

## LUTIN N°9 : La Base d'hydravions

Durant la Première Guerre mondiale, du 20 octobre 1917 au 19 janvier 1919, l'Île-Tudy a accueilli une base américaine d'hydravions. La base est désormais occupée par le centre Berry Tudy, tandis que la cale américaine est utilisée par l'ostréiculteur CARIOU ainsi que pour la mise à l'eau des bateaux de plaisance.

### 1917 - Le début de la guerre sous-marine à outrance

Le déclenchement de la guerre sous-marine à outrance, le 1er février 1917 par le haut commandement allemand de l'empereur Guillaume II, fait que la sécurité des littoraux devient un enjeu majeur pour les Alliés. De fait, la marine française installe à la fin de l'année 1917 des bases d'hydravions sur la côte finistérienne.

### Pourquoi l'Île-Tudy ?

En juin 1917, le lieutenant de vaisseau Antoine Destrem, commandant le tout nouveau centre de Lorient, avait été chargé de rechercher un emplacement favorable à l'édification d'un poste de combat à proximité de la pointe de Penmarc'h et des Glénan. Après s'être rendu personnellement sur les lieux, son rapport donne une bonne idée des impératifs de l'aviation maritime. Les seuls points offrant un abri suffisant étaient pour lui les havres du Guilvinec, Lesconil, Bénodet et l'Île-Tudy.

Tandis que les deux premiers s'asséchaient à marée basse et que les abris s'avèrent très relatifs par vents d'ouest et de sud-ouest. Celui de Bénodet était une rivière, l'Odet, au courant assez fort et entouré de rives hautes et boisées qui risquaient de gêner les hydravions dans les phases de décollage et d'amerrissage.



<https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/photography/wwi/wwi-aviation/u-s--naval-air-stations/us-naval-stations-france/france-ile-tudy.html>

*Photographie aérienne avec une vue depuis la rivière de Pont-l'Abbé, nous pouvons voir tous les équipements en place, ainsi que l'ampleur du slip-way.*

Le choix de l'Île-Tudy s'impose rapidement. En effet, l'Estuaire de la rivière de Pont-L'Abbé offre un plan d'eau protégé et une profondeur de l'eau suffisante pour les décollages et atterrissages des hydravions. De plus, un hangar put être construit sans problème sur l'Île-Tudy près des bâtiments de l'usine de conserves Béziers, alors désaffectée depuis six ans. L'armée française dû cependant mettre en place un Slip-Way avec un terrassement car Destrem et le directeur des Travaux Hydrauliques avaient constaté que la partie découverte à marée basse était d'une « largeur plus considérable que ne l'avait laissé supposer les dires des habitants ». Le sous-secrétariat d'état aux transports dut alors faire livrer au plus tôt 800 mètres de rails, des éclisses, des boulons, des tirefonds, pour y aménager 400 mètres de voie ferrée. La nécessité décréter la surface de l'herbier recouvrant la partie inférieure de la « palaud » afin d'éviter l'embourbement lors des mises à l'eau et l'envasement trop rapide du slip-way, était également définie.



*Autre photographie extraite du même site, avec cette fois-ci une vue aérienne depuis la plage du Téven*

#### **6 avril 1917 : entrée en guerre des États-Unis**

Le 6 avril 1917, malgré une réserve d'homme insuffisante dans l'aéronautique navale, les États-Unis entrent en guerre et sont décidés à faire intervenir leur marine de guerre. Moins d'un an et demi après, l'ensemble de ses forces aéronautiques et navales comprenait pas moins de 22000 hommes et 2500 officiers dont beaucoup avaient été formés dans les écoles françaises et avaient découvert la guerre anti-sous-marine sur les côtes de Bretagne en suivant dans leurs missions les pilotes français qui avaient été leurs instructeurs.

Lorsque les premiers régiments arrivèrent en France, une conférence à Paris établit que les français entraîneraient les soldats américains et leur apporteraient des avions, moteurs, instruments, armes, bombes, etc ... et leur construiraient trois bases d'hydravions pendant leur entraînement.

Désireux de se démarquer des alliés, les américains tiennent dès le début à protéger eux-mêmes leurs convois et à installer sur les côtes bretonnes leurs propres centres aéronautiques. D'un commun accord, la marine française cède à la marine américaine quelques bases à des points particulièrement stratégiques du littoral en attendant que les aviateurs américains soient en mesure d'en créer de nouvelles.

*Sur cette photo, nous reconnaissons l'usine Béziers. Nous pouvons également y voir les installations de l'époque (deux hangars, une citerne ainsi que les câbles).*

<https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/photography/wwi/wwi-aviation/us--naval-air-stations/us-naval-stations-france/france-ile-tudy.html>



### **20 octobre 1917 - Création de la première U.S. Naval Air Station**

Alors située dans le district de Lorient, avec une position favorable et du matériel déjà mis en place par l'armée française, la base d'hydravion de l'Île-Tudy est cédée le 20 octobre 1917 à l'armée américaine. Elle devient la toute première base d'hydravion américaine en France.

D'après l'historien Thierry Le Roy, au moins une quinzaine d'U-Boot avaient été identifiés sur les côtes de Bretagne de 1916 à 1918, et 7 avaient été repérés dans notre zone. Une présence militaire à l'Île-Tudy avait donc tout son intérêt.

## Équipement

Tous les centres ne disposaient pas des mêmes conditions d'installations, et parfois, la sécurité fut jusqu'à la fin un sujet de forte préoccupation. Les besoins de la vie demandaient également la distribution d'eau potable.

Cependant, les américains de l'Île-Tudy n'eurent pas à se préoccuper de ces questions : ils bénéficièrent en effet de l'ancienne usine Béziers, dont la location avait été faite à l'instigation du capitaine Vaschalde, où logèrent les hommes tandis que les officiers étaient hébergés dans l'hôtel de la cale. Ils bénéficièrent aussi de la citerne d'eau dont ils avaient besoin et d'un centre électrogène dans l'usine (l'électricité n'existant alors pas à l'Île-Tudy).

Divers travaux d'aménagement, afin de pouvoir y installer un plus grand nombre d'hydravions, retardèrent son entrée en service jusqu'en février 1918 et dans l'intervalle, la permanence des patrouilles dut être assurée par des appareils français de Lorient, dont les équipages jouaient le rôle d'instructeurs auprès de leurs collègues américains. Et parce que bien équipé, le centre du Croisic, cédé le 27 novembre 1917, devenait pendant ce temps le premier centre américain opérationnel (dès décembre).

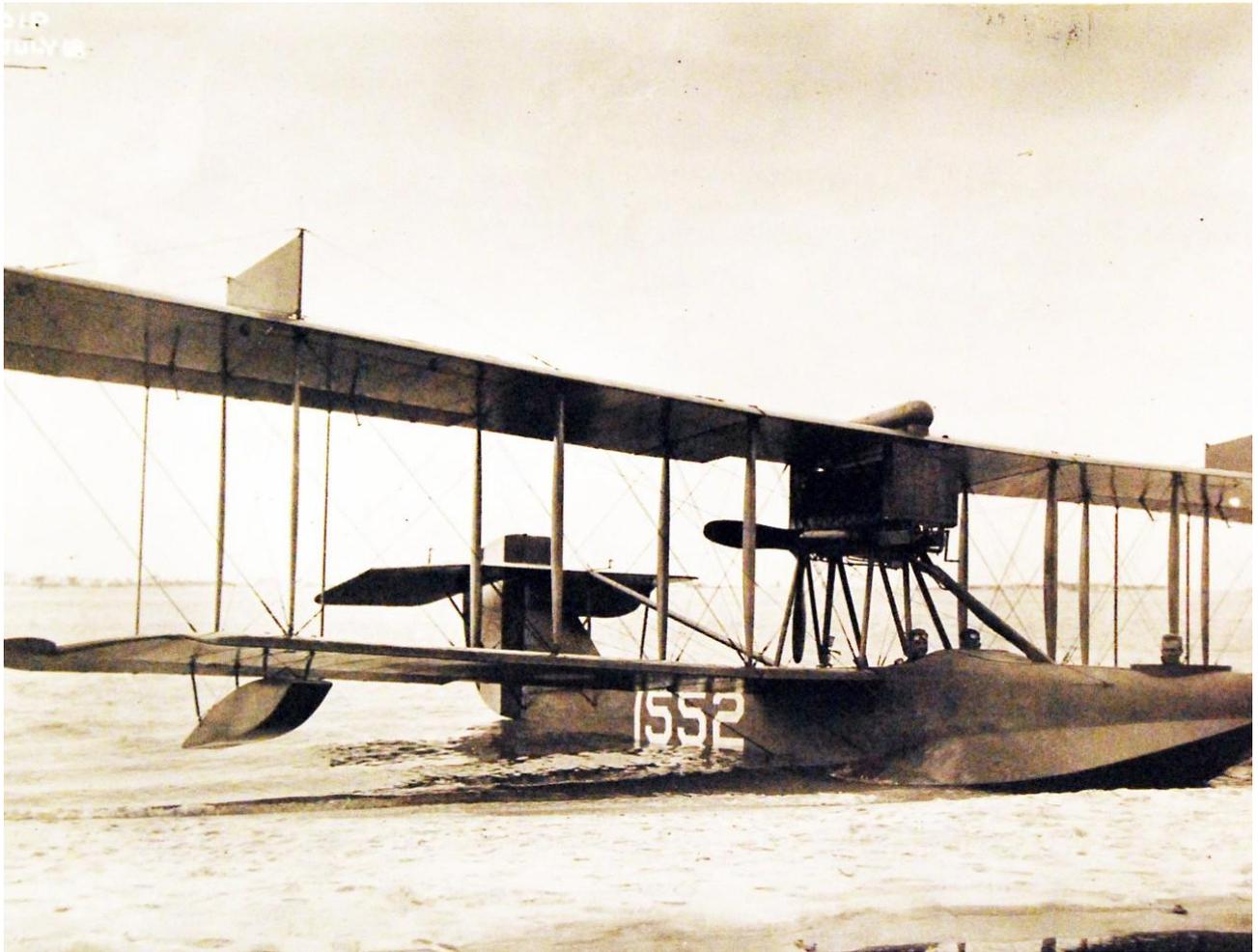
La Base de l'Île-Tudy garda le matériel français déjà en place mais rajouta un grand hangar à double faîtage en 1918. Les soldats américains pilotaient également des avions français de type Donnet-Denhaut que l'armée faisait venir en train jusqu'en gare de Tréméoc avant l'arrivée des Curtiss H-1 sur le sol français.



*Photographie de Jacques de Thézac, grand hangar à double faîtage à l'Île-Tudy*



*Avion de type Donnet-Denhaut, photographie de Jacques de Thézac*

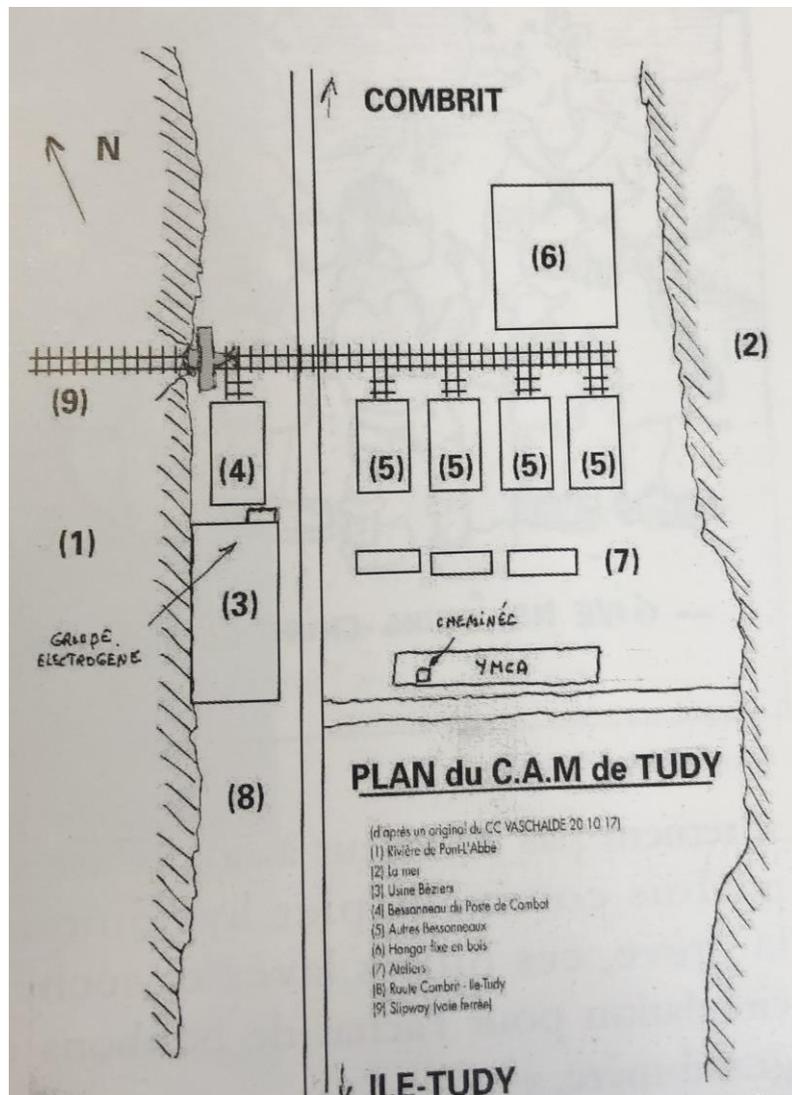


*Avion de type Curtiss HS-1,*

<https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/photography/wwi/wwi-aviation/u-s--naval-air-stations/us-naval-stations-france/france-ile-tudy.html>

Afin de ne pas connaître les mêmes retards de transmission de l'information que les français (qui avaient cependant eu le mérite d'essayer de centraliser l'information), les américains installèrent leur propre réseau téléphonique entre leurs centres aéronautiques, depuis Brest jusqu'à Noirmoutier, en passant par l'île-Tudy, Lorient, Quiberon et Saint-Nazaire et ce, à son « usage exclusif » (d'après Vaschalde).

Plan de la base d'hydravions paru dans la gazette de Lann-Bihoué.



**Légende :**

- 1) Rivière de Pont-l'Abbé
- 2) La mer
- 3) Usine Béziers
- 4) Bessanneau du Poste de Combat
- 5) Autre Bessanneau
- 6) Hangar fixe en bois
- 7) Ateliers
- 8) Route Combrit-Île-Tudy
- 9) Sliway (voir ferrée)

Les circuits étaient donc les suivants :

Un circuit depuis le conseil d'administration du district jusqu'à l'île-Tudy ; un circuit depuis le conseil d'administration jusqu'à la station de La Trinité, jusqu'à Saint-Nazaire ; un circuit depuis Saint-Nazaire jusqu'à la station du Croisic ; un circuit depuis Saint Nazaire en passant par Nantes jusqu'à la station de Fromentine, avec la station de Paimboeuf en réseau.

Alors qu'en août 1918 le centre comptait 14 DD dont 10 en service, au moment de la signature de l'armistice, la base possède 21 hydravions, avec plus de Curtiss H-1 que de DD.

<b>Circuit Route</b>		<b>Mileage</b>
1.	Araachon to Moutchic to Pauillac to District Commander Rochefort	145
2.	Pauillac to Bordeaux	40
3.	Pauillac to District Commander, Rochefort .	80
4.	St. Trojan to District Commander, Rochefort	22
5.	Fromentine to Nantes to Port Officer, St. Nazaire	95
6.	Paimboeuf to Circuit No. 5	18
7.	Le Croisic to Port Officer, St. Nazaire	24
8.	Ile Tudy to Civil Central, Quimper	25
9.	Guipavas to Army Central, Brest	8
10.	L'Abervrach to Army Central, Brest	30
11.	Brest Air Station to District Commander, Brest	4
12.	Flag Office, Brest to Pt. Saint Mathieu	25
13.	Flag Office, Brest to Pt. Espagnol (This circuit necessitated the laying of one and a half miles of submarine cable)	6
14.	Brest to Lorient	105
15.	Lorient to St. Nazaire	90

Enfin, l'Île-Tudy possédait une patrouille et un service de « allo » avec un radius de 60 miles.

### **Rôle de la base, fonctionnement des opérations**

Le rôle des hydravions de cette base est d'effectuer des patrouilles de surveillance de l'activité sous-marinière et l'escorte des convois maritimes.

L'escorte de convoi maritime était effectuée par deux hydravions. Ceux-ci décollaient quand les hydravions de la base de Camaret pour les convois venant du nord ou de Lorient pour les convois ravitailleurs venant du sud, sortaient de leurs zones de surveillance respectives et demandaient à ceux de l'Île Tudy de prendre le convoi en charge pour leur zone. L'autonomie d'un couple d'hydravions ne pouvait suffire à couvrir la totalité de la zone traversée par un convoi. Ainsi, il était nécessaire de sortir 8 hydravions par jour pour les escortes des deux convois

La prise en charge d'un convoi s'effectuait toujours de la même façon :

Les deux avions effectuaient des cercles au-dessus du convoi. Puis un d'entre eux partait surveiller 10 à 15 miles en avant du convoi, zigzaguant en longs bords, afin de repérer tout sous-marin en maraude, en bout de course, il faisait le chemin inverse et rejoignait l'autre hydravion en survolant de nouveau en cercle le convoi. Alors lui ou son coéquipier recommençait le même manège, encore et encore jusqu'à la sortie du convoi de la zone de surveillance où les aviateurs d'une autre base prenaient le relais.



*Photographie de Jacques de Thézac, convoi maritime et hydravion, 1914-1918*

### **Les soldats**

S'ils sont peu nombreux lors de leur entrée en guerre, l'armée américaine comprend pas moins de 22000 hommes un an et demie après sa déclaration de guerre. Les soldats américains à l'Île-Tudy sont quant à eux au nombre de 385 (22 officiers, pour 365 soldats). Au sein du district de Lorient au moment de son apogée, elle est l'une des bases les plus nombreuses. Le tableau suivant représente le nombre de soldats présents dans le district de Lorient. Ces chiffres ne sont cependant pas les plus élevés enregistrés. Ils donnent néanmoins une bonne vue de l'ensemble :

Les soldats viennent d'États différents. Lorsque l'on regarde les informations pour quelques soldats décédés en service dans la base, on constate que deux se sont entraînés au même endroit. Mais faute de source, il manque le lieu de formation aux États-Unis pour les autres. À titre d'exemple, on retrouve parmi les soldats américains de l'Île-Tudy un soldat qui vivait à Newburn dans le Tennessee. Il fut recruté à Dallas dans le même État et il s'entraîna ensuite à Pensacola en Floride [Andrew Donnie Skaggs] ; un autre né à Détroit dans le Michigan et il a été recruté dans l'État de New York [William Griffith Sprague] ; un probablement originaire d'Erlinger dans l'Indiana et vivant à Cineinnati dans l'Ohio avant de débarquer en France. Il s'est enrôlé à New York et s'est entraîné en Floride (donc également à la station de Pensacola) [Leo Shott Harvie].

La NAS de Pensacola en Floride semble établir un lien entre deux soldats. Cela a-t-il constitué un critère de sélection pour les soldats enrôlés à l'Île-Tudy ?

## PERSONNEL - DISTRICT OF LORIENT

	Officers	Men	Total
Naval Base Nineteen, Lorient	35	260	295
Naval Base Eight, St. Nazaire	12	49	61
Naval Port Office, Nantes	1	11	12
Naval Port Office, Quiberon	2	8	10
Seaplane Station, Ile Tudy	20	361	381
Kite Balloon Station, La Trinite	11	143	154
Seaplane Station, Le Croisic	20	340	360
Dirigible Ballon Station, Paimboeuf	31	520	551
Seaplane Station, Fromentine	21	357	378
Naval Hospital, La Perriere, Lorient	5	30	35
On Vessels attached to District of Lorient	38	450	488
<b>TOTALS</b>	<b>196</b>	<b>2529</b>	<b>2725</b>

--131--

Autre fait intéressant : la base de l'île-Tudy fut mise sous la direction du Second Lieutenant Charles Edwin Sugden (premier lieutenant dans d'autres sources) le 14 mars 1918. Sugden avait suivi une formation militaire à l'*United States Revenue Cutter Service School of Instruction* à New London dans le Connecticut en 1909. Il fut ensuite envoyé à l'école d'aviation de Pensacola en Floride pour enseigner. À la fin des hostilités, il fit Chevalier de la Légion d'honneur et prit sa retraite en 1950.

Avec l'exemple du parcours d'Andrew Donnie Skaggs, on peut voir que ce dernier à d'abord été recruté le 29 mars 1917 au Texas, il s'est ensuite formé pendant un mois (les dates sont inversées aux États-Unis : 4-6-17 signifiant le 6 avril 1917) à la station de Pensacola en Floride, il arriva via l'USS Neptune (navire) en France (probablement dans le port de Bordeaux). Il a ensuite été formé au sein de la base de Moutchic (Lacanau) en Gironde et a servi dans la station du Croisic avant d'arriver à l'île-Tudy. Il est décédé deux jours seulement après son arrivée (voir **Les différentes missions**).

Name <b>SKAGGS- ANDREW DONNIE</b>		Service Number <b>107-09-30</b>		
Enlisted <del>XXXXX</del> at	<b>RECRUITING STATION DALLAS TEX.</b>	Date <b>3-29-17</b>	U. S. N. <del>XXXXXX</del>	
Age at Entrance <b>23 YRS.</b>	Rate <b>LANDSMAN</b>	<b>QUARTERMASTER AVIATION</b>		
Home Address	<b>624 EAST OSCAR ST.</b>	Town <b>TYLER, SMITH CO.</b>		
	County	State <b>TEXAS</b>		
<b>T</b>	Served at	From	To	
			Served as	
			No. Days	
	NAVAL AIR STATION PENSACOLA FLA.	4-6-17	5-10-17	LANDSMAN QUARTER- MASTER AVIATION
	USS NEPTUNE	5-10-17	6-10-17	328
	NAVAL AVIATION DETACH- MENT 1 MOUTCHIC FRANCE	6-10-17	10-27-17	
	NAVAL AIR STATION LE CROISIC FRANCE	10-27-17	2-26-18	
Remarks:	NAVAL AIR STATION ISLE TUDY FRANCE	2-26-18	2-28-18	
Date	<del>XXXXXX</del> <b>DISCHARGED 2-28-18</b>	LANDSMAN QUARTERMASTER		
Place	<del>XXXXXX</del> <b>NAVAL AIR STATION ISLE TUDY FRANCE</b>	Rating at Discharge <b>AVIATION</b>		

Les soldats américains arrivaient par bateau depuis les États-Unis. Ces bateaux étaient le **Neptune** et le **Jupiter**. Ils débarquaient dans trois principaux ports : Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux. Ensuite, ils étaient envoyés dans une école d'aviation française (une des principales était à Tours, surtout utilisée par les premiers arrivés en France) pour ensuite être envoyés dans les bases. Avec un peu de chance, ils étaient formés par des instructeurs parlant anglais, mais le plus souvent, la langue était une barrière. Cependant, chaque centre américain recevait l'affectation d'un officier français parlant l'anglais dans le but de préserver les liens de travail existants et faciliter le dialogue avec les autorités de la DGSM (Direction générale, de la Guerre Sous-Marine).

Les soldats américains étaient aidés au départ des soldats français. Du 27 décembre au 24 janvier et du 9 au 21 février (date du départ des derniers français), on relève la présence du maître Hervé Grall accompagné de son observateur le quartier-maître Surre dans la NAS (Naval Air Station) de l'Île-Tudy.

### Les différentes missions et les accidents

Bien que retardée par les différents travaux lors de l'arrivée des soldats, la station d'hydravion de l'Île-Tudy fut l'une des stations américaines les plus prolifiques. S'il est certain que les soldats américains eurent la gâchette facile, ils eurent toutefois le mérite d'avoir coulé plusieurs U-Boot. Certains furent même décorés de la Croix de Guerre. Le mois d'octobre 1918 en particulier, fut l'un des plus actifs : c'est à ce moment-là que la base de l'Île-Tudy devint l'une des plus prestigieuses de la guerre.

Le tableau suivant, bien que très détaillé, ne fait pas état de certaines missions. Il manque donc quelques

Station	Flights	Knots	Hours	Mines	Submarines	Aircraft	PERSONNEL	
				Sighted	Attacked	Complement	Officers	Men
L'Aber Vrach	355	29,302	484	2		19	41	477
Brest	211	7,355	125			30	53	786
Ile Tudy	1,238	104.877	2,043		6	21	22	363
Fromentine	335	38,009	631			14	31	372
Paimboeuf	257	48,561	1,538			3	30	478
Le Cruisic	1,045	113,324	1,890			17	22	337
St. Trojan	246	19,533	328		2	11	26	343
Pauillac	372	15,085	245			84	121	3168
Moutchic	10,807	242,320	4,049			24	57	493
Araachon	106	8,727	138			7	26	312
Treguier	30	1,410	23			8	12	266

informations.

Durant ses neuf mois d'activité, la base de l'Île-Tudy reçut un total de 66 SOS et appel « allo ». Elle répondit à 42 de ces alertes. Les pilotes ont repéré un total de 18 sous-marins qu'ils ont tous systématiquement attaqués

(16 selon d'autres sources). Sur les neuf mois, 157 jours permettaient de voler. En tout, 490 convois ont été réalisés, aidant ainsi 6900 navires. Un véritable succès en termes d'organisation, d'opération et de discipline.

- **Le 18 février 1918 :**

Panne du moteur d'un appareil au centre de l'Île-Tudy aux environs de la pointe du cochon près de Lesconil. Ce jour-là, les aviateurs furent tout d'abord secourus par une vedette du centre d'aviation, mais celle-ci eut une avarie alors qu'elle prenait l'appareil en remorque. Heureusement, le patron Guillaume Jily et son fils Eugène (des pêcheurs de l'île) eurent tout juste le temps de jeter un câble aux américains de la vedette et hisser la misaine. À l'aide d'avirons, ils réussirent à la tirer du danger.

- **Le 28 février 1918**

Un accident d'avion fait deux morts : Andrew Donnie Skaggs, *Landsman for Quartermaster (A)*, déclaré mort le même jour et Leo Shott Harvie, *Boatswain's mate, 1st class*, déclaré mort le 2 mars 1918 (mort des suites de ses blessures ?).

- **Les événements du 23 avril 1918 sont particulièrement bien documentés :**

Le 23 avril 1918, deux avions de la NAS de l'Île-Tudy, l'un piloté par R. H. Harrel, *QM1 c(A)*, et H.W. Studer, *QM2 c(A)*, l'autre par K.R. Smith et O.E. Williams, tous deux *enseignes* (*ensign* en anglais), ont attaqué un sous-marin qui chassait le convoi qu'ils surveillaient. L'avion piloté par K.R. Smith et O.E. Williams lâcha deux bombes qui fit remonter à la surface des morceaux d'épave et des débris marins. L'impact fut si efficace que le deuxième avion ne jugea pas nécessaire d'attaquer. La Marine Française reconnut officiellement aux deux pilotes le fait d'avoir coulé un sous-marin, ils furent cités dans l'ordre du jour et reçurent la Croix de Guerre avec palme.

Malgré tous les éloges qu'ils reçurent, nous n'avons pas réellement la certitude que le sous-marin fut coulé. Il s'agissait en effet de la toute première opération réussie par un équipage américain, et d'après Thierry Le Roy, « il convenait sans doute pour les Français de la marquer d'une façon ou d'une autre ». Et si elle est demeurée « très officiellement comme la seule opération aérienne ayant entraîné la destruction d'un sous-marin sur les côtes de Bretagne », la liste des pertes allemandes n'en annonce aucune à cette date.

En effet, cet événement fut cité dans d'autres sources qui nous permettent de compléter le récit (traduction de l'anglais) :

Le 23 avril (peut-être le même sous-marin attaqué plus tôt par la NAS de l'Île-Tudy) : le destroyer Stewart (DD-13 ; un navire américain), alors qu'il escortait un convoi de 17 bateaux, fut dirigé par un avion américain vers le lieu de l'attaque. Il remarqua ce qui ressemblait être un périscope, ainsi qu'une silhouette. 5 grenades furent lancées vers le sous-marin (identifié comme étant l'U-108), les deux premières firent remonter du pétrole. Le sous-marin s'échappa mais fut attaqué quelques jours plus tard par un autre destroyer.

Voici une version plus détaillée de l'événement, racontée par l'un des pilotes (G.E. Williams) :  
<https://www.naval-history.net/WW1Book-USOnTheCoast.htm>

---

« On Tuesday morning, April 23, 1918, at 10:33, hydroavions No. 25 with Pilot R. H. Harrell and Observer H. W. Studer and No. 22 with Pilot-Ensign K. R. Smith and Observer G. E. Williams, left station Ile Tudy for the purpose of convoying and to search for hydroavion No. 26 which was forced to land on account of motor trouble, the incident of No. 26 having been reported on return of No. 23, which two had been out on previous patrol and convoy.

Leaving station, steered zigzag course toward Pte. de Penmarch. At 10:58 A.M. sighted No. 26, three miles west of Pte. de Penmarch tied astern of two-mast fishing smack. We circled over them to ascertain if all was

well. On finding them resting comfortably, steered a course to the south along the shore to inform the motorboat crew which was sent out from station to tow them in. Upon reaching the boat, dropped them a correspondence buoy, giving them the location of No. 26 and informing them to follow us to her position. Resuming course toward Pte. de Penmarc'h, circled over No. 26 and signaled all was well.

Made contact with south-bound convoy of twenty ships at 11:30 A.M. six miles northwest of Pte. de Penmarc'h. Continued flight towards northwest off starboard side of convoy, arriving at position off end of last ship, circled to the southwest, remaining on starboard side of ships.

At 11:43 A.M. observed an object on the surface of water, bearing 280° off Pte. de Penmarc'h light and about eight miles from shore. Made signals to my pilot to steer for that point and arriving over the object made a closer observation. Observed water disturbance, bubbles, oily surface and small wash of sea growth. Ensign K. R. Smith, my pilot, instructed me to arm the bombs and bomb the spot. We then made a short circle over the position, raising from seventy-five meters to two hundred. The bombs were armed and everything made ready for bombing, and upon coming over the location again observed a dark object and apparently more oil.

The first bomb was dropped at 11:50 a.m. The results were highly satisfactory, both in placing the shot and the bomb's effectiveness - hitting the exact spot of disturbance and color. We then circled for another shot which was dropped at 11:52 and hitting ten feet farther westward than the previous shot.

During the bombing period No. 25 was circling the same position and guarding our movements. The observer in plane No. 25 showed his presence of mind in dropping a phosphorus buoy marker, thereby marking the exact location and giving notice of position to an American destroyer, which was steaming to our position at full steam.

We flew towards the American destroyer dropping a correspondence buoy of our action. The destroyer steamed ahead to the bombing position and upon arriving over the spot let go three depth charges. At this juncture a French gunboat arrived at scene of encounter, standing with all guns manned and searching for what would appear of an enemy submarine.

We continued circling our position over spot, observing the results of the bombs, seeing nothing but small particles of what appeared to be cork, much sea growth, and oil. Left scene of action at 12:30 P.M. and continued a course to the south.

At 12:35 again made contact with convoy which had arrived twelve miles southwest of Pte. de Penmarc'h and were passing a second convoy of sixteen ships bound north.

At 12:36 hydroavion No. 25 flew signal of motor trouble and both headed for station, arriving at 12:48. The conditions were: Weather, hazy; sea, heavy ground swells; visibility of air, poor; visibility of water, good. The duration of flight was two hours and fifteen minutes. »

---

Voici la suite : « On April 23, 1918, about one-thirty in the afternoon, while escorting a convoy from Quiberon to Brest, aviators sighted a submarine. The STEWART which was in the vicinity was quick to take advantage of the opportunity presented. Although the submarine was submerged, she was plainly seen from the STEWART. The STEWART passed over her and dropped five depth charges—all exploded. Large quantities of oil came to the surface, and it is believed that the submarine was destroyed as oil continued to rise for about three hours, and large quantities were visible on the water for three or four days afterward. »

Toujours sur le même événement (traduction de l'anglais) :

Le 23 avril, un Stewart repéra deux hydravions en train de lâcher des bombes, apparemment sur un sous-marin ; elle se rendit sur le lieu de l'attaque. Un avion vola au-dessus du destroyer, et l'observateur (un des

deux soldats dans l'avion) le dirigea vers la localisation du sous-marin. Le Stewart repéra d'abord la silhouette du sous-marin, ensuite son périscope, et finalement une forme sombre sous l'eau. Le sous-marin fut contraint de fuir au dernier moment à cause d'une escorte française qui cherchait à le percuter, elle lâcha deux charges qui remontèrent à la surface une grande quantité de pétrole. Cet événement fut considéré sur le moment comme une réussite ; mais le sous-marin, U-108, survécut aux attaques pour être au final de nouveau attaqué quelques jours plus tard et contraint de capituler à Harwich à la fin de la guerre.

Toujours sur le même événement à partir d'une autre source :

<https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/research/histories/naval-aviation/naval-aviation-in-world-war-i/pdfs/ww1-10.pdf>

« On April 23, 1918, a convoy escort of two Donnet-Denhaut seaplanes, piloted by Ens. K. R. Smith and R. H. Harrell, QM1c, saw the first action. They joined the southbound convoy of about 20 ships, approximately six miles north of Penmarc'h Point. As the weather was very foggy, they first flew to the rear of the convoy to look for stragglers, then flew a wide circle toward the main body. Shortly after, they sighted a suspicious wake, apparently being made by a submarine moving at good speed, and went in to attack. Smith dropped two bombs, the first landing on the fore part of the wake and the second ten feet ahead. The explosions created a heavy disturbance in the water followed by many air bubbles and appeared so successful that Harrell did not drop his bombs. Instead, he marked the spot with a phosphorous buoy and circled. Smith then flew to a destroyer, USS Stewart, and dropped a message buoy. Stewart arrived in the target area, followed soon after by the French gun-boat Ardenne, and dropped three depth charges. The pilots circling overhead saw small pieces of wreckage, particles of sea growth and large quantities of oil coming to the surface, and shortly after returned to their base. The oil was still visible from the air as late as the sixth of May. »

- **Le 5 juillet 1918**

Dans la baie d'Audierne, 4 bombes furent lâchées et firent une très violente explosion. Quelques taches d'huile étaient visibles à la surface.

- **Le 3 août 1918** : Dans la baie d'Audierne, près d'un cargo torpillé, 6 bombes sont lâchées : dégagement de « fumée noire »
- **Le 4 août 1918** : 6 bombes sont lâchées.
- **Le 7 août 1918** : 2 bombes sont lâchées par Edwin Smith Pou sur un sous-marin à proximité d'un convoi.
- **Le 10 août 1918** : Vers Penmarc'h, 2 bombes sont lâchées.
- **Le 15 août 1918** : 1 bombe est lâchée.
- **Le 27 septembre 1918** : Vers Penmarc'h, 2 bombes sont lâchées par Edwin Smith Pou sur un sous-marin à proximité d'un convoi.

Au cours du mois d'octobre 1918, au moins 8 bombes sont lâchées. Un pilote est crédité d'avoir fait exploser une mine et fait couler un sous-marin, un autre est également crédité d'avoir fait couler un sous-marin.

- **Le 22 octobre 1918**

L'enseigne Edwin Smith Pou avec H.F. Duffy comme observateur, QM2 c, prirent un HS-1 depuis la NAS de l'Île-Tudy pour patrouiller la zone qui avait été attaquée plus tôt dans la journée. Ils aperçurent une mine vers laquelle se dirigeait un convoi qu'ils firent exploser. Le navire de patrouille français Leger détecta ce qu'il crut être un sous-marin, mais le son se dissipa après l'attaque, ce qui amena les Français à penser que Pou et Duffy firent couler un U-Boot.

- Le 26 octobre 1918

Un avion piloté par l'enseigne William Griffith Sprague, avec pour observateur H.A. Ropke aperçurent du pétrole 4 miles au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h et lâchèrent deux bombes. Quatre minutes plus tard, un avion piloté par l'enseigne Elbert Dent avec Bailey comme observateur, lâcha deux bombes au même endroit. Plus tard, un troisième avion piloté par l'enseigne Harold J. Rowen avec de nouveau Bailey pour observateur, retourna au même emplacement. Les Français créditèrent Sprague d'avoir coulé le sous-marin. Il meurt cependant à son retour lors d'un accident.

- Le 28 octobre 1918

Un avion heurte une bouée et prend feu. Un tué : Edwin Smith Pou, enseigne, et un blessé : J.R. Bank. Edwin Smith Pou reçoit la Croix de Guerre avec Palme à titre posthume.

### Les soldats américains morts au cours de leur service

En tout, on retrouve la trace de quatre décès dans la base : ceux Andrew Donnie Skaggs, Leo Shott Harvie, William Griffith Sprague, Edwin Smith Pou. Deux de ces soldats sont plus souvent cités dans les sources américaines, dans les journaux et les rapports, probablement car leur accident n'a pas eu lieu quelques jours seulement après le lancement des opérations de la station (pour les rapports) ; et car ils appartiennent à des familles plus importantes (pour les journaux). Il est plus difficile de trouver la trace de Leo Shott Harvie. De plus, certaines dates de décès diffèrent dans les journaux, l'information n'étant pas connue dans l'immédiat aux États-Unis.

Mais avec quelques informations réunies, il est possible d'établir leur profil :

- Andrew Donnie Skaggs (23 ans) : Né à Tyler au Texas. Il s'est engagé dans l'armée le 29 mars 1917. Son numéro de service était 107-09-30. Il a servi comme « *landsmen for quartermaster* » pendant 328 jours : un rang d'officier donné aux hommes qui n'avaient pas déjà servi dans l'armée ; ils reçoivent un salaire de 17,60\$ par mois. Il s'est entraîné à la station de Pensacola en Floride et a ensuite embarqué dans l'USS Neptune vers la France (probablement le port de Bordeaux). Après avoir servi 4 mois à la station du Croisic, il est envoyé à celle de l'Île-Tudy où il n'a servi que deux jours. Mort le 28 février 1918 dans un accident d'avion avec Leo Shott Harvie. Quelques articles mentionnent leur mort, les informations sont toujours brèves, données parmi d'autres informations condensées et sont à vérifier (en particulier pour Leo Shott Harvie).
- Leo Shott Harvie : devait être originaire d'Erlinger dans l'Indiana. Il vivait à Cineinnati dans l'Ohio avant d'être engagé par l'U.S. Navy comme « *boatswains mate, first class* ». Mort le 2 mars dans un accident d'avion. Dans un bref article mentionnant leur mort, les détails et la date de l'accident n'étaient pas mentionnés (la date de l'information, quant à elle, date du 11 mars - Washington - information donnée par un département de la Marine).

*Les informations pour les deux soldats suivants ont été beaucoup plus simples à trouver. Il faut cependant faire attention à certaines sources pourtant sérieuses, car l'Île-Tudy y est parfois située en Italie !*

- William Griffith Sprague : Né le 13 juillet 1893 à Détroit dans le Michigan (Chicago selon d'autres sources. Information cependant qui place également son année de naissance en 1895) et mort le 26 octobre 1918 à l'âge de 25 ans (information d'un article). Sa sépulture se trouve dans le cimetière et mémorial américain de l'Oise-Aisne en Picardie. Il était l'un des copropriétaires de l'*American Boy Magazine* et un membre de la *Sprague Publishing Company* de Détroit. Il était le fils

de William C. Sprague, ancien avocat et fondateur de l'*American Boy Magazine* à Détroit 20 ans plus tôt. Griffith O. Ellis, le président de la *Sprague Publishing Company* était son oncle. Après avoir terminé le lycée, il s'inscrivit à l'université du Michigan pour deux ans. Ensuite, il déménagea à Boston et a plus tard obtenu son diplôme au sein du *Massachusetts Institute of Technology*. Il s'est entraîné en Floride à l'armée et s'est rendu à Détroit peu avant son départ pour la France. La date de sa mort est datée au 25 octobre dans l'article, bien que d'autres sources la place au 26 octobre. Il s'est engagé à New York (ville où il était architecte) dans la U.S. Naval Flying corps où il a été nommé enseigne. Il a embarqué pour la France le 13 juillet le jour de ses 25 ans (donc en 1918). Après une mission le 26 octobre 1918, son avion s'écrasa au retour et il se noya. Il reçut la Croix de Guerre à titre posthume pour ses actions du 26 octobre.

- Edwin Smith Pou : enseigne de vaisseau, pilote aviateur au centre d'Aviation Maritime de l'Île-Tudy. Originaire de Smithfield en Caroline du Nord. Il a intégré l'armée en février 1916. Dans une information datée du 3 novembre 1918 de Washington : L'enseigne Edwin S. Pou, de Smithfield, Caroline du Nord, fils aîné du représentant (au sein du Congrès) Edward W. Pou, est mort en France le 28 octobre 1918 lorsque son avion a percuté une bouée. [...] L'avion était très endommagé. Il était le petit-fils du docteur R. R. Ihrie et de madame Ihrie de Pittsboro. Le docteur était lui-même lieutenant-colonel à l'armée. Avant d'être rapatrié aux États-Unis, une cérémonie a eu lieu le 30 octobre 1918 en France. Il reçut à titre posthume la Croix de Guerre. Le capitaine Vaschalde y fit un discours : «Aviators well know that such accidents may befall them at any time, and this constitutes the greatness of their task. What we human beings call death, threatened them always, and strike them unawares. » ; Sugden, le directeur de la base, déclara : « He was loved by his brother officers and men of the station. And by everyone in the surrounding country who knew him and who testified to this love and their sorrow at his tragic end, by decorating his grave with beautiful floral offerings. Pictures were taken of the ceremonies at the grave. ». Le 22 mai 1919 une information fait mention de ses funérailles ayant eu lieu à Smithfield le vendredi (son corps arriva à New York le lundi avec 150 autres).

### **Les relations avec la population - entraide - commerce - mariages**

Si dans d'autres villes et villages où les américains sont implantés nous avons la mention de locaux en colère à cause de commerçants augmentant leurs prix, rendus opportunistes par la présence américaine, aucun problème n'a été signalé à l'Île-Tudy. Mais, il est certain que l'arrivée de 300 hommes dans un village comptant 1000 habitants à l'époque a eu son impact sur la vie locale et commerciale. Nous gardons les traces d'entraides, comme celle du 18 février 1918 où deux pêcheurs ont aidé des aviateurs en panne. Les enfants de l'île reçurent des barres de chocolats et des chewing-gums, et furent invités à fêter « Christmas ». Enfin, au moins un mariage eu lieu à la fin de la guerre entre îlienne et soldat, comme celui de Paulette Le Corre, une orpheline originaire de Pont-l'Abbé et illustratrice de cartes postales, à George Lydon après 1919.

### **Le démantèlement**

L'armistice surprit l'aéronautique maritime alors que son développement n'était pas encore achevé. Malgré la reddition des sous-marins allemands avertis de la cessation des hostilités, les mines flottantes qu'ils avaient déposées pendant les jours précédents représentaient encore un danger pour la navigation. Pour cette raison, l'aviation navale fut maintenue en alerte pendant quelques semaines encore. Mais la plupart des centres furent désarmés. (Thierry Le Roy).

Le 19 janvier 1919, les Américains évacuent la base. Les moteurs des Curtiss sont démontés et ramenés aux États-Unis. Seule la coque d'un DD est sauvée (offerte à l'abri du marin de Douarnenez) et est utilisée comme chaire.



*(Conférencier en chaire à l'Abri du Marin, Jacques de Thézac)*

Les autres fuselages furent brûlés sur la plage, les hangars démontés et envoyés à la base de dirigeables de Saint-Nazaire. La cale des slipways, remise en état en 1976, sert désormais à la mise à l'eau des bateaux de plaisance et d'accès à la grève pour les engins des ostréiculteurs. Quant à la base, elle est reprise brièvement par l'usine Lecointre, et devient ensuite le centre de vacances Berry Tudy.

Le centre Berry Tudy, accueille depuis 1947 tous les étés de jeunes berrichons en leur faisant découvrir la voile et la mer. L'activité touristique est actuellement gérée par l'association AVEL, acteur du tourisme social.

---

## **Bibliographie**

LE ROY Thierry, *La guerre sous-marine en Bretagne, Victoire de l'aéronavale 1914-1918*, Bannalec, 1990

(Collectif), *L'Île-Tudy de 1800 à nos jours, L'Île aux Idées*, 2007

BENTLEY Elizabeth, *Instrumental or Experimental : a History of U.S. Naval Air Stations in Europe during World War I*, UMI, 1996

William H. THIESEN, *Elmer F. Stone'13 and the Pioneering role of coast guard academy graduate in early naval and coast guard aviation*, Coast Guard History, 2011

Adrian O. VAN WYEN, *Naval aviation in World War I*, Naval Aviation News, 1969

Naval Aviation News, novembre 1968

### **Sitographie**

Sur Naval History and Heritage command : *Account of the operations of the American navy in France during the war with Germany*, 2020