



# **IDENTIFICATION DE L'ÉPAVE « DES QUATRES POMPES »**

CLEF SHOM: 14584302

**Campagne 2008**

Emmanuel GOURVIL

Benjamin PEPY

François PRIOUX

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION.

1- Localisation de l'épave.

2- Conditions de plongée.

3- Description de l'épave.

4- Processus d'identification de l'épave.

5- Histoire des péniches transformées de l'Opération Seelowe.

6- Hypothèses.

## CONCLUSION

### Annexes:

- Dossier du SHOM concernant l'épave: 14584302.
- Planche représentant les différents types de péniches transformées.
- Plan d'une péniche de l'opération Seelowe.
- Pages extraites du livre d'Erich Groener.
- Bibliographie.

## **INTRODUCTION:**

Tout a commencé par un échange sur internet. Nous étions à la recherche d'une épave accessible directement de la côte, sans avoir recours à une embarcation pour nous y rendre.

Après quelques mails, un plongeur de Brest nous explique comment trouver l'épave dite « des Quatres Pompes ». Il nous décrit l'épave comme étant « un chaland d'une quarantaine de mètres qui transportait du carrelage ». Cela nous promettait une plongée sympathique, d'autant plus que l'état de conservation de l'épave semblait tout à fait correct.

Le rendez-vous est prit quelques semaines plus tard, accompagné de trois fidèles membres de l'ASEB, nous partons en direction de la rade de Brest. Après avoir trouvé l'épave et être resté trois quart d'heure dessus, nous sommes tous remontés très satisfait de notre plongée. Mais surtout très curieux. En effet, cette épave est vraiment différente des épaves de navires à vapeur ou de chalutiers que nous fréquentons habituellement. Il s'est produit quelque chose d'inhabituel lors de cette plongée, une étincelle de curiosité nous a poussé à chercher l'histoire de ce navire qui semblait si particulier.

En recherchant l'identité de ce navire, nous avons pris conscience que cette épave était le témoin muet d'une période inquiétante de la seconde guerre mondiale. Cette épave est en effet le résultat d'un projet ambitieux qui aurait pu changer radicalement le cours de l'histoire si les allemands l'avait mené à terme: **L'Opération Seelowe**.



**La proue si caractéristique de l'épave.**

(Photo Arnaud Constans)



**La poupe, elle aussi très curieuse.**

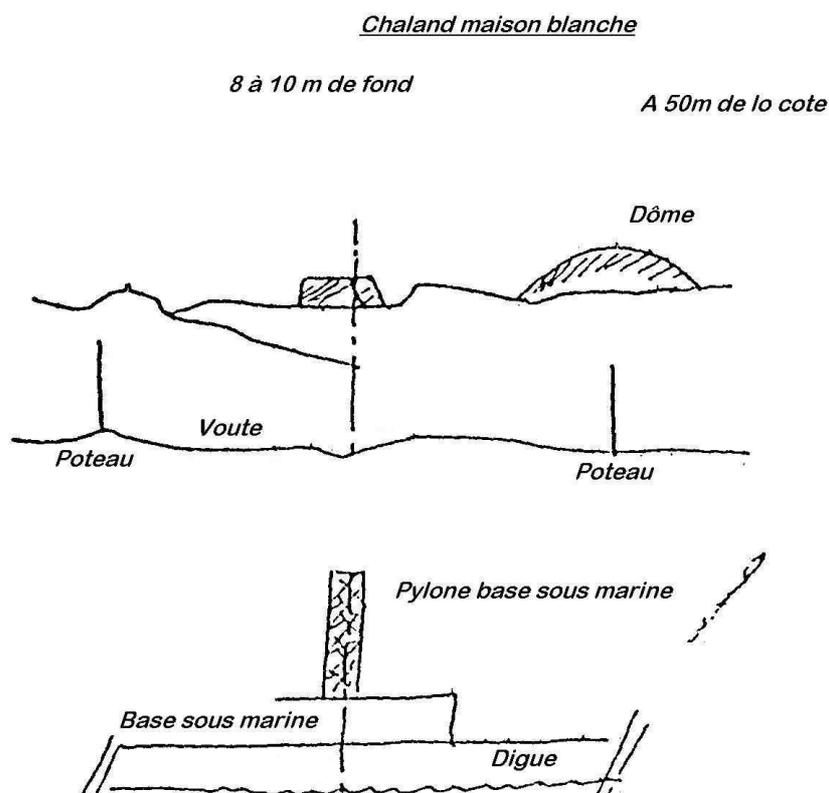
(Photo Arnaud Constans)

# 1- Localisation de l'épave.

Le site se trouve à environ deux cents mètres à l'ouest, en dehors de la digue abrit de l'arsenal de Brest. Plus exactement, en plein milieu du mouillage de la Maison Blanche, près de l'entrée de l'arsenal dite des "Quatres Pompes".

Position GPS (Eur 50):

**04° 31' 5550 Ouest / 48° 21' 8610 Nord**



*Amers de l'épave. (Dessin réalisé par Nicolas JOB)*

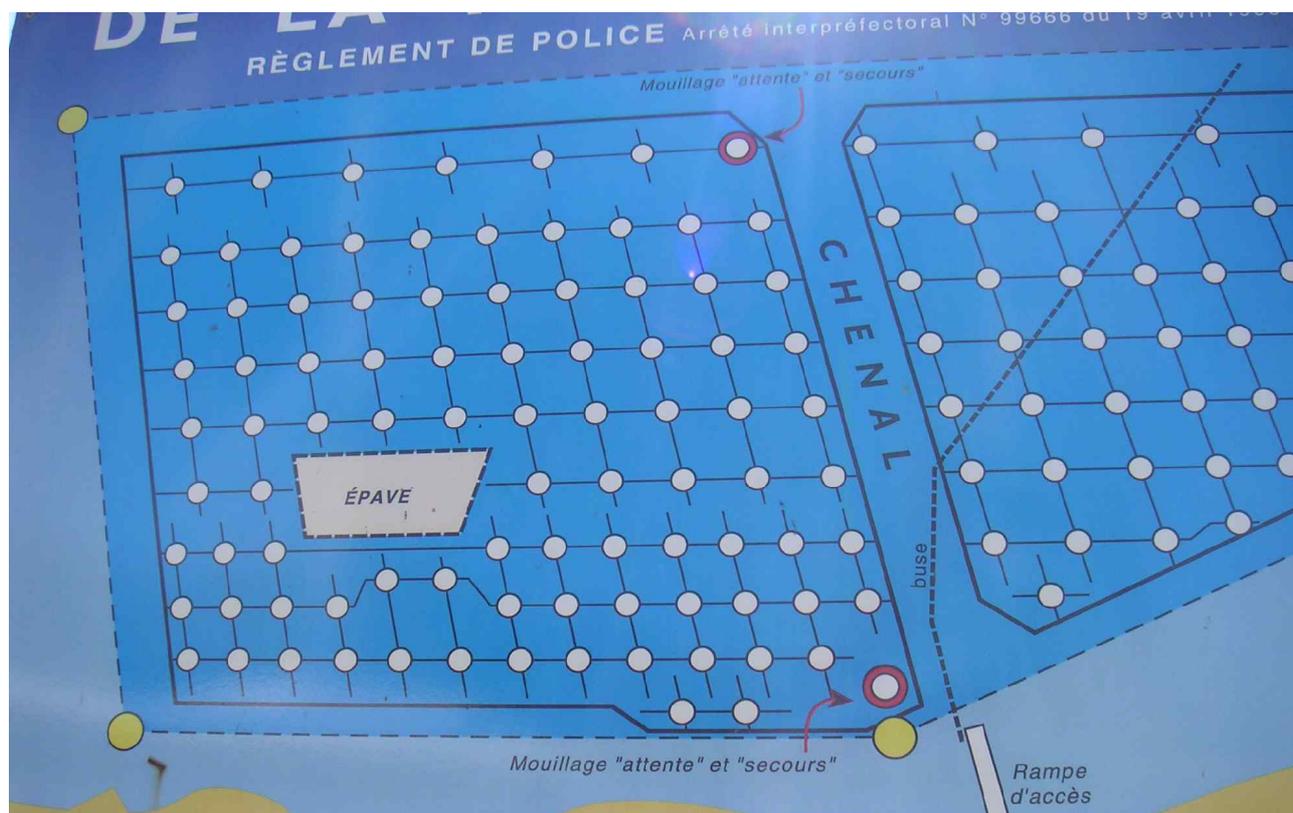
L'épave fut référencée par le SHOM le 23 novembre 1989, suite à sa découverte par la DDE. En effet, lors de la mise en place des bouées du mouillage de la Maison Blanche, la DDE a signalé l'épave. Les données contenues dans leurs dossiers sont assez faibles, ainsi la description de l'objet dans le dossier du SHOM est la suivante: "Taille de l'épave prise sur le plan de la DDE du Finistère échelle 1/1000; longueur: 45 mètres, largeur: 15 mètres, orientée au 055/235." Aucune donnée historique n'est indiquée.

(Voir annexe 1)

## 2- Conditions de plongée.

### Accès:

L'accès se fait par la route de la Maison Blanche. Un parking assez vaste a été aménagé pour accueillir les pêcheurs qui ont une bouée de mouillage dans cette zone. Une cale de mise à l'eau fréquemment utilisée par la marine permet de mettre facilement un zodiac, ou une petite embarcation à l'eau. Cette cale est accessible jusqu'à un coefficient de marée de 90, mais uniquement pour des embarcations de très faible tirant d'eau (50 cm maxi). La mise à l'eau n'est pas payante, et en prime un plan très instructif se trouve à proximité.



*Photo du plan de mouillage visible sur le parking.*

Pour se rendre sur l'épave, il n'est pas nécessaire de prendre un bateau, on peut très bien partir du bord. En revanche, le trajet est un peu périlleux. La plage est composée de galets dans un premier temps, puis de pierres de tailles plus importantes en fin de parcours. Ces dernières sont rendues très glissantes par les algues qui s'y trouvent fixées.

Une fois l'équipement mis sur le dos, il faut pénétrer dans l'eau et nager sur environ cent mètres. L'épave se trouve dans la seule zone exempte de bouée de mouillage, comme on peut le voir sur la photo ci-dessus.

### Météo:

Sur le secteur, la mer est agitée par un fort vent de sud-ouest. Au contraire, un vent d'Est bien installé rendra les conditions de plongée plus agréables.

### **Marée:**

Bien que la plongée soit possible à tout moment pour des coefficients inférieurs à 80. Il est conseillé de plonger à l'étable de pleine mer, c'est en effet à cette période que la meilleure visibilité est observée sur le site. Ceci est dû à l'effet de l'eau propre amenée par la marée montante qui entre dans la rade.

### **Profondeur:**

La profondeur maximale du fond est de 15 mètres à marée haute et de 11 mètres à marée basse (pour un coefficient de 70).

### **Interdiction de plonger:**

L'arrêté interprefectorale n°99666 du 19 avril 1999, interdit les activités subaquatiques dans la zone du mouillage de la Maison Blanche, lorsque les bateaux sont aux mouillages. C'est à dire que la plongée n'est autorisée que les mois d'hiver, lorsque les bateaux sont sortis de l'eau.

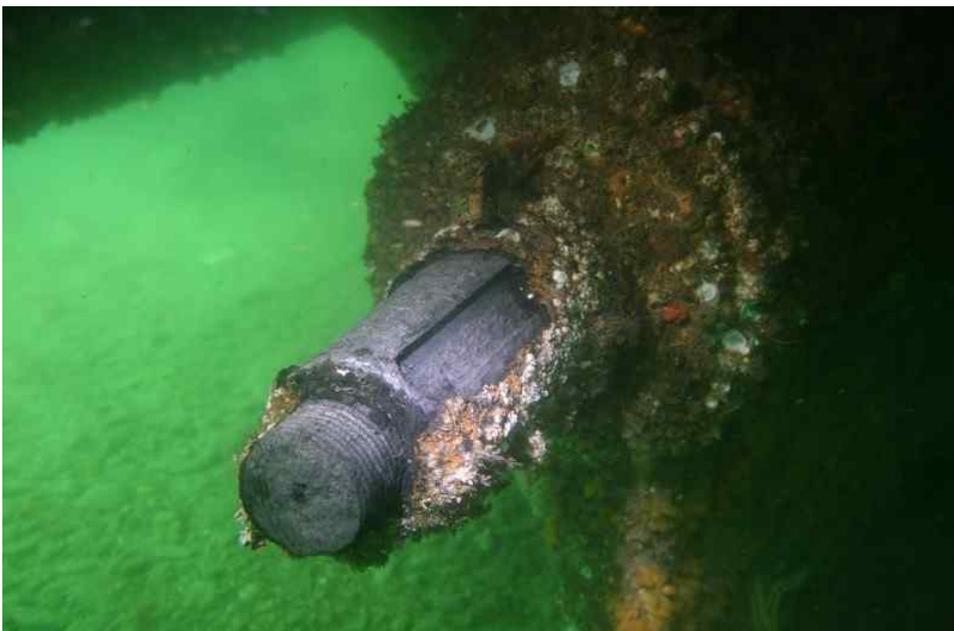
Les plaisanciers de l'association du mouillage de la Maison Blanche nous ont tout de même autorisé ponctuellement à organiser nos plongées, à condition de les prévenir et de nous signaler à l'aide de bouées de surface munies d'un pavillon Alpha que nous tractions en permanence derrière nous. De la même façon, lorsque nous partions du bord, nous nagions au plus court, afin d'éviter de gêner les plaisanciers.

### 3- Description de l'épave.



*Croquis de l'épave.*

La poupe est la partie la mieux conservée, avec sa coque arrondie posée bien à plat sur le fond de sable et ses restes de superstructures formant un sorte de cage ouverte sur l'avant, remontant d'environ quatre mètres. La coque présente sur l'arrière une belle courbure qui surplombe un petit carter d'hélice (cette dernière a disparue, il n'en reste que le moyeu) et la mèche de safran (le gouvernail est lui aussi absent).



*Moyeu de l'hélice, avec la marque de la clavette.*



*La poupe, vue du côté tribord.*



*Détail du carter d'hélice.*

Les restes de pont présentent un bastingage presque entier et portent un treuil de chaque côté. Facilement pénétrable, la coque renferme le moteur, apparemment un diesel quatre cylindres, parmi un bric à brac de débris difficilement identifiables, avec un gros tube de vingt à trente centimètres de diamètre dressé presque verticalement sur tribord et qui rejoint les superstructures. Ces dernières s'arrêtent de façon nette, et la coque tend à s'affaisser et à disparaître dans le fond sablo-vaseux. Sur tribord, le bastingage a basculé et s'enfonce peu à peu dans le sédiment. En avançant, on trouve des carreaux de faïence partout, dont le plus grand nombre sont percés d'un trou "artisanal" en plein milieu. Au centre approximatif de l'épave sur bâbord, on distingue une poutre bifide d'un mètre cinquante de haut cernée sur tribord par une petite ouverture de claire-voie placée devant un beau taquet, et sur bâbord par une claire-voie intacte et son taquet. En progressant encore, on arrive sur une zone couverte de laminaires où se cache un petit treuil sur tribord.

Puis la structure générale de l'épave reprend du volume, un peu comme si la péniche avait été cassée en son milieu lors du naufrage: les pans de coque effondrés se redressent de façon quasi symétrique, les parties les plus hautes de la coque formant un passage étroit d'un mètre. Puis les pans de coque se redressent et deviennent complètement verticaux sur la proue, avec un large passage au centre du navire. On trouve des bittes d'amarrage un peu partout et au centre un curieux objet ressemblant à une bouée, avec deux cônes opposés et accolés par leurs bases, avec un anneau à l'une des extrémités. On parvient enfin à la proue, qui remonte de trois mètres et qui présente certaines particularités, notamment un petit rostre dans la partie basse. La proue est surmontée d'une ouverture d'environ trois mètres de large, occupée intégralement par des membrures rapprochées et parallèles à la coque, ce qui fait penser à une porte type "barge de débarquement". Mais aucune charnière n'est visible, et la partie la plus éloignée de la proue (quatre mètres) est soudée à la base sur le fond de la coque du navire... La coque est presque intacte de chaque côté de l'ouverture, et ne présente pas d'écubier, seule une paire de bitte d'amarrage reste en poste de chaque côté de l'épave...

Malgré la faible profondeur d'une quinzaine de mètres au maximum, l'épave est très riche en faune et en flore: vieilles, lieux, congres, vieilles, targeurs, homards, araignées, tourteaux, seiches, alcyons, spirographes, corynactis, clavelines...



*L'arrière de l'épave contient de nombreux carreaux de faïence percés d'un trou au centre.*



*Claire-voie près de la poupe.*



*Dans la proue.*



*La proue et son éperon si caractéristique.*

## 4- Processus d'identification de l'épave.

Même après plusieurs plongées, nous restons complètement pris au dépourvu par rapport à la nature de cette épave, qui ne ressemble à rien de ce que nous avons pu voir auparavant. Nous prenons contact avec plusieurs pêcheurs et « anciens » pour faire appel à leur mémoire, mais apparemment personne n'en sait plus sur cette mystérieuse ferraille, qui semble toujours avoir été là... Seule information intéressante, l'épave daterait de la seconde guerre mondiale.

Ne sachant par quel bout nous devons lancer nos recherches, nous avons cherché des informations sur la base de U-boot, et notamment des photographies d'époque, dans l'espoir de trouver une piste. Emmanuel dénicha un film pris par une caméra embarquée sur un bombardier lors du bombardement du 5 août 1944, sur lequel on aperçoit un navire se trouvant exactement à l'endroit de l'épave qui nous intéresse.



Photographie extraite du film tourné lors du bombardement du 5 août 1944.

Les recherches continuent donc dans ce sens, avec la consultation de bases de données concernant les pertes de la Kriegsmarine entre 1940 et 1944 dans le secteur du goulet de Brest. Il ressort de ce travail une liste d'une dizaine de petites unités allemandes. Parmi ces navires, on trouve de nombreux chalutiers reconvertis en patrouilleurs comme le VP 724 ex-St Dominique, le VP 713 ex-Leipzig, le VP 723 ex-Jeanne Marie, ou le VP 728 ex-Vierge de Massabielle...; mais également d'autres chalutiers transformés en dragueurs de mines, comme le M1203 ex-Burgmeister Schmidt, le M4031 ex-Pesce Spada, le M4618 ex-

Boulonnaise, le M4023 ex-Caprina, le M4004 ex-Ibis, ou le M4040 ex-Odenwald... Mais tous ces navires étaient propulsés par des machines à vapeur triple expansion ! Seul un petit bateau de défense portuaire, le FB04 ex-Nerto, possédait un moteur diesel, mais après avoir été coulé le 20 octobre 1943, cet ancien chalutier construit en 1922 a été renfloué, remis en état et renommé Notre Dame de Tro Gvoal...

Quand aux caractéristiques de l'épave, avec sa poupe très arrondie, son carter d'hélice et sa proue si particulière, il est difficile d'imaginer un chalutier. La piste du chalutier est donc rejetée pour l'instant.

Nous décidons alors d'organiser plusieurs plongées sur l'épave, avec l'accord des pêcheurs, pour trouver d'autres indices. Pendant que Benjamin prend des notes et des photos en vue de réaliser un croquis de l'épave, une autre équipe explore les alentours du site. Lors d'une autre plongée, une palanquée menée par François mesure les éléments importants de l'épave. Armé d'un triple décamètre, les différentes distances sont reportées sur l'esquisse précédemment réalisée. La faible visibilité régnant sur le site rend l'appréciation des distances très hasardeuse. Ce travail nous a donc été essentiel, afin de bien se représenter l'épave dans son ensemble.

Ces plongées nous ont permis de déterminer les dimensions plus précises du bâtiment: environ cinquante quatre mètres de longueur pour six mètres de largeur. Ainsi que de réaliser un croquis de l'ensemble de l'épave.



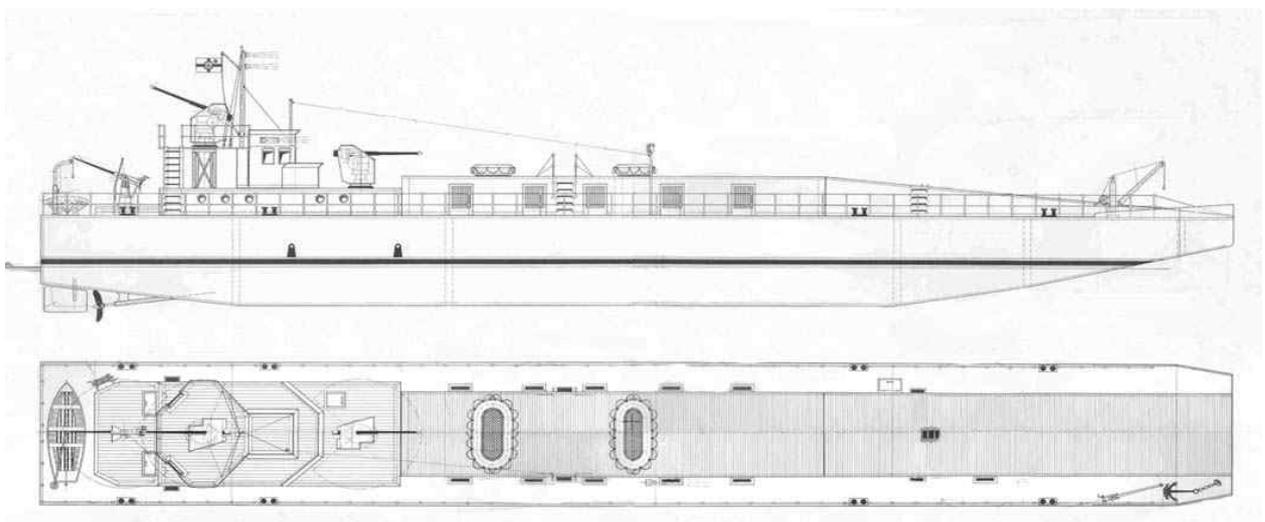
*Croquis du site.*

D'autres hypothèses sont avancées, principalement orientées par la proue si particulière qui nous fait penser à un navire de débarquement. Nous réalisons donc des recherches sur les différents types de navires de débarquement ayant pu être présent à Brest durant la période de la seconde guerre mondiale. On peut retenir:

- Une barge de débarquement alliée type Landing Craft Tank Mk3 ou Mk4, dont les dimensions correspondent. Mais plusieurs éléments ne concordent pas : ces navires avaient une poupe carrée et étaient propulsés par 2 moteurs diesel et 2 arbres d'hélices. De plus, la proue de ces navires est dépourvue du rostre vu sur l'épave.



- Une barge « à tout faire » allemande du type Marinefährrähme : ces MFP, qui servaient de navires de transport, de plateformes d'artillerie ou de Flak, de poseurs de mines... avaient une longueur comprise entre 46,5 et 50 mètres. Mais ici encore, la forme de la poupe et le mode de propulsion ne sont pas en accord avec ce qui est visible aux « Quatres pompes » : les MFP sont elles aussi dotées d'un « cul carré », mais sont équipées de trois arbres d'hélice.



Il faut chercher ailleurs. Une autre particularité de l'épave est la taille réduite du moteur diesel et de l'hélice, protégée par un demi carter, positionnée juste devant un safran très court: ces éléments font penser à une péniche fluviale, ce qui reste cohérent avec la structure générale de l'épave, notamment la longue cale que l'on retrouve sur toute la partie avant.



*Poupe d'une péniche fluviale, avec son carter d'hélice caractéristique.*



*Détail du carter d'hélice présent sur l'épave.*

En poursuivant les recherches dans des archives, livres et sites internet, nous finissons par découvrir que des milliers de péniches avaient été réquisitionnées en 1940 par la Kriegsmarine en vue de l'opération Seelöwe.

L'épave des "quatre pompes" n'était pas identifiée, mais elle venait d'être classée...

## **5-Les péniches transformées de l'opération Seelöwe.**

En juin 1940, après l'armistice de la France, le Troisième Reich, fort de ses succès rapides, décide de mettre en œuvre l'invasion de la Grande Bretagne de manière à assurer son hégémonie européenne et à éviter un conflit de longue durée, difficilement tenable pour l'industrie lourde nazie: l'opération Seelöwe prévoit un débarquement maritime de quarante divisions, soit 700 000 hommes, en trois phases et en cinq endroits de la côte Sud de l'Angleterre. Les opérations devaient se dérouler à partir des ports hollandais de Rotterdam, Hoek van Holland, ainsi que des ports belges de Anvers, Ostende, et Vlissingen. Sur les côtes françaises, se sont les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, et Le Havre qui furent retenus. Ce plan prévu pour septembre 1940 devait également recevoir un important soutien aérien de la Luftwaffe. Ce projet très ambitieux, voir trop ambitieux selon certains historiens, est rapidement révisé en juillet puis en août. Le second projet est rendu plus réaliste avec une force de treize divisions (16th et 9th armées représentant 260 000 hommes) en deux phases et en quatre endroits...

Les préparatifs démarrent aussitôt et une véritable armada est réquisitionnée pour assurer le transport des véhicules, des troupes et de leur matériel: 164 cargos (steamers et motorships de 317 à 10155 tx !), environ 300 caboteurs de 100 à 200 tx, 1800 chalutiers et remorqueurs, 2400 péniches, car et train ferries, radeaux, pontons, dinghies, chars amphibies... Armada de bric et de broc ne présentant pas la moindre uniformité, que le Génie allemand doit malgré tout armer et modifier pour les rendre utilisable pour le débarquement : tout doit être prêt pour la fin août!

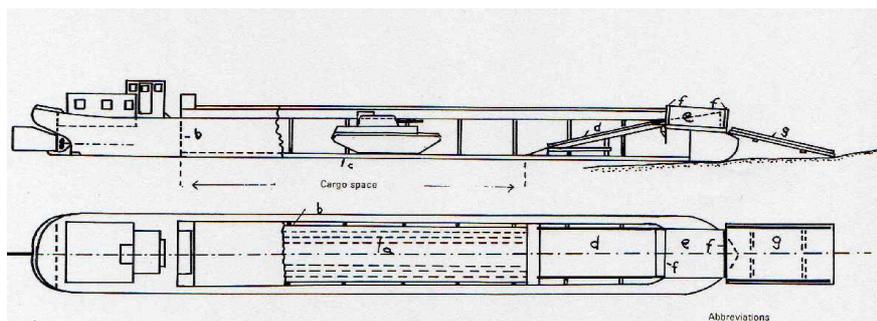
Devant les difficultés logistiques, les mésententes entre la Wehrmacht, la Kriegsmarine et la Luftwaffe, le tournant décisif de la bataille d'Angleterre en septembre 1940 qui fit perdre la maîtrise du ciel britannique aux allemands, l'opération fût reportée en octobre 1940, puis suspendue jusqu'à nouvel ordre, mais ne fût jamais réellement annulée...

Il semblerait qu'Hitler ait plus utilisé Seelowe comme une menace « permanente » sur l'Angleterre que comme une véritable opération d'invasion... Quoi qu'il en soit, les navires destinés à Seelöwe subirent les modifications nécessaires au débarquement: cette « armada » fût ensuite démantelée quand le projet fût gelé et les différentes unités réattribuées partout sur les côtes européennes, prêtes à être reconstituée si nécessaire.

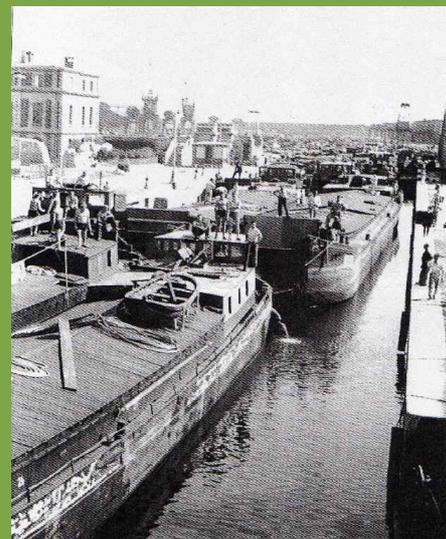
Nous allons nous intéresser plus particulièrement aux transformations réalisées sur les péniches réquisitionnées partout en Europe par les nazis dans le cadre de cette opération.

Sur les 2400 péniches réquisitionnées dans toute l'Europe, 860 étaient allemandes, 1200 venaient de Hollande et de Belgique. En France se furent 350 péniches qui furent réquisitionnées, principalement des bâtiments naviguant sur la Seine et ses affluants. Parmi toutes ces péniches seulement 800 étaient motorisées lors de leur confiscation par les Allemands.

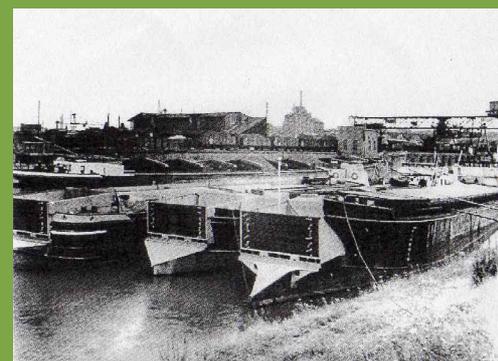
Les dimensions de l'épave décrite correspondent à l'une des 982 péniches de type « Campinois » (ou « Kempenaar » en flamand ou « Kampine » en allemand) réquisitionnées par la Kriegsmarine. Les allemands requalifièrent ce type de navire: A2. Ces navires étaient principalement destinés avant le conflit aux canaux belges. Longues de 50 mètres pour 6,60 mètres de large et 2,5 mètres de creux, elles pouvaient transporter environ 620 tonnes de fret et pouvaient être propulsées par un petit moteur diesel.



*Plan d'aménagement d'une péniche type A2.*

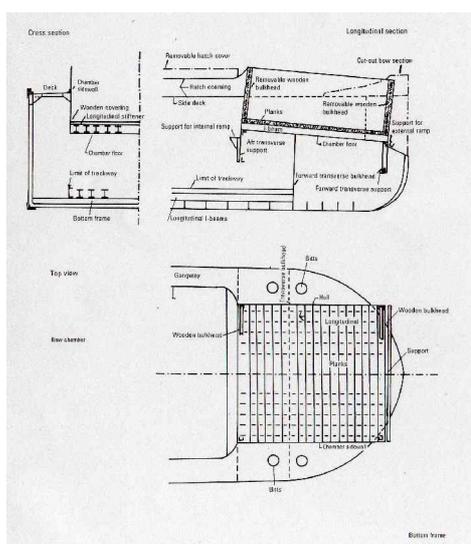


*Péniches en attente de transformations à Ostende, en été 1940.*

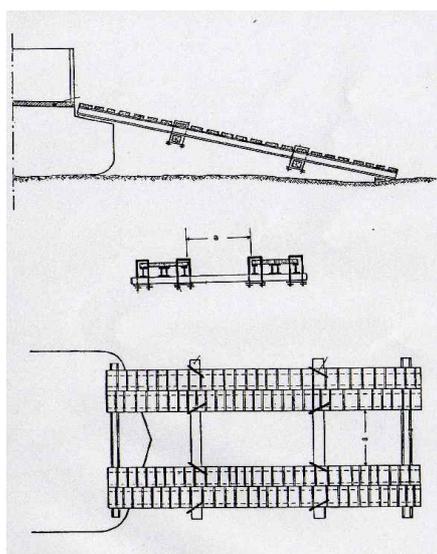


*Péniches transformées dans le port de Manheim. A noter les différents types d'éperons.*

Les principales modifications effectuées par le Génie allemand consistaient à couper partiellement la proue de chaque péniche de manière à y adapter une rampe de débarquement, en ne laissant qu'un court rostre dans la partie basse de la coque, pour des raisons évidentes d'étanchéité. La passerelle de débarquement était maintenue par des poutrelles métalliques soudées horizontalement en arrière de ce rostre (c'est la raison pour laquelle les mariners français les appelèrent les « nez coupés »). Cette rampe pouvait être manipulée par de simples cordages, bloqués grâce à des bittes d'amarrage placées de chaque côté de la coque.



**Modifications de la proue.**



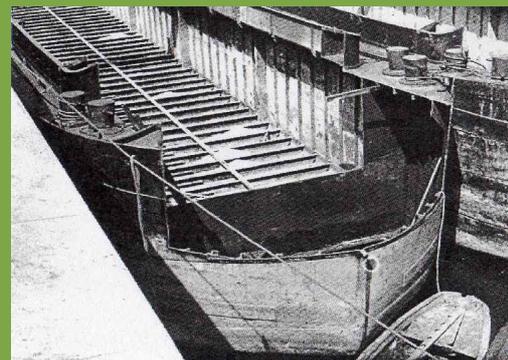
**La rampe extérieure amovible.**

La cale de la péniche pouvait dans certains cas être renforcée par une couche de béton, mais était le plus souvent aménagée de manière spartiate par un simple plancher en bois. Aucune autre modification n'était apportée aux navires, si ce n'est qu'ils pouvaient être pourvus d'armes antiaériennes ou de soutien pour le débarquement, la plupart du temps aussi disparates que les bateaux qu'ils équipaient... Inutile de dire que les qualités nautiques de ces péniches devaient être assez catastrophiques et que la protection offerte aux passagers plus que précaires!

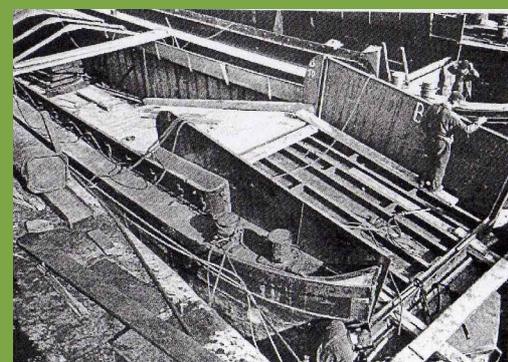
Quand Seelöwe fût reportée, ces péniches furent réparties comme navires à tout faire dans les ports tenus par les Allemands. D'après les recherches effectuées, et notamment dans les livres d'Erich Groener, vingt péniches transformées ont été utilisées à Brest. Treize d'entre elles servirent à l'organisation Toth qui s'occupait de la construction des défences du mur de l'Atlantique. Les sept autres péniches furent utilisées comme "navire brouillard", ou Nebelprahm. Ce type de bâtiment était réparti autour des points stratégiques, il pouvait produire de façon assez rapide et



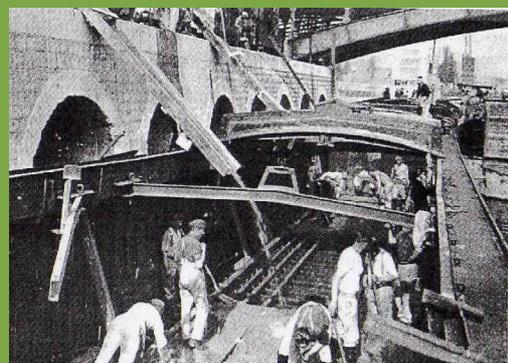
**Péniche dont la proue a été coupée.**



**Détail de la proue coupée. Le renforcement n'est pas encore en place.**



**La proue renforcée, avec sa rampe intérieure.**

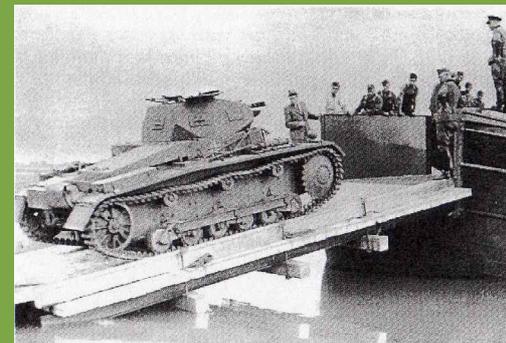


**Renforcement de la coque, par ajout de béton.**

efficace un brouillard artificiel. Ce brouillard, souvent évoqué dans les rapports du Bombercommand, était d'un réel intérêt pour la défense allemande, puisqu'il masqué les cibles. Or à l'époque, les bombardements se faisait à la vue de l'objectif. Le brouillard était produit par la combustion de la chloridine sulfurée. Cette combustion pouvant endommager les structures métalliques de la coque, certains navires virent leur cale recouverte de céramique, afin de limiter l'usure des coques. La présence des carreaux de carrelage trouvés en nombres conséquent sur l'épave, avec un trou en leur centre pourrait attester de ce fait. Dans un des carreaux que nous avons pu observer, se trouvait encore les restes d'une vis avec une rondelle. C'est probablement de cette manière que les carreaux de céramique étaient fixés à la coque pour la protéger. Toutefois, aucun élément de céramique n'a été retrouvé encore fixé à la coque. Il pourrait donc également s'agir d'une partie de la cargaison du navire au moment de son naufrage. La question concernant la présence de ces carreaux de céramique reste donc en suspend.



*Mise en place de la rampe.*

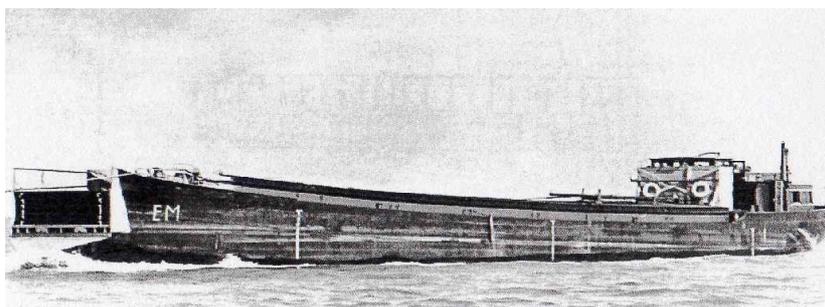


*Des blindés pouvaient être embarqués.*

D'après nos sources, sur les vingt péniches présentes à Brest, seules quatre ont été coulées dans la rade. Deux de ces péniches ont été renflouées. Ce qui nous laisse deux « nez coupés » qui pourraient correspondre à notre épave, il s'agit des :

- **B39Pmot** ex-Einigkeit (B correspond à Boulogne, port d'attache de la péniche pour l'opération Seelöwe, 39 à un numéro d'identification, Pmot au type de navire, ici une péniche motorisée) : appartenant à W. Schröder, de Stettin (Pologne), elle fût affectée en mai 1942 à la 18ème Landungsflottille, puis à la défense de Brest comme « Nebelprahm ». Elle fût détruite le 16 avril 1943 dans des circonstances inconnues : toutefois une mission de bombardement fût menée à cette date par dix-neuf B24 Liberator du 93ème BG sur la base d'Uboot de Brest.
- **H38PM** ex-Antares (H pour Le Havre, PM est identique à Pmot) : cette péniche était la propriété d'Esingham de Saint Maurice, et fût elle aussi utilisée comme « Nebelprahm » à Brest au sein de la 12ème Landungsflottille. Elle disparût le 4 mai 1943 lors d'un bombardement aérien.

Mais à ce jour, aucun élément (documentaire ou sous-marin) n'a permis de déterminer avec certitude l'origine de l'épave. De plus, il y a probablement d'autres péniches modifiées coulées à Brest, mais dont l'historique n'est pas tracé dans les archives consultées...



*Vue d'ensemble d'une péniche transformée type A2.*

# BIBLIOGRAPHIE.

**- Plan des mouillages. La Maison Blanche.**

Direction Départemental de l'Équipement. Edition Mars 1990.

**- Fiche épave du SHOM n°14584302.**

SHOM. Edition du 23 novembre 1989.

**- Unternehmen Seelowe. Die geplante invasion in England 1940.**

Egbert KIESER. Edition Bechtle 1987.

**- Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 6; 8/1; 8/2**

Erich GRONER, revu et corrigé par Dieter JUNG et Martin MAASS. Edition Bernard & Graefe Verlag 1989.

**- Invasion of England 1940.**

Peter SCHENK. Edition Conway.

**- L'enfer de Brest.**

Henri FLOCH, et Alain LE BERRE. Edition Heimdal

**- Raids aériens sur la Bretagne durant la seconde guerre mondiale. Tome 2**

Roland BOHN. Etude et recherches Thématique en Finistère et en Bretagne (ERTHEB)1998.

**- 1944. Les américains en Bretagne. La bataille de Brest.**

Jonathan GAWNE. Histoire et Collections 2002.

**- La Bretagne dans la Bataille de l'Atlantique.**

Roger HUGUEN. Edition Coop Breizh 2003.

**- Marine Magazine n°31. Dossier Opération Seelowe.**

**Crédits photographiques:**

**Photos sous-marine:** Benjamin PEPY (sauf mentions contraires.)

**Dessins de l'épave:** Benjamin PEPY

**Images d'archives:** Bundesarchiv / Rindt collection / Kugler Archiv / Bibliothek fur Zeigeschichte / Historical collection, Naval School, Murwik / ECPAD / Impérial War Museum.

**Plan et détails des péniches:** Extrait du livre "Invasion Of England" de Peter SCHENK.

**Image du bombardement de Brest du 5 aout 1944:** Extraite du film "12000 pounders on U-boats shelters in Brest" OPS 192 IWM, cinémathèque de Bretagne à Brest (ou IWM à Londres.).