Marshal of the Royal Air Force  
Sir Michael Beetham, GCB, CBE, DFC, AFC, FRAeS

Director: Michael A. Fopp, MA, MBIM

**RAFM/21/6**

M. M Mazeas  
Maire de Douarnenez  
Hotel de Ville  
29174 Douarnenez  
France

3 March 1989

Dear M.Mazeas

Thank you for your letter regarding the bombing of Treboul. On the night of 28th November 1941 two Beauforts were sent to attack Naval barracks at Treboul. One aircraft dived to 100 feet and dropped all its bombs in a salvo on buildings on the East side of the bay. Incendiaries were seen to burn and a large building was left enveloped in smoke. Later, four flashes were seen. The second Beaufort was unable to locate the target because of mist, and returned to base.

From our records it is not possible to identify the squadron to which these aircraft belonged, although it was probably No.217 Squadron based at St Eval. You might like to contact:

Mr R C Mesbit  
23 Newhall Street  
Swindon  
Wilts  
SN1 5QT

who served with 217 Squadron at the time of the raid and now is an aviation history researcher. He could check the squadron's records for you, which are held in our national archive.

Please let me know if I can help further.

Yours sincerely

**P J V ELLIOTT**  
Librarian



SKOL-UHEL AR VRO  
INSTITUT CULTUREL  
DE BRETAGNE

17 AVR. 1989

Correspondance à adresser à :

Monsieur Michel MAZEAS  
Maire  
Hôtel de Ville  
29174 DOUARNENEZ  
FRANCE

Monsieur Michel MAZEAS  
Maire de DOUARNENEZ  
Vice-Président de la Section Histoire  
de l'Institut Culturel de Bretagne

à

Monsieur P.J.V. ELLIOT  
Librarian  
THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM  
Hendon LONDON NW 9 5 LL

Dear Mr ELLIOT,

Thank you for your letter of the 3 March regarding the strike of TREBOUL on november 1941.

Mr NESBIT's adress, you gave me, was <sup>the</sup> good one ! I send you, enclosed, M. NESBIT's answers. You can see they concern all the details I was looking for.

I also enclose for you two or three photos, showing the graves of British Airmen, shot down, in the sky of Douarnenez, on 5 august 1944.

You can find also, enclosed, three pages of notes and photos, regarding the book I told you we are preparing, about history of our town.

Thank you again for your amability.

Michel MAZEAS,

Correspondance à adresser à  
Monsieur Michel MAZEAS  
Maire  
Motel de Ville  
29174 DOUARNEVEZ  
FRANCE

Monsieur Michel MAZEAS  
Maire de Douarnevez  
Vice-Président de la Section Histoire  
de l'Institut Culturel de Bretagne  
à  
Monsieur P. J. V. ELLIOT  
Librarian  
THE ROYAL AIR FORCE MUSEUM  
Hendon LONDON NW9 5LL.

Dear Mr Elliot,

Thank you for your letter of the 3 March regarding  
the strike of TREBOUL on november 1941.

Mr NESBIT's address, you gave me, was the good one!  
I send you, enclosed, Mr NESBIT's answers. ~~4/4/44~~

You can see they were coming from Public  
Record Office and they concern all the  
~~questions~~ details I was looking for.

I also enclose for you two or three photos,  
~~which showing~~ showing the graves of British  
airmen, shot down, in the sky of Douarnevez  
on 5 august 1944.

You can find also, enclosed, three pages of notes  
and photos, regarding the book I told you  
we ~~are~~ are preparing, about history of our  
town.

Thank you again for your amability.

Michel Mazeas

Le 28 novembre 1941, sur TREBOUL, le ciel est clair comme il sait l'être parfois ~~à la fin de~~ <sup>à la fin de</sup> l'automne. Des fenêtres de l'Hotel 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. L'un d'entre eux s'étire et boille. TREBOUL est vraiment un lieu de détente idéal que trouble à peine, chaque nuit, les bombardements alliés sur BREST. Il est vrai qu'à cette distance le tir des batteries aériennes, avec leurs traçouses ondulantes et <sup>multicolores,</sup> 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 les 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, jusqu'à ce merveilleux cimetière marin 2  
qui descend doucement vers les rochers de S<sup>t</sup> Jean.

Ah! s'il n'y avait pas la guerre!

Rapidement il enfle la tenue réglementaire et c'est l'esprit encore occupé par sa méditation qu'il descend vers le hall d'entrée pour vérifier les derniers détails... Un planton, affairé, un papier à la main s'avance vers lui. Cloquement de talon, salut. L'officier déchiffe 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 TREBOUL.

Ce contre-temps, le service de renseignements de la Résistance n'en aura pas connaissance ~~immédiatement~~. Pourtant, à cette heure matinale, l'avion auquel on a confié la mission d'intervenir sur TREBOUL, ce jour-là, n'a pas encore quitté son terrain de la Cornouaille britannique. L'opération pourrait encore être annulée, mais l'information ~~transmise~~ <sup>transmise</sup> 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 a bien fonctionné mais il ne peut pas gérer tous les impondérables. ~~Les bases sur le terrain de~~

A SAINT-EVAL <sup>en la</sup> ou le Coastal Command est 3  
provisoirement stationné, un pilote de la R.A.F.  
consulte brièvement sa montre. Il se dit qu'il lui  
reste encore ~~pas~~ <sup>pas mal</sup> de temps. Sa mission lui ayant  
été précisée il est inutile qu'il rejoigne la salle  
d'alerte. Les mécaniciens et les armuriers  
s'affairent encore autour de son appareil. Il  
décide de flâner un peu et son regard se porte  
au-delà de SAINT-EVAL, vers la mer qu'il  
va survoler ~~maintenant~~ cette nuit pour une  
mission très spéciale...

Il sait que la mission sera brève, moins de  
deux heures sans doute, mais que l'objectif est  
un point très précis : un grand hôtel au bord  
d'une plage, face au nord, au milieu d'une  
zone habitée. Il n'a pas le droit à  
l'erreur et s'il a été choisi c'est parce qu'il  
connaît bien les lieux et qu'il y a vécu. Il  
doit arriver sur l'objectif vers minuit et un  
spot lumineux doit lui servir de repère au sol.

La nuit n'est certainement pas propice à une  
opération aussi délicate mais ~~elle~~ <sup>apporte</sup> la certitude  
de savoir regroupé le plus grand nombre possible  
d'officiers supérieurs, plongés dans le sommeil.

Il ne sert à rien de méditer sur les extra-  
vagances de la guerre. Seule compte la mission.  
Et le pilote, une fois de plus, fait défiler dans  
sa tête les détails de son objectif, au bord de  
cette plage des SABLES BLANCS qu'il connaît si bien.

74  
L'officier allemand dégrafe négligemment son col avec un soupir amusé et, faisant demi-tour, il lance quelques ordres ~~bréf~~<sup>puis</sup> remonte vers sa chambre. Une journée de gagner ! pense-t-il, tout en se faisant la remarque qu'il fait un peu frisquet dans ce hall.

~~Il se sait pas quelle journée l'attend !~~

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 finent un peu avec la rudesse du paysage.

Probablement que de génération en génération ces idiots ~~des~~ Français ont replanté des arbres dont les premiers avaient été apportés par les Romains qui occupèrent la Gaule. Ah ! Rome, ces 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 trompettes des cohortes de César. 5

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

~~Sur~~ Sur le promontoire du RHEUN, l'officier allemand a repris sa contemplation devant la Boue déserte. Il va bientôt être midi et la cuisine française n'a pas que des défauts.

Un bruit de moteur lui fait dresser l'oreille. C'est un avion, ~~mais de nous est pas~~ qui passe, avec le martèlement familier qu'il connaît. Est ~~ce~~ <sup>bien</sup> est ~~pas~~ de chez nous, réalise-t-il soudain. ~~Un avion~~

En effet un "FIESELER 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 sur la mer.

La journée s'annonce bien calme...

Elle ne le sera pas jusqu'au bout, même si l'après-midi 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! Alors rentrons dans les Russes comme dans du beurre!

16-I

Sur le terrain de SAINT EVAL, en Cornouaille britannique, les deux moteurs du BRISTOL - BEAUFORT ronflent. Le pilote consulte sa montre: il est ~~10h. du soir~~ <sup>10h. du soir</sup> ~~11h.~~ <sup>11h.</sup> heure allemande. Point fixe, roulage, arrêt "holding point."

Les préparatifs du décollage sont brefs, juste quelques courts échanges avec le contrôle et rapidement le bimoteur grimpe pour prendre son cap dans la nuit déjà bien avancée.

La navigation doit être facile, a priori, sans obstacle majeur: 30 mn au cap 200 doit mener l'appareil dans le sursaut d'OUESSANT.

Ensuite, 15 mn au 135 jusqu'à l'objectif.

Un passage obligé, le Cap de la Chèvre, mais il est possible d'arriver jusque là sans être repéré et c'est à 3 mn et demie de TREBOUL.

La chasse <sup>de nuit</sup> allemande ne sera en alerte que sur le retour. Il ne faut 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 45 assez loin en mer.

Il est 10h45 à la montre de bord, 11h45, heure allemande. Virage au cap 135,

dans la nuit noire percée seulement par l'éclat du phare d'OUESSANT qui défibre sur la gauche. Un faible rayon de lune se reflète sur la mer. Réduisant les gaz le pilote commence à perdre de l'altitude sans réduire sa vitesse. A hauteur de la Pointe MILLIER

711

réduction du moteur droit et pied - manche à droite ... Les hauteurs du Bois d'Isis posent un problème d'angle ~~d'attaque~~ de tir et protègent les hôtels en contrebas. Une attaque venant du sud, à basse altitude, permet une approche <sup>plus</sup> correcte de l'objectif et assure un dégagement rapide par la gauche vers l'ouest. C'est la raison de ce changement de cap et du contournement par le sud de l'agglomération. Il suffit de quelques secondes de cap à l'est pour reconnaître l'échancrure du PORT-RHU, appuyer légèrement à gauche, découvrir le spot lumineux et lâcher une rafale de 8 roquettes dans sa direction. Une légère pression arrière sur le manche, les bombes sont larguées. Le pilote bascule à gauche au ras des toits et, plein gaz, file délibérément vers l'ouest, comme à la parade. Derrière, des bâtiments brûlent, mais, se dit le pilote, perplexe et interrogatif, il n'y a pas eu d'explosion. Coup d'œil à sa montre : il est à peine minuit.

La première rafale a réveillé l'officier allemand en sursaut et le passage en rase-mottes du "BRISTOL BEAUFORT" l'a jeté à plat ventre sur sa descente de lit. Tout l'hôtel s'anime d'un seul coup. Une arme automatique claque brièvement, dans le vide. Les lieux de l'incendie révèlent

une agitation fébrile. Apparemment le "skating" de l'hôtel, transformé en garage, brûle. Les véhicules sont la proie des flammes. L'établissement contigu de M<sup>r</sup> BIGER a reçu des projectiles qui ont traversé le toit et ont gravement endommagé l'immeuble. L'Hôtel de la Baie, lui, n'a rien. Le tir du "BEAUFORT" est porté quelques mètres trop court et quelques mètres trop à gauche, l'appareil s'étant sans doute mal aligné, dans la nuit, sur son objectif.

Dans les décombres de l'incendie, les artificiers allemands découvrent deux engins non explosés. C'est la réponse à la perplexité du pilote remettant les gaz. Les démineurs s'affaient rapidement, creusent un trou dans le sable de la plage, y descendent les bombes, préparent la mise à feu, rebouchent l'excavation et appuient sur la poignée de la boîte infernale. Ce fut une belle explosion : toutes les vitres alentour dégringolèrent dans un affreux tintamarre et la terrasse de l'Hôtel de la Baie s'écroula à moitié !

A SAINT EVAL, en Cornouaille britannique, au même moment, un pilote de la R.A.F. risait aux éclats. Mais c'était pour une toute autre raison...

un système de pompe assez compliqué qui permet, grâce à un réservoir auxiliaire placé à la base de la queue, de maintenir l'avion dans une position de vol optimale.

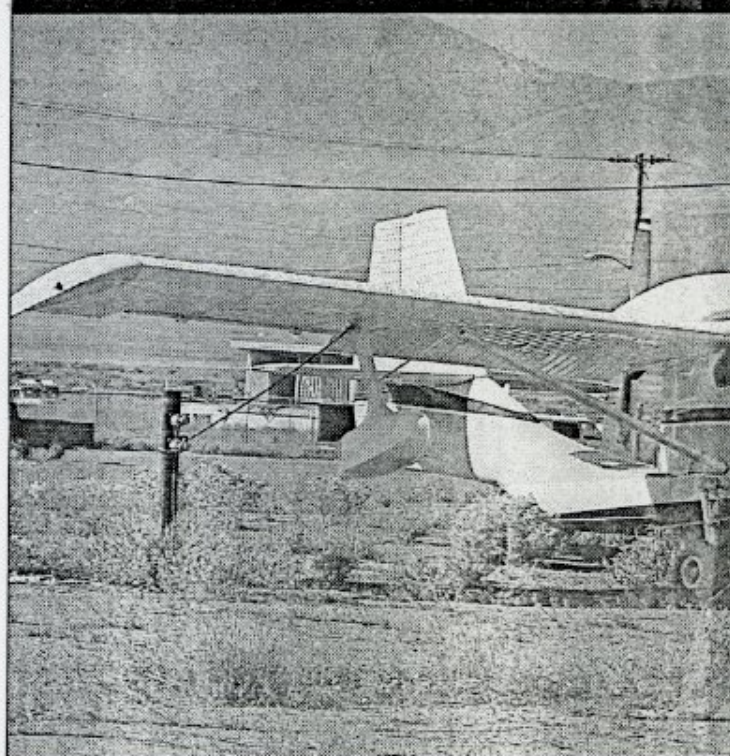
La seule chose vraiment utile que l'avion a perdu dans la transformation en bimoteur est son gouvernail "aquatique", alors que celui-ci aurait été vraiment utile pour les manœuvres délicates d'approche du ponton. Il faut en effet une habilité de virtuose pour diriger l'avion en utilisant uniquement le différentiel de puissance. Lors de notre vol, Peter Breinig, qui m'expliquait les particularités de la machine m'a précisé que la faute la plus fréquente lorsqu'on veut tourner à droite est d'augmenter les gaz du moteur gauche : on tourne alors à droite, pour compenser on augmente ensuite les gaz à droite... et ainsi de suite jusqu'au moment où l'on s'aperçoit que la vitesse est beaucoup trop importante ! Il est donc primordial pour manœuvrer correctement de s'assurer que les deux manettes sont coupées avant de mettre un peu de gaz du côté désiré.

#### EN VOL

Le décollage est plutôt facile sur ce type d'engin. En attendant que l'avion, moteurs au ralenti se positionne de lui-même face au vent comme le ferait la girouette d'un clochet, on vérifie les derniers paramètres. Le choix de la position des volets pour le décollage est simple : pleins volets (il n'y a que deux positions possible!). Une fois que l'avion prend de la vitesse, le décollage se fait en deux temps : au bout de quelques secondes, l'eau devient plus "dure" à mesure que la vitesse augmente et l'avion sort de l'eau en ne gardant qu'un contact très superficiel. Puis dès que la vitesse



*Le Sea-Bee, monomoteur quadriplace qui*



de décollage est atteinte et alors que l'avion ricoche sur l'eau comme un caillou que l'on jette et qui rebondit, le bruit infernal qui envahissait toute la carlingue cesse enfin : "Nous

avo  
coll  
pre:  
mo

DEVENEZ  **USA**

**PILOTE PROFESSIONNEL**

- 185 H de vol si déjà pilote privé  
220 H pour débutant intégral
- 3 ou 4 mois intensifs en Floride
- Pension complète

**MOINS DE 100 000 €**

**PILOTE PRIVE**

**AVION**

**STAGE PREPARATOIRE à examen THEORIQUE**  
**du 15/04 au 23/04 inclus**  
**Plein Temps**

**COURS PARTICULIERS**



If it is possible, can you send me the official note about this event, and if it is not possible, just only the type of the aircraft (was it a "BRISTOL BEAUFORT" ?), the name of the pilot and his "curriculum vitae", and what it resulted about the action.

Your sincerely

**Michel MAZEAS**

**N.B.** May be, you have a complete note about "DOUARNENEZ and R.A.F.". I would be very interested by such a note.