

Bretagne, Côtes-d'Armor
Plouguiel
Pointe de la Roche Noire

Centre d'aviation maritime de Tréguier puis *Naval air station* de Tréguier (Pouguiel)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22133429

Date de l'enquête initiale : 2018

Date(s) de rédaction : 2019

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Inventaire du patrimoine culturel maritime de l'estuaire de Tréguier

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : base aérienne, cale

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : isolé

Réseau hydrographique : Guindy (le) ; Jaudy (le)

Références cadastrales :

Historique

Les Patrouilles aériennes de Bretagne

En septembre 1916, le ministre de la Marine décide la création d'un système de défenses côtières dont les Centres d'aviation maritime deviennent les éléments prépondérants dans la lutte contre les sous-marins. Lors du Comité secret du 20 novembre 1916, il est décidé de créer une chaîne continue de centres d'aviation sur toutes les côtes de France, d'Algérie et jusqu'à Corfou en Grèce. Sur les côtes de France, de la Manche et de l'Atlantique, les choix des lieux d'implantation des centres d'aviation maritime sont arrêtés pour qu'ils soient éloignés au maximum de 60 nautiques [soit 111 km] et de 120 nautiques [soit 222 km] sur les côtes méditerranéennes de la France et d'Afrique du Nord.

Les Patrouilles aériennes de Bretagne, sont créées par la circulaire ministérielle du 4 juin 1917. Elles s'étendent de l'île de Bréhat à la Pointe Saint-Gildas (commune de Préfailles en Loire-Atlantique). Devant l'ampleur de la tâche, on décide d'implanter un centre aéronautique à Lorient pour la côte sud et un autre à Camaret pour la côte nord. Cette zone est scindée en deux pour la région de la Bretagne.

La Région de la Loire

Le Commandant des Patrouilles de la Loire (CPAL) est placé sous les ordres du chef de Division des Patrouilles de la Loire. Son autorité s'exerce sur toutes les organisations aériennes de la Pointe de Penmarc'h au Goulet de Fromentine, qui s'épale l'île de Noirmoutier du continent.

La Région de Bretagne

Le Commandant des Patrouilles Aériennes de Bretagne (CPAB) est placé sous les ordres du chef de Division des Patrouilles de Bretagne. Il a sous ses ordres toutes les formations aériennes de l'île de Bréhat à la Pointe de Penmarc'h.

Le rôle des commandants des patrouilles aériennes est avant tout d'ordre militaire, et non d'ordre administratif. Ces commandants coordonnent les efforts des centres d'aviation et d'aérostation, en liaison étroite avec les patrouilles de surface. Pour cela un plan d'ensemble est établi d'avance tout en restant assez souple pour être rapidement modifié en fonction des circonstances. L'objectif est de maintenir, en fonction des conditions météo, une capacité d'intervention immédiate par une permanence aérienne de tous les instants, pour annihiler l'action des sous-marins ennemis et protéger les convois de navires.

Au début du siècle dernier, le réseau routier breton est embryonnaire. Cela occasionne des difficultés de transport qui rendent nécessaire l'organisation des centres d'aviation maritime en formations autonomes, avec un échelon mécanique qui leur permette d'effectuer des opérations de maintenance complexes tant d'entretien courant que de réparations.

Les zones de surveillance sont trop vastes, de l'île de Bréhat à la pointe de Penmarc'h, pour les aéronefs de Camaret. La décision est prise, au début de 1917, d'installer des Postes de combat (PC) aux extrémités des secteurs. Ceux-ci permettent aux aéronefs en patrouille de s'avitailier et leur assurent une assistance technique en cas de panne. Ainsi, ces postes de combat augmentent notablement le rayon d'action des hydravions. L'habitude fut prise d'y prépositionner deux ou quatre appareils, si le nombre d'aéronefs disponibles du centre principal le permet.

Le Centre d'aviation maritime (CAM) de Tréguier

Dans le Programme d'Aviation du 9 février 1917, le ministre de la Marine, dans le cadre du développement du Centre d'aviation maritime de Brest-Camaret, décide la création d'un poste de combat dans la région de Tréguier. Ce détachement du Centre d'aviation maritime de Camaret s'installe provisoirement à Plouguivel, à la Pointe de la Roche Noire, au confluent du Guindy et du fleuve côtier Jaudy, sur des terrains loués à Monsieur Le Marec.

Le 17 juin 1917, avant même que les travaux d'aménagement ne soient entrepris, le ministre de la Marine décide la création, à Tréguier, d'un centre d'aviation maritime provisoire équipé de 12 appareils dont 9 armés. Le ministre donne l'ordre de faire procéder immédiatement à une étude technique détaillée pour évaluer la possibilité d'établir le centre d'aviation maritime définitif à l'un des deux emplacements suivants, qui ont été visités par le Commandant des Patrouilles aériennes de Brest :

1. Penn Palud au nord de la Roche Jaune, sur la rive gauche de l'embouchure du fleuve Jaudy (commune de Plouguivel). La desserte routière de cet emplacement est médiocre, les chemins vicinaux sont des fondrières par temps de pluie. Le plan incliné destiné à la mise à l'eau ou hors d'eau des hydravions doit être long de 200 mètres pour aboutir au chenal. Il faut rehausser l'emprise cadastrale de ce camp d'aviation pour lui éviter d'être inondé lors des grandes marées.

2. La pointe sud-ouest de l'île de Bréhat, dans la cuvette qui sépare le fort de la mer. Cette dépression mesure 90 mètres sur 70 mètres. Il s'agit de louer 71 ares, 41 ares appartenant déjà à l'État. Le fort devra être utilisé pour le logement du personnel, l'installation d'ateliers et d'entrepôts.

Pour se conformer à la décision ministérielle du 17 juin 1917, une reconnaissance est faite à Bréhat par le commandant du centre d'aviation maritime de Tréguier. Dans son rapport, il estime que l'emplacement de l'île de Bréhat ne présente pas d'avantages sur celui de Tréguier. Le plan d'eau, entre les tourelles Men Joliguet et Les Piliers est soumis à un fort clapotis lorsque les vents sont de secteur est. Le slipway devrait avoir une longueur de 150 mètres. Les communications avec la terre se font par voie maritime entre la pointe de l'Arcouest et le Port-Clos. Le commandant propose donc de conserver Tréguier comme Centre d'aviation maritime définitif, de prendre le Port-Blanc comme poste de relâche et de choisir si possible un poste de combat à l'embouchure de la rivière de Morlaix.

La décision ministérielle du 14 septembre 1917 maintient un Centre d'aviation maritime à Tréguier, avec un poste de relâche à Bréhat et un autre au Port-Blanc. Ce dernier sera fermé en mars 1918, du fait de sa proximité avec le centre de Tréguier.

Le Centre d'aviation maritime de Tréguier devant être opérationnel le 15 août 1917, les travaux débutent en juillet 1917. Le rôle (tableau des effectifs) est ouvert le 01 août 1917. Le centre est prêt à fonctionner, le 13 août 1917. Au début de 1918, la dotation est de 16 hydravions dont 12 armés.

La zone de patrouille du Centre d'aviation maritime de Tréguier s'étend des Casquets à l'est à l'Aber Wrac'h à l'ouest. Elle sera élargie quelques temps après aux atterrages de Saint-Malo et des îles Chausey. Le Centre d'aviation maritime de Tréguier est chargé de l'escorte des convois de Brest à Cherbourg, sortant et rentrant, et des convois côtiers de voiliers caboteurs entre l'Aber Wrac'h et Saint-Malo. Il assure aussi la couverture aérienne des convois traversiers entre les côtes anglaises et françaises.

United States Naval Station de Tréguier

L'accord du 31 décembre 1917 avec l'aviation des Etats Unis d'Amérique change complètement la situation du Centre d'aviation maritime de Tréguier. En vertu de cet accord, le centre doit être cédé à la marine de guerre des Etats Unis (l'*United State Navy* ou *US Navy*). Il est décidé de laisser pendant quelques temps, à Tréguier, un poste de combat (PC) armé de 6 aéronefs. Le Poste de Relâche de Bréhat, qu'on envisageait de supprimer, a repris de l'importance, les hydravions de La Penzé l'utilisant fréquemment. Pendant la période transitoire de l'installation des Américains, le poste de combat de Tréguier, avec un parc aérien de 6 appareils dont 4 armés, dépend administrativement du nouveau **Centre d'aviation maritime de La Penzé**, qui est déclaré opérationnel le 5 août 1918. Celui-ci est implanté sur la rive gauche de la rivière du même nom, à 8 kilomètres au sud de Saint-Pol-de-Léon. Le poste de combat de Tréguier est supprimé le 9 novembre 1918. Au préalable, le personnel français avait rejoint La Penzé au fur et à mesure de l'armement des hydravions américains. Pendant la durée du transfert, les reconnaissances aériennes et les escortes de convois n'ont pas cessé.

Le 16 août 1918, l'*US Navy* prend officiellement en charge l'*US Naval air station* de Tréguier. Le commandement des forces d'aviation maritime des États-Unis d'Amérique, dans une étude préalable, envisageait d'armer à 24 hydravions la Station de Tréguier. Cela nécessitait la construction d'un hangar supplémentaire à Penn Palud. Ce projet est abandonné à cause des caractéristiques de ce site, déjà énoncées dans le choix de l'emplacement du Centre d'aviation maritime de Tréguier. L'*US Naval air station* de Tréguier est désarmé dans les jours qui suivent l'Armistice du 11 Novembre 1918.

Durant l'entre-deux-guerres, le plan d'eau du Jaudy est utilisé comme escale lors des vols d'entraînement des hydravions de la Marine Nationale.

Aujourd'hui, ne subsistent que les fondations en béton de la rampe de mise à l'eau. Une stèle rappelle et explique aux randonneurs qu'à cet endroit il fut installé le Centre d'aviation maritime de Tréguier. Il a été un maillon indispensable dans la chaîne des mesures prises pour annihiler la menace mortelle pour l'Entente que fut la guerre d'extermination du trafic commercial maritime mené par le IIe Reich durant la Grande Guerre 1914-1919.

Dans le [cimetière communal de Tréguier](#), il y a trois tombes de militaires ayant appartenu au Centre d'aviation maritime :

- BOUBEKEUR Ben Hadj Noury-travailleur algérien, mort pour la France, le 18 mai 1918.
- GUENVER Yves-Marie-matelot-chauffeur d'aviation, mort pour La France, le 17 mai 1918.
- DIMITRIC Georges, Saclas-matelot Grec, mort pour la France, 1er avril 1918.

Le 14 février 1918, 32 matelots sans spécialité de la Marine Hellénique sont détachés en renfort au Centre d'aviation maritime de Tréguier, dans le but de les former.

Période(s) principale(s) : 1er quart 20e siècle

Dates : 1917 (daté par travaux historiques), 1918 (daté par travaux historiques)

Description

Les fondations en béton de la rampe de mise à l'eau ou slipway subsistent.

Une stèle rappelle qu'à cet endroit fut installé le centre d'aviation maritime de Tréguier.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : béton, béton armé

Matériau(x) de couverture : béton en couverture

Typologies et état de conservation

État de conservation : vestiges

Statut, intérêt et protection

Intérêt de l'œuvre : vestiges de guerre

Éléments remarquables : cale

Statut de la propriété : propriété privée

L'Aviation maritime

Le 20 mars 1912, paraît le décret qui crée le Service de l'aviation maritime. Cet embryon est placé directement sous la tutelle du ministre de la Marine. Il comprend le centre de Fréjus-Saint-Raphaël et le croiseur *Foudre*, mais surtout il bénéficie d'une ligne budgétaire qui lui est propre. Le 10 juillet 1914, un mois avant l'ouverture du premier conflit mondial, un nouveau décret confirme l'existence de l'Aviation maritime organisée en deux branches : l'aérostation et l'aviation.

Le 3 août 1914, le jour de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la France, l'Aviation maritime disposait de huit hydravions. Malgré leur faible capacité d'emport, ces avions n'ont bénéficié d'aucun programme de tests, qui aurait permis d'augmenter le volume de leur charge offensive. Les médiocres résultats de l'aviation maritime dans les débuts de la Grande Guerre font que la Marine n'hésite pas à détacher un tiers de son personnel dans l'aéronautique militaire, où il fut particulièrement apprécié. Le contrecoup de l'extension du conflit au Proche-Orient, avec l'impérieuse nécessité de protéger le canal de Suez contre l'armée ottomane amène l'aviation maritime à envoyer à Port-Saïd les appareils stationnés à Bizerte. Le binôme constitué du marin français pilote et de l'observateur britannique s'avère efficace.

L'occupation de la presque totalité du littoral belge de la mer du Nord permet à la Marine impériale allemande de créer, dans les ports de Bruges, Zeebrugge et Ostende des bases pour ses sous-marins, idéalement situées pour l'accès à la mer du Nord, mais aussi et surtout à la Manche. Cela nécessite pour la Marine française, au mois de décembre 1914, la création d'un Centre d'hydravions à Boulogne, qui est progressivement transféré à Dunkerque dans les premiers mois de 1915, et qui devient le Centre d'aviation maritime (CAM) majeur de la Première Guerre mondiale. Après des débuts chaotiques, la suite logique pour la Marine, confrontée à la menace sous-marine, est de développer son aviation d'une façon conséquente. Sous l'influence des événements de la guerre, l'aéronautique navale voit son développement se quintupler. Elle s'immisce, avec l'aéronautique militaire, dans le partage de la production des usines d'aviation.

Références documentaires

Documents figurés

- **Photographies de l'United States Navy**
Photographies de l'United States Navy.
Service Historique de la Défense du Château de Vincennes : Cote SS Ga 146 : aviation United States en France

Liens web

- Le centre d'aviation maritime de Tréguier par David Méchin et Albin Denis avec l'aide de Robert Feuillooy : http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/CAM_Treguier.htm
- "Aviation. 1917, des hydravions sur le Jaudy", article du Télégramme, 2017 : <https://www.letelegramme.fr/cotes-darmor/plouguiel/aviation-1917-des-hydravions-sur-le-jaudy-23-06-2017-11568609.php>

Annexe 1

La dotation en hydravions des centres d'aviation maritime de Tréguier et La Penzé

D'après les états mensuels de situation des appareils. Direction Générale de la Guerre Sous Marine. Service de l'Aéronautique et des Patrouilles Aériennes. Section Technique.

Dates	Effectif Dotation réglementaire	FBA 150 HS	Tellier : 200 HS	Tellier-canon	Lévy-Besson : 200 cv	Lévy-Le Pen : 280 cv
1er novembre 1917	10/16	6	4	0	0	0
1er février 1918	18/16	8	4	1	5	0
1er mars 1918	21/16	10	4	1	6	0
1er avril 1918	28/16	10	8	1	9	0
1er mai 1918	34/16	11	9	2	12	0
1er juin 1918	34/16	11	7	2	14	0
1er juillet 1918	31/16	9	6	2	14	0
1er août 1918	33/16	9	6	2	16	0
1er septembre 1918	31/16	8	6	2	15	0
1er octobre 1918	28/22	7	5	1	15	0
1er novembre 1918	21/16	6	5	0	9	7

Dotation en hydravions des centres d'aviation maritime de Tréguier et La Penzé

Annexe 2

Les engagements des hydravions des centres d'aviation maritime de Tréguier et La Penzé contre des sous-marins ennemis

Le 14 décembre 1917 : attaque des FBA 530 & 556

Vu à 5 nautiques au nord-ouest de l'île d'Er, 1 sous-marin en surface à proximité d'un bateau de pêche abandonné, dont l'équipage gagnait la terre dans un canot.

Le sous-marin plonge, route ouest, sud-ouest.

Quelques minutes après, l'observateur de l'hydravion aperçoit le submersible en plongée.

Une attaque est menée. Les deux hydravions de la patrouille larguent chacun 1 x bombe.

Le 10 mai 1918 : attaque des Tellier Tr.10-n° 64 & Tr.9-n°133

A 12 nautiques au nord de l'île de Batz.

Renforts des F.B.A./TR.8 & Tr.5 - F.B.A./TR.13 & 7 et F.B.A./Tr.1 & Tr.4

2 x bombes ont été lancées.

Le 21 mai 1918 : attaque des F.B.A./Tr.5 & Tr.2

A 8 nautiques au nord-ouest de l'île de Ouessant.

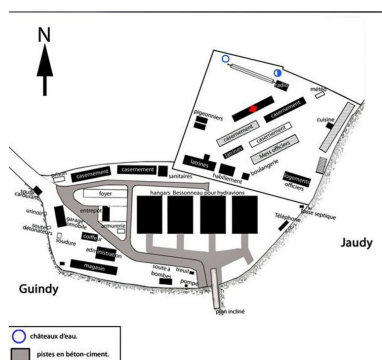
Le TR.5 (FBA 593) largue 1 x bombe.

Annexe 3

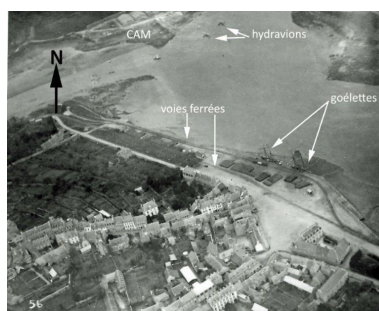
Etat des lieux du centre Américain d'aviation maritime de Tréguier, 28 octobre 1918

- 1 x terrain loué par l'Etat de 230 ares bétonné et cimenté sur l'aire de stationnement des hydravions et les pistes de roulement, avec 117 m3 de béton.
- 1 x slipway (rampe de mise à l'eau) dont la construction nécessite 31 m3 de bois de sapin.
- 1 x charriot de mise à l'eau à 4 roues, sur rails en acier, dont la fourniture a été faite directement par le Port de Brest.
- 4 x hangars *Bessonneaux* de 20 m x 28 m. Structure constituée d'une charpente en sapin recouverte d'une toile de chanvre enduite, spécialité de la Société Angevine Bessonneau, fondée le 17 décembre 1901. Un hangar de ce type pouvait-être monté ou démonté en 2 jours par une équipe de 30 hommes.
- 9 x baraques *Rousseau*, sur fondations en pierres sèches et trumeaux maçonné d'un volume de 57 m3 :
- 1 de 7 m x 20,50 m pour les officiers.
- 1 de 7 m x 24,50 m pour les sous-officiers.
- 2 de 7 m x 32,50 m pour les équipages.
- 1 de 7 m x 8,30 m pour la cuisine et la cambuse.
- 1 de 7 m x 12,25 m pour les pilotes.
- 1 de 6,20 m x 36,50 m pour l'atelier.
- 1 de 7 m x 15,50 m pour le magasin.
- 1 de 7 m x 16,50 m pour le garage.
- 1 atelier pour soudure autogène construit en agglomérés de béton de ciment, dont le volume est d'environ 8,2 m3 (toiture en planches et carton goudronné).
- 1 magasin à bombes construit en maçonnerie au mortier de ciment dont le volume est d'environ 19 m3 (toiture en bois et carton goudronné).
- 1 canalisation d'eau pour le service incendie dont la fourniture a été faite directement par le Port de Brest.
- 1 distribution d'électricité pour la lumière comprenant un groupe électrogène générateur et dont la fourniture a été faite directement par l'Arsenal de Brest.
- 2 colombiers, montés sur trumeaux en maçonnerie.

Illustrations



Plan du centre d'aviation maritime de Tréguier (dessin : Alain Bohée d'après le plan de l'United States Navy Navy)
Phot. Alain Bohée
IVR53_20182207556NUCA



Vue aérienne oblique du port de Tréguier et du centre d'aviation maritime de Tréguier côté Plouguipel (source : United States Navy, annotations par Alain Bohée)
IVR53_20182207542NUCA



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté sud (source : United States Navy)
IVR53_20182207543NUCA



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté sud pris depuis le quai du port de Tréguier (source : United States Navy)
 IVR53_20182207544NUCA



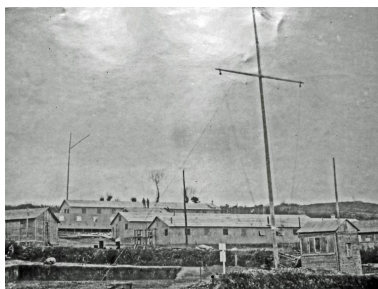
Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, zone ouest (source : United States Navy)
 IVR53_20182207545NUCA



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté nord (source : United States Navy)
 IVR53_20182207546NUCA



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté est (source : United States Navy)
 IVR53_20182207547NUCA



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, casernement situé au-dessus du parking aéronefs (source : United States Navy)
 IVR53_20182207548NUCA



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, baraques préfabriquées (source : United States Navy)
 IVR53_20182207549NUCA



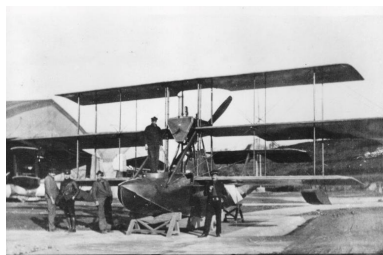
Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, le parking aviation sur lequel stationnent 4 hydravions Curtiss HS-2L (source : United States Navy)
 IVR53_20182207550NUCA



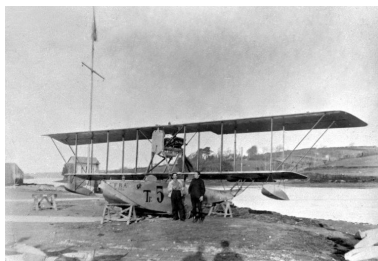
Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, détail du hangar central, le personnel est états-unien (source : United States Navy)
 IVR53_20182207551NUCA



Ces barres en béton de la rampe d'accès à l'eau sont les seuls vestiges du centre d'aviation maritime de Tréguier
 Phot. Alain Bohée
 IVR53_20182207552NUCA



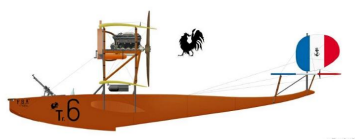
Hydravion Lévy-Besson (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)
IVR53_20182207553NUCA



Hydravion FBA 150 n°593, codé Tr5 (source : Marine Nationale via l'Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale).
"Tr" : pour Tréguier, suivi d'un chiffre qui identifie l'hydravion
IVR53_20182207554NUCA



Hydravion Tellier-canon (source : Marine Nationale via l'Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)
IVR53_20182207555NUCA



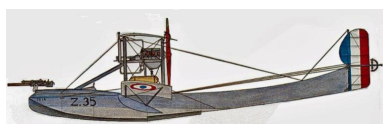
FBA 150 n°620, codé Tr6 (dessin de David Méchin - Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale). Tr" : pour Tréguier, suivi d'un chiffre qui identifie l'hydravion
Phot. David Méchin
IVR53_20182207557NUCA



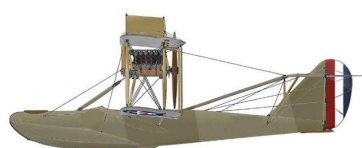
Insigne du centre d'aviation maritime de Tréguier ; coque dressé sur ses ergots (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)
IVR53_20182207558NUCA



Levy-Besson 200 hp (dessin de David Méchin - Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)
Phot. David Méchin
IVR53_20182207559NUCA



Tellier-canon, codé Z.35 (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)
IVR53_20182207560NUCA



Curtiss HS-2 (pas de source)
IVR53_20182207561NUCA

Dossiers liés

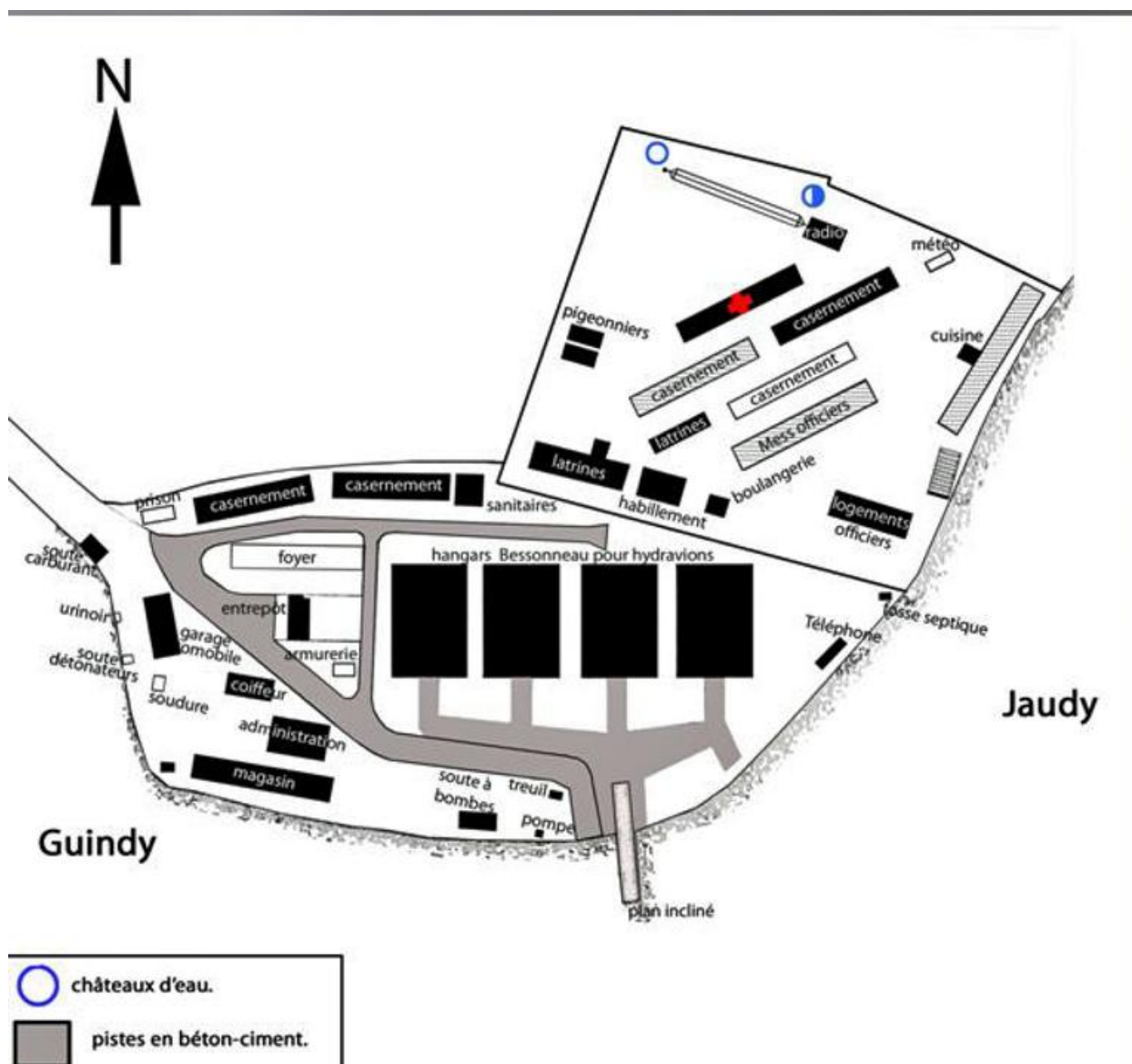
Dossiers de synthèse :

Présentation de la commune de Tréguier (IA22133116) Bretagne, Côtes-d'Armor, Tréguier
Inventaire des héritages militaires en Bretagne (enquête thématique régionale en cours) (IA29133651)
La défense de la rivière de Tréguier (IA22133417)
Le patrimoine culturel maritime des estuaires de Tréguier et du Trieux (IA22133414)
Les Centres d'aviation maritime et les Naval air stations en Bretagne (IA29002287)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Alain Bohée

Copyright(s) : (c) Région Bretagne ; (c) Association Océanide



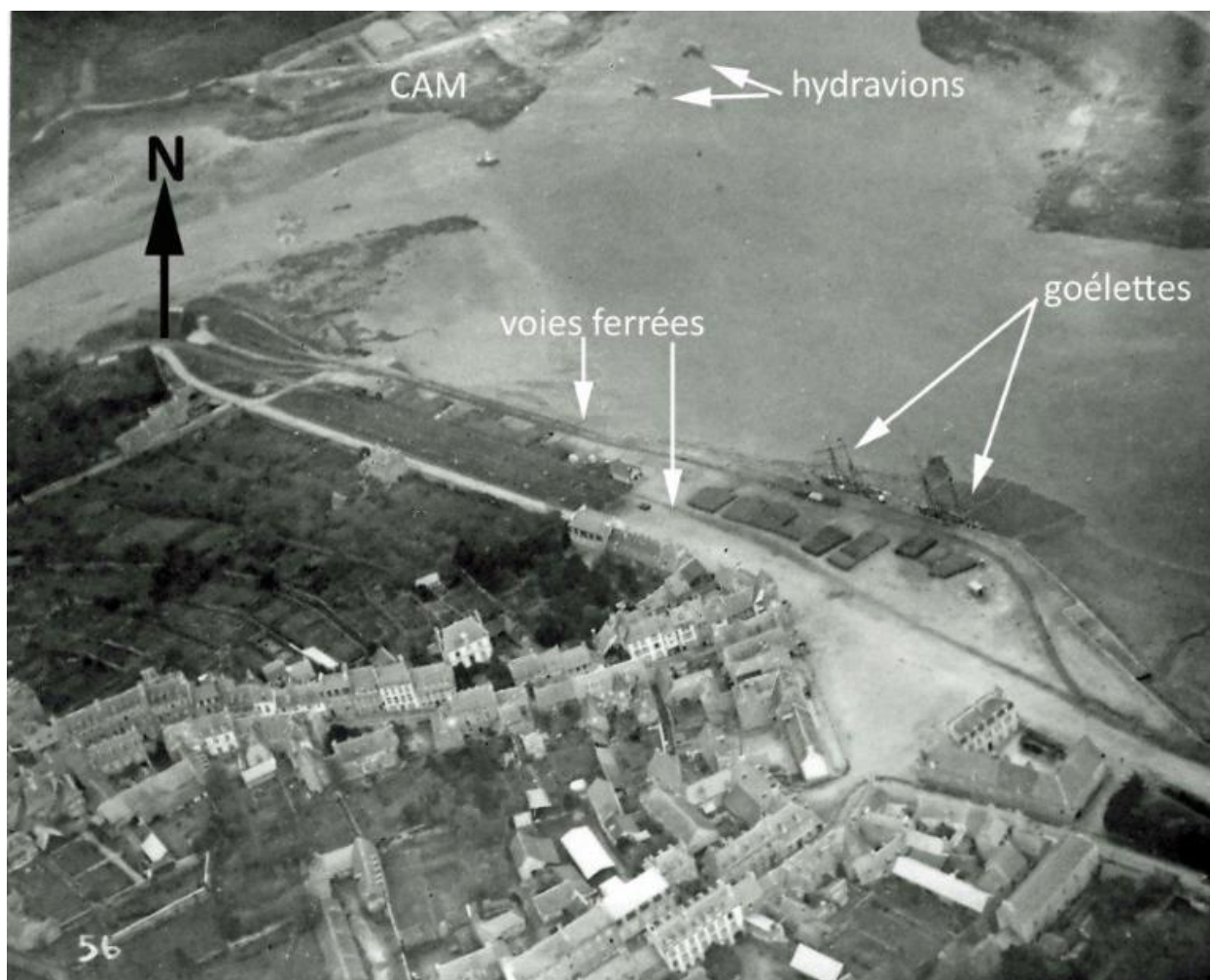
Plan du centre d'aviation maritime de Tréguier (dessin : Alain Bohée d'après le plan de l'United States Navy Navy)

IVR53_20182207556NUCA

Auteur de l'illustration : Alain Bohée

(c) Association Océanide

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne oblique du port de Tréguier et du centre d'aviation maritime de Tréguier côté Plouguiel (source : United States Navy, annotations par Alain Bohée)

IVR53_20182207542NUCA

(c) Collection particulière ; (c) Association Océanide

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté sud (source : United States Navy)

IVR53_20182207543NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté sud pris depuis le quai du port de Tréguier (source : United States Navy)

IVR53_20182207544NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, zone ouest (source : United States Navy)

IVR53_20182207545NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté nord (source : United States Navy)

IVR53_20182207546NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

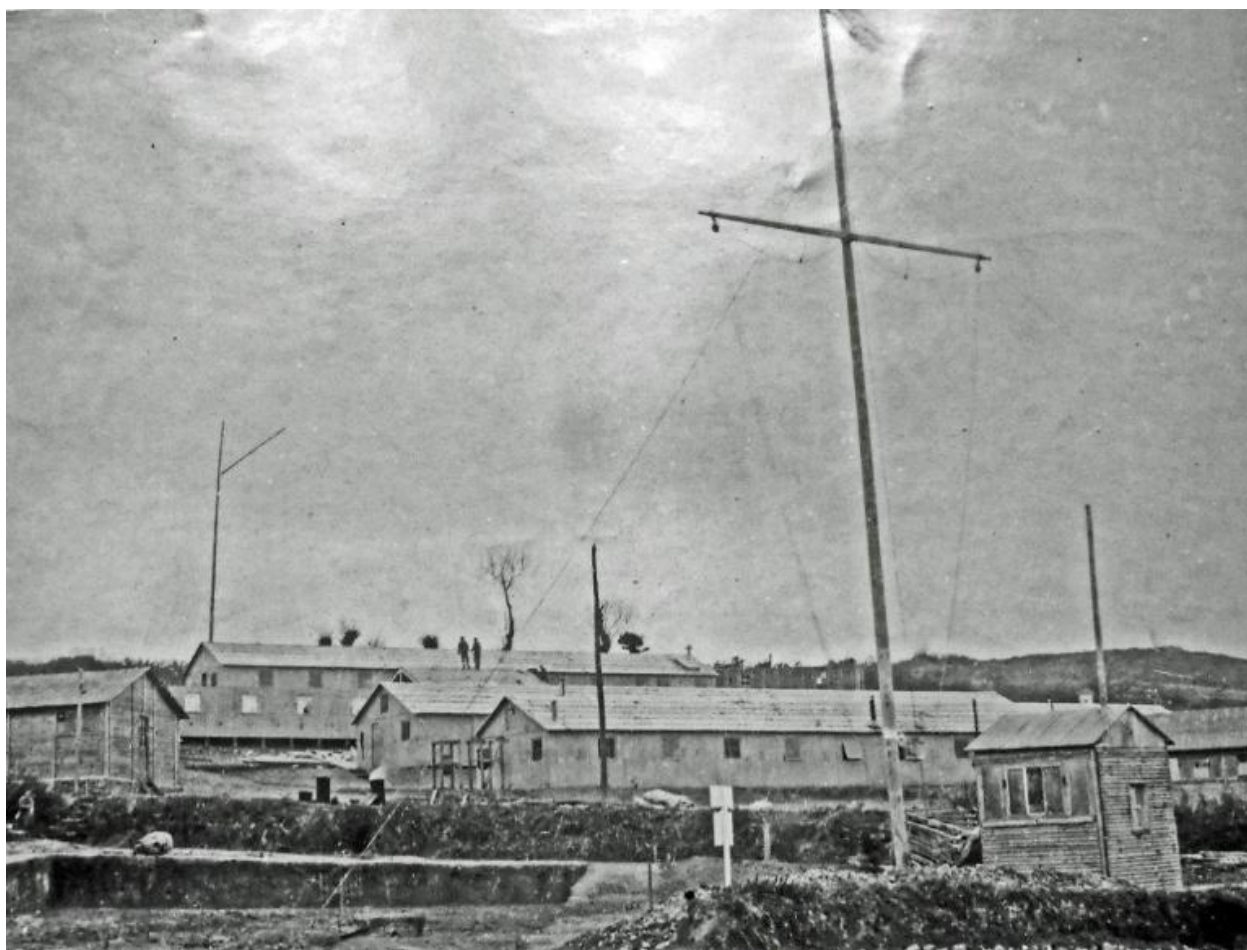


Vue générale du centre d'aviation maritime de Tréguier, côté est (source : United States Navy)

IVR53_20182207547NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, casernement situé au-dessus du parking aéronaves (source : United States Navy)

IVR53_20182207548NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, baraques préfabriquées (source : United States Navy)

IVR53_20182207549NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, le parking aviation sur lequel stationnent 4 hydravions Curtiss HS-2L
(source : United States Navy)

IVR53_20182207550NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du centre d'aviation maritime de Tréguier, détail du hangar central, le personnel est états-unien (source : United States Navy)

IVR53_20182207551NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



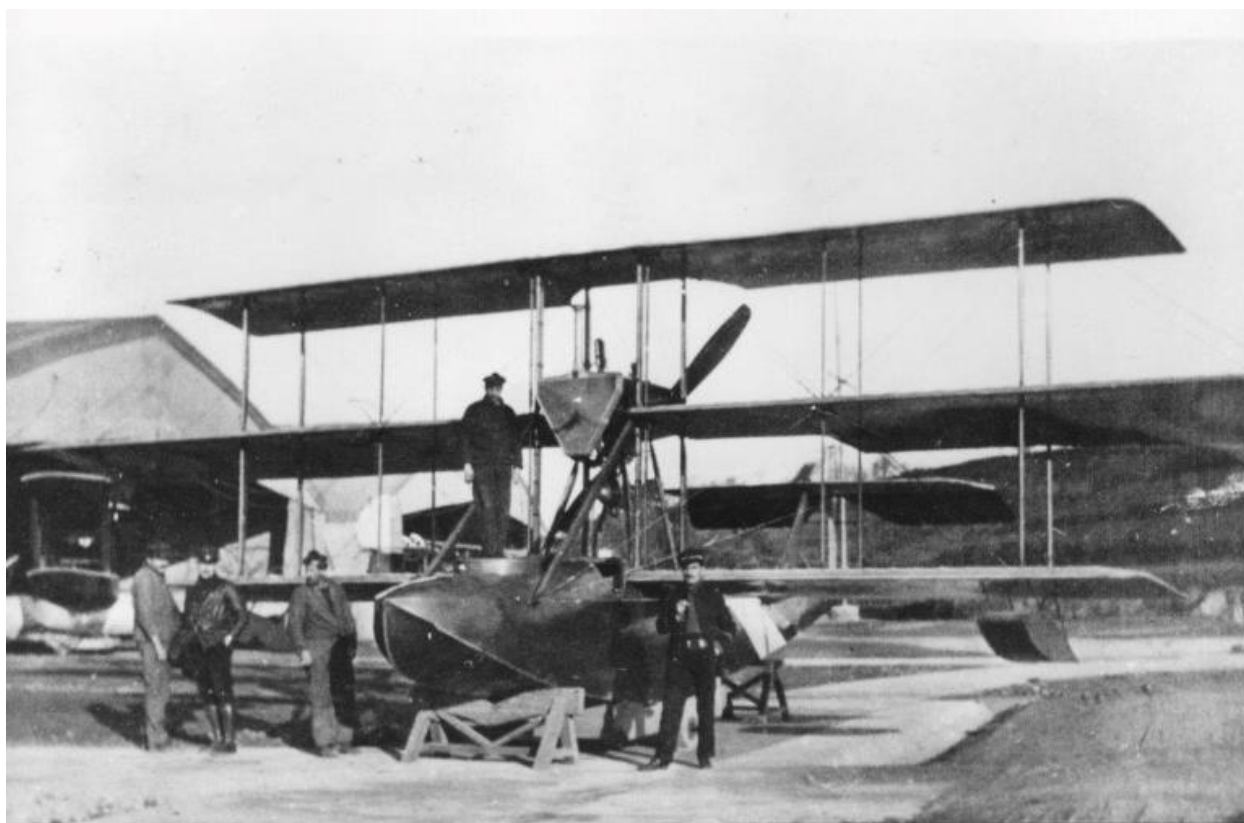
Ces barres en béton de la rampe d'accès à l'eau sont les seuls vestiges du centre d'aviation maritime de Tréguier

IVR53_20182207552NUCA

Auteur de l'illustration : Alain Bohée

(c) Association Océanide

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

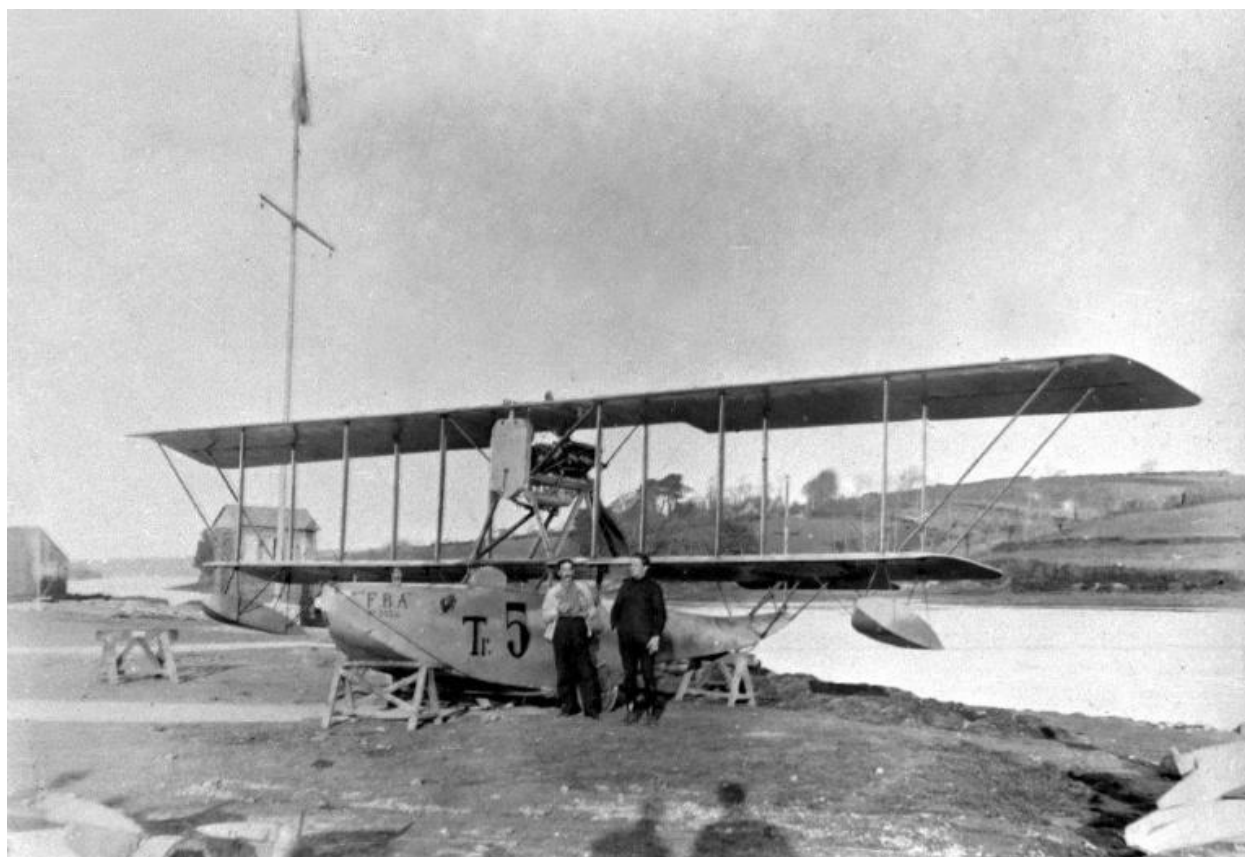


Hydravion Lévy-Besson (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)

IVR53_20182207553NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

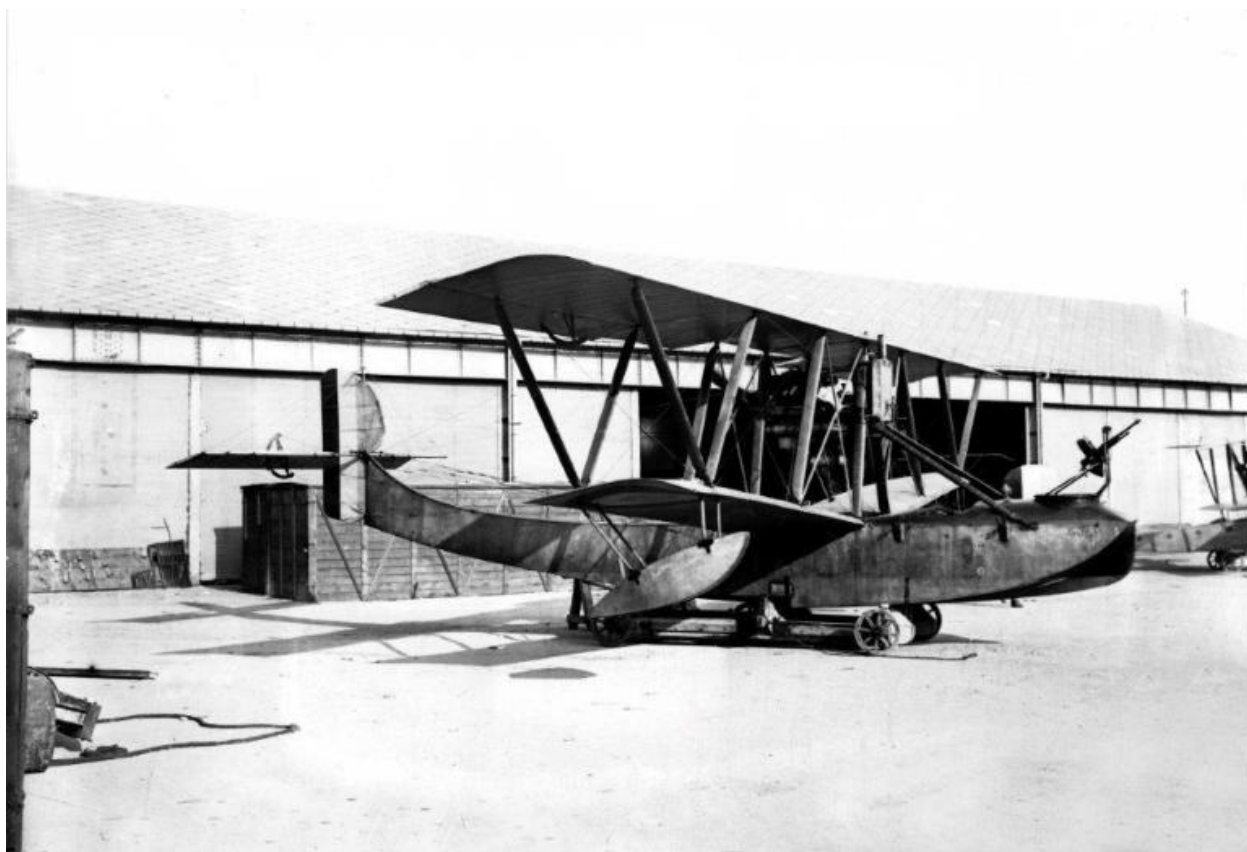


Hydravion FBA 150 n°593, codé Tr5 (source : Marine Nationale via l'Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale). "Tr" : pour Tréguier, suivi d'un chiffre qui identifie l'hydravion

IVR53_20182207554NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

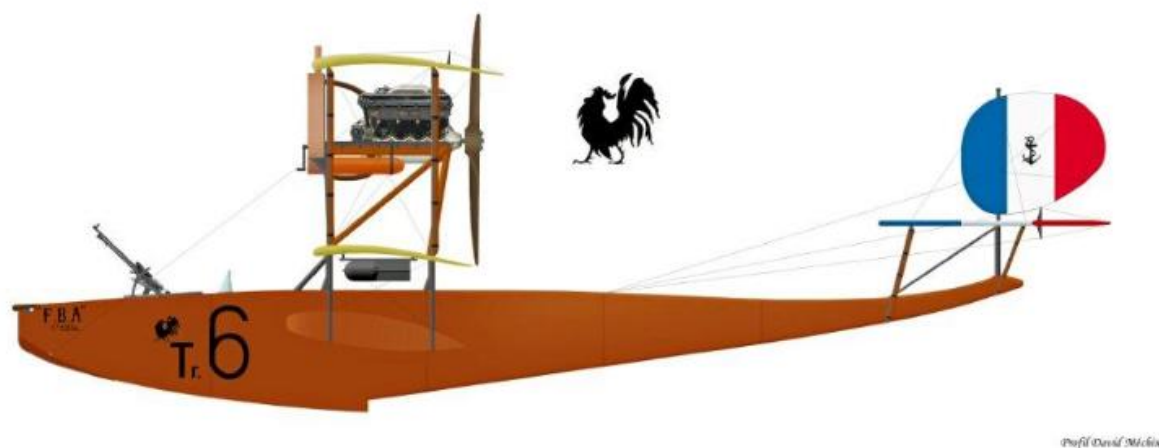


Hydravion Tellier-canon (source : Marine Nationale via l'Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)

IVR53_20182207555NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Profil David Méchin

FBA 150 n°620, codé Tr6 (dessin de David Méchin - Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale). Tr" : pour Tréguier, suivi d'un chiffre qui identifie l'hydravion

IVR53_20182207557NUCA

Auteur de l'illustration : David Méchin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Insigne du centre d'aviation maritime de Tréguier ; coque dressé sur ses ergots (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)

IVR53_20182207558NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



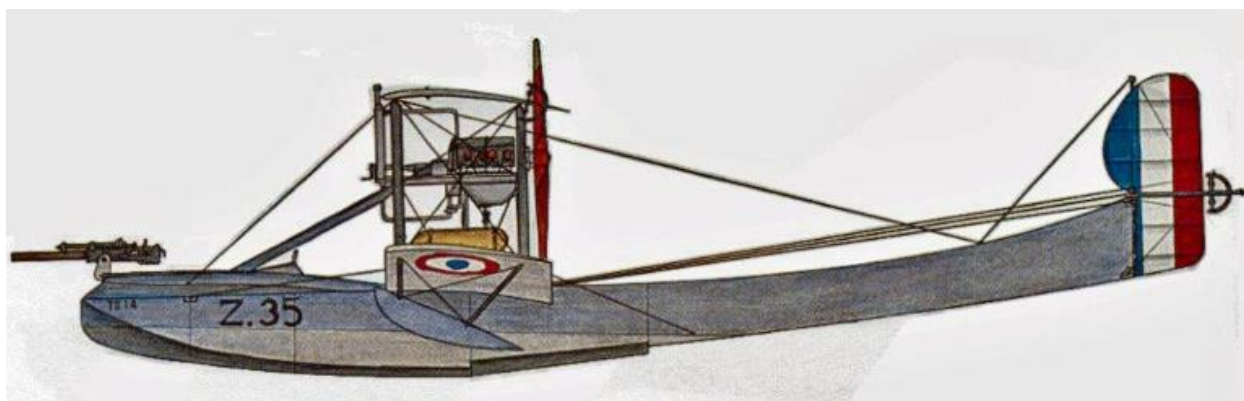
Levy-Besson 200 hp (dessin de David Méchin - Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)

IVR53_20182207559NUCA

Auteur de l'illustration : David Méchin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

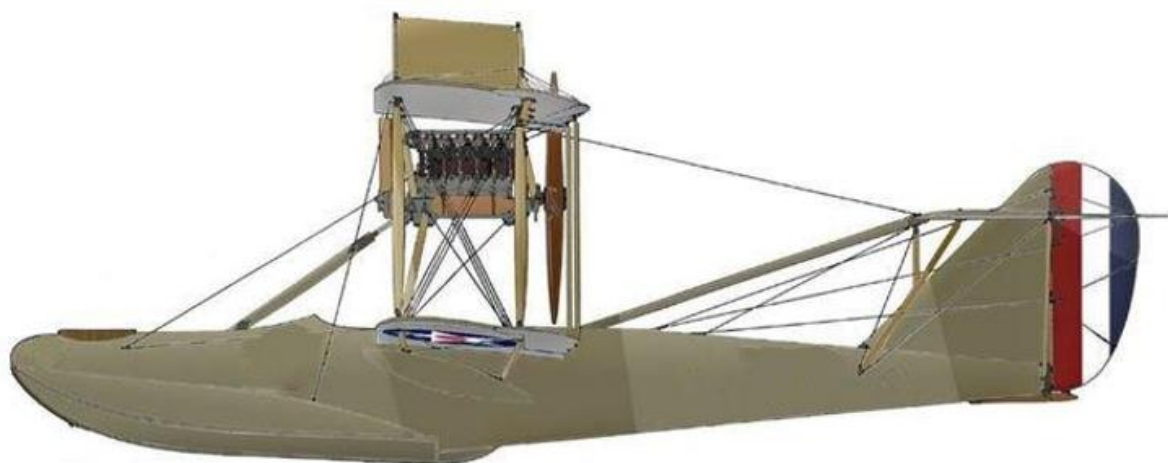


Tellier-canon, codé Z.35 (source : Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale)

IVR53_20182207560NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Curtiss HS-2 (pas de source)

IVR53_20182207561NUCA

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation