

L'ECHO

du patrimoine

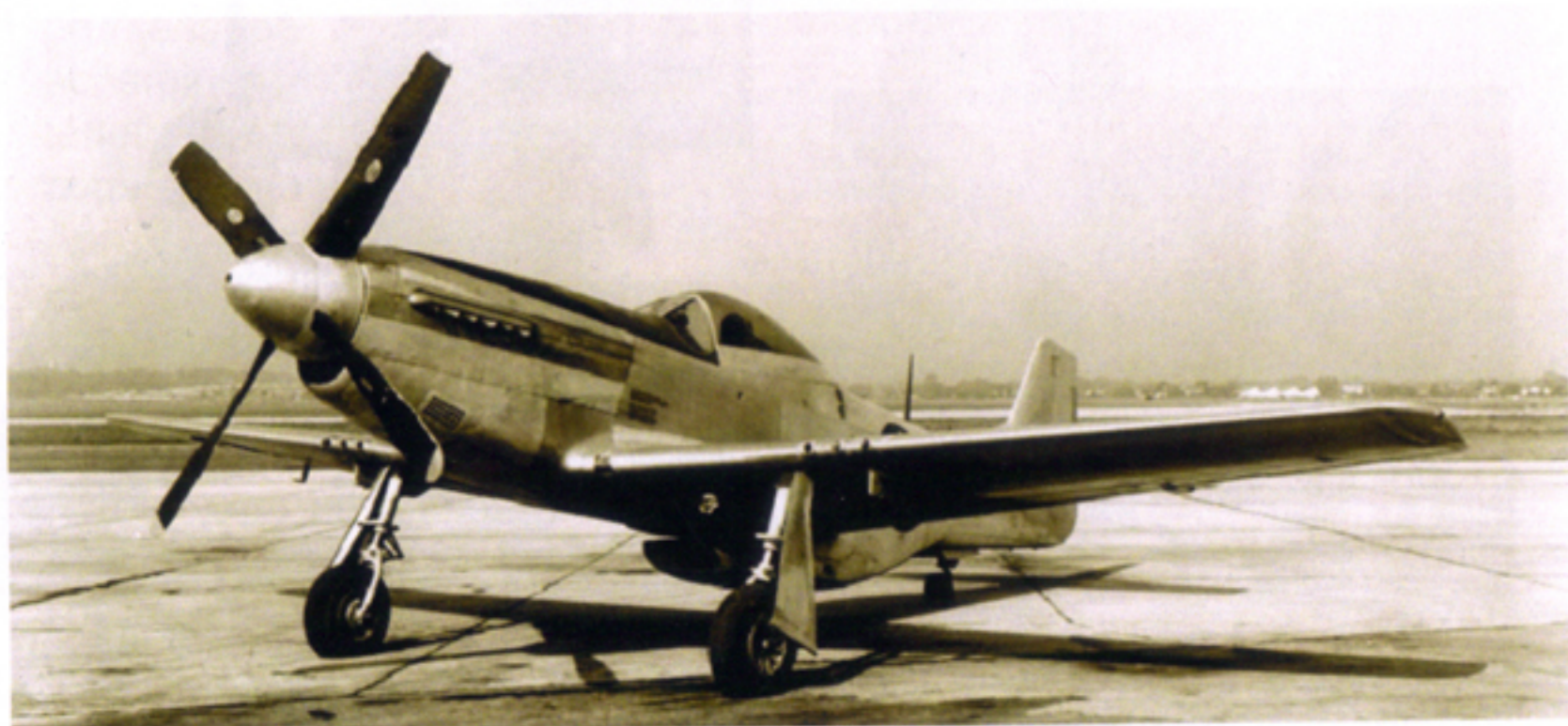
il faut sauver

le lieutenant BROWN

Le 18 juin 1944, une date symbolique, le Lieutenant de la RAF, Robert Gordon Brown, un pilote anglo-canadien, crashait son avion près de Plouneventer. Commença pour lui une étonnante aventure ...



Il suggéra aux alliés de bombarder le château de Trévez.



Un Mustang P-51, comparable à celui que pilotait R. Gordon Brown.

L'HURIEC
Électricité Domotique / Plomberie Chauffage
Jean-Claude L'HURIEC
29410 PLOUENOUR-MENEZ
Téléph. 02 98 79 73 80
Portable : 06 09 11 98 37

Utile
Rue de Best
Saint-Thégonnec
Boucherie - Charcuterie - Traiteur
OUVERT TOUS LES JOURS
Dimanche et jours fériés : le matin
02 98 79 61 29

Pour réussir
votre communication ASSOCIATIVE
SERVIMEDIA
Espace Parmentier
Pleyber-Christ
Tél. 02 98 79 54 54
Fax. 02 98 78 42 33
Cartes de visite - brochures - revues - affiches - prospectus
Billets d'entrée & de tombola - calendriers - menus - invitations ...

BOULANGERIE - PÂTISSERIE
TY ar BARA
84 rue de la République
PLEYBER-CHRIST
02 98 78 42 31
Christine & François

RETROUVEZ
le GOÛT de
NATUREL
Boucherie à la Ferme
GAEC Nicolas Merrer et Catherine Derrien
Le Briou
29410 Le Cloître-St-Thégonnec
02 98 79 71 18

AU COIN FUMEUR
Suzah
TABAC
PRESSE
LOTO
Centre commercial des Fontaines
29410 PLEYBER-CHRIST
02 98 78 54 75

An taol lagad
opticien lunetier
Michel Lagadec
75 bis, rue de la République
PLEYBER-CHRIST
02 98 78 54 68
l'essentiel pour vos yeux

L'Hour Gerard
Entretien de jardins
et espaces verts
9, Keranfloc'h
PLOUEDERN
02 98 20 83 38
06 73 27 40 16

Commune de
PLOUNEVENTER

Commune de
SAINT-THEGONNEC

Commune de
PLEYBER
CHRIST

Nos remerciements également à
BREST 44
La famille Lachuer
Le Collège des Monts d'Arrée
La mairie de Plouneour-Ménez
L'association «Ploun'patrimoine»
Le moulin de Kerouat
et tous ceux qui nous ont apporté leur aide

En fait, la « grande évasion » du Lieutenant Gordon Brown aurait pu être rangée sur la grande étagère des dossiers oubliés s'il n'y avait eu l'acharnement de Gérard L'hour, un infatigable chercheur d'épaves d'avions militaires. Au-delà de chercher, il trouve. Mais il ne s'arrête pas là : il veut aussi savoir comment et pourquoi l'appareil s'est crashé et ce que sont devenus ceux qui pilotaient ces avions.



Gérard L'hour, chasseur d'épaves.

il se rapprocha tout naturellement du maire de la commune, M. Philippe Héraud. Apprenant par le rapport d'évasion que le pilote était ensuite passé par St-Thégonnec, Pleyber-Christ

et Plounéour-Ménez, il prit contact avec Pleyber-Patrimoine et avec M. Pascal Prigent, professeur d'histoire au Collège des Monts d'Arrée.

Il n'en fallait pas plus pour que l'on assiste à une véritable mobilisation autour du cas Gordon Brown.



Un groupe de travail s'est penché durant plusieurs mois sur ce dossier. Au premier plan, assis : Jacques Quéau de Pleyber-Patrimoine, Ph. Héraud, maire de Plounéventer, Gérard L'Hour de Plouedern, Pascal Prigent, professeur d'histoire. Debout, de gauche à droite : Lucien Rohou et Alain Martin, respectivement vice-président et président de Pleyber-Patrimoine.

De son côté, le maire de Plounéventer parvenait à entrer en contact avec la famille Gordon Brown, installée à Ottawa au Canada. En particulier avec son fils Norman qui ne cacha pas son souhait de venir en Bretagne sur les traces de son père.

Touché trois fois !

Dans le même temps, les recherches se poursuivaient sur le terrain pour préciser à la fois les circonstances du crash et le sort qui fut celui du pilote qui avait réussi à s'éjecter à temps de son habitacle.

On apprenait ainsi que ce jour là, Gordon Brown avait quitté sa base aux commandes de son P51 Mustang. Un avion de légende, aux dires des spécialistes qui ne tarissent pas d'éloges à son sujet. Sa mission : survoler à partir de Versailles et jusqu'à Laval les lignes ferroviaires empruntées par les allemands qui acheminent vers l'ouest du matériel et des armes destinés à consolider la poche de Brest.

Après un mauvais passage dû au temps au dessus de Dieppe, il essuie un premier tir de flak, la DCA allemande, dans le secteur de Versailles. Un tir « léger », dira-t-il plus tard. Mais suffisamment inquiétant pour qu'il donne l'ordre à son numéro 2 de décrocher et de rejoindre sa base. Lui-même demande l'autorisation d'en faire autant, mais sa radio

est endommagée.

Il décide alors de prendre de l'altitude pour se mettre hors de portée et de suivre la voie ferrée. Mais en un lieu qu'il ne parvient pas à situer, il essuie un second tir de flak. Plus violent, celui là. Tout son matériel de navigation est hors d'usage. Il poursuit donc à l'aveugle, se repérant sur la voie ferrée qu'il distingue à peine du fait des conditions météo. Il l'ignore sans doute, mais il s'approche très vite de la pointe bretonne. C'est alors qu'il est touché pour la troisième fois. L'avion prend feu. Le moteur s'arrête. Il a juste le temps de s'éjecter et d'ouvrir son parachute. L'avion se crashe sur le territoire de Plounéventer. Le pilote applique la procédure : il cache son parachute (dans un talus, dira-t-il), coupe ses bottes pour en faire des chaussures civiles, arrache ses insignes distinctifs et prend la clé des champs.



Gérard L'hour a retrouvé sur place des débris du Mustang P-51, dont cet énorme alternateur.



Commence alors pour lui une grande cavale. En même temps qu'il fuit l'ennemi qui a repéré sa chute, il va chercher à rejoindre les forces alliées. Soit en gagnant la Normandie où le Débarquement a eu lieu quelques jours plus tôt, soit en trouvant un passeur quelque part dans un petit port de la Manche. Il marche ainsi de longues heures vers l'est. Il passe une nuit dans une grange, achète des vêtements civils à un agriculteur et se nourrit de ce qu'il trouve. Dans un ouvrage écrit plusieurs années plus tard, il avouera même avoir « pillé toutes les jeunes carottes d'un potager ». L'épisode se situe, selon nos estimations, du côté de St-Thégonnec.

Dans un lavoir de Pleyber

Mais approchant de Morlaix, sans doute impressionné par les troupes allemandes stationnées au Château de Bagatelle, il bifurque plein sud.

Après plusieurs heures de marche, empruntant des chemins de traverse, il aboutit, épuisé, à Pleyber-Christ où des lavandières lui portent secours, le cachent, le rasant de près, le nourrissent et lui fournissent de nouveaux vêtements. Tout ceci au péril de leur vie, car les allemands ont prévenu : quiconque viendra en aide à un pilote allié risque la peine de mort ...



On est le 20 juin et il est toujours en cavale. C'est alors qu'une institutrice de Morlaix qui se trouvait au lavoir de Pleyber-Christ lui indique le chemin à suivre pour rejoindre le maquis des Monts d'Arrée. Les résistants étant connus pour organiser de fréquentes exfiltrations vers l'Angleterre.



C'est dans un lavoir semblable à celui-ci que Gordon Brown a été secouru par des femmes courageuses.

Rien n'est gagné pour autant. Empruntant des chemins creux il aboutit au Relec où un homme qu'il pense être un prêtre (?) lui ferme la porte au nez. On est méfiant dans les campagnes à l'égard des étrangers : et si c'était un espion de la Gestapo déguisé en aviateur en cavale ?

A Trédudon-le-Moine où il finit par aboutir, règne la même méfiance. Mais il passera les « tests » avec succès et se joindra aux résistants de la compagnie « Léningrade », encadrée par Pierre Lachuer qui lui fournit une cache aménagée dans une étable, derrière des fagots. A la ferme du Grinec, il rend de menus services. Mais il prend une part active aux opérations du maquis, notamment en traduisant les messages radio en provenance des alliés et en participant à des parachutages.

Une première tentative d'exfiltration par l'Espagne échoue. Trop dangereuse. Il reste donc encore deux semaines au Grinec, avant de rejoindre un autre réseau de résistance à Laz.

C'est là qu'il suggère très fortement à Londres de faire bombarder le château de Trévarez que les allemands utilisent comme poste d'observation des mouvements de la Résistance. On est le 30 juillet 1944. On connaît le résultat.

Quelques jours plus tard, il franchira finalement les lignes à bord



À la ferme du Grinec, une petite fenêtre pour s'échapper au moindre danger.



d'une ambulance conduite par une jeune femme au courage étonnant, Gabrielle Willmann :

- « Elle ignorait les tirs d'obus et les balles des snipers », écrira-t-il.

Mais c'est ... en stop qu'il rejoindra le 10 août 1944 les forces alliées. Pour y être de nouveau soumis à un interrogatoire en règle ! Car en ces temps-là, on ne badinait pas avec les espions.



Les deux personnes qui ont joué un rôle déterminant dans son évasion finale : Pierre Lachuer, chef de la compagnie Léningrade et l'ambulancière Gaby Willmann.