

OBJECTIFS SUR TERRE ET EN MER DANS LE MORBIHAN



A TERRE

LES AÉRODROMES DE MEUCON ET KERLIN BASTARD (LANN BIHOÛÉ AUJOURD'HUI).

Les Allemands occupent et exploitent l'aérodrome de Vannes-Meucon dès juin 1940 où ils installent notamment des avions de chasse afin d'intercepter les bombardiers se rendant sur Lorient, Saint-Nazaire ou Bordeaux. Principales attaques : 17 au 18 août 1940, 15 au 16 mars 1942, 23 septembre 1943, 10 juin 1944.

A l'aérodrome de Kerlin-Bastard, les travaux de construction commencent en mars 41, la piste Est/Ouest entre 41 et 42 et la piste Nord/Sud entre 42 et 43. Une centaine de hangars, bâtiments et blockhaus sont édifiés. Principales attaques : 16 au 17 avril 1942, 23 septembre 1943, 6 et 7 juin 1944.



Bombardement de kerlin-Bastard du 23 septembre 1943
«Yankee Doodle II», 414 BS/97 BG



Bombardement de Vannes-Meucon le 23 septembre 1943

L'opération Savannah

La mission Savannah est la première mission Action en territoire français organisée par les services secrets britanniques (SOE) et ceux de la France Libre (BCRA). A Elven, le 14 mars 1941, la RAF parachute une équipe de Français pour attaquer le bus qui conduit les aviateurs allemands à l'aérodrome de Meucon. La mission doit être abandonnée car les pilotes sont désormais logés sur place. Cette petite équipe française issue de la 1ere Compagnie d'Infanterie de l'Air commandée par le capitaine Bergé est l'ossature du French Squadron SAS qui s'illustre en 1944 dans le département. Environ 170 raids seront effectués sur ces deux aérodromes principalement par des chasseurs de la RAF, Mosquito, Typhoon et Spitfire.

LES AVIONS EN BOIS

Pour tromper les aviateurs alliés cherchant l'aérodrome de Vannes-Meucon, les Allemands construisent un faux aérodrome avec des avions en bois à Grand-Champ sur l'actuel terrain de rugby. Ces avions factices sont bombardés le 2 janvier 1942 mais l'objectif est raté. Le 31 janvier 1942, ils sont détruits lors d'un nouveau bombardement.

LES CENTRALES ÉLECTRIQUES DE CAUDAN ET GUERLÉDAN

La manutention et la maintenance des sous-marins à Lorient demandent beaucoup d'énergie électrique. Les aviateurs alliés essaient donc de couper les câbles en ville en bombardant Lorient et de toucher les deux centrales électriques qui l'alimente : les centrales de Caudan et Guerlédan. La centrale électrique de Guerlédan est bombardée notamment le 26 août et le 3 octobre 1943.



Leurre en bois, aérodrome de Pordic, Côtes d'Armor, été 1944



Bombardement du 26 août 1943 de la centrale électrique près du lac de Guerlédan

EN MER

LES NAVIRES DE SURFACE

Les forceurs de blocus (sperrbrecher) et les patrouilleurs (Vorpostenboot) sont nombreux pour protéger la base de sous-marins et constituent donc un objectif important attaqué principalement par des Mosquito et des Typhoon. Principales attaques : 20 décembre 1940 (1 crash à Lanester), 17 avril 1941 (1 crash en mer), 26 juin 1941 (1 crash au large de Lorient), 1er décembre 1943 (1 crash à Groix), 8 août 1944 (1 crash au nord de l'île de Groix).



Le navire forceur de blocus 178 ou Le Gauss à Lorient

LES OPÉRATIONS DE MINAGE

Les aviateurs alliés espèrent détruire, endommager ou gêner les sous-marins allemands et les autres navires ennemis en larguant des mines dans les zones très utilisées par les navires comme l'entrée des bases ou les passages fréquentés.

Le mouillage de mines, activité aérienne majeure sur le Morbihan, est concentré à 90% sur la rade de Lorient et effectué par la RAF. La Kriegsmarine utilise des navires nommés Sperrbrecher (forceur de blocus), qui ont pour mission de précéder les sous-marins ou les navires de surface afin de sécuriser un passage dans le chenal d'accès à travers les champs de mines. Suite à l'augmentation progressive des mouillages de mines la nuit par la RAF, les Sperrbrecher ont du mal à assurer leur mission et la situation ne s'améliore qu'avec l'arrivée des Junkers 52 MS (minensuchgruppe mausi), à Meucon, en septembre 1943.

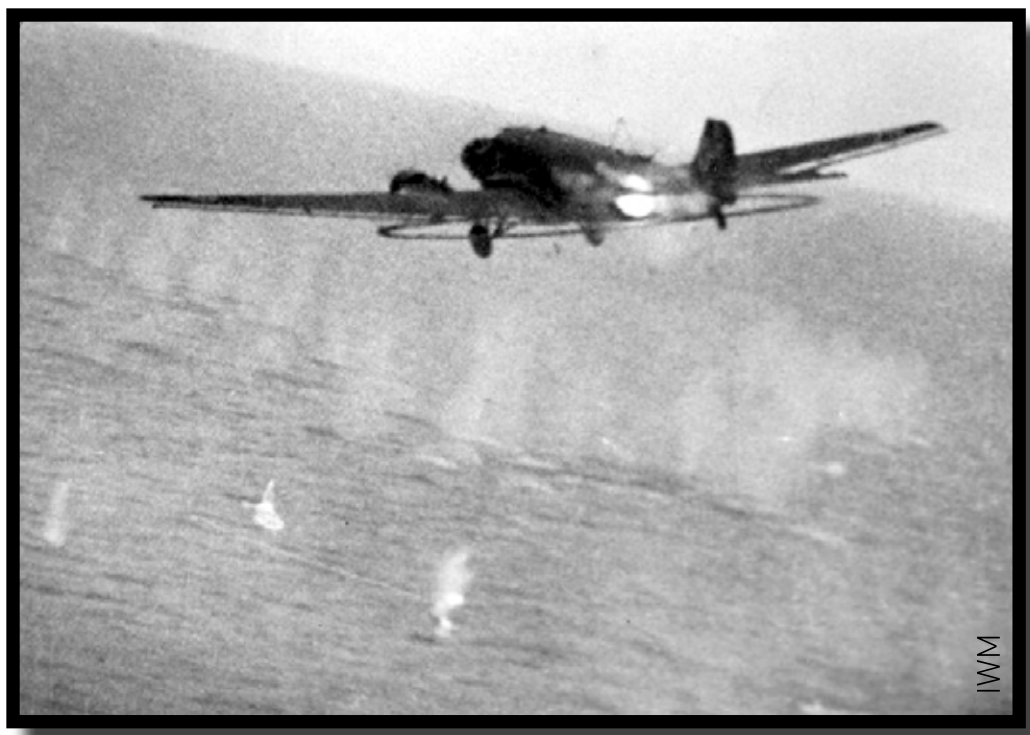


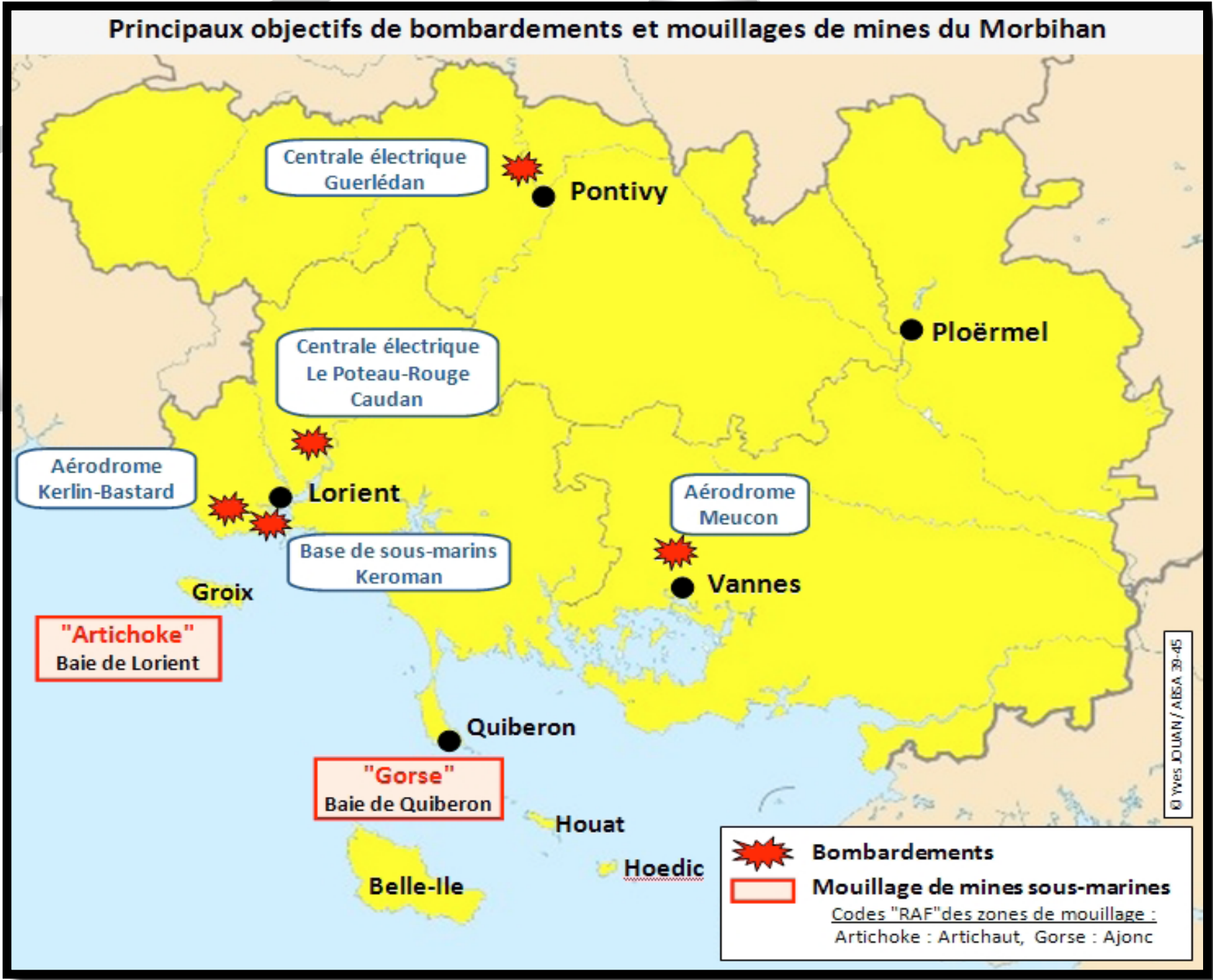
Photo issue du film de la caméra de mitrailleuse du F/O MOLLET. L'aile et le moteur droits du Ju 52 sont en feu. On aperçoit les impacts des tirs à la surface de la mer.

Deux de ces JU52 sont abattus par les chasseurs anglais les 1 er et 30 novembre 1943 près de l'île de Groix.

Les mines sous-marines coulent dans les courreaux de Groix :

- Le navire Vorpostenboot (patrouilleur) Guido Mohring , le 18 avril 1941
- Le sous-marin U-171, le 9 octobre 1942

Les bateaux de pêche ne sont pas épargnés en draguant des mines dans leurs filets



Dates de missions de minage et pertes

22/23 novembre 1940 (1 crash à Pluneret), 17 avril 1941 (1 crash en mer), 2 ou 3 juin 1941 (1 crash à Guidel et 1 crash au large), 27 juillet 1941 (1 crash au large de Groix), 26 novembre 1941 (1 crash au large de Gâvres), 25 mars 1942 (1 crash sur l'île de Groix), 3 avril 1942 (1 crash en mer), 3 juin 1942 (1 crash à Kervardel), 5 juin 1942 (1 crash au large de Quiberon), 7 juillet 1942 (2 crashes à Lann Bihoué), 13 juillet 1942 (1 crash au large de Lorient), 4 août 1942 (1 crash au large de Quiberon), 6 août 1942 (1 crash au large de Groix), 20 août 1942 (1 crash au large de Quiberon), 23 septembre 1942 (1 crash au large de Quiberon), 8 octobre 1942 (1 crash à Riantec, lieu dit Branroch), 31 octobre 1942 (1 crash en mer), 8 novembre 1942 (1 crash à Grandchamp), 28 novembre 1942 (1 crash en mer), 30 janvier 1943 (1 crash à Lorient), 3 février 1943 (1 crash au large de Lorient), 6 février 1943 (1 crash en mer), 7 avril 1943 (1 crash sur l'île de Groix), 9 avril 1943 (1 crash en mer ou à Guidel), 14 juin 1943 (1 crash sur l'île de Groix), 28 juin 1943 (1 crash à Lorient ou Penestin), 12 août 1943 (1 crash au large de Lorient tombe à Groix), 13 août 1943 (1 crash en mer), 11 novembre 1943 (1 crash entre Gâvres et Plouhinec), 11 mai 1944 (1 crash au large de Lorient).

LES MISSIONS DE SAUVETAGE



Repêchage d'un aviateur de la RAF par la Royal Navy en août 1942

Les pilotes ont une formation très longue et coûteuse. Il est par conséquent important de pouvoir les récupérer quand ils sont abattus. Ainsi, au retour de ces missions, dès qu'elle le peut, la RAF essaie de repérer avec ses avions de reconnaissance spécialisés un aviateur abattu en mer. Certains avions peuvent lui larguer un radeau de survie puis demandent le renfort d'une vedette de sauvetage ou d'un hydravion.