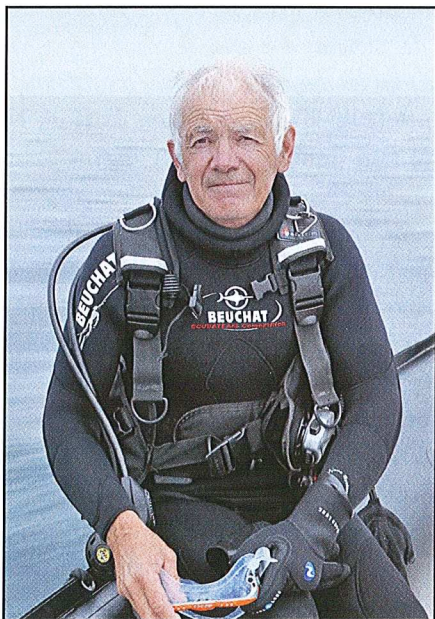


# UNE ÉPAVE PAS COMME LES AUTRES

Hervé PEAUDECERF

Qui dit naufrage dit souvent épave. Mais qui dit épave, ne dit pas systématiquement navire. Et cela est particulièrement vrai sur les côtes du Nord-Finistère et la rade de Brest, où l'on trouve assez régulièrement les restes d'avions tombés en mer durant la Seconde Guerre Mondiale. Il est très difficile d'évaluer leur nombre. Mais, à titre d'exemple, ce n'est pas moins de six appareils alliés ou allemands mentionnés par des témoins ou les archives dans le seul secteur allant du port du Koréjou, en Plouguerneau et la pointe de Neiz Vran en Kerlouan. Et rien ne dit qu'ils sont les seuls.

Parmi ces appareils se trouve un hydravion Consolidated PBY Catalina, dont les moteurs et hélices ont été retrouvés dans la baie du Vougo, en Guissény, par René Ogor en mars 2010. Ce plongeur, passionné d'archéologie sous-marine, n'est pas à son coup d'essai. Il est «l'inventeur» de pas moins d'une quinzaine d'épaves, dont celle de



René Ogor, (© Jean-Yves Havaux)

l'Aber Wrac'h datant du XV<sup>ème</sup> siècle ou bien du clipper extrême Le Challenge naufragé sur le Libenter, au large de Plouguerneau, le 11 février 1877. *«J'avais entendu parler de cet hydravion par Denez Abernot en 1986, alors que je l'interrogeais sur la toponymie nautique. Ses informations m'ont d'ailleurs permis de retrouver deux autres navires naufragés».*

Cette histoire d'hydravion refait surface, si l'on peut dire, en 2008, lorsque René Ogor entend parler des recherches des élèves du collège Diwan de Guissény sur les avions tombés dans ce secteur durant le second conflit mondial. Il se décide à le retrouver. Il ne dispose que du témoignage de Denez Abernot : c'est son grand-père et ses fils qui récupérèrent trois des six membres de l'équipage sur le rocher du Brukog. D'autres

témoignages, plus récents, indiquaient que la carcasse de l'appareil était encore visible par grandes marées après guerre. Il est vrai que l'hydravion ne passait pas inaperçu avec ses 19,46 m de long, 31,70 d'envergure et ses 6,15 m de haut.



*Un Catalina en vol - Cliché fournie par Thierry Le Roy.*

«La localisation de l'épave d'un avion en mer pose deux problèmes principaux, précise René Ogor. Il est toujours très difficile à des témoins d'évaluer les distances. Cela dépend en particulier du point d'observation. Et de plus les moyens techniques traditionnels de détection sont inopérants». En effet, la masse ferreuse d'une carlingue d'avion, et même de ses moteurs, est relativement faible. Il faut donc passer juste dessus pour que le magnétomètre le détecte. «Il ne me restait qu'une chose à faire, partir de la plage en 'PMT' (palmes/masqueltuba) et de quadriller la zone». La première prospection, durant l'été 2008, est un échec. «Les laminaires et les baudriers de Neptune recouvraient tout. Il m'a fallu attendre février suivant». René Ogor recommence son travail méthodique, trainant derrière lui une bouée surmontée d'un GPS étanche, afin de reporter les zones fouillées sur Google Earth, une fois à terre. Cette technique porte ses fruits : il trouve d'abord les restes d'une aile, puis différents objets numérotés. Jean Tréguer et Gildas Saouzanet, deux passionnés, confirment bien qu'il s'agit de pièces d'un Catalina. De janvier à mars 2010, René Ogor continue son exploration et découvre enfin les deux moteurs et les hélices de l'appareil, à l'endroit précis où il coula. Il déclare alors l'épave auprès des Affaires Maritimes et du DRASSM (Direction des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines dépendant Ministère de la Culture), afin de la protéger.

### Mais que faisait ce Catalina à cet endroit ?

La Grande-Bretagne ayant un cruel besoin d'avions, la RAF mit en place, dès juillet 1941, le Ferry Command dans le but de convoyer tous les appareils susceptibles de l'être par air. Ceci représentait un gain de temps certain par rapport à un voyage en cargo, et évitait le risque d'être torpillé. 11 000 avions furent ainsi livrés par ce service, devenu le Group Command 45 du Transport Command de la RAF à partir de mars 1943.

Le 10 mars 1943, l'équipage rejoignit la base d'Elisabeth City, en Caroline du Nord, afin de convoyer le Catalina FP138 à Largs en Ecosse, via les Bermudes. Il se composait du pilote Eddie Stafford, du premier officier Harry Leo Abrin ; du navigateur Keith Thompson ; de l'officier radio Roslyn Lloyd George Browne ; de l'opérateur radio H.L. Covert et de l'ingénieur de vol Alan Rodgers.

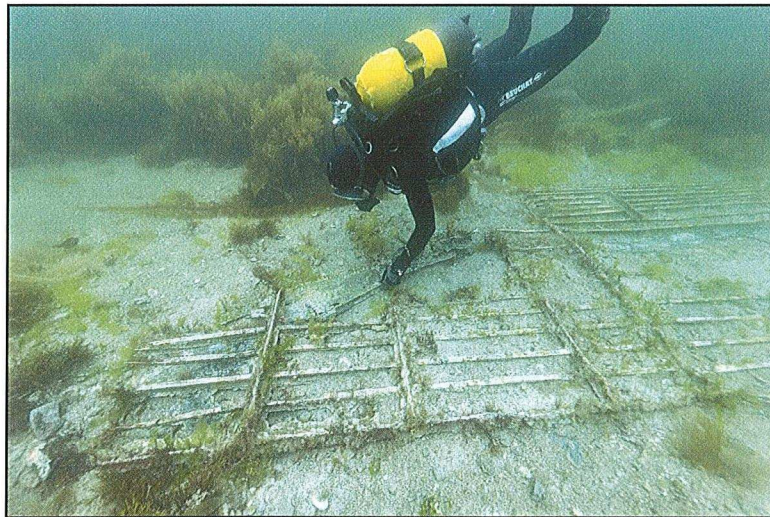


*Cette photo a été prise peu avant le départ de Caroline du Nord. Mais tous les membres de l'équipage ne sont pas encore identifiés. De gauche à droite : 1) Roslyn Lloyd George Browne, 2) ?, 3) Alan Rodgers, 4) (au 1<sup>er</sup> plan) ?, 5) Keith Thompson, 6) ? (coll. M. Rodgers/G. Saouzanet)*

Ils décollèrent des Bermudes le 6 avril 1943. Le voyage dura toute la nuit. Lorsqu'ils prirent contact avec la base de Prestwick, au matin du mercredi, l'ordre leur fut donné de se dérouter vers Plymouth, le temps ne permettant pas d'amerrir en Ecosse. Que s'est-il passé ensuite ? Difficile à dire. Mais vers 12 h 30 GMT, le Catalina se retrouva à court de carburant sur les côtes du Léon. Le pilote chercha à se poser dans l'Aber Wrac'h. Encadré par la DCA, il décida de continuer sa route, en suivant la côte. Mais cette fois-ci c'est la chasse qui le prit à partie. Le Feldwebel (adjudant) Walter Ebert, de l'escadrille allemande 8./JG2 déclara l'avoir abattu à 13 h 45 heure

locale. Eddy Stafford tenta un amerrissage dans la baie du Vougo. Ce dernier, Covert et Thompson, blessés, trouvèrent refuge sur le rocher du Brukog et furent secourus par François Abernot et ses deux fils, sous le feu des canons de la pointe de Kerizoc. De retour au port du Koréjou, les trois aviateurs furent arrêtés et transférés en Allemagne. Les corps de leurs camarades furent retrouvés dans les jours suivants. La tombe de George Browne est toujours à Plouguerneau. Les corps d'Alan Rodgers et Leo Abrin ont été transférés en Normandie après la guerre.

Keith Thompson n'oublia pas la famille Abernot et revint à Plouguerneau en 1960 pour la remercier. Denez, le petit fils de François, se souvient bien de la visite du navigateur «*le premier anglais que j'ai rencontré*» explique-t-il en souriant. La sœur de Georges Browne, Oonah Mac Fee, vint à plusieurs reprises à Plouguerneau où elle se lia d'amitiés avec une enseignante de Lilia, Nicole Hugues. Elle est décédée, il y a quelques années.



© Jean-Yves Havaux

## Bibliographie

**Bohn Roland**, *Raids aériens sur la Bretagne durant la Seconde Guerre Mondiale – Tome 1 – Les Ailes de la Résistance et de la Souffrance* (1940-1942), 1997 – 159 p.

**Bohn Roland**, *Raids aériens sur la Bretagne durant la Seconde Guerre Mondiale – Tome 2 – Les Ailes de l'Espérance, de la Souffrance et de la Liberté* (1942-1944), 1998 – 192 p.

**Bohn Roland**, *Chronique d'hier* (6 tomes), 1993-2001.

**Clostermann Pierre**, - *Le Grand Cirque 2000, Mémoire d'un pilote de chasse FFL dans la RAF* J'ai Lu, 2002, 665 p.

- *War divaskell an isto, Levierien ha kirri-nij e-pad an Eil Brezel-bed, Un enklask kaset da benn gant skolajidi ha kelennerien skolaj Diwan Gwiseni*. Ti-Embann ar Skolioù, 2010 – 52 p.

**Guéguen Yann**, *Bretagne aux ailes brisées* – FAFL 194061945, 1994 – 194 p.

**Huguen Roger**, *Par les nuits les plus longues* – Réseaux d'évasion d'aviateurs en Bretagne 1940-1944 – Coop-Breizh, 2002 – 508 p.

**Huguen Roger**, *La Bretagne dans la bataille de l'Atlantique 1940-1945, La stratégie du Bomber Command appliquée à la Bretagne*, Coop-Breizh, 2005 – 694 p.

**Mombecck Erik, Roba Jean-Louis**, *Histoire de la JG 2 «Richthofen»* – Vol. 2 : 1941. A.S.B.L. 2008 – 252 p.

**Pérennès H.**, *Aviateurs alliés et journées tragiques de la Libération en quelques localités du Finistère*. 1946 – 104 p.

**Pichavant René**, *Clandestins de l'Iroise* -7 volumes – Morgane Eds. 1982-2004.