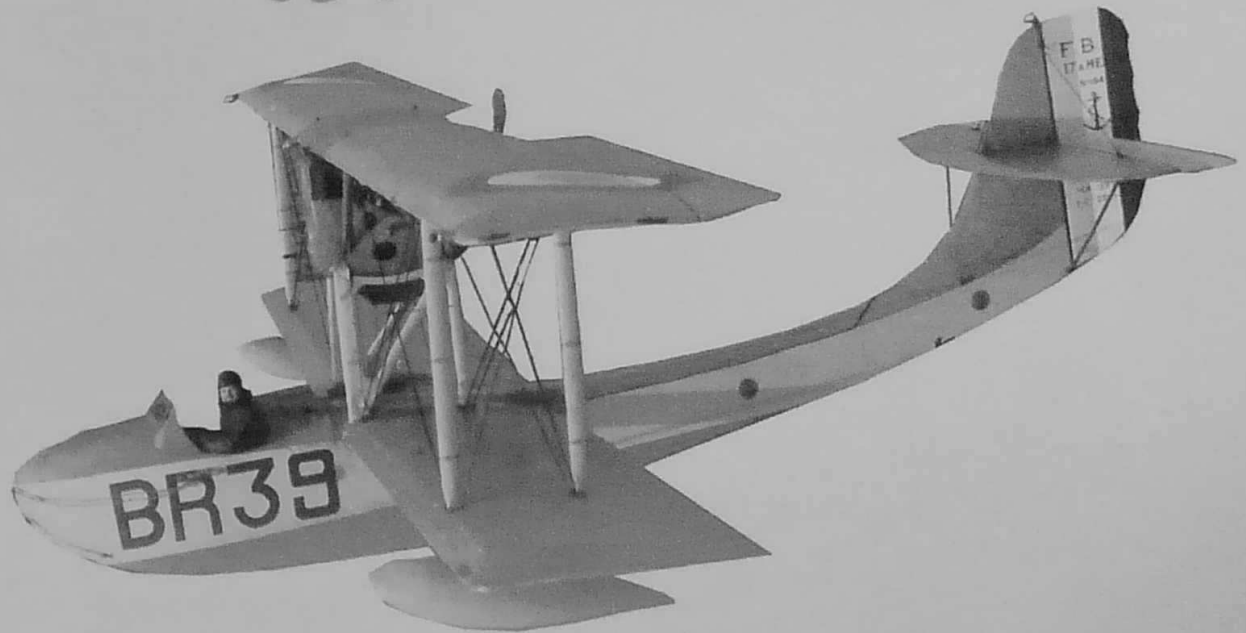


Sur les Ailes



De nos Souvenirs



Une enquête sur des Aviateurs au Pays des marins par Yvon Le Vaou

Sur les ailes de nos souvenirs

- Préambule

- Plouguiel si tu te souviens

- La chanson du monument

- Une enquête sur des aviateurs au pays des marins

- Conclusion

Maquette de la couverture : François Bérézaie

Guillaume Kérambrun aux commandes de son FBA17

Photo : Kérambrun

Naval Air Station Tréguier. Novembre 1918.

Photo : J. le Boudier

Préambule

A la fin du 20ème siècle, le "camp d'aviation de Plouguiel" n'évoque plus que les souvenirs des patronages locaux des années 1950. Après l'armistice de 1918 les références aéronautiques du lieu se sont envolées, avec le départ des hydravions.

Le centre d'aviation maritime (C.A.M.) de Tréguier, devenu en août 1918 celui de la Penzé, est créé en 1917, pour faire face à la guerre sous-marine déclarée par l'Allemagne en 1916.

En deux ans, la marine française entreprend un effort considérable et devient une puissance aéronavale de premier plan, comparable à celle de l'Angleterre. Les États-Unis n'en sont qu'aux débuts de leur aéronavale. En 1918, les hydravions américains font leurs premiers vols au-dessus du Jaudy et de quelques autres centres bretons.

Tout ceci tombe dans l'oubli, après novembre 1918. Chacun voulant rapidement tourner la page de ces heures sanglantes.

Au cours des années 1990, les derniers témoins de cette terrible aventure disparaissent les uns après les autres. Une mémoire intéressante s'en allait doucement, dans l'indifférence totale. Personne n'avait jugé utile de l'écrire, sauf Henri Pollès, dans son livre "Sur le fleuve de sang vient parfois un beau navire", mais il ne s'attarde pas outre mesure. Il ne se préoccupe pas des hommes présents à la Roche-Rouge, pendant deux années.

Qui étaient-ils ? Seuls quelques Trégorrois pouvaient encore répondre.

Afin de fixer cette mémoire, une enquête de dix ans, démarrée en 1993, aboutit le 28 mai 2004 à l'inauguration d'une stèle commémorative sur le domaine de la

Roche-Rouge, suivie en juillet de cette même année d'une exposition intitulée "les ailes du Jaudy".

Au cours de cette enquête, il nous est apparu que l'oubli des hommes ne concernait pas uniquement "le camp d'aviation de Plouguiel".

Le destin tragique d'une famille Plouguielloise, (sept de ses enfants tués au cours des guerres 1914-1918 et 1939-1945) laisse chacun sans voix. C'est l'illustration de l'horreur de la guerre. Inscrites tous les sept sur le monument aux morts de Plouguiel avec tous les Plouguiellois morts au cours des différents conflits armés, il nous a semblé juste et nécessaire de consacrer à cette famille, un texte dans un chapitre intitulé "la chanson du monument".

Pour réparer toutes les omissions du temps qui passe, il nous faudrait écrire un ouvrage sur Plouguiel, mais faute de moyens, nous ne le pouvons pas...

Y. Le Vabu

Plouguiel si tu te souviens

Commune des Côtes-D'Armor, Plouguiel est à la fois maritime et rurale.

Entre 1917 et 1918 les aviations maritimes, qui deviennent plus tard l'aéronavale française et l'U.S. Navy, y prennent leurs premiers vols. Rien ne prédispose cette commune à ce destin, sinon le trafic de la Manche et la nécessité de protéger l'accès aux ports de Lézardrieux et Cherbourg.

Le site de la Roche-Rouge, abrité des vents est préféré à celui de Bréhat. Pour l'histoire, ce lieu est connu sous le nom de "centre d'aviation de Tréguier".

Plouguiel n'a jamais défrayé la chronique, sans doute était-elle inhibée par la proximité de Tréguier. Deux de ses habitants ont fait modestement parler d'eux, mais assez, pour que l'on s'en souvienne. Le premier, sous le pseudonyme de Jarl Priel, défend sa langue maternelle : le breton.

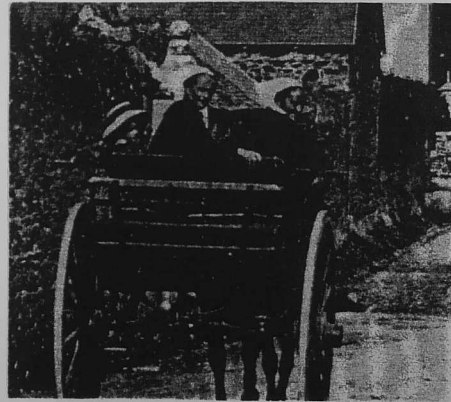
Le second, Ian ar Gwenn, chanteur à la feuille volante au XIXème siècle, est le maître incontesté de cette expression populaire. Ian ar Gwenn a failli disparaître de la mémoire plouguielloise, mais une exposition récente a ravivé son souvenir, grâce aux recherches du professeur Daniel Giraudon. Aujourd'hui, un quartier de Plouguiel porte son nom. A ces deux autochtones, il faut ajouter le nom de l'artiste américain Alexandre Calder, qui tomba "amoureux" de la Roche-Jaune.

A la fin du XIXème siècle et au début du XXème Plouguiel est semblable aux communes du littoral breton. Elle n'est ni riche ni pauvre. La plupart de ses habitants sont paysans ou marins. Mais d'autres doivent s'exiler, tels les fonctionnaires qui partent vers les grandes villes, en particulier Paris, Rouen, Lille etc...

La marine, qu'elle soit nationale, marchande ou pêche, permettra à cette commune d'être relativement prospère. Aujourd'hui, cette activité a pratiquement

disparu. Seule, la marine de plaisance permet encore de ne pas oublier, grâce au charmant port de la Roche-Jaune. La richesse de Plouguiel dépend désormais de l'ostréiculture, l'agriculture et le petit artisanat. Si en 1832, Plouguiel comptait 2800 habitants, elle en compte environ 2000 aujourd'hui (statistique optimiste). Le choléra au XIXème siècle, les guerres, la disparition des marines, le peu d'industries, la modernisation de nos exploitations, le départ de nos jeunes diplômés vers d'autres horizons, la dénatalité en sont les causes...

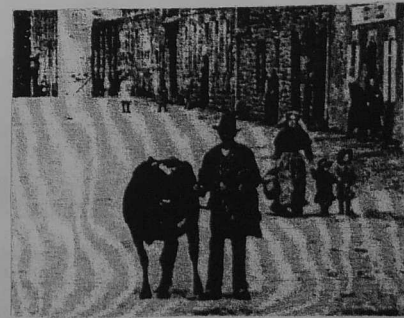
Ne perdons pas de vue, que si la population de Plouguiel frôle les 2000 habitants, c'est aussi grâce ou à cause des personnes âgées, qui sont un réservoir de travail pour les jeunes restés au pays.



Je t'envoie un souvenir de Plouguiel et le portrait de ma mère dans la voiture ainsi que celui de la femme Nicolas.

1914. Mmes Libouban et Nicolas se promenant dans le bourg de Plouguiel. Visiblement, le code la route n'est pas en vigueur à Plouguiel.

Gilles le Breton fixé pour la postérité. A l'époque, on ne gênait personne avec sa vache à ses côtés.





Le bourg de Plouguiel ne connaît pas le bitume. Cela implique d'avoir des sabots de bois.



La faucheuse paraît archaïque. Pourtant, en ces temps-là, elle est un progrès incontestable. Une seule de ces machines remplace des dizaines de faux.



Un mariage sur les hauteurs de Creven en 1906, le marié "disparaîtra" en Argonne, laissant 2 orphelins. (Photo : Y. le Vaou).



L'atelier de Jean le Mat. La mécanisation des campagnes entre les deux guerres, l'a rendu incontournable. (Photo : Y. le Mat).



Plouguiel aux champs

Photos Jeanne Igigabel et Jean Gouriou





Jusque dans les années 1950, les moissons rassemblent familles et villages. Même, si ces travaux sont difficiles ils donnent lieu à des fêtes rustiques. Les anciens en ont le secret.
(Photo : (Jean Gouriou).

Itron Varia Gelo Mad

PEDET

EVIDOMP



DIZKAN

Itron Varia Gelo mad,
Deuz ho chapel, en kreiz ar c'hoat,
War Brieliz, ho pugale,
Tolet eur zell a drugare.

I

N ho chapel, dirak ho skeuden,
Ni deui aliez da e houlen,
Ma vefomp didrubuill dalc'h mad,
Ma momp a hep tu kelo mad.

II

Pa vo eur bugel o c'henei,
Ni ho ped, o Gwerchez santel,
Ma vo kelo mad gant he vam
Ha na vo ar bugel dinani.

III

Ar c'hlanvour kez war e wele
A c'houlen diganaç'h true;
Roet, ma plich, dre ho sikour,
Kelo mad d'ar paour kez klanvour.

IV

Kalz a zo denz parouz Priel
Er broio all, tost hag a bell,
Pa vo digante keloio,
Ma vo keloio mad hep tro.

V

Kelo mad deuz hon zoudardel,
Koulz a deuz hon marloledel,
Kelo mad deuz kement hini
Zo pell deuz e dud hag e di.

VI

Gant ho pennoz ni a welo
An treo kreski 'n hon farco,
Ha pa vo an est war dostat
Vo kelo mad gant hon zrevad.

VII

Gant ho sikour a c'homp assur
Da viret hon c'honsciac pur;
Kelo mad vo gant hon ine
Pa vefomm en neuç'h gant Doue.



La chapelle de Kéломad dans les années 1920

une chapelle au milieu des bois.

VIII

Drezoc'h en peuc'h ni a vevo,
Etre ho tivrec'h ni varvo,
Hag a klefomp oll, hep krenan,
Kelo mad ar varn diwean.

IX

Neuze a vefomp evuruz
'N ho kichen ha kichen Jezuz,
En env na trubuilh nag anken,
Met kelo mad da virviken.

Evelso-bezet-gret.

R. T.

IMPRIMATUR :

Brioci, die 24^e Mañ 1914.

Y.-M. LE PENNEC
VIC. GEN.

Treguer, imp. Dorgast Pêr

Les fleurs blanches de Kéloomad

"Chaque année, mon grand-père assistait au pardon de Kéloomad (Bonne Nouvelle), petite chapelle entre Plouguiel et Penvénan. Dans cette dernière, on vénère la Vierge Marie pour avoir épargné les Bretons, lors de leur combat contre les Anglais.

Fas loin de la chapelle, se trouve un hameau appelé Goas-Woad, "la mare du sang".

Mon grand-père allait à bicyclette, et moi j'étais sur le porte bagages. Nous assistions aux vêpres, à toutes les prières et cantiques. La cérémonie terminée, mon grand-père et moi faisons le tour de la chapelle, à la recherche de petites fleurs blanches qui ne poussaient qu'à cet endroit.

Elles ressemblaient à de petits lys, mais elles étaient rares. La cueillette terminée, nous les rangions dans le panier sur un lit d'herbes fraîches : elles étaient si précieuses !

Mon grand-père me racontait que la vierge avait voulu que ces fleurs blanches poussent sur le sang de nos ennemis.

Le pardon terminé, nous allons à Pen Wern pour goûter, à la ferme des Marquer.

Depuis, combien de fois ai-je fait le tour de la chapelle, au mois d'août, sans jamais en retrouver une seule !

Quoi d'étonnant ? Mon enfance s'en était allée, et les petits lys avaient disparu. Ils n'étaient, en fait que des quenouilles. La magie des tendres années, qui embellit tout, avait disparu...

Récit d'une Plouguielloise

Le petit train

(1906-1949)

La campagne plouguielloise, figée dans son caractère rural depuis des siècles, voit au début des années 1900 la construction de la ligne de chemin de fer.

Pour franchir la vallée du Guindy, cinq ouvrages furent nécessaires et leur construction bouleversa la colline de Plouguiel. De ce chamboulement, seul demeure, presque intact, l'un des premiers ponts construit par Harel de la Noë : celui de Kerdéozier. Cet habile concepteur du réseau ferroviaire des Côtes du Nord fit connaître un moyen de transport utile. Pourtant, le chemin de fer fut perçu à l'époque comme un danger. Au début du XXème siècle un auteur breton, François Coadic écrit dans son livre "çà et là à travers la Bretagne " Les idées vont si vite à notre époque qu'il est impossible de prévoir où s'arrêtera le mouvement. Le chemin de fer qui éventre les montagnes, franchit la plaine à grandes enjambées, emporte les gens dans sa course folle vers je ne sais quel lointain mystérieux... Tout se modifie, même en Bretagne".

La construction de la ligne de chemin de fer et des divers ouvrages d'art impliquaient l'existence de ce que nous appelons de nos jours "la logistique". Il convenait, en effet, non seulement de fournir tout le matériel nécessaire, mais aussi de régler les problèmes de la vie quotidienne des ouvriers, nombreux sur le chantier.

Parmi ces soucis journaliers, l'un des principaux était les repas. Comme il n'existait pas à l'époque de "restaurant d'entreprise" ou de cantine, on se servait d'une cuisine "type roulante". Le système du paiement direct n'étant pas encore pratiqué, chacun apportait "sa viande" et la confiait à la cuisinière chargée de préparer la soupe, qui, avec le pain constituait l'essentiel du déjeuner. Pour que

Le petit train passe la vallée du Guindy (cliché Janvier)



En Gare de TREGUIER

Cliché Janvier Tréguier

30 - TREGUIER. Les Ponts Noirs. ND Phot.



PLOUGUIEL Passerelle et Pont Saint-François

Cliché Janvier Tréguier

chacun reconnaisse sa part, un système simple mais judicieux était pratiqué : une cheville de bois avec une marque personnelle était enfoncée dans le morceau de viande, qui, après cuisson retrouvait son propriétaire légitime.

Ce petit train, construit avec beaucoup de courage, apportait à Plouguiel une animation et respectait son paysage. A Penn Ker, la gare, aujourd'hui modifiée, est un témoignage de ce passé.

Henri Pollès, Jarl Priel notre compatriote, Alexandre Calder l'Américain nous ont laissé des témoignages à propos de ce petit train...

Henri Pollès

Dans son roman "Sur le fleuve de sang vient parfois un beau navire", l'écrivain trégorrois, Henri Pollès, évoque le petit train emmenant des soldats pour la mobilisation générale d'août 1914.

" Le petit train mène grand bruit pour bien montrer qu'il accomplit aujourd'hui une tâche historique. Il siffle plusieurs fois car on part pour très loin; pas exactement lui, puisqu'il ne dépasse pas les limites de l'arrondissement, mais les hommes qu'il prend à Tréguier.

Tu ne vas pas t'en aller, me laisser déjà! pleure la femme de la dernière noce : le lapin aux pruneaux n'est pas fini. Mais il entend le sifflement fatal et boucle son bagage et sa ceinture.

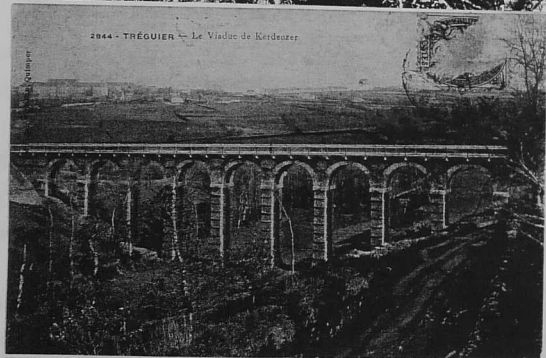
On pourrait vous laisser une petite semaine quand même pour faire connaissance de votre femme !

C'est vrai comme tu dis, mais qu'y faire?

Elle n'en finit pas de fourrer dans son sac l'une après l'autre toutes les richesses de la nature du trégorrois dont chacune doit lui inspirer une pensée pour elle, au moins pendant huit jours...

Le train pousse un sifflement plus grand que lui-même. Le premier son de

La voie ferrée du petit train qui mène à Lannion entre 1906 et 1949.



LA COTE DE GRANIT ROSE
1949 -- PENVENAN - La Gare, Arrivée du Train



la messe, c'est un coup pour rien plaisante plus d'un partant : il peut attendre monsieur le curé ! S'il croit que je vais arriver pour l'aider à enfiler son surplis !

- Laisse le siffler, vas ! Il sifflera tant qu'on ne sera pas tous là; ils ont besoin de tout le monde.

Le petit train siffle fort car il appelle les retardataires jusqu'au fond de la campagne. La comparaison avec les appels de la cloche de la grande église se poursuit d'elle même : au deuxième son, on se dit qu'il va falloir tout de même se hâter de finir de s'habiller.

- On dirait que tu es pressé de me quitter, dit la jeune mariée, et le jeune marié :

- Tu sais bien que non, mais plus vite on ira et plus vite on reviendra, n'est-ce pas vrai ? Et en partant avec tous les autres ça fait moins mal.

Les hommes descendent de la ville, de la campagne, dévalent les trois collines avec les femmes. Ce sont souvent des coiffes du dimanche qui conduisent les voitures, les chars à bancs des riches et les simples charrettes des autres, afin que l'homme soit servi, ménagé jusqu'au seuil des grands et terribles travaux qui l'attendent.

C'est le troisième sifflement, analogue à l'ultime sonnerie de l'office dominical ; le dernier appel pour le grand sacrifice, non pas de Dieu cette fois, mais des hommes. Une étrange messe les convoque dont ils sont les agneaux qu'on égorge et qu'on saigne.

Le petit train de Tréguier-Plouec emmène les hommes à seulement une quinzaine de kilomètres de là, d'où un train un peu moins petit les mènera encore quinze kilomètres plus loin au vrai grand de Paris...

Jarl Priel

Dans le deuxième volume de ses souvenirs, "Va buhez e Rusia" (Ma vie en

Russie), Jarl Priel évoque aussi le petit train des Côtes du Nord. C'est au moment où il quitte Plouguiel, peut-être à jamais, pense t-il avec tristesse, pour rejoindre sa fiancée à Moscou. Nous sommes en avril 1911.

" Il y avait à Tréguier un petit train amusant qui progressait aussi vite qu'une tortue, mais avec un vacarme effrayant, vers Plouec. Celui qui voulait aller à Guingamp, à St Brieuc ou à Paris, devait être à la gare bien avant le lever du jour.

Personne ni rien n'aurait empêché Soaz Sapeur (la grand-mère) de rester avec moi jusqu'au dernier moment. Comme d'habitude, elle ne cessait de verser des larmes ; et les larmes, que sont-elles en vérité ? Des gouttes d'eau sans plus, avec un goût de sel, mais elles étaient si abondantes, si amères, cette fois-ci, que j'avais pitié d'elle, et elle m'étreignait si fort que ses bras me blessaient..."

Alexandre Calder

Dans ses récits autobiographiques, le sculpteur américain Calder fait mention de ses souvenirs du "petit train".

"Les plages du Port-Blanc sont rocailleuses, mais leur surface est assez plate, aussi l'eau monte et se retire très rapidement. A marée basse, on peut se promener sur de grandes étendues.

Non loin de là, il y a une ville magnifique, Tréguier, qui surplombe une rivière et dont la colline élevée garde l'accès. La flèche de pierre de la cathédrale est percée de dessins géométriques, à travers lesquels on voit le ciel. Dans le temps, un chemin de fer à voie étroite reliait Penvénan à Tréguier.

Après avoir confié Feathers à l'hôtel, nous sommes partis à pied pour Penvénan, d'où nous voulions prendre le train du matin pour Tréguier. Je transportais un poulet rôti dans mon sac à dos.

Enfin, nous sommes parvenus à un embranchement de route, nous avons alors entendu le train qui arrivait. Je me suis élancé au-devant de lui pour le faire patienter un peu, mais j'ai pris le mauvais chemin et je me suis mis à courir. Il avait plu. Le train m'a dépassé. Je continuais à courir, glissais dans une flaque d'eau avec le poulet rôti et le reste ; notre dérapage s'acheva juste en face de Louisa et d'Hélen, qui, elles, venaient d'arriver par la bonne route.

Nous n'avons pas manqué le train qui ne semblait pas du tout pressé. Certains ponts de chemin de fer ont été détruits pendant la guerre. Dommage !

Un bâtisseur audacieux



Harel de la Noë, fils de notaire, naît à St Brieuc, le 29 janvier 1852. Du lycée impérial (Collège Le Braz), où il débute ses études à Polytechnique et l'école des Ponts et Chaussées, que de chemin parcouru !

Avant son arrivée à St Brieuc, où il restera jusqu'à sa retraite (1918), le brillant bâtisseur travaille dans le Finistère et dans la Sarthe.

En 1900, il reçoit la médaille d'or de l'exposition universelle pour le pont en forme d'X qu'il construit au Mans. Cet édifice permet le croisement du train et du tramway, mais il est détruit au cours de la seconde guerre mondiale.

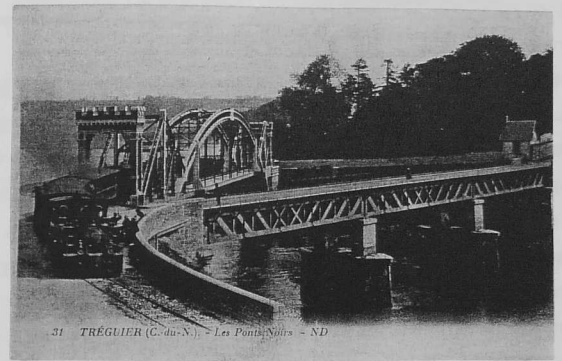
Dix ans plus tard, pour les procédés nouveaux qu'ils introduits dans la construction, l'Académie des sciences lui décerne le prix Caméré.

Les distinctions obtenues par Louis Auguste Harel de la Noë de la part ses pairs, contrastent avec les positions de ses détracteurs, très critiques par rapport à la solidité des constructions en béton armé de l'ingénieur! Qu'importe, Harel leur répond "cela ne sert rien que je vous explique ma technique, puisque vous ne pouvez la comprendre".

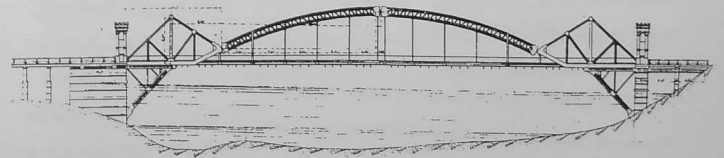
Cet homme, d'une grande compétence, meurt le 28 octobre 1931, à Landerneau, après avoir construit soixante ouvrages dans le département des Côtes du Nord

Le Pont Noir en Plouguiel

Avant-gardiste dans l'emploi du béton armé, Harel de la Noë sait utiliser à bon escient, non seulement les techniques les plus anciennes où s'en inspirer, mais il excelle dans l'esthétique de la dissimulation. Ainsi, au Pont Noir, sur le Guindy, entre Tréguier et Plouguiel, les chariots métalliques, utilisés pour la mise en place des arcs, restent sur place et font partie intégrante du viaduc. L'ingénieur en chef



Les Ponts Noirs après 1906



Le Pont de chemin de fer sur le Guindy, Tréguier Lannion

édifié, aux extrémités de l'ouvrage, des arcs de triomphe, surmontés de créneaux. Savant et artiste, il a su atteindre la beauté, en dissimulant la laideur d'éléments disgracieux.

En 1905, lors de la réalisation du premier réseau de chemin de fer à voie étroite dans les Côtes du Nord, Harel construit sur le Guindy, entre Tréguier et Plouguiel un ouvrage, appelé "Pont Noir".

C'est à cette occasion, qu'il imagine un système de mise en place des arcs. Travaillant sur des ponts comportant une grande ouverture, il diminue leurs portées en édifiant les culées en surplomb, ainsi pour ce viaduc elle est réduite à 60 mètres. Les arcs sont métalliques à trois articulations.

Chaque 1/2 volée est fabriquée sur les culées, puis attachée à un chariot métallique roulant sur des rails. Pour mettre en place une 1/2 volée, on déplace le chariot. L'opération, relativement simple, demande une demi-journée de travail.

Et pourtant, Harel affirme, qu'il a procédé comme pour la construction d'un pont en pierre.

D'un pont à l'autre

Le pont de chemin de fer qui enjambait le Jaudy avant la guerre 1939-1945, fut détruit par la résistance en 1944. Une tentative de reconstruction échoua en 1947. Le Pont Noir a été détruit en 1952, parce qu'il n'avait plus aucune utilité.

Le Pont Canada actuel, construit entre 1952 et 1954, est inauguré le 24 juillet 1954. C'est un passage stratégique entre la presqu'île de Lézardrieux et le Trégor.

Coincidence ou hommage à Harel de la Noë ? Il a d'étranges similitudes avec le Pont Noir de la voie ferrée métrique (excepté les arches des entrées).

Il est indéniable qu'Harel de la Noë a été un précurseur dans la construction du béton armé.

D'après un texte de R.Mouly (cahier de la presqu'île n°7)

La chanson du monument

Senn ar Vaou, un de ces nombreux chanteurs du Trégor, serait aujourd'hui, complètement oublié, sans l'initiative de Daniel Giraudon, universitaire à la faculté de Brest. Ce dernier a, en effet, recensé les chanteurs populaires des foires, marchés et pardons.

Les chansons de Senn se sont dispersées aux quatre coins du pays de Tréguier. L'une d'entre elles, avec des mots simples, nous permet d'accomplir notre devoir de mémoire. (C'est la chanson du monument).

On dit que "le tombeau du héros" est le cœur des vivants, encore faut-il que ce cœur se souvienne ? En France, les monuments aux morts ont été érigés, afin que ceux qui ont été tués au cours des guerres ne tombent pas dans l'oubli. A Plouguiel, en mars 1924, une première liste a été gravée sur la pierre du monument.

En 1945, une autre série est inscrite sur du marbre blanc. 1962, fut le tour de la troisième. A la fin du XXème siècle, une liste définitive a été réécrite, cette fois en lettres d'or. On y a ajouté les morts du "Pourquoi-Pas" et du sous-marin "Sybille". Sur ces bateaux, Plouguiel a perdu trois de ses enfants. Notre monument souligne bien la vocation maritime et terrienne de notre commune, en temps de paix comme en temps de guerre.

Si les paroles disparaissent, la pierre nous rappellera toujours le souvenir de ceux qui, avec leur sang ont écrit l'histoire de Plouguiel, de la Bretagne et de la France au XXème siècle. Ceux qui, par bonheur ont échappé à la mort sont rentrés chez eux, et ils nous ont fait part de la dure réalité des conflits. Si nous avons "gagné" ces guerres, ils sont là pour nous rappeler que les victoires ont été acquises dans la souffrance et les larmes...

AUX ENFANTS DE PLOUGUIEL
MORTS POUR LA FRANCE (1914-1918)



Chaque nom inscrit sur
un monument aux Morts
a une histoire.
Longue ou brève elle est
toujours douloureuse.

- Jaco P.
- Boussougant Y.M.
- Boussougant J.
- Boussougant P.
- Guyomard L.
- Guyomard J.B.
- Guyomard Y.M.
- Guyomard P.
- Guyomard C.
- Le Flem J.F.
- Guilou J.M.
- Bourdonnec C.L.
- Le Guen J.
- Perrin M.
- Perrin Y.
- Collen J.
- Trémeur A.
- Salpin P.
- Trégoat Y.
- Nicol E.
- Rannou L.
- Perron J.M.
- Rivollan F.
- Rivollan F.
- Derrien J.M.
- Clouin F.M.
- Pommeret T.F.
- Rannou F.M.
- Adam C.
- Laubin F.M.
- Kerambrun L.
- Guillou A.
- Coadou E.
- Le Rolland F.
- Didot Y.M.
- Nicol Y.M.
- Tual L.F.M.
- Hervé J.
- Hamon P.
- Kerhervé F.M.
- Manchec J.
- Kerichard A.
- Louarn A.
- Patézour E.
- Péron J.M.
- Gonidec J.M.
- Labbé P.M.
- Deille A.
- Adam E.

- Le Calvez E.
- Rémond Y.
- Graciet Y.M.
- Quellec J.
- L'Anthoën G.
- Garrel Y.M.
- Corlouer L.
- Jort J.L.
- Quellec Y.M.
- Olivier P.
- Cozannet Y.M.
- Cabon Y.M.
- Etienne J.
- Salpin C.
- Muzic P.M.
- Allain L.
- Dudoret F.L.
- L'Anthoën Y.M.
- Gourhant F.
- Le Gall Y.M.
- Le Coadou P.
- Chevanton J.M.
- Alain Y.M.
- Derrien P.
- Graciet F.
- Calvez L.
- Fiblec Y.M.
- Dormadic L.
- Lagadec Y.M.
- Le Flem Y.M.
- Tassel A.
- Labbé F.
- Dorniol J.L.
- Picard I.
- Mallo F.
- Nicolas J.
- Morvan A.
- L'Héveder J.P.
- André R.
- Dudoret J.B.
- Salpin J.M.
- Talibart F.
- Pluen V.
- Rouzès A.
- Le Vaou Y.
- Le Flem Y.
- Adam C.
- Le Pape C.

Chanson ar Monumant

Ne ho ped assistet d'ar rei d'in tamm silans
Vit ma gannet chanson, dont a ran da gommans. (diou wech)

Hag gwelet e rajont skler dre lech omp tremenet
Nag a vut a gisten zo bet sakrifer.

Savet zo e ar monumant parlobet dre r parjot
Evit an fieb zo marwet en servich an drapo

An dregont deus a viz-meurz ebld pevar war-n-ugent
E oa bet inogret, e Priel ar monumant

Holl sugale ar barroz gant eur galon loannet
Oa dent da remersian an holl assistant.

Mersi d'an olorite deus ar departamant
Dre an eustofloajet e penn ar goarnamant.

N'ren rasamnet d'ar re-mourz ar re-mourz
Ha komze d'ar re-mourz ar re-mourz

Remersian d'ar re-mourz ar re-mourz ar Mer
Ret e raint d'ar barozion hag e holl neser.

Ret a raint d'ar re-mourz ar re-mourz d'imp o'foans
Ha digaset d'ar barozion hag e holl neser.

Mersi d'an holl velet en reus biniget ar be
Telnet e nevo e raint d'ar re-mourz ha gras Doue.

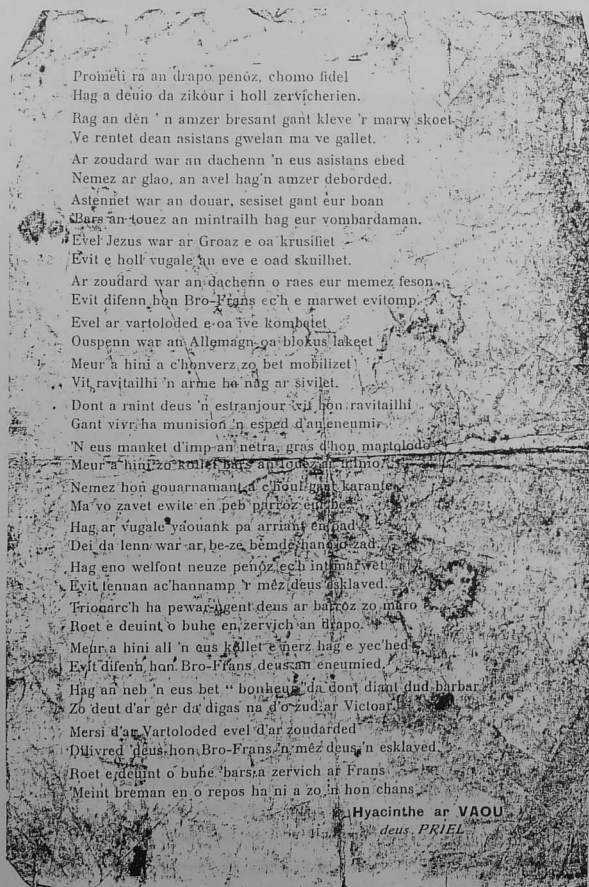
Remersian e raint e choaz ar holl orfelined
An drapo hag ar mammo hag an holl anvezed

Kerherve d'ar re-mourz ar re-mourz ar holl mam
Evit ma raint d'ar re-mourz ar re-mourz

Kerherve d'ar re-mourz ar re-mourz ar holl mam
Evit ma raint d'ar re-mourz ar re-mourz

Nez ar drapo hromet ar dei d'hen remplasi
Vit sikour an drapo ar mam da vevan 'n ho c'hozni.

Sikour a feiozevel an holl orfelined
Sikour a rei d'ar re-mourz ar holl anvezed.



Promëti ra an drapo penoz, chomo fidel
Hag a deñio da zikour i holl zervicherien.
Rag an dèn 'n amzer bresant gant kleve 'r marv skoet.
Ve rentet dean asistans gwelan ma ve gallet.
Ar zoudard war an dachenn 'n eus asistans ebéd
Nemez ar glao, an aval hag'n amzer debordet.
Astennet war an douar, sesiset gant eur boan
D'ar ar-touez an mintrailh hag eur vombardaman.
Evel Jezus war ar Groaz e oa krusifiet
Evit e holl vugale 'n e ve e oad skuilhet.
Ar zoudard war an dachenn o raes eur memez feson.
Evit difenn hon Bro-Frans e'h e marwet evitomp.
Evel ar vartoloded e-oa 've kompet
Ouspenn war an Allagn-ga-blokus lakeet
Meur a hini a c'houverz zo bet mobilizet
Vit ravitailli 'n arme ha nag ar sivillet.
Dont a raint deus 'n estranjour 'n hon ravitailli
Gant vivr ha munision 'n esper d'an enemir
'N eus manket d'imp an netra, gras d'hon martoloded
Meur a hini zo kallet ha z'antouez d'edmo.
Nemez hon gouarnamant d'c'hougant karante
Ma vo zavet ewite en peb parioz enad
Hag ar vugale yaouank pa arriant enad
Dei da lenn war ar be-ze bémde nan eozad
Hag eno welfont neuze penoz echi in finvet
Evit fennan ac'hannamp 'r m'ez deus esklavet
Triogare'h ha pevar-argent deus ar baroz zo maro
Roet e deunt o buhe en zervich an drapo
Meur a hini all 'n eus kallet e nerz hag e yec'het
Evit difenn hon Bro-Frans deus an enemied
Hag an neb 'n eus bet "bonheur" da dont diant dud barbar
Zo deunt d'ar ger da digas na d'o-zud ar Victoar
Mersi d'ar Vartoloded evel d'ar zoudarded
D'livred deus hon Bro-Frans 'n m'ez deus 'n esklavet
Roet e deunt o buhe barsia zervich ar Frans
Meint breman en o repos ha ni a zo 'n hon chans

Hyacinte ar VAOU
deus PRIEL

La chanson

Je prie l'assistance de m'accorder un peu de silence
afin que je puisse commencer à chanter ma chanson. (bis)

Car nous avons vu par où nous sommes passés
et combien de vies de chrétiens ont été sacrifiées.

Un monument a été élevé partout dans les paroisses,
pour ceux qui sont morts au service du drapeau.

Ce trente mars de l'année 24 (1924)

a été inauguré à Plouguiel un monument.

Tous les enfants de la paroisse, le coeur serré,
sont venus remercier toute l'assistance.

"Merci" aux autorités du département

qui ont répondu à la volonté du gouvernement.

Grâce à elles, nous sommes rassemblés en cette circonstance.

Elles ont parlé pour nous au nom de la France.

Je remercie encore le conseil municipal et le maire.

Ils donnent à leurs concitoyens tout leur nécessaire.

Ils nous consacrent du temps, se donnent de la peine pour nous.

Ils ont apporté à la paroisse un beau monument.

"Merci" à tous les prêtres qui ont béni la tombe.

Ils ont attiré sur elle, la bénédiction et la grâce de dieu.

Je remercie aussi tous les orphelins,

les pères, les mères et les veuves.

Prenez toujours courage, nous vous prions père et mère

comme faisait votre enfant dans son régiment.
Il avait quitté la maison avec beaucoup de chagrin,
il a donné sa vie pour remporter la victoire.
Mais le drapeau promet qu'il viendra le remplacer
pour aider le père et la mère à vivre dans leur vieillesse
Il aidera à faire vivre tous les orphelins.
Il aidera à faire vivre toutes les veuves
Le drapeau promet qu'il restera fidèle
et viendra aider tous ses serviteurs.
car l'homme du temps présent, frappé par l'épée de la mort,
se voit rendre l'assistance la meilleure possible.
Le soldat, sur le champ de bataille, n'a aucune assistance
rien que la pluie, le vent et les intempéries !
Étendu sur le sol, paralysé par la souffrance
au milieu de la mitraille et des bombardements.
Comme Jésus sur la croix fut crucifié
pour tous ses enfants, il avait versé son sang
le soldat, sur le terrain fit de même.
Pour défendre notre pays la France, il est mort pour nous.
Les marins aussi avaient combattu
et de plus sur l'Allemagne mis le blocus.
Plus d'un navire de commerce a été mobilisé
pour ravitailler l'armée et les civils.
Ils venaient de l'étranger pour nous ravitailler
avec des vivres, des munitions en dépit de l'ennemi.
Nous n'avons manqué de rien grâce à nos marins
Plus d'un a été perdu au milieu des mines.

Notre gouvernement demande qu'avec amour
on élève en chaque paroisse une pierre tombale
et les jeunes enfants, lorsqu'ils viendront en âge,
chaque jour pourront lire sur cette tombe le nom de leurs pères.
Ils verront alors comment ils sont morts
pour nous libérer de l'esclavage.
Quatre-vingt-dix huit de cette paroisse sont morts.
Ils ont donné leur vie au service du drapeau
Bien d'autres ont perdu leurs forces et leur santé
pour défendre notre pays la France de l'ennemi
et celui qui a eu le bonheur d'échapper aux barbares
est rentré à la maison pour rapporter aux siens la victoire
"Merci" aux marins comme aux soldats
d'avoir délivré la France de l'esclavage.
Ils ont donné leur vie au service de la France.
Ils sont maintenant dans leur repos éternel et nous dans notre bonheur.

Hyacinthe le Vaou de Plouguiel

Le 14 juillet 1915 en Argonne

Le massif de l'Argonne vallonné et très boisé se situe à cheval sur la Marne, la Meuse et les Ardennes. Cette position en a fait un point stratégique au centre des combats de la première mondiale.

Le 1er août 1914, les Allemands attaquent la France. Défaits lors de la bataille de la Marne, ils décident de s'enterrer sur place, et d'attendre les Français. Plus de 150.000 soldats vont périr en ces lieux.

Jusqu'à la fin 1915, la ligne de front ne va pratiquement pas bouger. Jusqu'à 17 fois, certaines parcelles de terre ont été prises et reprises par les deux camps.

C'est l'hécatombe.

L'espérance de vie d'un soldat au front ne dépasse pas quarante secondes.

Dans cette région, le silence a remplacé le fracas des armes. Des milliers d'obus sont tombés au mètre carré et 15% n'ont pas explosé. Une équipe de démineurs y travaille encore en permanence.

Le film : "un long dimanche de fiançailles" de J.P. Jeunet, retrace les démarches minutieuses d'une femme, à la recherche de l'homme qu'elle aimait, et perdu dans les horreurs de la grande guerre.

D'autres soldats feront l'objet de recherches, mais plus tardivement.

En 1950, j'avais 11 ans. Très souvent j'allais au cimetière de Plouguiel, me recueillir sur une tombe, où était inscrit le nom de mon grand-père, avec l'épitaphe "disparu en Argonne le 14 juillet 1915". A cette époque, je cherchais une réponse, mais sans résultat. La question restait douloureuse, parce que non résolue.

Dans une commune maritime, la disparition d'un homme en mer fait partie

de la vie. Disparaître en terre de France, avait, par contre, quelque chose d'incompréhensible, voire de scandaleux.

Cette incompréhension restera gravée dans un coin de ma mémoire, pendant 43 ans. En 1993, je décidais de me rendre en Argonne pour tenter d'en savoir plus.

Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir, non pas la disparition d'un homme, mais celle de plus d'un régiment ! La lecture de 10.000 tombes ne me donna aucune réponse. A cette époque, la restauration de nombreuses nécropoles ne facilitait pas mes recherches. De toute manière, la mention "disparu" me laissait peu de chance de retrouver une quelconque sépulture. Ceci, malgré tout, ne me découragea pas dans la poursuite de ma recherche...

En février 1915, "le disparu" est posté en Argonne. Le froid, la pluie, la boue gluante et puante, "les marmitages" (tirs de l'artillerie lourde) sont évoqués dans les lettres écrites à sa soeur aînée. "Il pense au beurre et lui en réclame".

Humbles missives, témoignages d'une effroyable époque... Sa dernière lettre date du 5 juillet 1915.

Le 13 juillet, les Allemands déclenchent une grande offensive générale, précédée d'un tir de 50.000 obus à gaz, faisant exploser les fourneaux des mines dans les secteurs de la "haute chevauchée", de la "fille morte et de la côte 265". Ils envahissent tout, en direction de Lachalade. Le 5ème corps de l'armée française contre attaque et les refoule. Les 4ème, 82ème, 113ème, 131R.I. et le 66 R.C.P. ripostent à la baïonnette, pour reconquérir le terrain perdu.

Après cette bataille en Argonne, les lignes françaises sont complètement désorganisées, mais le général Sarrail ordonne le maintien, pour le lendemain, de sa propre offensive. Durant la nuit, les blessés sont difficilement évacués vers l'arrière, tandis que les derniers préparatifs ont lieu dans le chaos. L'attaque française, qui débute au matin du 14 juillet est un échec complet ! Les deux brigades coloniales engagées à l'ouest du front, sont littéralement balayées. Dans

le secteur, attaqué la veille par les Allemands, les troupes épuisées ne peuvent progresser, mais les pertes sont moins lourdes qu'à l'ouest.

Pendant plusieurs jours, la bataille se prolonge en pure perte, dans certains secteurs clés de l'Argonne...

Cependant, le général Sarrail ne parle que d'une ou deux tranchées perdues et d'un millier de manquants. En fait, le recul avait été de trois kilomètres et une douzaine de milliers de soldats étaient morts !

Des sanctions furent demandées à l'égard du général, mais il intrigua auprès de ses amis politiques...

Gaston Gros dans son livre "1915 année sanglante" écrit : " je ne pense pas que ce fut par pitié envers les 12.000 trépassés de l'Argonne qu'on se passionnait, mais plus pour le général Sarrail qui les avait fait occire. C'est merveille de constater que Joffre, inébranlé par le tonnerre des cruelles défaites de 1915, put être secoué par une cabale aux ordres d'un militaire ambitieux, dangereux et battu"

Il faudra attendre l'année 2004 pour savoir, grâce à "Mémoire des hommes" où le disparu de l'Argonne avait été tué. "Mort pour la France le 14 juillet 1915, tué à l'ennemi et repose à Servon (Marne)". Il se prénomait François et était le frère de Senn ar Vaou.

Le 14 juillet 1915, un autre Plouguillois, Yves-Marie Lagadec était blessé et décédait le 15 juillet à l'hôpital de Ste Menehould.



Le monument de la haute chevauchée, près de Varenne en Argonne est dédié à tous les morts de l'Argonne

Destin tragique pour la famille Guyomard de Plouguiel

Les huit enfants (trois soeurs et cinq frères) exploitaient deux fermes : l'une à Guernigou et l'autre à Kervoualch, fermes très proches l'une de l'autre (champs contigus). Une voie piétonne raccourcissait le trajet.

Contenance des exploitations : dix-sept hectares, ce qui était important à l'époque. Elles étaient bien entretenues, plusieurs cultivateurs venant leur demander conseil. Après la mort de leurs parents, Yves-Marie décédé en 1895 et Marie Louise le Goff décédée en 1893, ils étaient propriétaires de Guernigou et locataires de Kervoualch.

Composition de la famille :

Augustine, née en 1878, célibataire, elle dirigeait et gérait la collectivité.

Pierre-Marie, né le 23 janvier 1881, (veuf de Marie Picard, épouse décédée en accouchant d'un enfant mort-né). Après ce drame il revient à la ferme avec ses frères et soeurs.

Yves-Marie, célibataire, né le 12 mars 1882. Surnommé le "patriarce". Il décidait de l'emploi du temps à la ferme. Adjoint au maire de Plouguiel, il devait se marier fin octobre 1914 avec une demoiselle le Manchec, fille d'un cultivateur voisin. Cette jeune femme mourait de chagrin en 1920 - 1921

Guillaume, né en 1884, célibataire.

Jean-Baptiste, né en 1887, aurait dû se marier en 1915.

Anne-Marie, célibataire, née en 1887, jumelle de Jean-Baptiste.

Françoise, ma mère, née le 25 août 1888, décédée en 1979. Elle fréquentait, en vue de se marier, un cultivateur voisin, Charles Gouriou.

Louis, né en 1890, célibataire.

La famille très unie, vivait dans la joie et à l'aise, malgré la mort des parents. C'était une famille respectée.

Ma mère répétait souvent qu'elle avait eu une enfance et une jeunesse très heureuses, gâtée par ses frères et soeurs. Les cinq frères s'étaient associés pour se payer un vélo, avec leurs pourboires. Ils étaient parmi les premiers à avoir des vélos dans la commune. Les trois soeurs avaient toujours peur que l'un d'eux se tue sur "ces drôles d'engins" à deux roues.

Ce bonheur prit fin avec la guerre... Et, pourtant ils étaient persuadés que la guerre n'était pas leur affaire. Selon eux, les gouvernements devaient se débrouiller et "faire la guerre entre eux".

Hélas, les gouvernements décidaient, et en ce terrible mois d'août ils partaient l'un après l'autre rejoindre leur régiment avec un "baluchon" et un casse-croûte (une tranche de lard et une miche de pain) préparés par leurs soeurs.

Peu de temps après, les effroyables nouvelles arrivaient, transmises par le maire de l'époque : M. Rivoallan.

Le premier, Louis, soldat au 48ème régiment d'infanterie, tué à Beaumont sur Nesle le 15 septembre 1914. Mort pour la France.

Le deuxième, Jean-baptiste, matelot fusilier auxiliaire au 2ème régiment de fusiliers marins, est mort pour la France à Nieuport le 29 janvier 1915.

Le troisième, Yves-Marie, soldat au 248ème régiment d'infanterie est mort pour la France à Suippes le 25 septembre 1915.

Le quatrième, Pierre, soldat au 154ème régiment d'infanterie meurt pour la France à Cumières le 5 mai 1916.

Après la mort tragique de leurs quatre frères, Augustine, Anne-Marie et Françoise entreprennent des démarches pour que Guillaume soit écarté du front et muté à l'arrière, loin du danger. Augustine et Françoise, munies d'un document signé du maire de Plouguiel et les actes de décès allèrent à pied (chaussées de

sabots de bois) rendre visite au sous-préfet de Lannion, ville distante de 15 kilomètres. Le sous-préfet les reçut, assis dans son fauteuil, sans même se lever pour les accueillir ni leur dire de s'asseoir...

Il prit note des documents et leur dit :

"Je n'y peux rien, c'est un honneur d'avoir quatre frères morts pour la France et vous devez être fières de leurs sacrifices".

Humiliées et écoeurées, elles revinrent à la maison en pleurant.

Personne n'ira sauver le soldat Guyomard.

En 1917, Guillaume bénéficie d'une convalescence d'un mois, suite à l'inhalation d'ypérite (gaz moutarde utilisé par les Allemands; les poilus bénéficiant de masques à l'efficacité limitée). Il avait des quintes de toux, buvait de l'eau, la tête plongée dans un seau d'eau froide. Il n'était plus le même. Lui, le boute-en-train de la famille, était devenu taciturne. Il avait vieilli de vingt ans.

Le soir il se mettait à parler en breton et disait :

"Ce n'est pas une guerre, mais une vraie boucherie. Nous sommes comme un troupeau de vaches qu'on envoie à l'abattoir".

Il avait une haine farouche des autorités françaises, plus que des Allemands.

"Ces messieurs qui venaient à leur rencontre, le dernier kilomètre, loin du front et des tranchées, avec leurs bottes luisantes et leurs galons, montés sur leurs beaux chevaux..."

Ils venaient de subir vingt et un jour de tranchées, la mitraille et la boue, parmi les morts et les blessés, ayant du mal à se traîner et devaient encore sur ordre de leurs supérieurs marcher au pas cadencé avec leur fusil "lebel" sur l'épaule. En cas de désobéissance, ils étaient renvoyés au front sous vingt quatre heures !

Ces seigneurs dormaient dans des lits douillet, et les pauvres soldats avaient droit à la paille "moitié fumier" dans les écuries des châteaux.

A la vue de tant de morts et de blessés, Guillaume était devenu un véritable

révolté. Et pourtant, le 22 janvier 1918 il rejoint ses frères ! Unis dans la vie, la guerre les a unis dans la mort...

Soldat au 19ème régiment d'infanterie, Guillaume est mort pour la France à Petit Mesnil dans l'Aube.

Le 11 novembre 1918, un passant informe les trois soeurs, habitant à Kerlouach, que la guerre est finie. La paix est signée...

Les cloches des églises carillonnent la victoire. Les gens font la fête le soir !

Avant d'aller au lit, les trois soeurs, elles, s'agenouillent sur la terre battue de la maison et récitent cinq "de profundis" la prière des morts, une pour chaque frère. Pleurant ensemble, elles se rendent compte qu'aucun de leurs frères ne reviendra.

Voilà en quelques lignes, l'histoire des cinq frères Guyomard, morts pour la France. Des jeunes gens pleins de vie, désireux de travailler la terre ! Mais le destin en a décidé autrement.

Ils sont morts par la faute d'hommes épris de gloire et d'orgueil.

La famille a aussi payé un lourd tribut aux guerres suivantes.

Charles Gouriou, mon frère, né en 1922 disparaît en mer sur le mouilleur de mines "le Pluton" en 1939. Mort pour la France.

Anne-Marie Guyomard, mariée à Auguste le Goff, perd son fils Pierre en Indochine. Mort pour la France.

Le sort s'acharnait sur nous !

J'ai écrit ces propos à la demande de Jean-Yves L'Horcet. Ils sont gravés dans ma mémoire. Mes deux tantes et ma mère Françoise, témoins de cette époque et de ces drames, m'en ont tellement parlé ! La mort de mes cinq oncles avaient dû secouer la région, car dans mon enfance et ma jeunesse, lorsque je disais "je suis le fils de Charles Gouriou" les gens répondaient : "Ah ! Le fils de Soaz qui a perdu cinq frères à la guerre".

Je termine en souhaitant que le sacrifice et la mémoire de ces jeunes gens ne tombent pas dans l'oubli. Et je dis "plus jamais ça".

"Peu de familles doivent avoir le nom de cinq frères, tués pendant la guerre 1914-1918, gravés sur le monument aux morts de leur commune".

Ce n'était pas leur métier, mais ils furent obligés d'y aller.

A Guernigou le 27/10/2004 : Jean Baptiste Gouriou



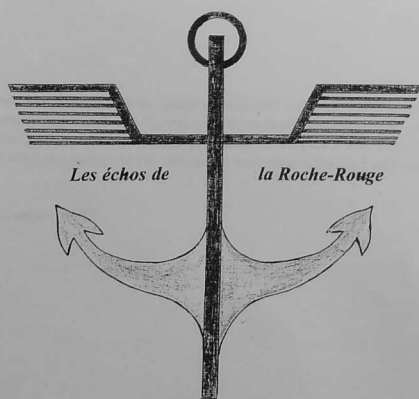
Quelque part sur le front, en 1915. Plusieurs soldats de Plouguiel et des communes environnantes se sont regroupés, l'instant d'une photo. 2 des 5 frères Guyomard sont présents. Seul, l'un d'entre eux a pu être identifié, grâce à une autre photo. C'est le 1er à droite du second rang. Celui qui s'appuie sur son épaule est peut-être son frère ?

Photo : (Jean Gouriou)

DES AVIATEURS AU PAYS DES MARINS



Photo : Annick Dagorn



(Une affaire trégorroise)

Des aviateurs au pays des marins

Nous savons tous que la Bretagne a de tout temps été un réservoir inépuisable pour nos trois marines, que ce soit celle de la pêche, celle du commerce ou la marine nationale. Nous pouvons dire, sans risque de nous tromper, que notre pays a pris une part active à la naissance de l'aéronautique navale.

Durant la guerre 1914-1918, l'une des toutes premières bases de l'Aéronautique navale a vu le jour à Plouguiel, sur les terres de la Roche-Rouge, au confluent du Jaudy et du Guindy, face à l'actuel port de commerce de Tréguier.

Émile Garnier, né le 26 septembre 1905, avait entre 9 et 13 ans lors de la guerre de 1914-1918. Sa vocation de pilote d'hydravion est née en voyant ces derniers aller et revenir de leur chasse aux sous-marins allemands, au large des côtes bretonnes.

A cette époque, rares étaient les jeunes qui entreprenaient de longues études et Émile s'engage à 15 ans dans la Marine marchande. A 18 ans, en 1923, il choisit la Marine Nationale. Admis au cours de pilotage, il effectue son premier vol le 2 octobre 1924. Il décroche son brevet de pilote d'hydravions et avions le 5 juillet, à Istres, sous le n° 1132. Il avait donc 20 ans, ce qui, à cette époque, était un exploit ! Il aimait à dire qu'il avait eu parmi ses pilotes moniteurs : Guillaume Kérambrun de Plougrescant (brevet n° 39) et Jules le Grossec de Plouguiel (brevet n° 54), preuve que notre Trégor a fourni des pionniers à l'Aéronautique navale.

Guillaume Kérambrun, en juin 1918, est pilote au centre d'aviation de Tréguier, avant de rejoindre le centre de la Penzé. Par la suite, il devient un des piliers de la future Aéronavale. Son fils René suivit ses traces. Son destin fut bref,

mais nous ne l'oublierons pas.

Après la seconde guerre mondiale, d'autres pilotes deviendront les dignes successeurs de ces pionniers. Parmi eux figure un Plouguillois : notre ami René Anthoine.

Les lectures, les nombreux témoignages des familles, permettent de comprendre le destin de ces précurseurs. Grâce aux documents et photos fournis par l'association ARDHAN, nous comprenons mieux l'évolution de l'Aéronavale.

La vie de ces pilotes, nous amène à penser que, si ce métier est beau, il est aussi très dangereux. Nous les remercions tous, de nous avoir permis d'expliquer une partie de la mémoire du Trégor, mémoire qui pourrait disparaître tant elle est fragile...

"L'étoile te guide, les ailes te portent et les lauriers
t'attendent."

Tous les pilotes d'avions connaissent la définition héraldique de leur prestigieux macaron. Dans sa maison à Plouguiel, en surplomb du Jaudy, Émile Garnier n'attend pas de lauriers. Et pourtant à 94 ans, le plus ancien pilote de l'Aéronautique navale, et probablement le doyen de la famille des brevetés civils et militaires, mérite bien une voltige dans le ciel de ses souvenirs. "Mon brevet numéro 1132 date du 5 juillet 1925", souligne le nonagénaire retrouvant d'un coup la flamme de ses 20 ans. L'oeil pétillait quand il évoque le temps où le ciel allait dominer la mer. Émile a vécu l'adolescence de l'aviation.

Il est né en 1905, dans ce petit port de la Roche-Jaune, où il coule une retraite paisible. Il y a fait ses premiers pas, alors que Santos Dumont, Henri Farman, Louis Blériot ... et les autres faisaient leurs premiers sauts en aéroplanes. C'est aussi l'année du premier vol... de 300 mètres, effectué à bord d'un hydravion. Celui de Gabriel Voisin, qui s'est achevé par un bain. C'est à cette époque que se dessine le destin du Petit prince du Jaudy.

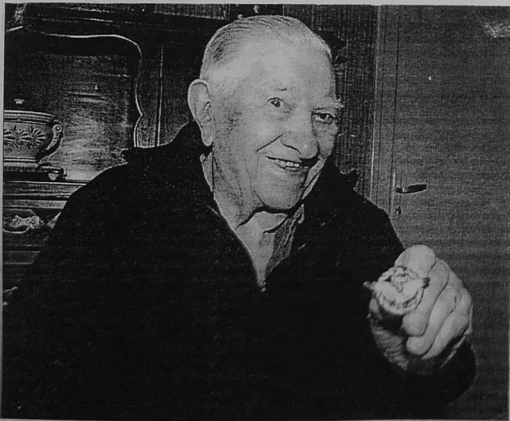
Émile a 9 ans quand la guerre éclate, deux ans à peine après la naissance de la "5ème arme", l'aéronautique militaire, en 1912. Les aéronefs s'appelleront désormais "avions", en hommage à leur père Clément Ader. Le petit Émile est un des derniers Plouguillois à se souvenir du passé aéronautique de sa commune. Eh oui ! "En 1916 les Américains ont installé une rampe de lancement, en ciment, à Pors-Gwin (La Roche-Rouge). J'allais voir décoller les biplans sur le Jaudy. C'est là qu'est née ma vocation. Je serai pilote."

Les hydravions, probablement des "Curtiss", allaient tourner sur Pouldouran avant de mettre le cap sur la Manche où ils allaient attaquer les sous-marins

allemands. Les ailes entrent dans la bataille. Après des missions de reconnaissance, elles jouent un rôle redoutable, souvent décisif dans les combats navals.

Le petit Emile grandit, toujours la tête dans les étoiles. A 18 ans, il entre dans la "Royale" avec une seule idée en tête. Reçu major de sa promotion lors des classes au Forzic, à Brest, il s'entend répondre, "Pilote ? Ce n'est pas une spécialité !" Ce jour-là, le ciel lui tombe sur la tête. Emile échoue volontairement aux cours de "radio", puis "d'électricien". L'obstination finit par payer. "J'ai été le premier pilote sans spécialité !"

Après un an de formation entre l'étang de Berre, Istres et Lorient, sur "Henriot FBA, Caudron 59, Renault 14 et Lioret", Émile est affecté en escadrille à Bizerte sur "Farlan-Goliath". Suivront 17 années de bons et loyaux services, et plus de 2000 heures de vol, "sans jamais casser du bois". Une fois, je me suis posé sur un hangar, et une autre fois, on s'est vomi en rade de Brest. C'est tout..."



Emile Garnier garde dans ses yeux cette flamme de l'honneur et de la passion.

Dimanche 17 janvier 1999, journal Ouest-France

Centre aviation maritime de Tréguier

La décision de créer à Tréguier un poste de combat, dépendant du CAM de Brest-Camaret, est prise dès le début de l'année 1917. Ce PC est en fait installé sur la rive du Jaudy, sur le territoire de la commune de Plouguiel. Il est prévu que Camaret fournira par rotation, une section de deux, puis de quatre hydravions.

Avant même que les travaux d'aménagement ne soient entrepris, le ministre de la Marine décide de créer un CAM, soit à Tréguier même, soit dans l'île de Bréhat. En attendant qu'un emplacement soit choisi, le PC de Tréguier prend le statut de CAM, doté de douze hydravions, dont neuf armés et continue pendant cette période transitoire de dépendre administrativement de Brest-Camaret.

C'est finalement l'emplacement de Tréguier qui est adopté. Le centre est officiellement armé et devient autonome le 1er août 1917, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Guierre. Les hydravions utilisés sont des FBA 150 ch. et les vols commencent le même mois.

Au mois de janvier 1918, les effectifs sont portés à seize hydravions dont douze armés. Le 24 Janvier, le lieutenant de vaisseau Guierre, malade, est obligé de quitter son commandement. Il est remplacé par le lieutenant de vaisseau Le Voyer.

Au début de l'année 1918, la décision est prise de transférer le CAM de Tréguier à l'U.S. Navy. Les marins français vont devoir s'installer à la Penzé dont le PC (qui existe déjà) va être transformé en centre.

Le 26 avril, le lieutenant de vaisseau Le Voyer se tue dans un accident d'hydravion. Il est remplacé par l'EV1 Adelus. C'est à ce dernier que va incomber la charge du transfert vers la Penzé. D'autre part, il est décidé de laisser pendant

quelque temps, à Tréguier, un PC armé de six appareils, qui dépendra administrativement du nouveau CAM de la Penzé.

Les opérations de déménagement commencent le 1er août, mais elles sont limitées au personnel et aux appareils. L'équipement lourd : hangar, grues, etc., étant laissé sur place pour permettre l'installation des Américains. Le 16 août, l'U.S. Navy prend officiellement le centre de Tréguier en charge.

Les hydravions utilisés à Tréguier sont des :

- F.B.A. 150ch. (de 1917 à 1918)
- Tellier 200ch. (de 1917 à 1918)
- Tellier 200ch. canon (1918)
- Levy-Besson 200ch. (1918)

Source : Aviation Maritime pendant la grande guerre. p.139

Entre 1917 et 1918 le CAM de Tréguier a enregistré la présence de 30 pilotes et 39 observateurs.



Photo aérienne du CAM de Tréguier. Collection Adelus. (Photo A.R.D.H.A.N.)

A Tréguier, de très belles photos du début du XX^{ème} siècle, dévoilent les charmes discrets d'une cité de caractère : l'examen attentif de l'une d'entre elles nous fait découvrir l'aviation à ses débuts.



Coll. Le Marec. Le Merdy.

Par une belle journée de 1918, le photographe a fixé pour la postérité le Centre d'Aviation (CAM). Les sacs et les témoins qui lui font face indiquent un moment fort : la saison des pommes de terre ! Derrière, nous remarquons le confluent du Guindy et du Jaudy, côté Plouguiel, nommé Roc'h ru (la Roche-Rouge)



Le second maître Henri Bosnière (1890-1918),
Présent à Tréguier du 02/11/1917 au 01/08/1918,
il meurt dans cette ville le 28/10/1918.

Source : Le Bayon

Coll. A.R.D.H.A.N



L'EV1 Georges Guierre,
entre deux affectations dunkerquoises,
commande Tréguier d'août 1917 à janvier 1918

(Source Guierre)



Le coq noir emblème des hydravions de Tréguier

Portrait d'un brillant aviateur

Georges Guierre né à Toulon, le 27/07/1890, participe en 1917 au développement des navires porte-hydravions "Nord" et "Pas de Calais". Peu connu, il est, avec Conneau et Teste, l'une des fortes personnalités des débuts de l'aviation maritime. A St Pol, versé dans la chasse, il côtoie les grands, à qui il n'a rien à envier. Il organise le CAM de Tréguier et prépare celui de la Penzé. Doué d'un courage hors du commun, il aime le panache.

Le 3 décembre 1917, avec deux autres pilotes, il réussit le premier amerrissage de nuit, près d'un petit phare de Bréhat.

En décembre 1917, un mécanicien craque une allumette et met le feu dans un hangar. G. Guierre prend la défense de son subordonné et trouve le coupable : "le manque d'éclairage dans le Bessonneau". Personne n'est dupe et tout le monde a compris. Guierre reste maître chez lui ! Il a moins de chance avec les autorités civiles. L'accès au camp d'aviation lui pose problème. Le maire de Plouguiel qui comprend mal la présence des hydravions sur sa commune, refuse les chevaux nécessaires au transport des matériaux pour le terrassement, (chevaux pourtant réquisitionnés !) Il faut attendre l'arrivée des Américains pour avoir un semblant de route.

Le 26 octobre 1918, sur le cuirassé "Paris", avec un hanriot à roues, Guierre décolle d'une plate-forme aménagée à l'avant du navire. (Exploit qui précédera l'avènement des porte -avions quelques années plus tard...)

D'après Albert Vulliez, Thierry le Roy, Aviation maritime pendant la grande guerre.

Un décollage sur le "Paris"

Le 26 octobre au matin, "le Paris" appareille de Toulon. Il emmène L'Escaille et Guierre comme passagers et les enseignes Teste et Faye pour la poursuite des essais. Inutile de dire que Teste est furieux ! Outre la blessure d'amour-propre qu'il ressent, la perspective de finir la guerre à Corfou remplit son cœur d'amertume. Vers onze heures, le bâtiment passe les jetées et on s'en va déjeuner. Le repas est sans gaieté. Teste et ses amis chuchotent. Guierre est nerveux.

Au café, Teste s'approche de lui et lui glisse à l'oreille : "Mon vieux, tu vas te casser la gueule.... "On verra bien", répond Guierre. Puis, il va regarder par le hublot si le temps est favorable. Il revient tout guilleret et, prenant congé de ses hôtes, grimpe lestement sur le pont. Le "Paris" est en train de virer cap pour cap, afin de prendre le vent debout. Un mistral frais s'est levé. Guierre s'installe au poste de pilotage tandis qu'une équipe de marins maintient la queue de l'appareil en attendant le "Lâchez tout".

Le pont, les spardecks sont noirs de monde. Tout l'équipage se presse pour assister à la sensationnelle expérience. Un profond silence règne, comme au cirque, au moment des acrobaties sans filet.

Soudain, on entend le fracas du moteur poussé progressivement à toute puissance, puis brusquement, sans que personne n'ait le temps de réaliser ce qui se passe, on voit l'avion monter en chandelle, faire un renversement qui lui fait frôler le navire à quelques mètres, puis revenir plus calmement pour répondre à l'immense hourrah qui s'envole de toutes les poitrines.

Guierre a magnifiquement réussi sa tentative et regagne Toulon pour y recevoir l'hommage qu'il mérite. (Albert Vulliez : Aéronavale p. 77-78)

Émile le Voyer, mort le 26 avril 1918, à Tréguier

Né à Binic le 29 novembre 1886, Émile Le Voyer, fils du Docteur Le Voyer, fait ses études à St Charles (1895-1904) et les couronne par son admission au concours de l'école navale.

Enseigne de vaisseau en 1914, Émile Le Voyer se signale d'abord sur le front de Belgique en décembre 1914. Le commandant veut se rendre compte de ce qui se passe le long d'un petit canal dérivé de l'Yser, au nord-est de Nieupoort. Deux embarcations à moteurs sont aussitôt armées par nos marins. On y place des mitrailleuses. L'expédition qui ne comporte que des volontaires, est annoncée comme dangereuse. Elle est commandée par l'enseigne de vaisseau Le Voyer. Arrivée à un groupe de maisons en bordure du canal, des mitrailleuses cachées derrière les volets des fenêtres ouvrent un feu violent sur les embarcations qui ripostent aussitôt et parviennent, non sans perte, à faire taire les mitrailleuses ennemies.

Sur 24 hommes qui forment les équipages, 11 sont blessés, 7 tués ! L'enseigne de vaisseau Le Voyer, une jambe fracassée, a l'énergie de se traîner jusqu'à la barre du canot qu'il monte (l'homme de barre ayant été tué) et de manœuvrer le gouvernail pendant tout le reste de l'expédition et, au retour, jusqu'à Nieupoort où la reconnaissance revient, après avoir accompli sa mission. (1)

Pour ce haut fait, Le Voyer est cité à l'ordre du jour. Il est nommé Chevalier de la Légion d'honneur et décoré de la Croix de Guerre.

"A fait preuve du plus grand courage en se portant en reconnaissance avec deux vedettes en arrière d'un village occupé par les Allemands. Blessé lui-

même à la jambe, a pris la barre d'un de ses mécaniciens et ramené deux vedettes au port."

Après de longs mois d'hôpital, c'est encore au premier rang qu'il ambitionne de servir dans l'aviation. Bien qu'imparfaitement guéri à la fin de 1915, on le trouve dans le Nord officier observateur d'une escadrille de bombardement, et dès février 1916, il est l'objet d'une citation de Brigade :

"Très bon officier observateur, fait preuve dans son service de qualités exceptionnelles. Le 5 février 1916, malgré le feu des batteries ennemies, a engagé un combat avec un avion ennemi qu'il a forcé de descendre dans ses lignes. Le 24 janvier 1916, revenant d'une reconnaissance sur la côte de Belgique, a découvert un sous-marin ennemi qui mouillait des mines dans une région particulièrement fréquentée par nos bâtiments. Par les renseignements qu'il a donnés, a permis de prendre en temps utile les mesures nécessaires."

Peu après, il passe avec succès les épreuves de pilote et, vite cueille un nouveau laurier comme en témoigne cette deuxième citation à l'Ordre de la Brigade :

"Envoyé le 15 août 1916 à la recherche d'un hydravion disparu, a attaqué par bombes et mitrailleuses, en se tenant à faible hauteur, pendant près d'une demi-heure, deux destroyers ennemis qui ramassaient les débris de cet hydravion. violemment canonné par les destroyers, n'a abandonné le combat qu'après enrayage de sa mitrailleuse. A eu son appareil sérieusement atteint."

Ses chefs, faisant appel à son expérience et à ses qualités d'organisation, lui confient alors la lourde tâche de créer le centre d'aviation d'Alger. Leur choix est heureux. Dès janvier 1917, le centre rentre en service. En mai, il est inscrit au tableau d'avancement pour le grade de lieutenant de vaisseau et promu de suite. En janvier 1918, il arrive aux patrouilles aériennes de Brest pour y commander le centre de Tréguier et diriger les travaux du centre de La Penzé en création.

Le vendredi 26 avril 1918, dans l'après-midi, perçant la brume, le lieutenant de vaisseau pilote aviateur Le Voyer et son fidèle matelot observateur Chambriard partent en patrouille. Ils partent ... pour ne plus revenir !

A peine sont-ils à l'embouchure de la rivière que, pour des raisons inexplicables, à 500 mètres d'altitude, l'appareil qui les porte virant à gauche, brise son aile droite. C'est la chute fatale ! L'observateur Chambriard est projeté hors de l'hydravion qui s'abîme dans les flots.

Après de tenaces recherches, grâce à l'aide efficace de patrouilleurs, l'appareil détruit est découvert et sorti de l'eau. Le corps du commandant Le Voyer est à l'intérieur...

(Extrait du livre d'or St Charles à St Brieuc)

Cet épisode est l'un des plus beaux " du Saint-Georges et Nieuport " de Charles le Goffic.



Le 26 Avril. le lieutenant de vaisseau Émile Le Voyer disparaissait dans l'embouchure du Jaudy en compagnie de son observateur le matelot Chambriard (Extrait du Livre d'or de Saint-Charles à Saint-Brieuc)

L'Yser, les fusiliers marins

Le monument aux morts de Plouguivel représente un poilu accompagné d'un fusilier marin. Entre les deux, un bouclier, sur lequel il est possible de lire Yser - Verdun - Marne. Si les noms Marne et Verdun nous sont familiers, il n'en va pas de même de celui de l'Yser.

La bataille de l'Yser, après celle de la Marne, marque l'arrêt des troupes allemandes jusqu'à l'offensive sur Verdun où, à la fin février 1916, l'armée française est à deux doigts de la défaite.

Au cours du dernier trimestre de l'année 1914, l'armée belge, galvanisée par le comportement de son roi, s'établit sur la ligne de l'Yser. Durant toute la guerre, le roi des Belges, Albert 1er, défend sa couronne à la limite de son territoire...

Le 4 octobre, le général Foch est nommé adjoint au commandant en chef et chargé de coordonner les opérations des armées du Nord.

Le 16 octobre, les 22^{ème}, 23^{ème}, 25^{ème} et 27^{ème} corps de réserve de l'armée allemande foncent en colonnes profondes, sûrs de la victoire au chant de "Deutschland uber alles".

La brigade de fusiliers marins, est commandée par le contre amiral Ronach, un breton de vieille souche, petit, trapu, silencieux, dont la bravoure têtue va se communiquer à ses hommes. Elle vient prêter main forte à l'armée belge et aux hommes du maréchal French. En majorité bretons, les fusiliers marins, inscrits maritimes, prennent position à Dixmude où ils ont un comportement digne d'éloges. A ces jeunes recrues, il est demandé de tenir au moins 4 jours. Sous la pluie, dans la boue, sans chaussettes, irrégulièrement nourris, avec au début, une artillerie insuffisante, ils vont tenir quatre semaines, du 16 octobre au 10 novembre. Dixmude n'est plus "qu'un tas de cailloux", mais d'où l'ennemi ne pourra pas déboucher.

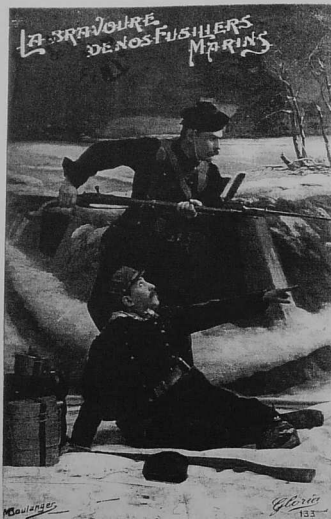
Charles le Goffic (1) a écrit un livre "Dixmude". Les conceptions littéraires de l'écrivain et l'époque ont transformé cette bataille en un récit épique. Pour une fois, les marins, si souvent oubliés, sont à la une des événements ! Leur pompon rouge n'est sans doute pas étranger à cet engouement).

Après Dixmude, Nieuport est le théâtre des derniers combats des fusiliers marins et un fait d'armes, peu connu, est consigné dans un autre récit de Charles le Goffic, expliquant l'état d'esprit qui animait la marine française.

L'enseigne de vaisseau, Émile le Voyer, reçoit l'ordre d'accomplir une mission périlleuse qui illustre l'état d'esprit de ces combattants et les moyens dérisoires mis à leur disposition.

Émile le Voyer est mort pour la France en compagnie du matelot Chambriard, le 26 avril 1918 à l'embouchure du Jaudy, au large de la Roche-Jaune. Si son nom n'est pas inscrit sur notre monument, son histoire fait partie de celle de notre commune et nous permet d'éclairer cette bataille de l'Yser dont notre monument a bien voulu retenir le nom, sans doute, parce que bon nombre de nos compatriotes y ont laissé leur vie.

(1) Charles le Goffic a voulu magnifier l'héroïsme des combattants bretons de 14-18. (Les critiques le trouvèrent excessif). Le nombre de ses compatriotes, tués durant ce conflit, n'est pas étranger à l'excès de cette démonstration. (entre 130.000 et 140.000 Source : Roger Laouénan).



Les cartes postales ont remplacé les images d'Épinal. Si elles atténuent l'atroce réalité de la guerre, elles ont le mérite d'entretenir le moral des armées.

(Cartes postales : Mme Petitbon).

Commando sur l'Yser en 1914: Les canonnières Le Voyer

Les marins binais ont été, traditionnellement des pionniers dans leur domaine. L'exemple d'Émile le Voyer mort aux commandes de son hydravion, le 26 avril 1918, le montre une nouvelle fois.

Il se distingua, en effet, en 1914, par une action d'éclat, rapportée en détail dans : "St Georges et Nieupoort : les derniers chapitres de l'histoire des fusiliers marins" où l'écrivain breton Charles le Goffic rapporte les hauts faits à Dixmude et sur l'Yser, "des demoiselles au pompon rouge" de l'amiral Ronarc'h.

L'intervention de "canonnières" avait été imaginée par l'état-major : "une idée du général Foch" rapporte Charles le Goffic. Il s'agissait d'interdire définitivement aux attaques allemandes, les écluses de Nieupoort, clef des inondations protectrices de cette région de polders et de marais ; en reconquérant le village de St Georges, à quelques kilomètres sur les rives de l'Yser : l'opération avait débuté par le débarquement, sur une des minuscules îles de la zone inondée, d'une compagnie de fusiliers marins, à l'aide de... doris, spécialement amenés par camion de Dunkerque, grand port de pêche à Islande.

Les canonnières, elles, devaient protéger, depuis le cours de l'Yser, par le tir de mitrailleuses et de canons de 37 mm, montés sur des embarcations à moteur, la progression des troupes qui attaquaient par les deux chemins parallèles à la rivière. Une flottille de 3 embarcations, sur 5, fut finalement mise en œuvre : le commandement en fut confié à l'enseigne de vaisseau Le Voyer, alors âgé de 27 ans, volontaire pour cette mission, comme tous les autres participants. Le plan prévoyait que les canonnières devaient se trouver au matin du 15 décembre 1914, à Nieupoort, pour participer à l'attaque de St Georges.

Et c'est là qu'on constate l'improvisation de cette opération fluviale. Car,

note Charles le Goffic, les six embarcations réquisitionnées dès le 12, de légers bateaux de pêche à moteur, ne parviennent aux chantiers de France, à Dunkerque, que le 14 au matin. Et il reste à les radouber, les armer et les conduire à leur point de départ :

"Leur armement comportait un canon de 37 mm et une mitrailleuse de St Etienne par embarcation. Mais les affûts manquaient pour les 37 : on en improvisa avec des madriers cloués sur l'étrave".

Finalement, l'E.V. Le Voyer partit à 4h du soir avec trois vedettes rafistolées. A 3 noeuds (5k/h) il fallait 7 à 8 heures pour joindre Dunkerque à Nieupoort, par le canal de Furnes. Mais, il y avait les écluses... Et on avait oublié de prévenir les éclusiers. Il fallut aller les réveiller. Puis l'un des moteurs se détraque, il faut réparer sur place : une aussière s'engage dans l'hélice d'une autre embarcation, il faut la remorquer. ce n'est que le 15, à 11heures du matin que le convoi se présente devant les écluses de Furnes... Il faut aller chercher les éclusiers, qui se sont mis à l'abri d'un bombardement. Bref, ce n'est qu'à 17 heures que les deux vedettes disponibles peuvent enfin s'engager sur l'Yser. A peu près en état de combattre : "mais on a pas eu le temps de matelasser les bordages". L'une de ces deux canonnières improvisées, commandées par l'E.V. Le Voyer, s'appelait dans le civil, la "Jacqueline"; l'autre, "Le moqueur du Jaloux" était commandée par le second-maître Gourmelin :

"Debout, sans protection d'aucune sorte, filant 3 nœuds, visibles de tous les points de l'horizon dans la plaine rase des Flandres, 24 hommes devaient franchir 1500 mètres en terrain découvert pour aborder l'ennemi, traverser ses lignes bordant le canal, et aller jusqu'à 800 mètres dans l'intérieur prendre les rues de St Georges en enfilade".

Ce n'est que le 16, à 5h.45 du matin, que l'E.V. le Voyer, qui voyait le feu pour la première fois, donnait le signal de départ à ses deux équipages, tous des

volontaires qui ne se connaissaient pas quelques heures auparavant.

Il n'est pas possible de donner ici tous les détails de cette "folle aventure". retenons qu'arrivées à 400 m. à l'intérieur des lignes allemandes, les deux canonnières sont bloquées par une passerelle, démolie au canon et par une rangée de pieux, en travers de la rivière, qui interdit tout passage. Il faut faire demi-tour, sous le feu de l'ennemi. Dans une note, annexée au récit, l'E.V. Le Voyer retrace sobrement, ce moment délicat :

("La mise en marche de nos moteurs, très défectueuse, ajoutée à la faible vitesse de nos barques nous ont causé un retard de 3 ou 4 minutes que l'ennemi a mis profit pour amener une mitrailleuse dans la maison (la maison du passeur, occupée par les Allemands, et qui domine la rivière).

L'embarcation que je montais était en tête. A peine avait-elle tiré quelques coups que tout le monde était fauché sur le pont. Je suis resté seul, non-évanoui, et j'ai dû prendre la barre pour retourner à Nieupoort. Heureusement pour tous, Sauvaire-Jourdan (un cuirassier volontaire, embarqué comme mitrailleur) dans l'autre embarcation, a manié sa mitrailleuse avec tant de sang-froid qu'il a réduit au silence celle de la maison allemande, sauvant ainsi le reste de l'expédition d'une mort certaine.

Une automitrailleuse allemande va encore s'interposer, en tirant des obus percutants, sans dégâts heureusement.

"Et, conclut l'E.V. Le Voyer, nous avons continué et sommes arrivés sans autres pertes aux écluses de Nieupoort".

Charles le Goffic, lui, est beaucoup plus lyrique :

"(...) mais autour de lui ce n'est qu'un charnier. Le pont est couvert de sang. L'homme de barre est tué. La "Jacqueline", désarmée, flotte à la dérive. Une nouvelle décharge couche ce qui reste de l'équipage et son chef, le tibia et le péroné fracassés. Seul, le mécanicien, dans les fonds du navire, n'a aucune

blessure. C'est l'essentiel. Sur les mains, le ventre, hâlant sa jambe brisée, l'enseigne Le Voyer se traîne jusqu'à la barre, s'y cramponne éperdument, et redresse la direction. Et Sauvaire-Jourdan, le mitrailleur qui, de la seconde canonnière avait sauvé la situation, lui-même grièvement blessé, constate, à son arrivée à Nieuport : l'autre barque, celle du commandant, était accostée à la nôtre, sur le pont, du sang partout, et, tombés là où ils avaient été surpris, cinq cadavres de marins.

(...) A l'arrière, près de la barre, un corps et plus loin, une large flaque de sang. Comme je demandais ce qu'était cette flaque, le second-maître m'a dit : "C'est l'officier !" Il a eu le tibia broyé par les balles, l'os sortait d'un bon doigt. Au moment d'aller s'abriter, il a vu que l'homme de barre était mort, qu'on allait s'échouer sous le feu des Boches ; alors il s'est fait traîner à la barre et a gouverné jusqu'à ce qu'on soit à bon port. voilà, ça se passe de commentaires. Et il voyait le feu pour la première fois".

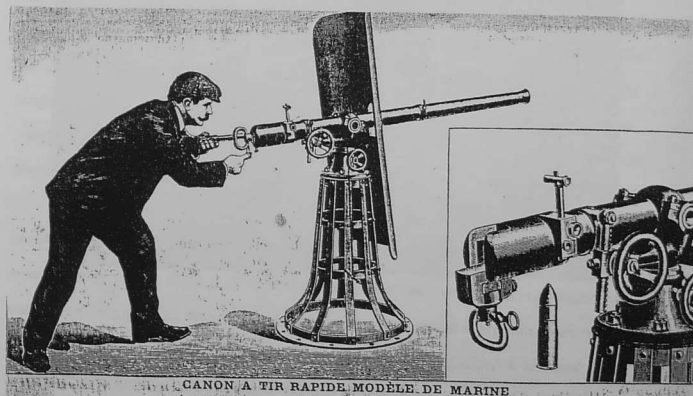
Et il souligne, dans la conclusion de sa lettre :

"Il paraît que nos bateaux étaient comme des écumoirs... Les tableaux à l'arrière étaient déchiquetés. Le second-maître a estimé à 1200 ou 1500 balles la part reçue par chacune des coques..."

Certes l'expédition avait fait beaucoup de victimes (5 morts et 7 blessés graves sur les douze embarqués à bord de la "Jacqueline"), mais fallait-il en faire le reproche à l'enseigne Le Voyer ? ; ce contre quoi s'insurge Charles le Goffic :

"Encore serait-il injuste d'en accuser" le trop grand élan de M. Le Voyer" coupable de s'être porté "un peu trop loin sur le canal". l'enseigne Le Voyer n'avait fait qu'exécuter strictement les ordres de ses chefs".

Que penser, par contre, des "services" qui ont préparé l'opération et fourni le matériel ? Comment, pour une opération aussi dangereuse à priori, et dont on prêtait l'idée au maréchal Foch, a-t-on pu omettre de prévenir les éclusiers du



Extrait du catalogue de la manufacture française d'armes et de cycles de St Etienne, année 1914.

Les fusiliers marins durent improviser et s'adapter.

passage des embarcations ? Comment a-t-on pu fournir aux équipages des barques non protégées, qu'on n'a pas eu le temps de "matelasser" et dont les moteurs fonctionnaient mal ? Comment, surtout, a-t-on pu fournir des canons de 37 mm sans leurs affûts ? Alors que c'était la manufacture française d'armes et cycles de St Etienne qui fournissait son matériel à l'armée et à la marine ? Et que cette maison proposait, depuis plus de 10 ans, aux châtelains et yachtmen, dans son catalogue, un canon de yacht :

Quoiqu'il en soit, Émile le Voyer, remis de ses très graves blessures, refusa d'être réformé. Il parvint à entrer dans l'aviation militaire où servait déjà son frère Louis. Fin 1915, il était officier observateur d'une escadrille de bombardement. En janvier 1916, il était cité pour son action contre un sous-marin allemand, mouilleur de mines. En février 1916 il se distinguait dans un combat aérien et en août 1916, avec son seul appareil il empêchait 2 destroyers allemands de récupérer les débris d'un de nos hydravions, tombé en mer.

En janvier 1917, il était chargé de créer le centre d'aviation d'Alger. Après son retour aux patrouilles aériennes, en janvier 1918, il était promu commandant de centre et nommé à la direction de la base d'hydravions de Tréguier. Cette base était destinée à l'attaque des sous-marins allemands dans la Manche. Il trouva la mort, le 26 avril 1918, à la suite de la rupture d'une aile de l'hydravion qu'il pilotait et qui s'écrasa en mer.

Texte communiqué par M. Joël le Voyer.



En cette journée du 26 avril 1918, Émile le Voyer vient de décoller. Il s'apprête à passer au dessus du Pont Canada. Dans un peu plus de quinze minutes, son hydravion, un Tellier 200cv va se disloquer et l'entraîner, en compagnie du matelot observateur Chambriard dans l'embouchure du Jaudy, au large de la Roche-Jaune.

Photo : Le Voyer

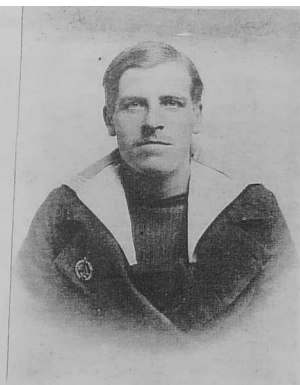
Firmin Auffret (Pleumeur-Gautier)

Rosine et Pierre Auffret, frère et sœur coulent une retraite paisible dans leur maison familiale à Kérantour. Documents et photos à l'appui, les gamins de Firmin retrouvent leur âme d'enfants pour parler de leur père.

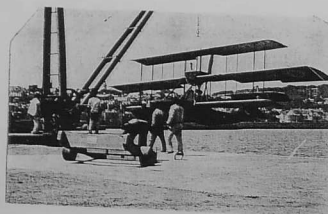
"Papa était observateur sur hydravions. Basé à Guernesey de 1917 à 1918, il venait souvent en mission à Tréguier. Il a même été au bouillon dans le Jaudy, en face de Bellevue à Kerbors. Après un amerrissage forcé suite à une avarie de moteur son avion a percuté un rocher. Avec le pilote, ils sont allés chez le fermier voisin. Ils ont réussi à mettre l'hydravion au sec, tiré par deux chevaux. Pierre entend encore son père lui raconter certaines scènes incroyables... mais vraies. "Quand il y avait grand vent, l'observateur situé à l'avant de l'appareil sortait sur l'aile opposée, en plein vol, pour équilibrer l'aéronef. Chaque équipage avait pour compagnon de vol un pigeon. En cas de tuile il le lâchait. A l'arrivée, les copains traduisaient. C'était la seule liaison avec la base".

Sur son carnet de bord, l'observateur breveté à St Raphaël en 1917, sous le n° 404, a tout noté comme cette escale à Tréguier, le lundi 04 mars 1918 avec son FBAH 346 équipé d'un moteur de 150ch. Firmin comptait 1h25 pour rejoindre Guernesey, à 400m d'altitude maximum en essayant de repérer un éventuel sous-marin ennemi. En cas de rencontre, leur mission était bien entendu de les bombarder.

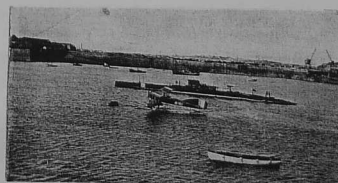
(Article paru dans le journal Ouest-France le 20 mars 2004)



Firmin Auffret arborant fièrement le macaron d'observateur de l'aviation maritime.

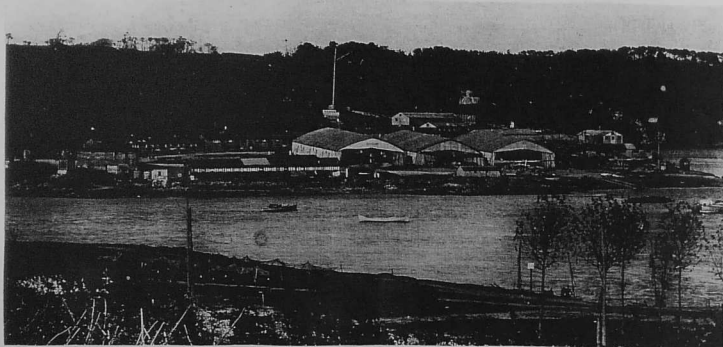


Le Teller 200ch équipait également le CAM de Guernesey.



Sous-marin et hydravion anglais à Guernesey

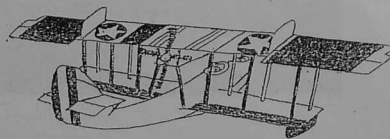
N.A.S. Tréguier, Cotes du Nord. France



U.S. Naval Air Station (Seaplane). Photo : J.Le Boudier



Hydravions américains à la Roche-rouge. Photo : C. Corfec



Quant aux hydravions gris bleu étoilés qui firent peut-être autant de sorties ce jour là que depuis leur arrivée à la poursuite des sous-marins. (Henri Pollés " Sur un fleuve de sang navigue un beau navire"

Naval Air Station Tréguier

La base aéronautique américaine de Tréguier, située entre les communes de Tréguier et Plouguiel, à environ 4 miles de la côte, au confluent des rivières du Guindy et du Jaudy, lui permet d'être bien protégée des tempêtes côtières. Les vents dominants viennent du sud-ouest, ce qui nécessite de nombreuses manoeuvres pour les décollages et les amerrissages. La rivière est généralement calme, mais lente et sinueuse, et, à marée basse, les rochers et les berges émergent dans le courant, laissant un chenal étroit et irrégulier.

La largeur du confluent est approximativement de 35 pieds. Il est extrêmement difficile, par un temps nuageux, de prévoir les amerrissages. En temps normal, cette largeur est de 29,5 pieds. La pluie fréquente, le brouillard, le ciel bas durant la période hivernale, rendent pratiquement impossible tout vol durant cette période.

En mai 1917 les Français établissent une petite base nautique composée de 4 hangars Bessonneau, mais le nombre restreint de ces bâtiments provisoires, la précarité du Slipway et l'exiguïté des lieux nécessitent un agrandissement de la base. Le premier détachement arrive le 21 août et la construction commence immédiatement.

La ville de Tréguier n'ayant qu'une petite voie ferrée, il faut envoyer occasionnellement des hommes à Guingamp, distante de 22 miles, pour transférer ravitaillement et matériel de la voie normalisée de cette ville à la voie étroite de Tréguier. Ensuite, tout le matériel est transporté par camion de la gare de Tréguier, à la base, éloignée d'environ 2 kilomètres.

47 tonnes de ciment, 20 tonnes de charbon, 25.000 pieds de bois de charpente, 6 baraques démontables, des provisions et du ravitaillement sont ainsi

transportés. Le matériel de première urgence est mis en sûreté à la base de Brest, distante de 90 miles. L'achèvement du quartier des officiers est reporté au 10 novembre avec la finition de la base. Mais le 20 octobre, la construction est suffisamment avancée, pour que les baraques puissent être occupées.

Vers la fin du mois de septembre, les travaux reprennent avec la construction d'un réfectoire et d'une cuisine. A la fin de la 3ème semaine d'octobre, le travail est complètement achevé. A cause de l'insalubrité des hangars Bessonneau, il devient indispensable de surélever les charpentes et de creuser, pour mettre les hydravions H.S.1 arrivés fin septembre à l'abri. Le travail des fouilles nécessite au total 1290 "cubics yards" et l'emploi de 20 hommes durant 30 jours.

A partir du 17 octobre, la construction des baraques commence et est achevée une semaine plus tard. A cette date, la construction d'un dispensaire débute. Ce bâtiment est terminé le 8 novembre. Le foyer dont la construction a débuté le 12 novembre est fini à la fin de ce même mois. Ce travail, qui aurait pu être exécuté rapidement, prend du retard, à cause de l'insécurité des transports et le manque d'équipement en matériel. Les parties des bâtiments préfabriqués, à cause des mauvaises manipulations durant le transport, sont endommagées ou cassées et doivent être réparées. Le béton est entièrement fabriqué à la main. Le sable, importé du Fort-Blanc, situé à 6 miles, sert à la construction. Ce travail de renforcement occupe 5 hommes pendant 30 jours.

Le 10 octobre, commencent des travaux pour placer une canalisation en eau potable, à partir d'une source située à 3250 pieds au nord du camp (réservoir situé au Kestellie et alimenté par la source de St Laurent).

Le 17 novembre, le système d'arrivée d'eau est terminé. L'eau est amenée par un tuyau métallique de 21pouces et demi, installé dans une tranchée de 12 pieds.

Un réservoir auxiliaire, à l'usage des gens, est construit à la base et la source dissimulée. Seul, un point apparaît. 3000 tuyaux sont installés au sommet du camp avec de nombreux raccords. De nombreuses précautions sont prises, afin d'assurer l'étanchéité, à cause de la forte pression en ces points. La différence d'altitude est de 140 pieds). 7 hommes travaillent sur ce chantier pendant 37 jours.

Le premier officier assigné à servir à Tréguier est le lieutenant Baldwin Augustus. Officier de commandement, il arrive à Tréguier le 14 août 1918, avec pour mission de compléter le personnel et achever les travaux. Un menuisier en second de 3ème classe et deux marins sont transférés de la base de Brest et 3 camions "Packard" 3 tonnes prêtés pour un service temporaire à Tréguier.

Ce même mois, le lieutenant H.E.Bank est affecté comme médecin militaire. En septembre et en octobre, 6 pilotes d'hydravions arrivent à la base de Tréguier.

Le 2 août un contingent de 43 engagés arrive de Brest et le 30 août 25 de Mouthic. Courant septembre, 16 hommes puis 82 viennent de Pauillac en Gironde. Le 20 octobre un détachement de 40 hommes arrive de Guipavas. Le 4 octobre, après une lutte de 8 jours, le 2ème classe Dewey Biggs meurt, victime d'une pneumonie. Il repose au cimetière de Tréguier.

M. F.W. Jones, représentant de la Y.M.C.A. est choisi pour veiller au bien-être physique et moral du personnel. Un service religieux est célébré chaque dimanche matin. Deux soirs par semaine, des séances de cinéma sont projetées. Les hommes sont autorisés à y inviter leurs amis de Tréguier. Une fois par semaine, la troupe de divertissement de la Y.M.C.A. de Brest présente un spectacle. Trois soirées de danse sont organisées dans les locaux de la Y.M.C.A. (Seules, deux femmes présentes sont de Tréguier !)

La salle de détente est pourvue d'un piano, d'excellents livres, de magazines,

de papier à lettres, d'enveloppes, de stylos et d'encre. De nombreux jeux d'intérieur sont mis à la disposition du personnel. Balles de base-ball, gants, ballons de football, de volley et autres matériels de sport complètent l'équipement de la Y.M.C.A. Les gens extérieurs à la base sont toujours accueillis dans le local de Y.M.C.A.

Le 11 novembre, l'effectif de la base se composait de 266 hommes et des officiers suivants :

Baldwin. Augustus M. Lieutenant.	: Commandant Officer
Kortz, Charles Gunner.	: Ordnance Officer
Portz. Warner P. Lieutenant.	: Executive Officer
Bank Harry A. Lieutenant.	: Dental Officer
Hickey. James J. Lieutenant.	: Liaison Officer
Smith Robert Ensign.	: Supply Officer
Mathews. Charles Ensign.	: Communications Officer
Sweitzer. Edward N. Ensign.	: Engineer Officer
Thweatt. Troy N. Ensign.	: Acting Chief Pilot
Walters. Robert S. Ensign.	: Assisant. Chief Pilot
Gillespie. Paul. Ensign.	: Seaplane Pilot
Gardner. Gibson. Ensign.	: Seaplane Pilot
Dillon. Theodore F. Ensign.	: Seaplane Pilot
Keyes. Kenneth B. Ensign.	: Seaplane Pilot
Dolan. William R. Gunner.	: Radio Officer

Fonctionnement

Tréguier est considérée comme une base aéronavale française en mai 1917, puis américaine en août 1918. Les Américains ont de nombreuses occasions d'être au service des autorités civiles et militaires françaises. Maintes fois, l'artillerie française de 75 mm, composée de 6 canons et de plusieurs milliers de caisses de munitions est transportée par le personnel américain, du dépôt ferroviaire de Tréguier à la base pour y être stockée. Plus tard, elle est déplacée par camions jusqu'à la station côtière (radio) française de Plougrescant, distante de 5 miles. Deux canons de fort calibre sont amenés directement de la gare de Tréguier à cette station.

Quelques marins français, chargés de leurs bagages et leur hamac, arrivant à la base sur un Sub chaser français, sont conduits par camion à la base de Lézardrieux.

A la demande du médecin militaire français, en poste à l'hôpital de Tréguier, camions et équipages de la base font 50 voyages pour transporter plus de 400 blessés allemands de la gare à l'hôpital. La plupart de ces blessés sont opérés par le chirurgien attaché à cette base.

A la demande des autorités responsables des enfants belges réfugiés à Plestin les Grèves, 10 tonnes de charbon sont convoyées par camions de la base de Tréguier jusqu'à la gare de Plouaret pour être amenées à Plestin, distante de 30 miles.

Les autorités françaises font envoyer un camion citerne d'essence, de Tréguier à Trébeurden et un chargement de béton à la station de Plougrescant.

Mme Foilpot, présidente de l'orphelinat des Arts, demande 2 camions munis de leur remorques, pour transporter 80 pupilles de la nation et 3000 kilos de

bagages de Trestel à Guingamp distant de 40 miles. Un voyage est également effectué pour le transport de 2000 kilos de bagages et 10 sacs de pommes de terre, de Plougrescant à Lannion distant de 35 miles.

A la demande de la base aérienne française de la Penzé, un camion part récupérer une voiture de tourisme accidentée à 56 miles de là.

Huit camions, munis de leur remorques chargées de morceaux de bois et de charpentes, fournis par cette base, livrent ces matériaux aux hôpitaux et aux pauvres de Tréguier.

Le 24 septembre 1918 les premiers hydravions, 2 H.S1 arrivent à Tréguier. Le premier baptême de l'air officiel a lieu le 30 septembre, lors de la réception de 5 autres appareils.

Le mardi 3 octobre, un hydravion de la base de la Penzé fait un amerriissage forcé sur la Manche. Un pigeon voyageur donne approximativement sa position. Il est accidenté à 45 miles ouest sud ouest de Guernesey.

Le capitaine d'une barge (vedette, embarcation à moteur) part à sa recherche. Ce matin là, une violente tempête sévit du nord et, en haute mer il est impossible de diriger la barge à une vitesse supérieure à 2 ou 3 nœuds. Tenant compte d'une dérive, à cause de la marée et du vent, le capitaine met le cap sur un point situé plein Nord, à 4 miles du phare de l'île de Batz. A cause de la mer démontée et de la nécessité de fermer les écoutilles, les deux hommes de la salle des machines inhalent les émanations de gaz et tombent malades. Ils réussissent à faire fonctionner les moteurs en rampant à l'avant du cockpit.

A 14h30, un destroyer et 2 bâtiments français (de Lannion) rejoignent la barge. Après un échange de renseignement sur l'endroit où l'hydravion a été repéré, la barge rentre à la base, puisque le contre-torpilleur et les vaisseaux de patrouille veulent augmenter leur champ de vision et leur vitesse pour localiser l'hydravion et

voir s'il est toujours à flots. Dix minutes plus tard, en un point situé à un demi-mile du point prévu à l'origine, le destroyer découvre l'avion, et porte secours au pilote et l'observateur. La barge atteint la base le lendemain à 17h. Elle est dans un tel état qu'il faut la réviser entièrement. Le moteur s'est détaché de ses fixations à cause du gros temps.

L'hydravion, bien que pratiquement réduit à l'état d'épave, est nettoyé à terre, 15 miles plus loin à l'ouest.

Le 1er novembre, le pavillon américain est hissé et la base de Tréguier, officiellement inaugurée. Le 4 novembre, un message signale qu'une barque de pêche française est rejetée par la tempête dans " la baie de l'Enfer", à l'embouchure de la rivière de Tréguier. Elle est devenue ingouvernable. Le capitaine de la barge est envoyé sur les lieux afin de localiser la barque de pêche. L'équipage réussit à amarrer cette dernière, grâce à une corde jetée par-dessus bord et le bateau est ramené à Tréguier.

La signature de l'armistice et la fin des hostilités amènent le comité directeur de la base à supprimer la réalisation de ces services, qui avait été le principal but des officiers et des hommes désireux de servir avec compétence, grâce à l'esprit de corps et à la sincère coopération de l'ensemble du personnel.

Démobilisation

Le 19 janvier 1919, la base revient sous le contrôle de la marine française. Le personnel est détaché et le matériel cédé, conformément aux indications du quartier général.

Les clauses du contrat concernant la base sont les suivantes :

- 1) La France accepte de reprendre toutes les constructions, sous réserve d'examen

des dommages.

2) Une petite somme est payée au propriétaire du terrain, pour le dommage causé par les fouilles.

3) Aucune modification du loyer ne sera faite aux français . Les hangars Bessonneau et toutes les baraques seront repris par l'US Navy, sauf le hangar français resté intact.

(Traduction d'un extrait United State Aviation 1910-1918. p. 267-270)

Lutte anti-sous marine au large du sillon du Talbert

Pendant la "Grande guerre," la commune de Lézardrieux est un port charbonnier important. La protection du trafic transmanche, entre Brest et Cherbourg, mobilise jusqu'à 120 navires de guerre. Ils sont répartis entre le Trieux, le Jaudy et le Légué. Un nombre important de torpilleurs se ravitaillent à Lézardrieux. C'est ce trafic, devenu vulnérable, qui pousse à l'installation du centre d'aviation maritime, à la Roche-Rouge, en Plouguiel.

La T.S.F. prend une part importante dans la lutte anti-sous marine. A Plougrescant, en septembre 1918, démarre l'installation de la station Radio Saint-Gonéry T.S.F. Peu d'hydravions sont équipés de poste de radio... Les liaisons se font par les navires de surface et les centres d'aviation. Le pigeon voyageur reste l'ultime recours mais, très vite, la radio permet les transmissions d'une manière sûre et instantanée.

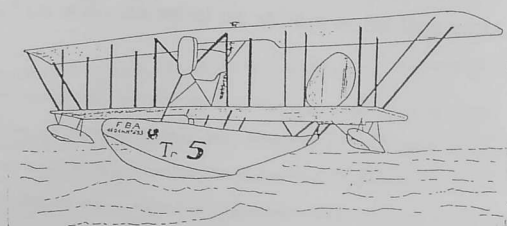
D'après les recherches de Monsieur Christophe Moriceau :

"Le cargo anglais Henri James coule en juillet 1917 près des Triagoz". Un chalutier, transformé en patrouilleur nommé Blaureau, ramène 4 rescapés à Lézardrieux dans la nuit du 16 au 17 juillet 1917.

Le 15 juillet à 13h05, suite à l'attaque du voilier américain Florence CREADICK au Nord de l'île de Batz, le sous-marin qui souhaitait donner le coup de grâce, est repéré par un avion. Il plonge en urgence, tandis que deux bombes explosent à proximité, sans occasionner de dégâts alors qu'il se trouve à moins 35m.

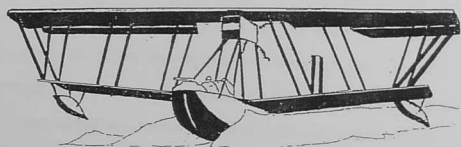
Un hydravion du C.A.M. de Camaret, venant du poste de combat de Tréguier, pourrait être l'auteur de ce bombardement...

Les hydravions français du Jaudy



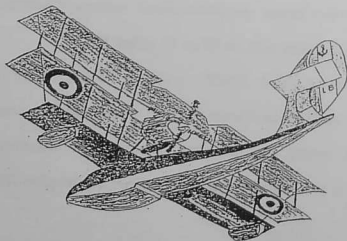
FBA 150ch

L'hydravion FBA présentait une construction d'une grande simplicité. La coque d'un seul redan était en bois, tandis que les ailes aux envergures inégales étaient couvertes de contreplaqué. Vitesse maximum 150km/h. Distance franchissable : 450km.



TELLIER 200ch

Malgré tous ses défauts et ceux de ses équipements le Tellier 200ch assura sa place pendant 2 ans. Il pouvait transporter un canon de 47mm. Dans ce cas il n'avait pas de bombes. Il fut construit en grande série. Vitesse : 130km Autonomie : 4h



LEVY BESSON

L'hydravion de patrouille côtière Lévy Besson était mu par un moteur de 300ch de marque Renault. Cette machine volante aux formes inhabituelles Triplan fut construite en petite quantité. Aucun hydravion n'eut aussi mauvaise réputation. Les vieux pilotes n'hésitaient pas à les crever pour ne plus en entendre parler.

Témoignage d'un ancien (Y.M.B.)

En 1918, je voyais l'évolution des hydravions comme un spectacle extraordinaire, ainsi que tous les enfants de mon âge. Les adultes étaient plutôt réservés, voire hostiles à l'arrivée des aviateurs. Pour nous, les enfants, c'était magique : nous assistions à la conquête du ciel en direct.

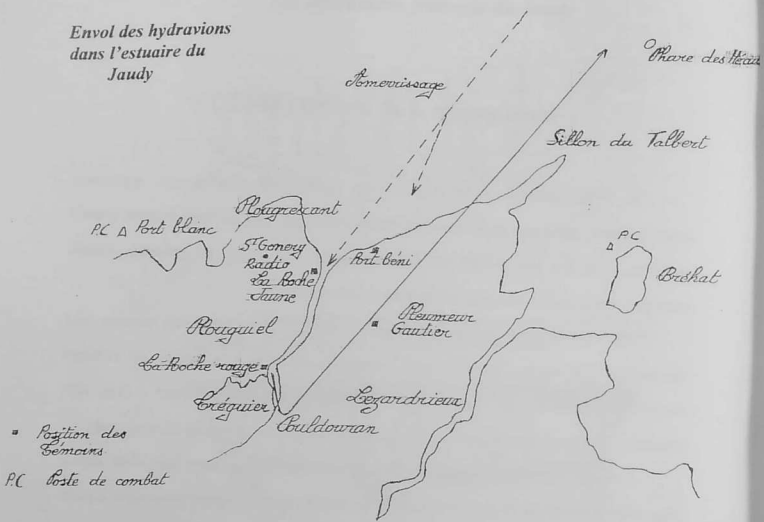
Des hauteurs de la Roche-Rouge, j'assistais aux allées et venues des aéroplanes, (On ne les appelait pas encore hydravions) Les pistes de roulage étaient en ciment et une rampe, appelée "Sleep", permettait la mise à l'eau des appareils. Plusieurs d'entre eux restaient au mouillage sur le Jaudy et le Guindy.

A marée haute, les quais de Tréguier offraient un magnifique plan d'eau, idéal pour le décollage et l'amerrissage ! Une fois à l'eau, le moteur tournant à plein régime, l'hydravion s'élançait et passait au-dessus du Pont Canada de l'époque qui était au ras de l'eau. Une fois l'ascension effectuée, il virait sur Pouldouran et gagnait la Manche par la voie la plus directe. Selon la direction du vent, l'hydravion revenait au Pont Canada à faible régime, virait de bord, puis s'élançait, pour s'envoler face au Kestellio...

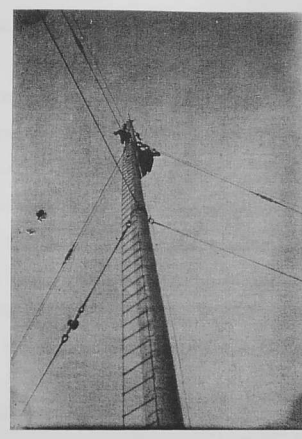
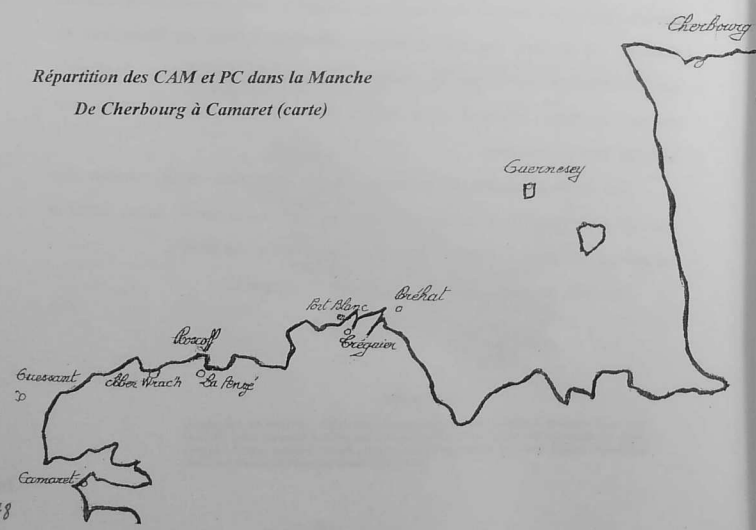
Les marées basses ne posaient pas de difficultés. A la manière d'un hydroglisseur, l'hydravion atteignait Crec'h Suilhet ou la Roche-Jaune, selon la largeur du chenal. De là, il décollait pour prendre la direction choisie.

Fin 1918, les patrouilles comptaient 8 à 10 appareils...

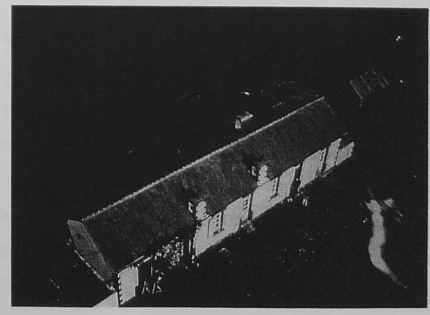
Envol des hydravions
dans l'estuaire du
Jaudy



Répartition des CAM et PC dans la Manche
De Cherbourg à Camaret (carte)



L'ANTENNE DE ST GONERY RADIO



LE POSTE D'EQUIPAGE DE ST GONERY RADIO

L'Aviation Navale

L'aviation rend d'inappréciables services dans la défense côtière, ou au large, pour la protection des escadres, des convois et la recherche des sous-marins.

Du côté français, la progression de l'activité de l'aviation navale, entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918, est impressionnante. Elle se résume en deux chiffres : le 2 août 1914, la marine française possède en tout et pour tout, 14 hydravions ! Le 11 novembre 1918, elle compte, tout compris, 1264 hydravions et avions embarqués ou de défense côtière. Ses effectifs ont passé de 200 officiers et matelots à 11 000.

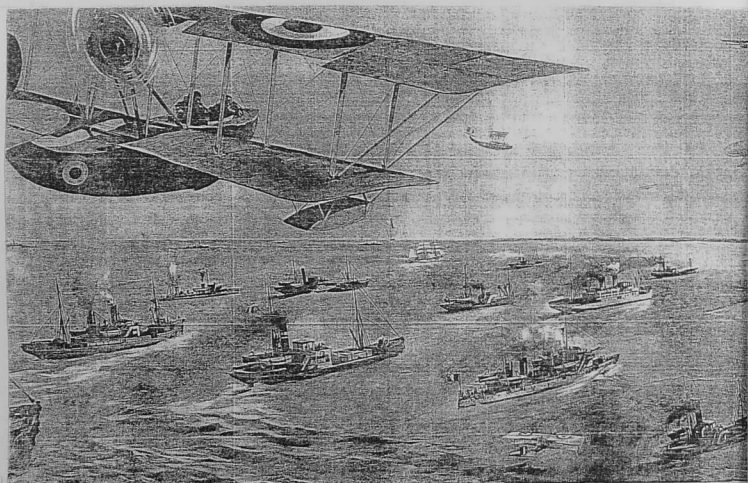
Métier trop dur et trop souvent obscur, comme celui de la Marine. Jamais d'exploits retentissants, jamais de rencontres glorieuses, mais une besogne de tous les jours, des croisières fastidieuses, répétées aux mêmes endroits, toujours, à la recherche des sous-marins ! Travail ingrat et monotone qui use le cœur et les nerfs et que viendront rompre de rares combats, comme celui de l'enseigne de vaisseau Teste ou ceux livrés par les escadrilles d'hydravions de Dunkerque aux hydravions allemands basés sur les côtes de Belgique.

Il arrive, comme à Dunkerque, que les hydravions de reconnaissance et de bombardement rencontrent les hydravions de chasse de l'adversaire. Des combats sanglants s'engagent alors au-dessus des flots, parfois très loin des côtes...

Les attaques de sous-marins à coups de bombes, par les hydravions, leur ont rendu impraticable l'accès du littoral et ont rejeté leur zone d'action à plus de 50 milles en mer. A la fin de 1918, la défense des côtes de France, aussi bien sur la Manche que sur l'Atlantique et en Méditerranée, est devenue parfaite. De 60 milles en 60 milles dans la Manche et l'Atlantique et de 100 milles en 100 milles le

long des côtes de Provence et d'Afrique du Nord, s'échelonnent les centres d'aviation maritime dont l'activité est intense, à l'aide de leurs hydravions et de leurs ballons-vedettes. Pratiquement, aucun sous-marin ne peut se risquer à approcher les côtes. Du coup, les torpillages de navires diminuent de soixante pour cent.

Histoire de l'aviation. Les ailes dans la bataille. (p.193)



Comme les galions de jadis traversaient les océans groupés et armés, les navires de commerce réunis et bien escortés doivent échapper aux sous-marins

(Journal : *Le miroir*) le dimanche 25 mars 1917

Les navires marchands accompagnés de destroyers et d'hydravions sont à peu près invulnérables. Comme les galions de jadis traversaient les océans groupés et armés, les navires de commerce réunis et bien escortés doivent échapper aux sous-marins.

Des pilotes trégorrois au temps des pionniers de l'aviation

Au début de l'aviation maritime, les pilotes trégorrois sont plus nombreux que ce que l'on peut imaginer aujourd'hui. Peu décollent du plan d'eau du Jaudy, mais ils participent activement à l'effort de guerre contre l'Allemagne, en 1914-1918 !

Une forte proportion du personnel de l'aviation maritime est bretonne. A l'époque où cette arme nouvelle se développe le long des côtes françaises et méditerranéennes, on voit s'épanouir une première génération de pilotes d'hydravions, pilotes issus du personnel de la marine nationale. A cette époque, le quartier-maître chef peut prétendre au titre de pilote. (Circulaire du 2 mars 1917.)

C'est le grade minimum.

Parmi ces pionniers, nous en avons retrouvé deux :

1 - Guillaume Kérambrun de Plougrescant. C'est un "pilier" de l'Aviation maritime. En 1918, il est pilote au CAM d'Hourtin, puis au CAM de la Penzé qui remplace le CAM de Tréguier, cédé aux Américains. Il termine sa carrière avec le grade d'officier principal des équipages.

2 - Jules le Grossec de Plouguiel. Il s'illustre en Méditerranée, puis dans la région de Dunkerque qui est probablement la plus exposée !

Ces deux pilotes débutent leur carrière en 1915. Ils sont parmi les premiers.

(A cette époque, la marine ne possède pas de brevet : ils volent sans diplôme...)

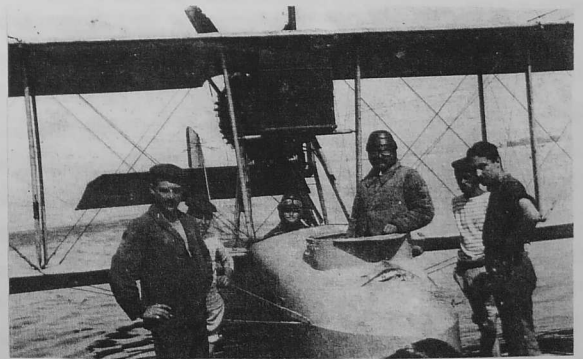
En mai 1917, le brevet "Marine" est officiellement créé et leur situation est alors régularisée. Les commandants de CAM dans lesquels servent ces vieux pilotes distribuent les diplômes qui sont, et pour cause, ni datés, ni numérotés. A charge aux titulaires de les compléter.

Ceux qui ne volent plus sont éliminés.

Les morts au combat, ou en service d'action commandée, sont également oubliés : d'où une profonde injustice.

En 1919, Guillaume Kérambrun pose en compagnie de son ami d'enfance : Jean le Pierrès. Jean était alors observateur. Sa carrière fut brève.

Les temps héroïques des Dardanelles pour Guillaume Kérambrun en 1917. Il est aux commandes d'un Donnet-Denhaut 150ch.



L'odyssée du Z-20

Quiconque connaît les lieux de l'ancien centre d'aviation maritime de Tréguier et écoute les propos d'Odette Kérambrun, que nous avons pu entendre avant son décès en 2004, se persuade qu'il est aussi dangereux, d'aller à bicyclette de Plougrescant à la pointe de la Roche-Rouge, que de s'envoler sur le plan d'eau du Jaudy...

Elle raconte, que Guillaume Kérambrun, son père, en a fait l'amère expérience. "Un jour, mon père arrivait par le chemin pierreux qui menait au C.A.M. Juste, avant la barrière d'entrée, une descente courte mais prononcée était à franchir. Ce jour là, les freins de sa bicyclette lâchèrent, sans doute les avait t-ils trop sollicités dans les virages de la côte de Plouguiel ! La barrière d'entrée était fermée, et mon père fit un vol plané. Heureusement, il était indemne".

Le souvenir cuisant de cette chute, elle s'en souviendra toute sa vie. Ceci, est une anecdote, mais prouve que Guillaume connaissait la Roche-Rouge.

"La proximité du Sleepway (rampe de bois) et du rocher marquant la limite du Guindy et du Jaudy, lui avait également laissé de belles inquiétudes lorsqu'il fallait remonter les hydravions sur le terre plein"

Il est vrai que les Américains avec leurs HS1, de taille plus élevée que les FBA ou Tellier 200ch, n'eurent pas d'autres choix que de construire une rampe de ciment ! Ils estimaient que la rampe en bois était trop précaire. A l'époque, La rampe en ciment impressionna les Trégorrois . Pourtant, durant 15 mois, la rampe en bois, même si elle était cause de sueurs froides chez les pilotes français, assura son rôle sans incident notable.

Le rocher Bern Teil (tas de fumier) (la Roche Noire) était la hantise des

pilotes qui ne craignaient qu'une chose : endommager leur hydravion à la remontée.

En août 1918 Guillaume rejoint le CAM de la Penzé. Ce dernier remplaçait le CAM de Tréguier devenu NAS Tréguier.

F.M. Lannou, dans la dépêche de Brest (1933) , écrit :

"Quand on appartient à l'aviation depuis plus de quinze ans, on n'est pas sans avoir connu des heures inoubliables pendant lesquelles on a l'impression de jouer sa vie sur un coup de dé. Dans ces instants pathétiques, les énergies se révèlent et les grands caractères, en s'affirmant, trouvent des raisons d'espérer, alors que tout semble perdu. C'est un ancien, (Guillaume Kérambrun) qui, avant de partir pour un exercice quelque part dans le ciel du côté du Raz de Sein, me conta cette histoire :

"Cela me ramène aux derniers jours de la guerre. L'hydravion n'était pas encore une machine de tout repos. Les missions qui nous étaient confiées étaient souvent très périlleuses. Bien des camarades partaient pour ne jamais revenir perdus corps et biens, sans laisser la moindre trace. Simplement le souvenir d'hommes braves qui avaient fait le sacrifice d'eux-mêmes, en connaissance de cause.

Notre escadrille avait sa base à l'embouchure de la Penzé, sur la côte Nord du Finistère. Ce 3 octobre 1918, il faisait un temps ignoble. Des grains, un vent du diable et avec cela une mer démontée. Il fallait être en guerre pour s'aventurer au large par des temps pareils.

A dix heures du matin je recevais mes galons de maître. On allait arroser cela quand, exactement un quart d'heure plus tard, arrivait un ordre de reconnaissance. C'était à moi de partir... la guigne noire. Me voici en l'air sur un hydravion Tellier-Canon, le Z-20, avec mission de patrouiller au large le plus

longtemps possible, à la recherche des mines flottantes et des sous-marins.

Après avoir été durement "sonné" pendant à peu près 2 h 30, je rentrais à la base. Le vent soufflait, si bien qu'il fallut interrompre les patrouilles.

Tous nos "zincs" étaient rentrés. Sans doute la tempête allait-elle nous obliger au repos. A 16h le commandant me fait appeler :

- On nous signale, me dit-il, un sous-marin ennemi qui évoluerait dans les parages de l'île Vierge. Le temps est très dur. Vous êtes le plus ancien pilote, c'est à vous de marcher.

Deux camarades en perdition

L'observateur qui venait avec moi d'habitude, l'enseigne de vaisseau de réserve de Latard de Pierrefeu, était malade, mais il décida de courir l'aventure. Et nous voilà partis avec le Z-20.

Pompés comme jamais, nous piquons vers le large pour surveiller la route ordinaire des navires. La tempête ne mollit pas. Nous traversons à chaque instant des grains qui nous aveuglent. En dessous de nous, la mer écume comme un torrent qui passerait sur un lit de rochers.

Comment trouver un sous-marin dans un "bran" pareil ? Tout à coup, au loin, de Latard de Pierrefeu aperçoit quelque chose qui danse follement dans la houle. C'est un hydravion américain du centre de Laber-Wrach qui, en panne, a été contraint d'amerrir à 20 milles des côtes...

Nous virons au-dessus de lui. C'est le L-2. Après avoir fait signe que nous l'avions reconnu, nous filons vers Laber-Wrach, pour demander du secours immédiat.

Hélas ! le commandant américain nous apprend que ce n'est pas un hydravion, mais deux, qui ne sont pas rentrés à la base.

" Par un temps pareil, il faut redouter le pire, dit-il. Sur le chemin du retour, tâchez donc de découvrir aussi le L-1. Je vous souhaite bonne chance".

Le décollage est dur. La tempête souffle de plus belle. Entre deux grains, l'observateur aperçoit le L-1. Quant au L-2, il a disparu, sans doute chaviré et englouti. Que pouvions-nous faire ? Rien, d'autant que nous commençons à redouter à notre tour une panne d'essence. Nous apprîmes par la suite que le L-1 avait subi le même sort tragique que son équipier.

La panne

Nous sommes encore à 15 milles au N-O. De l'île de Batz ! Tout à coup le moteur se met à bafouiller... Une seconde, deux secondes... Voici notre hélice qui se met en croix. (C'est à dire cesse de tourner) On n'entend plus que la stridence dans les haubans d'acier. Il n'y a aucun espoir de remettre en route. Avant de se poser, on lâche les bombes accrochées sous la carlingue.

La situation est d'autant plus grave que la nuit tombe. Le ciel, chargé de nuages, forme un véritable écran à l'horizon. Rien en vue. Nous sommes perdus dans un désert de houle.

L'amerrissage se fait sans casse, malgré un creux de 5 à 7 mètres. L'appareil fait des bonds fantastiques, mais l'ancre flottante le maintient en bonne position. Pendant ce temps, je me mets à la recherche de la panne : malheureusement une obscurité complète ne tarde pas à nous envelopper. Il faut nous résigner à l'inaction en un moment où toutes les minutes sont si précieuses. La violence de la mer est telle que bientôt nous que l'orin de notre ancre flottante casse comme une vulgaire ficelle. Vas-y pour les moyens de fortune ! Les embruns, les paquets de mer nous giflent sans arrêt, nous sommes trempés, transis... Une

seconde d'inattention serait fatale, et pourtant il faudrait sommeiller un peu pour récupérer des forces.

Dans la nuit hurlante

Sans penser à ce que notre position a de précaire, nous nous organisons. La nuit sera partagée en quarts. Nous voulons avoir la conviction que nous reverrons le jour. "Je vais veiller dans le trou avant, dit Latard de Pierrefeu".

Je crois que de ma vie, je n'ai jamais été autant secoué ! Dormir ? Impossible !

D'ailleurs mon compagnon, qui était déjà malade au départ, ne tarde pas à être totalement épuisé. Dans de pareils "coups durs" les nerfs se brisent complètement.

C'est à peine si nous pouvons nous apercevoir, l'un l'autre, tant il fait noir. Nous avons l'impression d'être couchés au ras de l'eau. Nous sommes perdus dans le tumulte de la tempête aveugle et des vagues. Il faut hurler pour échanger quelques paroles. Combien d'interminables heures la coque pourra-t-elle résister ? Il nous semble que le jour nous apporterait comme un réconfort. Peut-être pourrais-je remettre le "moulin" en route... Enfin un navire est sans doute parti à notre recherche.

Maintenant, je suis seul à veiller. Il n'est que minuit. Tout à coup, l'appareil se cabre à tel point que toute la partie arrière plonge dans la vague qui nous enlève... Je reçois dans la poitrine un terrible coup de volant de pilotage et au même instant j'entends un effroyable craquement. Est-ce la fin ? La coque est-elle en train de se casser en deux ?

Des secondes passent, mortellement longues, puis l'avion se redresse. Ce n'est pas encore pour cette fois. Au risque d'être emporté, je me glisse vers l'arrière pour me rendre compte de la situation. J'entrevois quelques morceaux de

toile qui flottent dans les remous, mais il n'y a rien de cassé. Notre appareil a la vie dure.

Des heures de lutte

Il faut tout de même prendre une décision. Notre plan inférieur offre dangereusement prise à la mer qui déferle par-dessus. Une chance de salut s'offre à nous si nous réussissons à le désentouler, c'est à dire, mettre la carcasse de l'aile, absolument à nu.

L'opération est dangereuse, mais aucune autre alternative ne s'offre à nous. Nous glissons chacun sous un plan, avec un couteau entre les dents. Nous nous perdons dans l'obscurité. A chaque minute, l'un de nous peut être emporté par une vague sans même que l'autre s'en rende compte. Cramponnés aux haubans et aux longerons, nous attaquons la toile que, peu à peu, nous attirons à nous. Si encore on y voyait quelque chose... Mais les paquets de mer nous surprennent à chaque instant.

Et cela dure pendant des heures. Enfin, nous arrivons à bout de notre périlleux travail, sains et saufs. Il est trois heures du matin.

Nous décidons de garder la toile que nous avons enlevée, pour nous servir de voile. D'autant plus que le vent a tourné et nous porte vers la terre.

Allégé de son plan inférieur, notre hydravion paraît être en mesure de tenir tête à la tempête dont la rage s'accroît encore.

Toujours dans la nuit, enlevé par les rafales gémissant au milieu des vagues tumultueuses, notre hydravion continue à dériver. Les flotteurs et la coque tiennent admirablement bien. nous avons réussi à disposer dans les haubans de cellules (perpendiculairement des surfaces de toile qui font voile).

Nous marchons bon train, mais le mauvais sort semble s'acharner sur nous.

La mer grossissant toujours, nous risquons à chaque instant l'engloutissement brutal.

L'aube apparaît. Rien en vue. Nous sommes seuls sur une immensité écumante... Les ailes de l'appareil commencent à "fatiguer" sérieusement. Il faut se résoudre à amener notre voilure de fortune, ralentissant ainsi notre dérive vers la côte.

Espoir trompé

Les heures passent. Enfin une lueur d'espoir au milieu de la matinée un trois-mâts, sous pavillon britannique, arrive au loin. Nous lui adressons des signaux. Sauvés ! Il nous a vus. Il se dérange de sa route et pique droit vers notre épave. Le voici à deux cents mètres à peine...

Traduire notre rage et notre désespoir serait bien difficile. Le trois-mâts, à bord duquel on n'a pas pu ne pas nous voir, s'écarte à nouveau. Redoute-t-il en nous un piège bizarre ? Mieux vaut le croire pour l'honneur de son capitaine. Jamais d'ailleurs le nom de ce navire n'a été connu.

Bientôt, il n'est plus qu'un point à l'horizon et nous nous retrouvons seuls, plus seuls que jamais. Il y a seize heures que nous luttons pour notre vie. Nous n'avons rien bu, ni mangé.

Notre ultime ressource réside en nos deux pigeons-voyageurs. par bonheur, ils ne paraissent pas avoir souffert. Nous rédigeons un message indiquant approximativement notre position et la direction de notre dérive. L'oiseau s'envole. Notre espoir est en lui.

Repérés

Sans doute notre brave messenger est-il arrivé à la base, car à 15h, nous apercevons dans le ciel des hydravions du camp de la Penzé.

L'un d'eux passe au-dessus de nous. C'est le quartier-maître Le Bayon. par signaux, je lui fais comprendre qu'il doit rentrer au plus tôt car en décollant sur cette mer démontée, il a crevé sa coque. La panne serait pour lui la mort certaine.

Un second appareil vient tourner au-dessus de nos têtes. Il réussit à nous lancer une "bouée de correspondance". malheureusement, celle-ci tombe sur notre plan gauche et en raison de l'état lamentable de cette aile, il nous est impossible d'aller le chercher. Impuissants à nous porter secours, nos camarades rentrent à la base. La nuit va venir pour la deuxième fois depuis notre amerrissage forcé et avec elle la fin de nos peines... C'est vrai, à ce moment, l'espoir nous avait abandonné.

Dernière pensée

Alors nous avons pris le deuxième pigeon-voyageur pour lui confier un ultime télégramme et aussi ce qui nous restait de plus précieux au monde. Mon compagnon tira sa bague et moi mon alliance... Le pigeon les porterait à terre pour les nôtres, comme une dernière pensée d'affection.

L'oiseau s'envola, tournoya un instant au-dessus de nous, puis s'effaça dans l'immensité du ciel. Il était 17h. La nuit tombait. La dernière nuit.

Et nous avons quand même lutté. la coque se penche de plus en plus. Lentement l'aile droite de notre hydravion s'élève dans la houle. Plus le mouvement s'accroît, plus nous nous agrippons à la coque, qui finit par se retourner entièrement, la quille en l'air.

Et nous voilà serrés l'un contre l'autre sur cet illusoire soutien. Nos minutes sont comptées...

Sauvés par le Harpon

Voilà pourquoi il faut toujours espérer et faire tout ce que l'on doit faire : avant que l'obscurité ne soit totale, nous apercevions un torpilleur. C'était le Harpon. Marchant péniblement, tant la mer était "dure", il faisait route vers nous. Nous regardions avidement la longue coque qui s'approchait... Enfin on put nous lancer une amarre. C'était la certitude de vivre...

Bientôt nous étions à bord du Harpon, un vrai paradis. peu nous importait alors la tempête ? Se reposer, boire quelque chose de chaud, ne plus être paralysé par le froid, ne plus être mouillé, ne plus se sentir happé sans cesse par les vagues déchaînées...

Deux jours après au large d'Ouessant, nous étions, non sans peine, transbordés sur un chalutier qui, enfin nous débarquait à Brest. Notre sauvetage avait été annoncé par T.S.F.

Comme nous reprenions le train pour rejoindre la Penzé où de nouvelles reconnaissances nous attendaient, j'appris que mon beau-frère qui se battait dans les rangs des fusiliers-marins, venait d'être tué au moulin de Laffaux.

C'était la guerre, toujours la guerre..."



Coll. A.R.D.H.A.N.

photo du Z20, réalisée au lendemain de son sauvetage. Guillaume Kérambrun a déjà repris les vols de reconnaissance à la Penzé. De Latard de Pierrefeu ne semble pas trop éprouvé par son aventure de la veille. Le Z20, en revanche, est en pleine débâcle, mais il n'a pas coulé, démontrant la résistance de sa coque.



Guillaume Kérambrun et Jules le Grossec, lors d'un cours de perfectionnement sur un avion "Voisin" à Dunkerque.

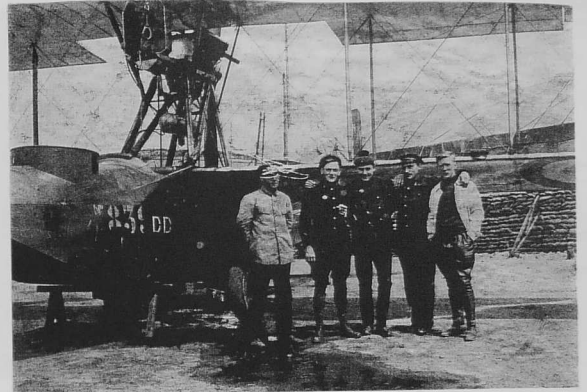
Jules le Grossec porte des lunettes de pilote. Il tient le bras gauche de Guillaume Kérambrun

Coll. Kérambrun - Le Grossec



Jules le Grossec (en chaussures blanches) et ses deux compagnons font partie des pionniers de l'Aviation maritime. Ils posent sur un hydravion FBA 100ch, reconnaissable à son moteur Clerget. Le démarrage est rustique, on le constate à la manivelle.

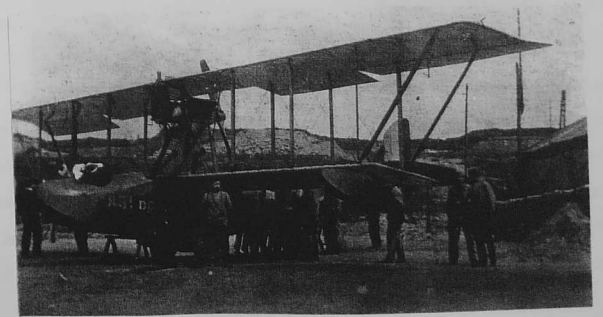
Coll. Le Grossec

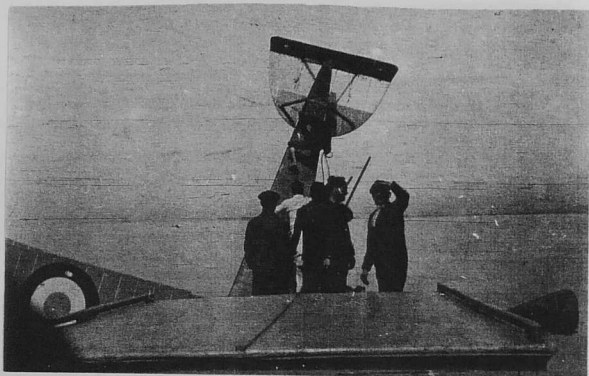


Le 8 juin 1918, le Donnet - Denhaut 200ch, n° 839, codé D - 52, repousse victorieusement l'attaque de 6 hydravions allemands. Il est aidé par 2 hanriots d'escorte pilotés par les S.M. Le Guennec et Vroman.

L'équipage du D - 52 se compose du S.M. pilote Le Grossec, du mécanicien observateur Le Marrec et du matelot Aberhard. A son retour, 52 impacts de balles sont dénombrés sur sa coque et ses ailes.

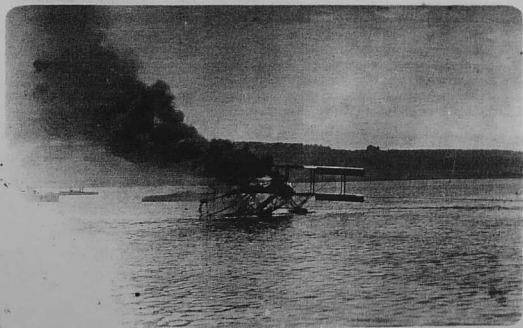
Coll. Le Grossec





Un F.B.A. qui a eu du malheur. L'hydravion n'est plus qu'une simple embarcation. Jules assiste à la récupération de son appareil, au large de Salonique.

Photo : Le Grossec



Jules qui brûle, notre Plouguiellois l'a encore échappé belle.

Photo : Le Grossec

LES HISTOIRES DE JULES (racontées par son fils, Yves le Grossec)

Bon caractère, assez bout en train espiègle, un peu tête brûlée" selon les dires d'alors, mais toujours prêt à rendre service. Tel était Jules.

Parmi ses facéties ou aventures (qui pourraient à elles seules faire l'objet d'un livre) nous en retiendrons deux, caractéristiques, qui laissèrent longtemps des souvenirs toujours souriants ! ... sinon hilares.

- 1) - L'évêque
- 2) - Les gendarmes

L'évêque

La nouvelle promotion des pilotes, venant d'obtenir leur brevet "sur terrestre", était au garde à vous, belle et alignée.

L'évêque de Marseille traditionnellement appelé à bénir cette nouvelle promotion officia... Repos !

Monseigneur avait déjà manifesté le désir de prendre le baptême de l'air et c'est à Jules qu'échut cet honneur. Pourquoi ? mystère...

Décollage parfait et prise d'altitude pour "voir la terre d'en haut".

Retour, et passage à faible hauteur devant la promotion souriant et applaudissant. Le deuxième passage fut dominé par le son caractéristique d'un avion qui prend de la vitesse : Jules et son passager firent un "looping" parfait, enchaînant ensuite quelques figures d'acrobatie (on disait voltige) dont Jules avait le secret. Surveillant son passager dans ses rétroviseurs il se rendit compte que son sourire avait disparu et qu'il était devenu blême, et même vert. La suite se

devine facilement : Monseigneur rendait tout son repas. Jules décida tout de suite de le ramener au sol où sa réception fut assez folklorique.

Quant à Jules, se défendant de n'avoir fait que quelques petites figures, il écopa de 30 jours d'arrêt de rigueur.

Les gendarmes

Que s'était-il passé ? Jules (ou un de ses amis) avait-il un contentieux à régler, ou s'agissait-il encore d'une espièglerie dont il avait le secret ?

Ce matin, volant en hydravion au-dessus de l'étang de Berre, il aperçut deux gendarmes qui longeaient, leur vélo à la main, la sacoche arrimée sur le guidon, la berge de l'étang...

Après un premier passage assez haut Jules revint et de loin piqua sur les gendarmes, dans un de ces rase-mottes dont il avait le secret, à peine à toucher le sable.

Pris de panique, l'entendant arriver, l'un des gendarmes abandonnant prestement son vélo se précipita dans l'eau jusqu'à la ceinture. L'autre lançant également sa machine se plaqua à terre.

Cet exploit valut à Jules 30 jours de rigueur, car les gendarmes n'avaient pas manqué de relever au passage, le numéro de l'appareil.

Jules... Faits de guerre.

Parmi les faits de guerre de Jules qui sont trop nombreux, pour être tous relatés, nous en retiendrons deux : les deux extrémités de sa carrière.

- Les Dardanelles en 1915

- Rochefort sur Mer en 1940

Nous sauterons l'épisode Dunkerque et la chasse aux sous-marins allemands où il se distingua, épingla un "U Boat" à son actif et fut descendu en mer. Recueilli par un bâtiment britannique, présenté à la cour d'Angleterre... (On a parlé d'une haute décoration anglaise "distinguished flying cross ?") On n'en a pas de trace, ce qui d'ailleurs n'étonne guère, compte tenu que Jules, devenu grand-père, donna un jour son coffret de décorations à ses petits fils pour jouer à la guerre, dans le tas de sable au pignon de sa maison !...

Ceci dénote bien un trait de caractère de Jules, caractère que nous essayerons d'analyser en forme de conclusion.

Les Dardanelles 1915

"Qu'il est difficile de tuer un homme de sang-froid" (confiance de Jules à son fils Yves 30 ans après).

Il était nécessaire de connaître ce que l'ennemi complotait ou préparait. Le service de renseignements entrainé en action : il s'agissait d'aller déposer des espions derrière les lignes ennemies, puis ensuite d'aller les récupérer : mission difficile, dangereuse et très périlleuse. Il fallait surtout être volontaire et Jules n'hésita pas.

Il emmena donc sur sa "cage à poules" comme il disait, la personne en question, et découvrit fortuitement que c'était un Breton bretonnant le Trégorois. Il y eut un brin de conversation, puis le rendez-vous se passa bien et Jules rentra normalement.

Mais comme le disait Jules, aller déposer quelqu'un ce n'était rien, mais aller

le récupérer, était un autre problème. Ce n'était pas facile. A partir d'une certaine date et heure fixées, l'attente de l'avion pouvait être quelquefois très longue.

Il partit comme prévu, avec pour mission : ramener l'agent à la base. Sans histoires, il se posa et s'approcha de la berge, moteur au ralenti et vit une petite barque avec deux hommes qui s'approchait de lui. Quand elle fut assez près il demanda le "mot de passe". La réponse était correcte, pas de doute c'était bien son homme.

Puis brusquement, l'espace d'un éclair, une idée lui traversa l'esprit : était-ce vraiment lui et si ce n'était pas lui ?...

Alors il l'apostropha gentiment en breton : aucune réaction, pas un cillement, aucune esquisse de sourire... Très vite, une deuxième fois il enchaîna en breton ; même attitude même mutisme. Jules comprit très vite : ce n'était pas son homme !

Un juron en breton en même temps qu'un claquement très sec : Jules venait de lui loger une balle dans la tête.

Il ne demanda pas son reste, mit les gaz et rentra...

Imaginons la suite et dans quel pétrin il s'était mis ! Passons évidemment là-dessus...

Un moment après, la vérité fut rétablie : les adversaires, ayant eu vent des méthodes employées, s'emparèrent du véritable agent de renseignements français, puis lui substituèrent un sosie habillé des mêmes vêtements (et pour cause) avec mission de tuer le pilote et de capturer l'avion. Mais, ils avaient oublié une seule chose : "le sosie ne parlait pas le breton."

Rochefort sur mer

L'armée allemande, dans son "offensive éclair" s'approchait de Rochefort.

bon père de famille et surtout très modeste.

Quand on le félicitait sa réponse était immuable :

"Bien d'autres que moi auraient pu en faire autant".

En guise de conclusion :

Au moment de mourir il appela sa femme Marguerite et lui recommanda : "Je veux une cérémonie toute simple, comme tout le monde, pas de fla-fla, pas de décorations sur un coussin. Je veux seulement le drapeau des anciens combattants, porté par le vieil Eugène Nicolas" (1)

1) Eugène Nicolas était le gardien du drapeau des anciens combattants. Il était aussi le père de François Nicolas, son fils unique disparu sur le "Pourquoi Pas" du commandant Charcot.

L'armée de l'air et les autres armes en garnison avaient déjà déployé un hâtif "repli stratégique" vers le sud. La marine avait reçu des instructions de rester sur place, chacun à son poste. Que se passa-t-il ?

Les estafettes allemandes, suivies de quelques véhicules, commençaient sillonner la base en tous sens, quand on entendit un ronflement de moteur, puis le bruit caractéristique d'un avion qui décolle accompagné de rafales de mitraillettes : un petit "terrestre" roulait en bout de piste, puis s'envolait vers le sud. Jules venait de brûler la politesse aux occupants qui dans un réflexe automatique lui avait tiré dessus...

Avant Bordeaux, alors que les avant-gardes allemandes l'avaient précédé, il se rendit compte qu'il n'avait presque plus de carburant. Les Allemands avaient touché le réservoir à essence. Il fallait se poser, mais où ?

Il se posa sur la grande route nationale, bascula le petit avion dans le fossé, puis s'en alla... mais il ne tarda pas à se faire cueillir et reprendre par les Allemands.

Ramené à Rochefort sous bonne garde, il fut enfermé dans sa chambre où un commandant allemand se présenta presque aussitôt. Le commandant se mit au garde à vous devant Jules, fit le salut militaire et lui brisa son sabre de marine.

Il fut "immédiatement" descendu en cellule et le hasard voulut qu'un de ses amis replié de Paris et Plouguillois comme lui, réussit à lui passer des tablettes de chocolat à travers les barreaux, améliorant ainsi nettement le régime.

Les accords d'armistice "sauvegardant" la marine déclenchèrent le repli et le transfert de la base vers Toulon, notamment vers l'arsenal. Jules fut hospitalisé à l'hôpital maritime, puis démobilisé, rentra dans sa famille à Plouguiel.

Qui était vraiment Jules ? Un homme, certainement un peu hors du commun, aimé ou pour le moins respecté de tous.

Très simple, au caractère égal, peut-être un peu fougueux, de bon conseil,

Des hydravions en fête. La braderie de 1933 à Tréguier

Durant les grandes fêtes des années 1933 à 1937, organisées par la ville de Tréguier, les hydravions de la base de Laninon contribuèrent à lui donner un lustre particulier : 14 années s'étaient écoulées depuis le départ des "aéroplanes". Les Trégorrois ne les avaient pas oubliés, surtout pas François le Marec (conseiller municipal) qui eut l'idée d'organiser une braderie en 1933, une braderie destinée à réveiller la petite cité médiévale qui, après le tumulte de la grande guerre, était tombée en léthargie.

Il voulait dynamiser, pour une journée, l'activité commerciale et la vieille gaieté de Tréguier. Le mardi 6 juin 1933, une centaine de personnes (dont la majeure partie des commerçants) avait répondu à la convocation décidée lors de la réunion préliminaire du 3 juin. Après discussion, la date du 30 juillet était retenue et la présidence revenait à l'initiateur de la fête. (Nul cadre ne pouvait être plus favorable à une manifestation de ce genre, si ce n'est cette petite ville aux rues pittoresques que sa merveilleuse cathédrale semble écraser sous son splendide passé.)

La braderie connut un grand succès. La petite ville, d'ordinaire si paisible, était en liesse. Les touristes étaient venus nombreux de toute la côte Bretonne. Les gens du pays avaient revêtu des costumes locaux (qu'ils n'ont eu que le tort d'abandonner depuis quelques années.) Pour rehausser l'éclat de la fête, M. Georges Leygues, ministre de la marine, avait accepté d'envoyer 2 C.A.M.S. et un FBA 17 amerrir sur les eaux calmes du port. Ces hydravions rappelaient à tous la présence, sur la pointe de la Roche-Rouge, du CAM de Tréguier. Pendant la fête, ils évoluaient dans le ciel, rasant la cathédrale, pour le plaisir de tous.

Les documents écrits ne concernent que l'année 1933, c'est-à-dire la

première année. Pour les années suivantes, le journal de Tréguier prévoyait, en 1934, la reconstitution de la fête. Le quotidien le "Télégramme", dans un article de 1971, rappelle les années 1935,1936,1937, à l'occasion desquelles l'escadrille de "C.A.M.S." commandée par "le 3 galons" Guillaume Kérambrun, amerrissait et décollait avec une merveilleuse aisance sur le plan d'eau de Tréguier.

Durant 5 ans, la braderie de Tréguier connut un triomphe. (Pour les habitants des deux rives du Jaudy, elle restera la fête des fleurs et des hydravions.)

Le petit hydravion rouge

Dans le journal d'aujourd'hui, paraît un article ayant pour sujet le terrain d'aviation de Plouguiel créé en 1917-1918.

Je n'étais pas née, et, pourtant, une vision est ancrée dans mes souvenirs d'enfance : est-ce un rêve ?

J'apprends qu'une fête eut lieu en 1937, et, ceci me conforte dans la réalité.

Je me vois sur les épaules de mon père, au bord du quai de Tréguier, ma mère près de nous, tenant le chapeau de papa.

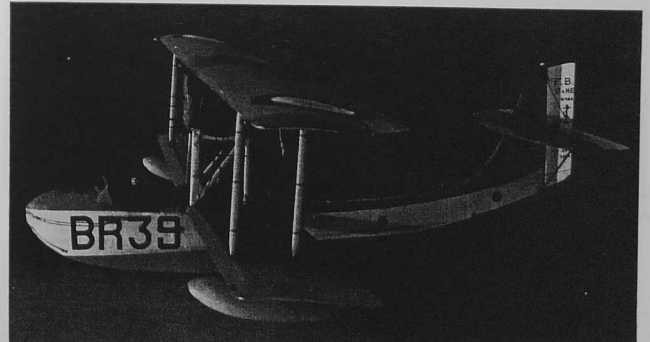
La foule remuante, en effervescence, mais pourquoi donc ?

Pour ce jouet posé sur l'eau, "un petit avion rouge, plus loin d'autres avions". Dans ma petite tête, je ne me souviens que du rouge...

Pourquoi tant de fête pour ce petit jouet ?

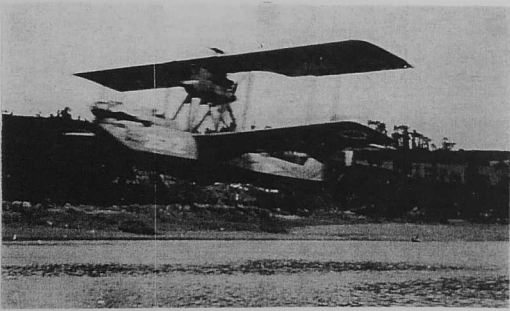
Non je n'ai pas rêvé, je sais, maintenant, que j'ai vu ces hydravions, mais il y a tant d'années !

Récit d'une Plouguelloise



Durant les années 1930-1937 Guillaume Kérambrun fit sensation à bord de son FBA 17, hydravion qu'il affectionnait particulièrement.

Coll. Kérambrun



Coll. Le Marec-Le Merdy

Un CAM 5 37 s'envole face à l'ancien CAM de la Roche-Rouge.



Coll. Le Marec. Le Merdy.

M. François le Marec et les notabilités reçoivent l'équipage du C.A.M.S. 37, venu en reconnaissance.

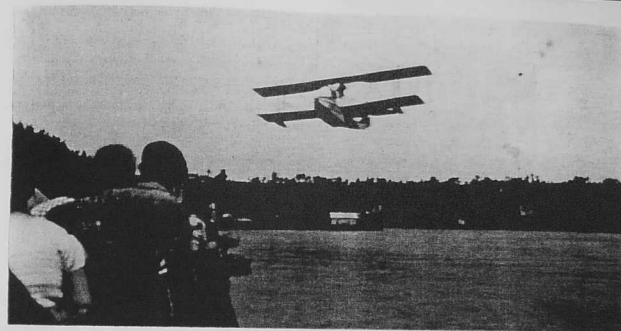


Guillaume Kérambrun est indissociable des fêtes aériennes organisées à Tréguier de 1935 à 1937.



Coll. Le Marec. Le Merdy.

A la manière d'un hydroglisseur, le FBA 17 se déplace sur l'eau.



Passage du FBA 17 devant le quai de Tréguier.



Le FBA 17 se prépare au décollage.

Coll. Le Marec. Le Merdy.



Cet avion de carnaval n'a jamais survolé le Jaudy, mais il a circulé fièrement dans les rues de Tréguier.

Preuve de l'intérêt porté à l'aéronautique navale par la cité de St Yves.



Coll. Le Marec. Le Merdy.

Les navigateurs du ciel.

(février 1933)

Nous avons vu combien a évolué la conception de l'éducation technique des pilotes, au cours des de ces quinze dernières années. Autant les premiers ne possédaient en somme, que des notions élémentaires, autant ceux d'aujourd'hui sont qualifiés dès leur entrée effective en fonctions.

Les anciens ont été les artisans des remarquables progrès dont bénéficie maintenant l'aviation, mais il leur a fallu pendant de longues années utiliser un matériel qui par - la force des choses - était souvent bien loin d'être au point. Ils ont connu parfois, en des circonstances graves, la hantise de la panne et, de cela, il leur est généralement resté quelque chose dans l'esprit. Les nombreuses expériences qu'ils ont faites au cours de leur vie d'hommes de l'air ont mis à l'épreuve leur courage et leur présence d'esprit. Cela ne s'oublie guère.

Aujourd'hui, ces mêmes hommes disposent d'un matériel en lequel ils savent pouvoir placer une absolue confiance. Cependant quand ils partent, rares sont ceux qui par habitude "n'écourent" pas leur moteur. Ils apportent plus de gravité dans l'accomplissement de leur mission.

Au large, si le vol est "dur", ils se préoccupent de bien connaître la direction du vent et - si leur route les contraint à survoler assez longtemps la terre en hydravion... ils penseront à la panne possible et au moyen d'en limiter au minimum les conséquences.

"En vol me disait l'un d'eux, je réfléchis toujours à ce qui pourrait m'arriver d'imprévu, c'est une vieille habitude chez moi et cependant je sais qu'il ne m'arrivera rien".

A bien réfléchir, ce trait de caractère est très beau et grandit son homme.

Ceux-là ont d'ailleurs à leur actif tant d'exploits professionnels qu'ils sont tout naturellement les gardiens admirés d'un esprit et d'une tradition. Les jeunes leur envient leur passé et eux envient aux jeunes leur insouciance.

"Je ne pense jamais à la panne une fois que je suis en l'air, me disait l'un d'eux. J'ai à mon actif 400 heures de vol sans la moindre anicroche, aussi ma confiance en mon moteur est-elle complète"

"N'ayant pas connu les dangers que l'on courait, il y a dix ou quinze ans, ayant débuté dans le métier avec des machines bien au point, nous trouvons aussi normal, aussi quelconque de piloter un "zinc" que de tenir le volant d'une auto. Pour tout dire nous sommes d'une génération à laquelle l'avion est apparu comme un moyen pratique de locomotion et il est bien certain que, plus on ira, plus cet état d'esprit sera répandu".

Voilà, en somme, pourquoi on est d'autant plus gonflé qu'on est jeune pilote".

L'âme de l'escadrille

Bien des livres ont magnifié à juste titre l'esprit, qui, pendant la guerre, animait l'aviation française et lui permettait de faire largement honneur à la mission qui lui était confiée. Dans les escadrilles, les hommes connaissaient généralement cette "soif" de gloire qui les poussait à faire de grandes choses et parfois aussi à un héroïsme désespéré, à une de ces folies splendides pour l'accomplissement desquelles on part avec une chance sur mille de revenir. La lutte était d'autant plus âpre, d'autant plus cruelle que, dans les lignes ennemies, pilotes et chasseurs étaient animés de la même énergie.

Voici une histoire qui est, à ce propos, très significative. Il y avait quelque

part sur le front, un "as" allemand très redouté. Le rencontrer au coin... d'un nuage était bien souvent un arrêt de mort, d'autant plus qu'il fixait rendez-vous à l'adversaire qu'il s'était choisi.

Un jour, il était venu au-dessus d'un camp et avait laissé tomber un écrit à peu près ainsi conçu : "Demain, à telle heure, j'attendrai un tel au-dessus de la butte de...". L'aviateur désigné était absent ou malade, peu importe. Un autre releva le défi. A l'heure convenue, il prenait l'air et ne tardait pas à trouver l'avion marqué de la croix noire. Aussitôt, la lutte s'engagea terrible.

L'aviateur français fit en sorte de forcer son adversaire à descendre. Tout en évitant de lui envoyer une rafale mortelle, il le contraignit à se poser, à l'intérieur des lignes allemandes, sur son propre terrain.

Dans cette arme, le moral a une importance énorme. Cette aventure piteuse brisa le ressort de celui qui en avait supporté l'humiliation. Jamais plus on n'entendit parler de lui.

Aujourd'hui, dans une escadrille, si de grands événements venaient à se produire, on retrouverait à quelques nuances près l'état d'esprit qui fit la force des anciens. L'élément sécurité modifierait certaines conditions, mais permettrait aussi d'accomplir des exploits redoutables.

L'esprit d'escadrille n'est en quelque sorte que la résultante de l'esprit d'équipage.

L'équipage

Quand on a la bonne fortune de pouvoir flâner dans le camp de "La Ninon" on réalise très vite ce qu'est l'équipage. Lui aussi est resté le même.

Demandez à un quartier-maître pilote quel est le plus beau "taxi" de l'escadrille. Il vous dira que c'est le sien, sans contestation possible. Cela ne s'explique pas

toujours.

Quel est le plus chic équipage ? Celui dont il fait partie, c'est évident.

Et d'ailleurs, pour être certain de cela, il n'y a qu'à s'informer des noms que les quartiers-mâtres ont donnés à leur avion respectif. Chaque "équipe" s'est ingénée à trouver quelque chose de ronflant et qui en impose. Choisissons au hasard : il y a Le Bolide, L'Hirondelle des mers, L'Invincible, La Mouette des océans, Fend-la-brise, Le Vautour, L'Alcyon, Le Filochard, Le Torcheur, etc...

Mettez des lions à bord du Vautour ou du Bolide, et vous m'en direz des nouvelles. Mais, je ne vous conseillerai jamais d'aller insinuer au mécanicien du Filochard, que son "moulin" ne tourne pas aussi rond que celui du Torcheur. Ce serait vous vouer aux pires mésaventures.

Et c'est très beau l'enthousiasme de cette jeunesse ardente qui aime son métier jusqu'au dévouement et qui a la fierté de son arme.

C'est cette rivalité entre les équipages qui anime l'escadrille. Pour un départ en groupe, que trois appareils soient sur leurs bouées et c'est à qui décollera le premier, à une seconde près.

Pour l'amerrissage chacun voudra réussir à prendre sa bouée sans l'aide du "traînard". Je vous prie de croire qu'il y a des jours où les "patouillards", les maladroits, n'ont pas la vie drôle.

Cet esprit d'équipage entraîne à un labeur quotidien, souvent obscur, mais dont nous verrons à la fois la nécessité et la vertu. On me citait le cas d'un quartier-maître qui, souvent, à l'heure du déjeuner, disparaissait du réfectoire. On finit par s'apercevoir qu'il se glissait tout simplement dans le hangar, pour travailler en paix sur son appareil et "gratter" ainsi les équipages voisins.

C'est surtout dans les grandes sorties, que l'esprit d'escadrille se manifeste et prend le pas sur l'équipage.

Que trois appareils aillent à Cherbourg et c'est à qui sera ravitaillé le

premier, histoire de montrer qu'à Brest, on n'a pas de leçon à recevoir de personne.

Dans les grandes occasions, lorsque les hydravions vont à Berre, par exemple pour courir la "Coupe du Ministre", toutes les forces de l'escadrille sont mises en commun pour parer aux "coups durs". Ce jour là, entre les diverses escadrilles, les rivalités sont portées à l'extrême. Alors l'équipage s'efface presque.

Les pauvres "rampants" auront de la peine à imaginer, dans la monotone quiétude de leur existence banale, l'effervescence qu'un événement comme cette épreuve de la "Coupe du Ministre" peut créer à "La Ninon".

Une simple anecdote qui, sans doute dispensera de commentaires. Il y a quelque temps, on demandait à un jeune quartier-maître pilote :

- Quel est votre but dans la vie ? Qu'espérez-vous faire ? Que souhaitez-vous ?

Et lui de répondre bien simplement : - Courir la "Coupe du Ministre"

Texte paru dans la Dépêche de Brest au début de l'année 1933

Auteur : P.M. Lannou



Sous les ordres de Guillaume Kérambrun, une patrouille de C.A.M.S.37 évolue au-dessus du Finistère Nord.

On reconnaît le 2.S.12 qui honora de sa présence les fêtes de Tréguier, dans les années 1933-34-35-36-37.

Photo : Guillaume Kérambrun

Les hydravions embarqués

A l'époque où le radar n'existe pas, les petits hydravions sont les antennes de l'escadre. Ils découvrent champs de mines, sous-marins et autres navires amis ou ennemis.

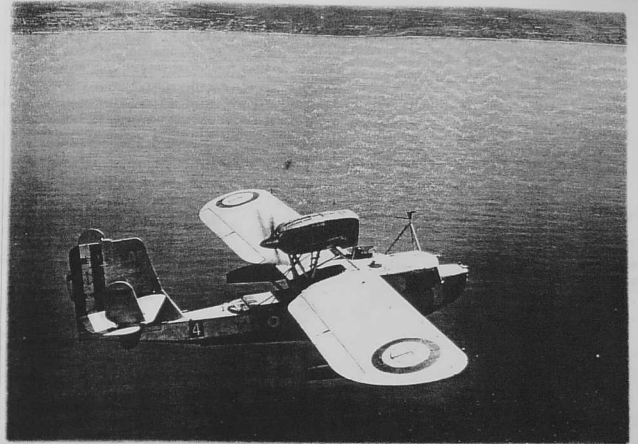
La France (qui ne possède pas de flotte de porte-avions comme les États-Unis, le Japon et l'Angleterre) a cependant équipé la plupart de ses navires d'un ou deux hydravions : les C.A.M.S, les Gourdou Leseurre ou les FBA17.

Bien que la marine nationale française soit loin d'être la plus puissante du monde, elle figure parmi les plus belles ! Les marins de cette époque en ont gardé une fierté légitime. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les archives photographiques de quelques familles trégorroises.



A son retour, l'hydravion du Waldeck Rousseau est pris en charge par une équipe de manoeuvriers.

Coll.Y. le Vaou



Le "Loire" était un hydravion monoplan, monomoteur, quadriplace de surveillance, catapultable, dont le prototype exécute son 1er vol en 1934.



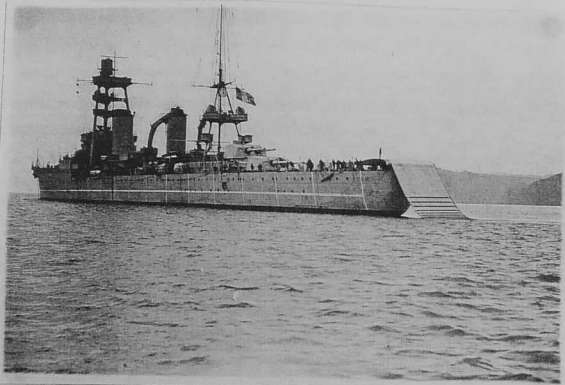
B.A.N. Arzew.



Les photos d'Yves le Cozic, mort pour la France en septembre 1943 au large de la Mauritanie.

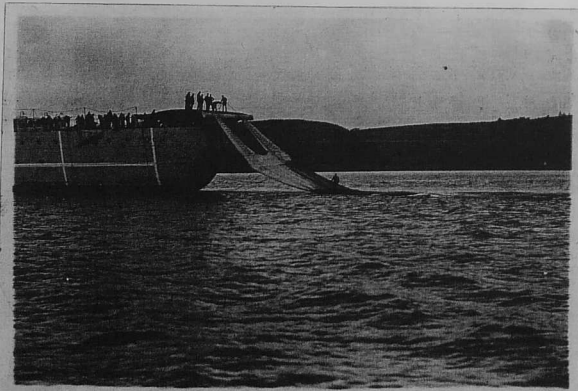
Catapultage d'un "Loire 130".





Le croiseur Foch mouillant sa rampe d'amerrissage pour hydravions. Les premiers essais de cette rampe ont été faits en 1931, sur FBA 1200k par le L.V. Lizard et l'O.E. Kérambrun. La rampe est de conception allemande. Essais réussis. Guillaume Kérambrun suit attentivement le déroulement des opérations.

Coll. Kérambrun



10 septembre 1939. Une messe dans un hangar de la base de Laninon (Brest). On aperçoit (2 Loire 130). Les rangs clairsemés s'expliquent, par le fait, qu'un exercice vient d'être déclenché.

Les ailes brisées

René Kérambrun, fils de Guillaume, était lui aussi pilote de l'Aéronavale.

Le 11 septembre 1939, au cours d'un vol de patrouille à la mer, au large de l'île de Sein, l'hydravion Gourdou 812 n° 41 est tombé à l'eau, désemparé, et a coulé aussitôt. Il est mort en service commandé, au cours d'une mission de guerre. Il avait 20 ans. On le compte parmi les premiers morts de la seconde guerre mondiale.

Poète à ses heures, sa soeur Odette se souvient encore de ses quelques vers où il proclamait son amour de Tréguier :

O Tréguier, ville de mes rêves, O belle cathédrale

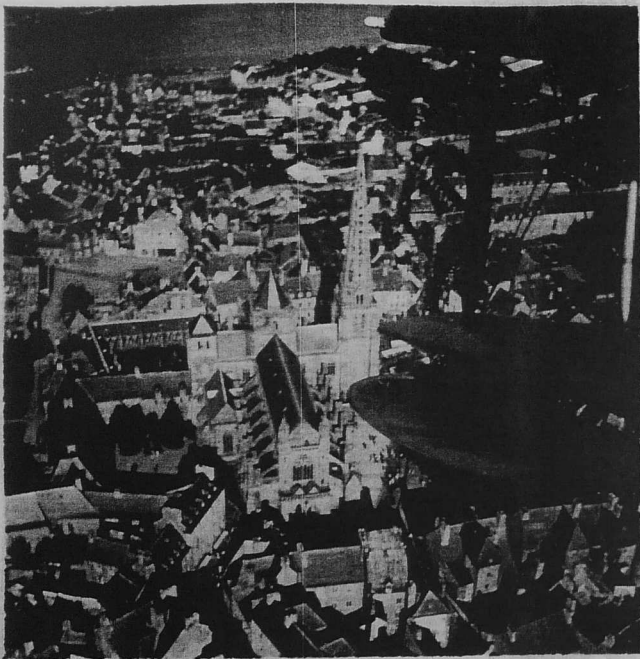
Par ta masse imposante à demi-féodale

Tu arrêtes l'élan de ce beau voyageur

Qui ne peut retenir l'émotion de son coeur...



René Kérambrun



Coll. Le Marec-Le Merdy

De 1933 à 1937 les hydravions de Brest-Lanion survolèrent la cathédrale de Tréguier.

Ils perpétuaient le souvenir des FBA 150cv, les Tellier 200ch. et autres Lévy-Besson des années 1917,1918.

Le vainqueur de l'Atlantique dans le Trégor

Charles Lindbergh, pilote américain, né à Détroit (Michigan) en 1902, reste l'un des grands de l'aviation mondiale. En 1922, il entre dans une petite société aéronautique et obtient son brevet de pilote. Lindbergh entreprend les 20 et 21 mai 1927 le premier vol solitaire New York-Paris, en 33 h 30, à bord d'un monoplan monomoteur, "le Spirit of Saint Louis." Il atterrit au Bourget.

Acclamé en France, il est accueilli en héros, lors de son retour aux États-Unis. Il n'a que 25 ans ! L'enthousiasme, soulevé par cet exploit, gagne la jeunesse de tous les pays et les aviateurs sont persuadés que ce qui vient de se réaliser peut se renouveler...

En 1929, il se marie et trouve en sa femme une auxiliaire précieuse. En 1933, en tant que radio, elle effectue avec lui le premier vol transpolaire vers l'Orient pour le compte de la Pan Américain. Ils devront franchir de nombreuses étapes, avant l'arrivée au Japon, puis en Chine, but du voyage.

Lindbergh a beaucoup contribué au développement de l'aviation civile dans son pays.

A partir de 1930, il collabore avec le Docteur Alexis Carrel à la mise au point d'un coeur artificiel qui est fabriqué en 1935. (Il est le premier à suggérer d'arrêter un coeur pour l'opérer !)

De ce travail en commun naît une grande amitié. Avant 1936, il quitte les États - Unis, devant de quelques jours l'exécution du meurtrier de son fils.

En 1938, il achète l'île Illec où il séjourne durant une année. Un texte témoigne de son amour de ce lieu "Ce coin de Bretagne, sauvage, rocailleux, battu par le vent du large, présente le contraste le plus parfait qu'on puisse imaginer avec New York, capitale mondiale. Isolée, vivant au rythme des marées,



Coll. Giambérini



Lindbergh n'a laissé à personne le soin de le servir en carburant. Chacun est admiratif, face à ce grand aviateur.
Fête de l'aviation à Plestin les Grèves en 1938.

à un kilomètre de la côte, cette petite île d'Illec replonge les hommes dans la nature aussi sûrement que la grande ville les en isole".

Les passionnés de l'aviation le rencontrent sur la plage de Plestin les Grèves. Deux photos retrouvées nous montrent un Lindbergh vieilli, mais n'ayant pas encore perdu "son auréole." Celle-ci tombe en 1940, à la suite de prises de positions isolationnistes qui le discréditent aux yeux de Roosevelt, président des États-Unis. En 1942, il devient expert civil auprès du ministère de la Défense et, en 1954, il est élevé au grade de général de brigade par le président Eisenhower.

Il consacre ses dernières années à la défense de l'environnement, car il pense que le supersonique et l'aventure astronautique contribuent à fausser les lois de la nature.

Ce grand aviateur décède en 1974.

Un avion au-dessus du Guindy

Nous sommes au début des années 1950. brusquement un avion passe au-dessus de Fors-ar-Gwin. Il est si bas, qu'il est possible de voir le pilote dans son "cockpit". La surprise est totale. Jamais, je n'ai vu d'aussi près un avion, sauf dans le "Coq Hardi", la revue à la mode pour les jeunes, dans ces années là.

Pour l'instant, je le suis des yeux, regrettant déjà de ne plus le voir, mais, à ma grande joie, il vire au-dessus du château du Bilo pour plonger dans la vallée du Guindy et remonter au-dessus de l'anse de St François. Il faut assurément être un peu fou, et, sûr de soi pour oser accomplir un tel parcours...

Ravi du spectacle, je peux admirer à mon aise l'avion qui porte les cocardes de l'aéronavale française. Les coqs noirs de la Roche-Rouge ont eu des émules, et, en voilà un qui fait le beau au-dessus du Guindy.

A n'en pas douter, il faut être Trégorrois et vouloir épater la "galerie". Notre compatriote peut-être fier de sa démonstration. Pendant quelques minutes, il effectue une suite de "loopings" à faire frémir !

Puis, il rase à nouveau Fors-Ar-Gwin, passe devant la cathédrale Saint-Tugdual et s'envole très vite vers l'estuaire du Jaudy.

Quelques jours après, le journal Ouest France signale qu'un avion de l'aéronavale a raté son appontage sur l'Arromanches. La journée de notre casse-cou s'est mal terminée.

Les "commères" du Pays de Tréguier prétendent "qu'à vouloir faire son intéressant, on finit par avoir des ennuis"...

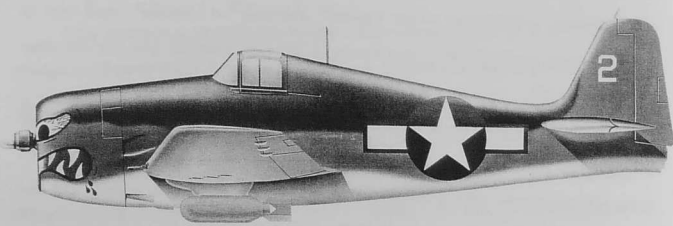
Pour moi, au contraire, c'est le héros du jour.

Longtemps, le nom de cet aviateur est resté mystérieux. Il me faudra attendre 2004, lors de l'exposition "Les ailes du Jaudy" pour enfin connaître

l'identité de ce pilote qui, désormais, est en retraite non loin de Tréguier.

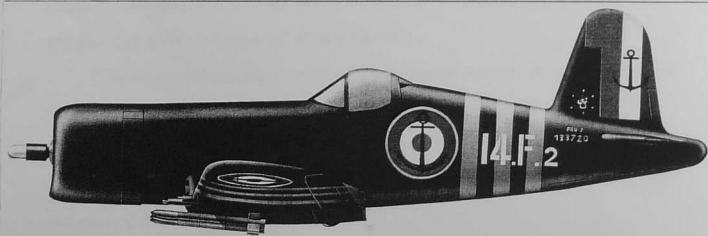
De nombreux témoins se souviennent encore de ses acrobaties aériennes sur le Guindy. Certains ont vu un "Hellcat", d'autres "un Corsaire", mais, seul le pilote pourrait nous le dire. L'aéronavale, à l'époque, était équipée par ces deux types d'appareils.

Il semble, qu'à partir de ce jour-là, le rase-mottes fut interdit au-dessus de Tréguier. Pourtant, dans les années 1930, les hydravions de Laninon évoluaient dans des conditions analogues sur le Guindy et le Jaudy, à la grande joie des Trégorrois. La flèche de la cathédrale n'en a jamais souffert.



Hellcat

Le Wildcat (chat sauvage) au début de 1942, fut surclassé par le Zéro japonais. La venue du Hellcat (chat de l'enfer) assura dans le Pacifique la maîtrise de l'air pour l'U.S. Navy.



Corsaire

Le Corsaire, quant à lui, ne laissait aucune chance aux avions de l'aéronavale japonaise. Il figure parmi les chasseurs les mieux réussis de la 2ème guerre mondiale. L'avènement des avions à réaction sonna le glas de sa supériorité. Il restait, cependant, un avion de premier ordre, durant les guerres de Corée et d'Indochine.

Formation des pilotes aux États-Unis

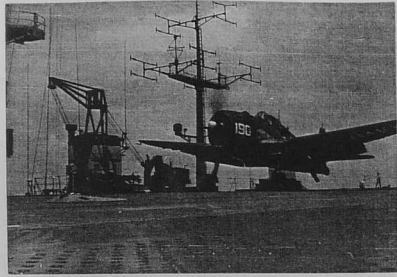
La deuxième guerre mondiale marque la fin des hydravions. Bien qu'ils rendent encore certains services dans la lutte anti sous-marine, le domaine de la reconnaissance aérienne et le sauvetage en mer, l'avenir appartient cependant, à l'aviation embarquée.

Dès les années 1920, l'amiral Adger Moffeth déclarait : "Nous avons besoin d'au moins huit porte-avions. Aujourd'hui, une marine dépourvue de protection aérienne d'avions de patrouille et d'avions d'observation est fatalement affaiblie dès qu'elle prend la mer. Cette affirmation ne se discute pas. C'est un axiome".

Ce concept, la marine américaine le suit avec beaucoup de réalisme, ce qui permet le triomphe des alliés dans le Pacifique et la victoire sur les U Boot allemands dans l'Atlantique.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'Angleterre cède à la France le "Colossus" devenu "Arromanche" et les États-Unis fournissent le "La Fayette" et le "Bois Belleau". Le "Dixmude" est considéré comme un transporteur d'avions.

Dès le début des années 1950, de nombreux marins français sont formés aux États-Unis. Parmi eux figure un Pouguellois : René Anthoine. C'est ainsi que l'un des nôtres franchit l'Atlantique pour conquérir, à la fois, le macaron des pilotes de l'aéronavale et les ailes d'or de l'U.S. Navy, (qui restent l'emblème du site de la Roche-Rouge et des "Ailes du Jaudy" !)



René Anthoine avec
parachute et dinghy,
à l'issue de sa qualification à
l'appontage, le 6 août 1953.
(Coll. Anthoine)



Dans les années 1950
l'Arromanches et le Lafayette
constituaient l'essentiel de la
force aéronavale.

Photo : René Anthoine

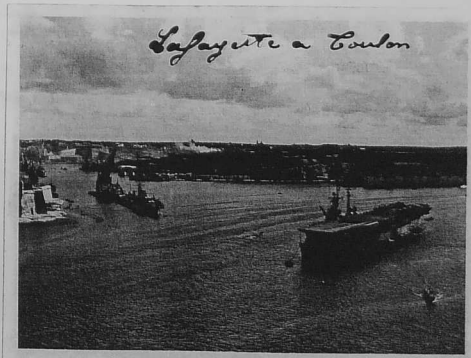


Photo : Yvon Tanguy

Pilotes embarqués, un métier dangereux

Le drame de l'Arromanches, 14 avril 1952

René Anthoine et André Geffroy se sont connus sur les bancs de l'école, à l'institution St Joseph de Lannion. Plus tard, ils se retrouvent tous les deux à Plouguiel. André a son brevet de pilote en poche. Il parle de son métier avec un tel enthousiasme, qu'il déclenche la "vocation" de notre Plouguiellois. Il sera pilote !

André Geffroy est second-maître pilote sur l'Arromanches. Mais, en Indochine, le 14 avril 1952, le porte-avions est le théâtre d'un terrible accident. Au cours de l'appontage, 4 marins français trouvent la mort et 3 sont gravement blessés. Parmi les quatre morts, on trouve André Geffroy de Penvenan.

Lui aussi, fait partie de ces nombreux pilotes Trégorrois, morts pour la France.

10 années plus tard, le 19 janvier 1962, René Anthoine, est à son tour victime d'un grave accident, à bord d'un hélicoptère. Seul survivant, il a témoigné dans un article publié dans les cahiers de l'association ARDHAN



Décembre 1951. Le SM pilote André Geffroy, de la 1F, qui sera tué sur le pont dans l'accident du 14 avril 1952. Source Verdier

L'Accident de l'Arromanches

Monsieur Bellone s'est craché sur le pont...

Je grimpai les échelles à vive allure, pensant à une barrière, ou un boulevard. Quand je déboulai sur le pont, je restai sidéré par le spectacle effroyable : les avions massés sur l'avant des barrières formaient un amoncellement de tôles tordues, des corps étaient allongés, des gens couraient. J'appris que ce n'était pas Bellone, mais un FGF qui, dernier à se présenter, avait sauté les barrières pour se "vomir" sur le parking avant où de nombreux pilotes étaient encore dans leur cockpit.

Je rencontrai Massuet, qui me dit les yeux pleins de larmes : "Quelle catastrophe, quelle catastrophe !". Je crus que c'était lui qui battait et je ne sus quoi lui répondre.

Puis j'appris la mort de Geffroy. Cher Geffroy, avec qui j'avais bu une coupe de champagne la veille, dans ma chambre, pour fêter Pâques avec le groupe de la chorale.

Ce matin nous devions décoller en même temps. Pendant que je m'équipais pour le vol, je l'entendais chanter à tue-tête avec Goizet, dans la coursive où sont rangées les armoires à effets de vol. Une fois habillé il s'était dirigé vers l'échelle du BTA et m'avait salué d'un sourire au passage. Et maintenant il est mort. Quand je réunirai la chorale, il ne viendra plus tenir la première voix. Il était assidu et m'aidait à entraîner les autres dans les passages difficiles.

Avec lui, il y a trois autres morts, le second maître Mignot, directeur de pont d'envol, celui-là même qui m'avait guidé quelques minutes plus tôt, et deux matelots des équipes du pont, Guirault et Blanc. Il y a enfin trois blessés graves.

Forté, de la 1F, a une jambe arrachée et l'autre déchiquetée. Brai a une épaule cassée et l'on craint un éclatement de la rate. Lahillé a les deux jambes fracturées, mais le toubib pense qu'il s'en sortira bien.

Le SM Gendrot, pilote du FGF, est indemne, mais quel désespoir d'avoir tué son meilleur copain, en s'écrasant sur l'avion de Geffroy qui n'avait pas encore quitté son cockpit. Geffroy a dû voir venir l'accident, car il a crié : "Fous le camp " à son patron d'appareil qui était monté sur le plan pour l'aider à se débrêler. le patron n'a eu que le temps de se coucher sous l'avion, ce qui l'a sauvé.

Plusieurs appareils avaient leur hélice qui tournait encore. C'est pourquoi Mignot a été tué. Besse a eu son FGF découpé jusqu'à son siège. Richebé, rangé à bâbord, a failli basculer à la mer. Il a dégagé rapidement et, en sautant du plan, a manqué de peu une hélice qui tournait. Cinq Hellcat, irrécupérables, ont été jetés à la mer, ainsi qu'un Helldiver.

Un hélicoptère sanitaire piloté par un médecin féminin, Valérie André, est venu prendre les blessés pour les transporter à Hanoi.

En fin d'après-midi, un escorteur côtier de Marine Haïphong a embarqué les quatre corps, qui avaient reposé sur la plage arrière, transformée en chapelle ardente, pour les emmener à Haïphong.

La flotille 3F et l'Arromanches (1951-1952)

A. Verdier.



Pierre le Berre de Trédarzec servait sur l'Arromanches en qualité de quartier-maître fusilier, cadre spécial. L'infirmier du porte-avions et lui-même seront les premiers à assister André Geffroy, mais il était déjà trop tard. Les photos qu'il a conservées témoignent du chaos qui régna ce jour là sur le pont de l'Arromanches.



Hommage aux pionniers de l'aviation

Le 28 mai 2004, est inaugurée à Plouguiel, sur les bords du Jaudy, une stèle, commémorant les débuts de l'aéronautique navale. Cette stèle est érigée à l'endroit précis où les hydravions étaient mis à l'eau de 1917 à 1918. La foule est au rendez-vous pour ce moment historique. Des élèves des écoles de Plouguiel et de Tréguier sont aussi présents. Une image forte que celle de ces enfants assis aux pieds des drapeaux des anciens combattants. Le devoir de mémoire prend ici toute sa signification.

Le bagad de Lann Bihoué, avec les sonneuses trégorroises Adeline le Roux et Sarah Nollet ont donné à cette cérémonie un ton solennel. Les autorités, piquet d'honneur de Landivisiau et commandant de Lanvéoc Poulmic sont aussi présents.

Le passage de la patrouille de France est le moment marquant de cette inauguration. Elle fait, en effet, un passage fulgurant à 11h précises.

La stèle, recouverte des drapeaux américain et français, sur laquelle est fixée la plaque à la gloire de l'aéronavale française et l'U.S.Navy, est dévoilée par Odette Broudic, fille de Guillaume Kérambrun, et par Yves le Grossec, fils de Jules, deux pilotes d'hydravions de cette époque.



Photo : Alain le Cain

Adeline le Roux de Kermaria-Sulard et Sarah Nollet de Tréguier du bagad de Lann Bihoué
En face, des militaires de la musique de l'équipage de Brest et de la base de Landivisiau.



Photos : Alain le Cain

Après le passage de la patrouille de France, Mme Odette Broudic, fille de Guillaume Kérambrun et M. Yves le Grossec, fils de Jules le Grossec dévoilent la plaque commémorative.



Cette plaque commémorative perpétuera désormais le souvenir des aviateurs du Jaudy.



Coll. Giambérini

Moments précédents le passage de la patrouille de France.

Conclusion

En 1996, M. Yves Moreau, notre regretté érudit trégorrois, me contactait pour enquêter sur la présence des hydravions dans le pays de Tréguier, durant les années 1917-1918.

J'avais dans un premier temps réservé ma réponse. Plus tard, ma passion, pour l'histoire de Plouguiel et celle de l'aviation, a finalement vaincu mes premières hésitations.

Ma réponse arriva trop tard pour travailler avec Yves Moreau...

Ce travail consacre donc les recherches d'un amateur "celui qui aime". Si la rigueur est la ligne de conduite, son objectif est surtout le rappel d'une histoire qui ne doit pas tomber dans l'oubli, sur le lieu même de son déroulement.

Le site de la Roche-Rouge, situé au confluent du Jaudy et du Guindy, côté Plouguiel, a été l'un des berceaux de l'aéronavale et de l'aviation navale des États-Unis d'Amérique, plus connue sous le sigle US. Navy.

L'exposition "Les Ailes du Jaudy", à travers témoignages, cartes postales, photos d'époque, archives familiales trégorroises et surtout les diverses publications de l'association ARDHAN pour la recherche de documentation historique sur l'aéronautique navale, relate l'histoire oubliée de l'aviation dans le Trégor.

Cette enquête, entreprise sous l'impulsion de M. Yves Moreau, avec l'aide de M. Franck Choquet et Mme Nicole Chouteau a pris sa forme définitive à partir de conversations avec M. Yves le Grossec, Mme Menier (Anne le Grossec), les enfants de Jules le Grossec l'un des pionniers de l'aviation maritime française et de Mme Odette Broudic, fille de Guillaume Kérambrun, autre pionnier de cette même aviation maritime.

Les souvenirs très précis d'Odette Broudic ont permis de retrouver peu à peu photos et articles de journaux du 20ème siècle racontant l'histoire des :

"Aviateurs au pays des marins"

Je remercie : Messieurs Lucien Morareau et Robert Feuilloy, ces deux spécialistes de l'histoire de l'aéronautique navale, qui m'ont permis d'accéder à de précieuses informations.

- le cercle d'histoire et d'archéologie de la presqu'île, qui a bien voulu insérer dans ses chroniques "Les échos de la Roche-rouge". Ces échos qui m'ont fait découvrir chez M. Jean-Pierre Batany, officier de l'armée de l'air en retraite, le même désir de préservation des débuts de l'aviation, aussi bien dans le monde que dans le Trégor. C'est aussi, grâce à ses démarches, que la "Patrouille de France" a survolé Plouguiel, le jour de l'inauguration de la stèle.

- M. le maire de Plouguiel qui a accueilli favorablement le projet et mis à notre disposition la salle d'honneur de la mairie pour l'exposition de juillet 2004.

- Tous les employés municipaux. (services administratif et technique)

- L'association Plouguiel 2000, sous la présidence de M. Serge Grace, qui a été une aide efficace. Que tous ses membres en soient remerciés.

- L'association des pensionnés de la marine marchande de la section de Tréguier et son président M. Pierre Hervé.

- La maison des associations de Tréguier, à travers les conseils de Mme Séverine Antoine, pour l'élaboration de divers dossiers.

- Mme Janine le Boudier qui a mis à notre disposition sa magnifique collection de photos anciennes, véritable outil, pour qui veut oeuvrer à la conservation de la mémoire trégorroise.

- M. le Merdy pour le prêt d'albums photos et de documents. Grâce à lui, nous avons découvert la braderie de Tréguier, en 1933.

- Mme Maryvonne Giambérini, de Perros-Guirec, dont le père fut pilote de l'armée au début des années 1920. Elle nous a prêté de belles photos, nous permettant de découvrir l'aérodrome marin de Plestin les Grèves et son plus illustre utilisateur : Charles Lindbergh.

- M. Lucien le Cozic, instituteur en retraite à Lannion, passionné d'histoire...
- la commission des sites, avec ses dynamiques bénévoles, qui a permis de redécouvrir le chemin de la Roche-Rouge, appelé le chemin des "Ailes du Jaudy".

- M. Christian le Corfec propriétaire des lieux.

- M. René Anthoine. Il nous a donné l'autorisation d'utiliser sa collection de photos et son vécu de l'aéronavale.

- Mme Odette Broudic, fille de M. Kérambrun. Le nom de sa maison "Les Ailes" n'est pas

étranger au titre de notre exposition "Les Ailes du Jaudy"

Nos remerciements vont également au C.A.T. de Minihy-Tréguier, plus connu sous le nom des "Papillons Blancs" Ces jeunes nous ont fabriqué les panneaux de l'exposition.

- M.Prud'homme, bronzier d'art à Tréguier, a eu l'amabilité de nous prêter trois panneaux expliquant l'importance du "coq" en tant que symbole, durant la guerre 1914-1918.

- La bibliothèque des Côtes-d'Armor, pour le prêt de vitrines.

- et enfin les communes de Plouguiel, Minihy-Tréguier et Plougrescant pour leurs subventions.

- Merci aux particuliers et aux associations pour leur générosité.

Toutes ces aides nous ont permis d'inaugurer la stèle, offerte par M. Lanier de Trédarzec, le 28 mai 2004 suivie en juillet d'une exposition. Cette stèle fixe à jamais, le souvenir d'une période intéressante de l'histoire du Trégor, qui fait partie de l'histoire de France.

Épilogue

Le samedi 24 juillet 2004, jour du vernissage de l'exposition, M.François Xavier Vandernoot, arrière petit fils de Jules le Grossec et de Paul Berthou (autre pionnier de l'aviation maritime) prenait la parole.

A 21 ans, pilote et élève à Sup. Aéro, ce jeune homme répondait à notre démarche et nous rendait justice. Il nous remerciait d'avoir évoqué un morceau d'histoire de France, trop souvent oublié.

Nous avons pu constater avec bonheur que, "Les Ailes du Jaudy" volaient toujours au travers de leurs héritiers.

L'exposition connut un beau succès, un nombre important de Trégorrois s'étant déplacé.

A la clôture, le désir de voir paraître une monographie, consacrée à l'évènement, est palpable, à la lecture du livre d'or.

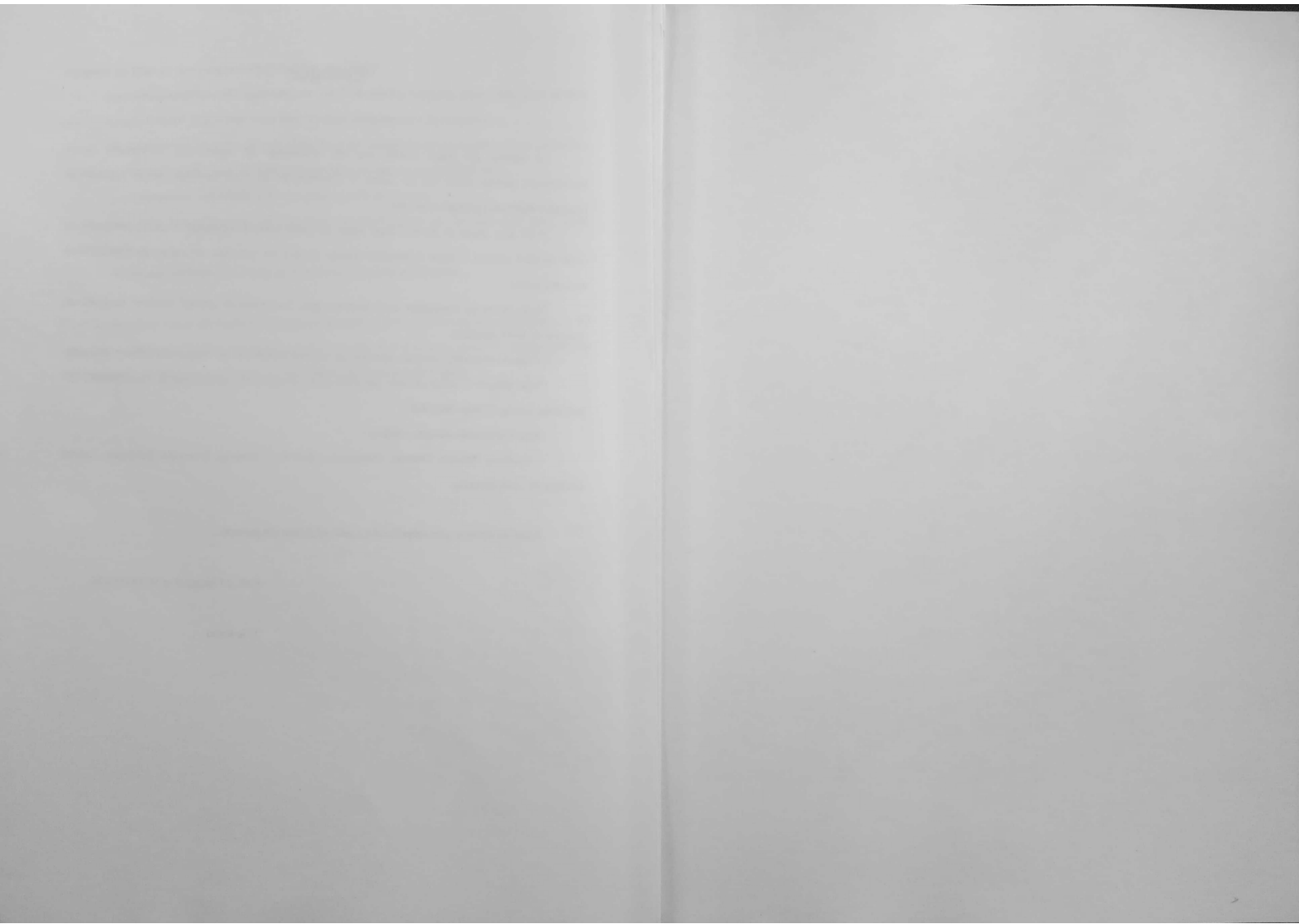
Notre gratitude ira cette fois à :

- Madame Thérèse Petibon, Messieurs Jean-Paul Donaty, François Bérézaie, Patrick Guillois et Jean Gouriou.

Ainsi, se termine une enquête entamée voici bien longtemps...

Fait à Plouguiel le 14/05/2006

Y. le Vaou





Passage de la patrouille de France



Le CAM était installé à gauche du Pont noir