



## Thierry Le Roy - webmestre de Bretagne-aviation

[webmestre@bretagne-aviation.fr](mailto:webmestre@bretagne-aviation.fr)

Docteur en histoire contemporaine. Chercheur associé au CERHIO (laboratoire de l'Université Rennes 2 et Lorient)



Professeur d'histoire et de géographie dans le Secondaire.

Titulaire du Certificat d'Aptitude à Enseigner l'Aéronautique dans le secondaire et le supérieur (CAEA).

Pilote privé avion - *Aéro-club de Quimper - JM Le Bris*.

Membre des *Ailes de Bretagne* pour ses travaux sur l'histoire de l'aviation.

Membre de l'ARDHAN (Association de Recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique navale).

Membre fondateur de *Bretagne 1914-1918* (Association pour l'étude de la vie des Bretons dans la Grande Guerre).

Membre de la Société des Gens de lettres.

Collaborateur régulier de l'*@érobibliothèque*.

Correspondant en France de l'Académie de l'air de Pologne.

Auteur de plusieurs [ouvrages et articles](#) et [conférencier](#), en particulier sur l'aviation bretonne.

## Activités de recherche

Dans *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939* (PUR, Rennes, 2002), j'ai voulu étudier de la manière la plus globale possible, les relations d'une population avec l'innovation majeure qu'a été l'aéronautique, entre la naissance de celle-ci à la fin du XVIIIe siècle, et le milieu du XXe siècle (Seconde Guerre mondiale). J'ai tenu compte des aspects sociaux, géographiques, économiques, financiers, mentalité etc..., sans négliger la longue durée définie par le sujet lui-même, à savoir 150 ans et cinq à six générations.

Depuis, c'est surtout l'histoire des techniques qui a retenu mon attention, tout en élargissant le cadre de mes investigations.

**Page d'accueil**  **Ma bibliographie**



## Mes principales publications sur l'aviation en Bretagne

- **Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939**, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2002, 530 pages.



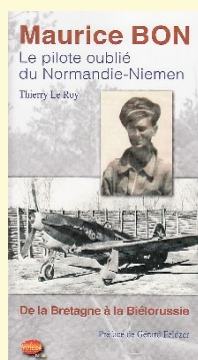
[Commander](#)

- **La guerre sous-marine en Bretagne (1914-1918) - Victoire de l'aéronavale**, Bannalec, 1990, 254 pages. *Diplôme "histoire" de la Commission d'histoire, d'art et lettres de l'Aéroclub de France, Paris, 1992.*



[Commander](#)

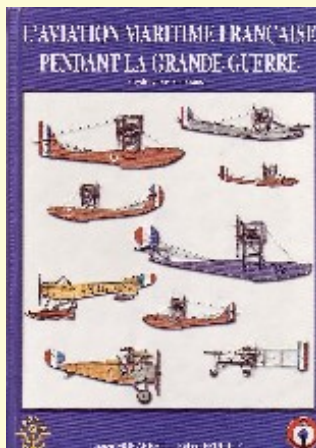
- **Maurice Bon -Le pilote oublié du Normandie-Niemen**, Volez-Editions, Nogent S/Marne, 2013, 160 pages.



[Commander](#)

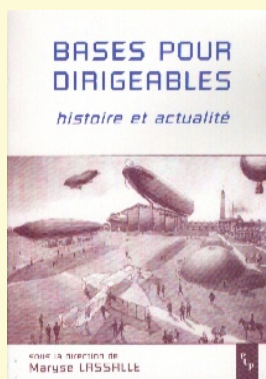
## Ouvrages en collaboration

- **L'aviation maritime française pendant la Grande Guerre** (en collaboration avec Lucien Morareau, Robert Feuillo, Jean-Louis Courtinat et Jean-Paul. Rossignol), Éditions ARDHAN, Paris, 1999, 494 pages. *Médaille de l'Académie de Marine, Paris, 2000.*



[Commander](#)

- **Bases pour dirigeables - histoire et actualité**, ouvrage collectif des Publications de l'Université de Provence, Aix-en-Provence, sous la direction de Maryse Lassale (Laboratoire Episthémé, Université Bordeaux I), 2005, 269 pages. 25 Euros. Ouvrage réalisé à la suite du colloque qui s'est tenu en juin 2004 à Royan sur les hangars à ballons dirigeables.



[Commander](#)

## Articles

- **Les pionniers de l'aviation** dans *Armen* n°149, novembre-décembre 2005.



[Commander](#)

- **Le Centre d'Aviation Maritime de Camaret 1917-1919 - Une unité de première ligne, Avions n°175, 177, 178** Août à novembre 2010.
- **Aviation**, dans *Dictionnaire d'histoire de Bretagne* ( Ss dir. Jean-Christophe Cassard, Alain Croix, Jean-René Le Quéau et Jean-Yves Veillard) Ed. Skol Vreizh, 2008.
- **Aéronautique (industrie)**, dans *Dictionnaire d'histoire de Bretagne* ( Ss dir. Jean-Christophe Cassard, Alain Croix, Jean-René Le Quéau et Jean-Yves Veillard) Ed. Skol Vreizh, 2008.
- **Le CAM Camaret 1917-1919 - Un cente d'aviation maritime de première ligne**, dans *Avel Gornog* n°16, août 2008.
- **Le personnel de l'aérostation maritime française - l'exemple des Patrouilles de Bretagne et de la Loire (1917-1919)** dans *Avel Gornog* n°16, août 2008.
- **Le personnel de l'aérostation maritime 1917-1919** dans *Bases pour dirigeables - Histoire et actualité* (Ss dir. Maryse Lassale), Publications universitaires de Provinces, Aix-en-Provence, 2005.
- **Jean Le Bris - ses recherches n'étaient pas du folklore**, *Le Fana de l'aviation*, n°415 et 416, juin-juillet 2004.
- **Yves Peslin historien et pionnier de l'aviation brestoise**, *Les Cahiers de l'Iroise* n°195, janvier 2003.
- **Sur la piste de la barque ailée - l'affaire Jean Marie Le Bris**, *Les Cahiers de l'Iroise* n°195, janvier 2003.
- **Jean Marie Le Bris - Portrait d'un précurseur**, *Sciences-Ouest*, Espace des sciences - CCSTI, Rennes, juillet-août 2002.
- **La création de l'aérodrome brestois 1927-1935 - Une affaire qui dépassait largement le cadre local**, *Les Cahiers de l'Iroise* n°185, janvier 2000.
- **La guerre-sous marine**, dans *1914-1918 - La guerre dans le Morbihan - vivre dans un département de l'arrière* (Ss dir. Christian Chaudré). Éd. CRDP de Bretagne, Rennes, 1996.
- **Aviation**, dans *Dictionnaire du patrimoine breton* (Ss dir. Alain Croix et Jean-Yves Veillard), Apogée, Rennes, 2000. *Prix Produit en Bretagne du Salon du livre de Carhaix, 2000.*
- **L'aviation maritime en Bretagne 1917-1918 - Un métier à risque quoi qu'on ait pu en dire**, dans *Bretagne 14-18* n°2, 2000.
- **Les aviateurs bretons de la Grande Guerre (Armée et Marine) - Approche sociologique des personnels volants de l'aviation française**, *Bretagne 14-18* n°1, Actes du colloque de Rennes., 1998.
- **Jean Morvan, pilote de la SPA-163 et dernier chasseur victorieux de la Grande Guerre**, *Avions* n°65, août 1998.

- **Le Centre d'aviation maritime américain de l'Ile-Tudy, *Avions* n°25 et 26, avril-mai 1995.**
- **Le CAM Penzé 1917-1918 - ou la vie d'un centre d'aviation maritime ordinaire, *Avions* n°41 à 43, août-octobre 1996.**

## Autres publications sur l'aviation

- **Aviation et Grande Guerre 1916-1939 - La fin des sportifs ?** dans *Le sport et la guerre XIXe et XXe siècle*, Ss la direct. Luc Robène, PUR, Rennes, 2012, p. 357-366. Actes du Colloque international - Rennes/Sites des Ecoles de Saint-Cyr Coetquidan 28-30 octobre 2010.
- **Aviation et politique - de l'arme de propagande (1910) à l'affrontement violent sur fonds de loisirs aériens (1936-1938) -** dans *Les affrontements - Usages, discours et rituels*, PUR, Rennes, 2008, p. 75 à 82. Sous la direction de Frédéric Fitou et Jacqueline Sainclivier.
- **Violence et fêtes d'aviation 1908-1912**, dans *Sports, violence et racisme - Conférence internationale 2-5 avril 2007*, CD Edité par le Conseil de l'Europe et l'Université Rennes 2, Strasbourg/Rennes, 2008.
- **L'hélicoptère - une invention prometteuse au XIXe siècle**, dans *Les Génies de la Science*, mai-juillet 2007, p.16 à 19.
- **Les hangars de Rochefort 1918-2004** dans *Bases pour dirigeables - Histoire et actualité* (Ss dir. Maryse Lassale), Publications universitaires de Provinces, Aix-en-Provence, 2005.
- **L'escadrille de Port-Saïd - première escadrille de l'aviation maritime française 1914-1916**, *Avions* n°34 à 36, janvier-mars 1996.
- **The Port-Saïd Squadron - the first squadron of the french naval aviation 1914-1916**, *Over the front* volume 11, number 4, winter 1996.

Webmestre  [Accueil](#)  [Suite bibliographie](#)





Bretagne-aviation.fr



## Les articles

[Actualite](#) [Publications](#) [FAQ](#) [Forum](#) [Liens](#)

Patrimoine ▼

[Aller](#)

Lieux de mémoire ▼

[Aller](#)

Pionniers - aviateurs ▼ [Aller](#)

[Carte des lieux de memoire](#)

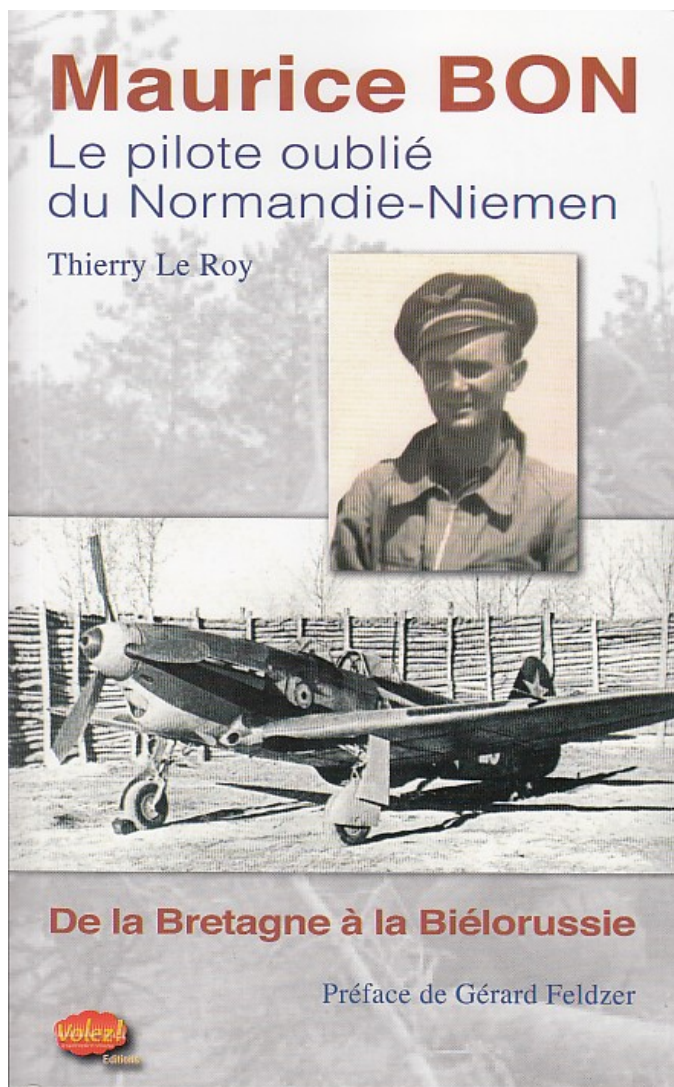
[Bibliographie](#)

[Vos commentaires](#)

[Signaler un élément patrimonial](#)

[Qui sommes nous ?](#)

[Conférences](#)



[Commander](#)

**Pour nous proposer un article, nous demander d'identifier des photographies anciennes, nous faire connaître votre témoignage ...**

## Pour nous signaler un élément patrimonial de l'aviation en Bretagne

(lieu de mémoire, objet ...),

Webmestre

**Pour nous indiquer une actualité** (exposition, conférence, inauguration ...).

### Adressez un courriel a :

[webmestre@bretagne-aviation.fr](mailto:webmestre@bretagne-aviation.fr)

[webmestre@bretagne-aviation.fr](mailto:webmestre@bretagne-aviation.fr)

**Attention à enlever no/spam de l'adresse**

---

Celui qui s'intéresse à l'histoire de l'aviation ne peut manquer de rencontrer des pionniers comme Jean Le Bris, Marcel Brindejonc-des-Moulinais, Yves Le Prieur, Joseph Le Brix ou Maurice Noguès.

De la même façon, il découvre rapidement que l'histoire de l'aviation en Bretagne est riche en événements.

Le but de **Bretagne-Aviation** est autant de raviver les mémoires que de permettre le recensement d'un patrimoine négligé.

Aussi, nous appelons tous ceux qui peuvent nous aider à identifier les **lieux de mémoire** (vestiges, stèles) et ceux qui peuvent nous apporter leur **témoignage**, qu'ils aient été acteurs ou simples témoins de cette histoire.

**Ce n'est qu'avec une contribution du plus grand nombre que nous pourrons dresser cet inventaire.**

Thierry Le Roy

webmestre





Actualise le 13 octobre 2013



## Actualité des publications sur l'aéronautique bretonne

**Maurice Bon - le pilote oublié du Normandie-Niemen**, par Thierry Le Roy, Ed. Volez, Nogent-sur-marne, 2013, 160 pages, 18,50 €.

Il s'agit là de la première biographie de cet as de guerre (6 victoires sûres et une probable) étonnement oublié de l'histoire. Malgré une carrière éclair (ses victoires ont été obtenues entre juillet et octobre 1943) qui au moment de sa mort le situait parmi les meilleurs pilotes du *Normandie*, son nom n'est que très rarement cité dans les historiques du prestigieux Groupe de chasse.

Oublié en URSS après la guerre, son corps n'a jamais été ramené en Bretagne malgré de très nombreuses démarches de la famille. Pourtant, en 2012, sa tombe a été localisée en Biélorussie. C'est aussi l'histoire de cette enquête policière que raconte ce livre.



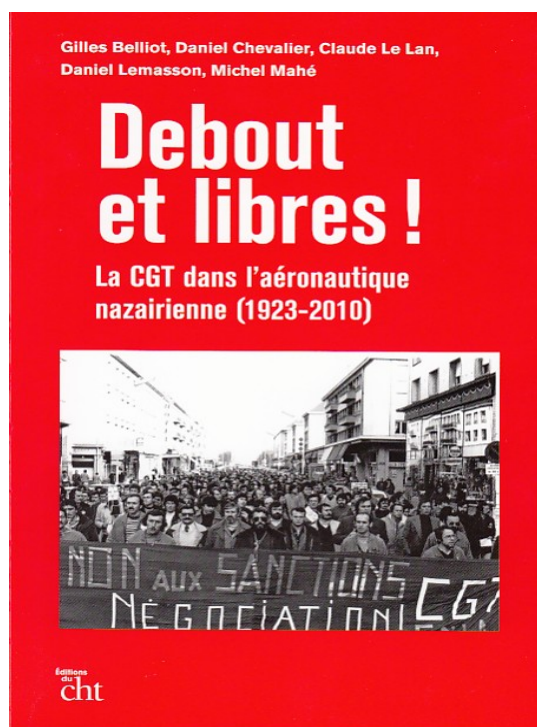
### [Le commander](#)

***Debout et libres ! La CGT dans l'aéronautique nazairienne (1923-2010)***, par Gilles Bellot, Daniel Chevalier, Claude Le Lan, Daniel Lemasson et Michel Mahé (récit

**mis en forme par Christophe Patillon), Editions du Centre d'Histoire du travail, Nantes, 2012, 190 pages, 20 €.**

Comme les autres ouvrages publiés par cette édition nantaise, celui-ci n'a d'autre objet que d'apporter sa pierre à l'histoire ouvrière du XXe siècle. Certes, le récit est jalonné des repères chronologiques que sont les types d'avions construits à Saint-Nazaire : Loire 210, Vautour, Caravelle, A-300 etc... Mais l'essentiel des photos montre bien des piquets de grèves et des manifs dans les rues de Saint-Nazaire, de Nantes ou de Paris, et assez peu d'avions.

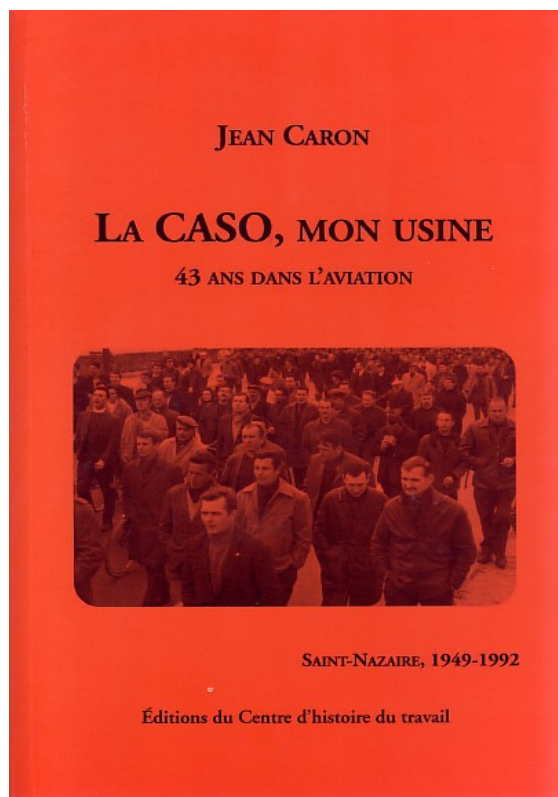
La première partie du livre est chronologique. On regrettera d'ailleurs que le chapitre abordant l'avant-guerre soit aussi peu dense. C'était pourtant bien une époque de luttes sociales très fortes. Sinon, ce livre de parti pris peut être (comme les autres publications du Centre d'Histoire du travail) une approche différente de l'histoire de l'aviation française : celle des hommes des ateliers.



***La CASO, mon usine 43 ans dans l'aviation, Saint-Nazaire 1949-1992*, par Jean Caron, Ed. du Centre d'Histoire du travail, Nantes, 2007, 158 pages, 14 €uros.**

Il ne faut pas chercher dans ce livre la source définitive sur l'histoire de la construction aéronautique à Saint-Nazaire, mais plus simplement un clin d'œil aux bons et moins beaux jours vécus par l'auteur sur son lieu de travail. L'œil critique et le style léger, celui-ci sait nous emmener suivant des thèmes qu'il a choisis avec soin. Le ton est tendre, acide parfois, drôle souvent.

Jean Caron, apprentis puis ouvrier, devenu dessinateur au bureau d'études, n'a sans doute pas voulu laisser là un témoignage pour l'histoire ; les dates sont rarement citées de même que les noms des personnages les plus en vue ou les plus attaqués. Pour autant, on y retrouve quelques grands moments de la vie industrielle nazairienne.



## **Autres publications récentes**

[Presses Universitaires de Rennes](#)

[Editions ARDHAN](#)

[Editions Bleu-ciel](#)

[Editions LeLa Presse](#)

[Editions Palantines](#)

[Revue et journaux](#)

[Récentes publications du Webmestre](#)

[Autres publications interessant l'aviation bretonne](#)

[Bibliographie de l'aviation en Bretagne](#)



&lt;



# Foire aux questions

## Les pionniers

- **Qui a été le premier breton volant ?** Il y en a eu deux : Coustard de Massy (né a Nantes) et le Père Mouchet, le 14 juin 1783, en ballon au dessus de Nantes.
- **Est-on certain du vol de Jean Marie Le Bris ?** Absolument pas ! Aucune preuve et aucun témoignage ne le confirme de manière absolue.
- **Le vol de Le Bris, s'il a eu lieu, a-t-il bien eu lieu en décembre 1856 ?** Non ! Certainement pas. On peut le situer vers 1860-61, mais sans plus de précision.
- **Quel a été le premier aérodrome breton opérationnel ?** L'aérodrome de Pen en Toul en Larmor Baden, près de Vannes, en 1909.
- **Quand a eu lieu le premier envol motorisé en Bretagne ?** Le 1er août 1909 par Alfred Groos à Larmor-Baden
- **Qui a été le premier breton breveté pilote de l'ACF ?** Maurice Noguès (né a Rennes) breveté le 21 juin 1910, sous le numero 114.
- **Où s'est tenu le premier meeting d'aviation de Bretagne ?** A Quimper du 10 au 14 juillet 1910. Lors de la fête de Saint-Brieuc de 1909, il n'y avait aucun avion.
- **Quel breton a obtenu le premier un brevet de pilote militaire ?** Le lieutenant de vaisseau Pierre Cayla, sous le numero 17, le 19 juillet 1911.
- **Quel pilote breton est mort le premier aux commandes d'un avion ?** Fernand Blanchard (né a Nantes), mort accidentellement le 26 octobre 1910 à Issy les Moulineaux.
- **Pourquoi trouve-t-on des cartes postales montrant Louis Blériot au meeting de Saint-Brieuc en 1909, alors qu'il n'y est jamais venu ?** Parce que ces cartes ont été imprimées pour être vendues le jour de la fête. La photo n'a pas été prise à Saint-Brieuc. Ce cas n'est pas unique.

## La Grande Guerre 1914-1918

- **Quel aviateur est l'as des as breton ?** Michel Coiffard, 34 victoires entre 1917 et 1918.
- **Quel aviateur breton a obtenu le premier une victoire aérienne ?** Probablement Jean

Bourhis le 22 septembre 1915.

- **Qui a été le premier Breton a obtenir le titre d'as ?** Alfred Heurtaux en 1916, 21 victoires au total.
- **Quelle a été la première base aéronavale de Bretagne ?** Le Centre d'aviation maritime de Camaret, créé le 5 janvier 1917.
- **Y a-t-il eu des ballons dirigeables basés en Bretagne ?** Oui, à Guipavas et à Paimboeuf en 1917-1918.
- **Des avions allemands ont-ils survolé la Bretagne entre 1914 et 1918 ?** Non, ils étaient loin d'avoir une autonomie suffisante. Ceux qui l'ont écrit n'ont pas réfléchi.
- **Les hydravions ont-ils coulés des sous-marins allemands sur les cotes bretonnes ?** Non, même si un équipage américain en a revendiqué un en 1918 au large de l'Ile-Tudy.
- **Maurice Noguès n'a-t-il pas remporté 13 victoires aériennes pendant la Grande Guerre ?** Non. Il ne faut pas le confondre avec Marcel Nogues. Maurice Nogues n'en a remporté qu'une seule, alors qu'il appartenait à la SPA-73.

## Entre deux -guerres

- **Quel a été le premier aéro-club breton a disposer d'avions ?** L'Aéroclub de la Loire, à Nantes, dès 1920.
- **Quelle a été la première industrie aeronautique de Bretagne ?** L'Usine Donnet de Lorient à l'été 1918. Elle a fermé dès 1920.
- **Y a-t-il eu des lignes aériennes vers la Bretagne avant 1939 ?** En 1918, il a existé une ligne postale de Paris à Saint-Nazaire. Elle a cessé en juillet 1919. Entre 1937 et 1939, des hydravions Short *Empire* de la compagnie anglaise *Imperial-Airways* ont fait escale à Saint-Nazaire, presque chaque jour, vers l'Afrique, les Indes ou en vol retour. Durant l'été 1938 puis à nouveau en 1939, Air-France a eu des lignes hebdomadaires vers Dinard et La Baule par Wibault 283.

## La Seconde Guerre mondiale

- **Que sont devenus les avions des aéroclubs à la déclaration de guerre ?** Ils ont été réquisitionnés. Plusieurs ont été versés dans les Ecoles élémentaires de pilotage. D'autres ont été entreposés à Gaël (près de Coëtquidan) en attendant d'être utilisés.
- **Le Farman *Jules-Verne* de l'Aéronautique navale est-il parti de Lanvéoc-Poulmic pour bombardier Berlin ?** Non, il a bien été basé à Lanvéoc les jours précédents, mais cette nuit-là il a décollé de Bordeaux-Mérignac et s'est posé au Bourget au retour.
- **Y a-t-il eu des combats aériens au dessus de la Bretagne entre l'Armée de l'air et la Luftwaffe en 1940 ?** Non, mais une section de MS 406 de l'Aéronautique navale a endommagé



un He 111 au dessus de Saint-Nazaire le 19 juin 1940. La veille, deux JU-88 du LG 1 avaient été touchés par la DCA de Brest. L'un s'est abatu à Pléneuf-Val-André et l'autre à Plouguerneau.

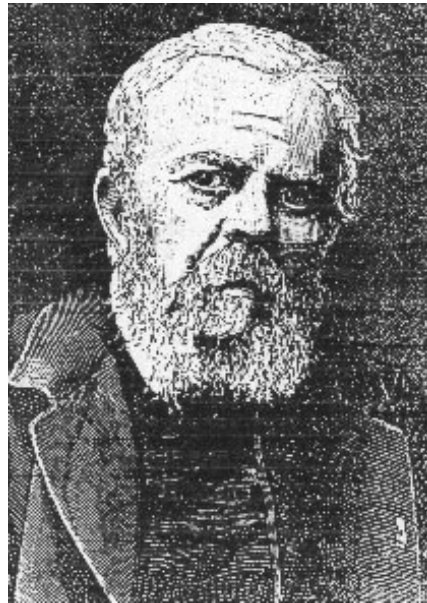
- **Quand ont commencé les bombardements alliés sur la Bretagne ?** Dès 1940, d'abord sur les aérodromes occupés par la Luftwaffe, puis sur les ports (Brest).
- **Les aéroclubs ont-ils continué d'exister pendant la guerre ?** Oui, mais n'ayant plus d'avions, ni accès aux aérodromes, leur activité était inexistante.
- **Qui est l'as des as breton de la Seconde guerre mondiale ?** Jean Demozay (né à Nantes), 21 victoires dans les FAFL
- **Des pilotes de chasse bretons ont-ils pris part à la Bataille d'Angleterre (1940) ?** Oui, Jean Demozay et Yves Brières (né au Loroux-Bottereau, Loire-Atlantique).
- **Des pilotes de la Grande Guerre ont-ils repris du service en 1939 ?** Oui, beaucoup, mais la plupart ne volaient plus. Ils étaient au sol, à la tête de bases ou de services. Par contre le commandant Marcel Coadou (né à Saint-Brieuc, 9 victoires) a encore volé sur MS-406 aux GC 1/2 Cigognes.

**N'hésitez pas à nous poser d'autres questions que nous ajouterons a cette FAQ.**

[Retour](#)  [Accueil](#)  [Articles pionniers](#)



## Gabriel de la Landelle - inventeur du mot "aviation" en 1863

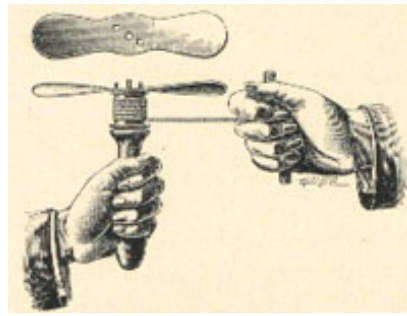


La première mention du mot **aviation** se trouve dans le livre [\*Aviation ou navigation aérienne sans ballons\*](#) de Gabriel de la Landelle (ed. Dentu, Paris, 1863). En introduction, il en explique l'étymologie ; du latin avis : l'oiseau, et de actio : action.

Trente ans plus tard, Clément Ader créa le mot "Avion" sur la même base pour désigner l'un de ses appareils.

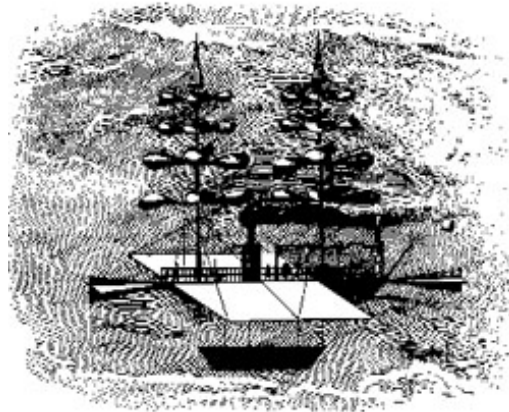
La Landelle était un officier de Marine breton, originaire par ses parents, de Brest et de Saint-Malo (bien que né à Montpellier en 1812 où son père était en garnison). Il a lui même vécu à Brest et à Morlaix après la guerre de 1870.

A partir de 1861, en compagnie de son ami Gustave de Ponton d'Amécourt, il mit au point de petits hélicoptères appelés Spiralifères, et en 1863, en relation avec Nadar, il fonda la *Société d'encouragement pour la locomotion aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'air*, où se retrouva l'élite intellectuelle parisienne.



Un spiralifère

La Landelle, qui était un romancier maritime à la mode, a aussi publié d'autres ouvrages sur l'aéronautique *Dans les airs - Histoire élémentaire de l'aviation* (Haton, Paris, 1884), écrit à Morlaix. C'est en grande partie grâce à ce livre que nous connaissons aujourd'hui des pionniers aussi importants que [Jean Le Bris](#), [Eugène Béléguic](#) (avec qui il eut une correspondance suivie) ou les frères Louis et Félix du Temple. Ce livre a en outre servi de source principale à l'ouvrage de Jules Verne *Robur le Conquérant*, publié en 1886, l'année même de la mort de La Landelle.



L'hélicoptère imaginé par La Landelle

#### Bibliographie succincte

[Charles-Yves Peslin](#) *Le premier apôtre de l'aviation - Gabriel de la Landelle* dans *La Nouvelle revue de Bretagne* n°4, juillet-août 1948.

Thierry Le Roy [Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939](#), PUR, Rennes, 2002.

Article précédent [Accueil](#) Article suivant



## Jean Le Bris (1817-1872) - Un pionnier bien malmené !

Pendant longtemps, depuis le livre d'[Yves Peslin](#) de 1944, on a pensé avoir fait le tour de la question à propos des travaux Le Bris. Un autre ouvrage, de Gaston Decoop en 1969, avait bien ajouté quelques éléments au débat mais reprenait l'essentiel des conclusions d'Yves Peslin.

Et pourtant ...

la découverte récente de documents inédits a tout remis en question de manière évidente.

Les témoignages des neveux et amis de Le Bris encore vivants en 1944 nous parvenaient enfin après un demi siècle d'oubli.

Confronté à ces pièces authentiques, recueillies par un huissier (Marcel Blériot, fils du pionnier de l'aviation) n'importe quel historien doit revoir sa copie, notamment sur les questions des **date et lieu du vol réussi de Le Bris**.

C'est ce qu'a fait Michel Mazéas, ancien maire et ancien professeur d'histoire de lycée de Douarnenez, connu en Bretagne pour ses travaux sur Le Bris. C'est également ce que j'ai fait, bien que cela remettait en question une partie de mes publications précédentes.

Pourtant, à grand renfort médiatique, d'autres ont commémoré en 2006, sur le plage de Sainte-Anne-la-Palud, un anniversaire qui ne repose sur **aucun**

témoignage ni aucune source primaire, sinon qu'il leur paraît "logique" que ce vol ait eu lieu avant le dépôt du brevet d'invention (mars 1857).

Leur argument fort est la pauvreté supposée de Le Bris, qui selon eux n'aurait pas pris sinon le risque de payer les sommes demandées pour un tel dépôt. Le problème est que Le Bris n'était pas pauvre en 1857 ! Il était capitaine-armateur, c'est à dire un propriétaire. Il a d'ailleurs fait en 1858 l'acquisition d'un nouveau bateau, le "Véloce", plus performant que le précédent. Comme son père avant lui, il appartenait à la bourgeoisie locale. Il était un notable !

Retenir la date de 1856 était une erreur d'Yves Peslin en 1944. Les témoignages lui sont parvenus trop tard et il manquait de moyens d'investigations. La conserver aujourd'hui, c'est ne faire aucun cas de pièces essentielles et déjà publiées (*Le Fana de l'aviation* 2004, [Armen](#) 2005).

Quant à ceux qui depuis peu situent une "seconde tentative" le 23 avril 1857, sont dans le même état d'égarements qui les a fait écrire précédemment "6 décembre 1856". A quand l'heure et la météo en fonction de l'horaire des marées ? ... halte au feu ! cela devient ridicule ! Le Bris n'en a pas besoin.

Ils s'appuient pour avancer cette date sur la lettre d'Auguste Chancerelle écrite à Douarnenez le 22 avril 1857 (publiée pour la première fois par Michel Mazéas en 2001). Le jeune homme dit qu'il assistera le lendemain au "départ" de Le Bris. Affirmer que cette date du 23 avril correspondrait à l'échec de Tréboul décrite par La Landelle dans son roman ne repose sur rien ! Le jeune Chancerelle ne dit pas depuis quel point Le Bris doit tenter de s'élancer. Or, nous savons par ses neveux et amis qu'il a fait ses **premiers essais** au port du Rosmeur (Douarnenez) !

De plus, on notera que ce sont les mêmes qui refusent de croire La Landelle lorsqu'il parle d'expériences d'envols depuis la hauteur de Sainte-Anne, mais le croient sur parole lorsqu'il parle d'un échec à Tréboul, et surtout acceptent sans broncher son conte du cocher volant, bien que lui-même ait écrit par ailleurs qu'il s'agissait d'un pur roman. Etonnant non !

## [La vérité sur les expériences de Jean Le Bris.pdf](#)

### **La date du vol le plus réussi de Jean Le Bris d'après les sources primaires**

Source	Dates	Type d'essais	Chronologie
--------	-------	---------------	-------------

" Le Petit-journal " (Hérald, Le Bris lui-même)	1867	Essais, tâtonnements successifs	"Un jour"
" L'Electeur du Finistère " (Landelle).	1876		Possède le "Véloce" (1858-63)
" Grandes amours " (Landelle)	1878	Premier essai	"Véloce" (1858-63), témoin Moufflet (1858-63), "avant la Saint-Michel" (29 septembre)
" L'Illustration "	1912		Témoin Moufflet (1858-66)
Melle Donnard	1943		"J'avais quatre ans" (1860-61)
Demont-Breton	1927	Plusieurs expériences	Les premières expériences en 1856
Michel Le Bris	1943	"Nombreuses fois"	Possède le "Véloce" (1858-63)
Auguste Chancerelle	1857	A construit un appareil	Avril 1857
" Phare de la Loire " (Le Bris lui-même)	1867	"Premières expériences"	"Il y a 10 ans" (1857)

La date du vol réussi de Le Bris est imprécise dans les témoignages parce que les essais et expériences de Le Bris se sont visiblement étalées sur plusieurs années.

On remarquera qu'aucune source primaire ne permet d'affirmer qu'il ait volé en 1856, mais plutôt à une date située **entre 1858** (présence du navire "Véloce" et du témoin Moufflet à Douarnenez) **et 1861** (témoignage de Melle Donnard, née justement en 1856).

On peut également affirmer que ce vol ne s'est certainement pas passé en décembre (affirmé pour la première fois sans preuve par Gaston Decoop en 1968. Peslin en 1944 disait "à la fin de l'année"). La seule mention de saison figure dans *Les Grandes Amours* (1878) et dit "peu avant la Saint-Michel " (soit le 29 septembre).

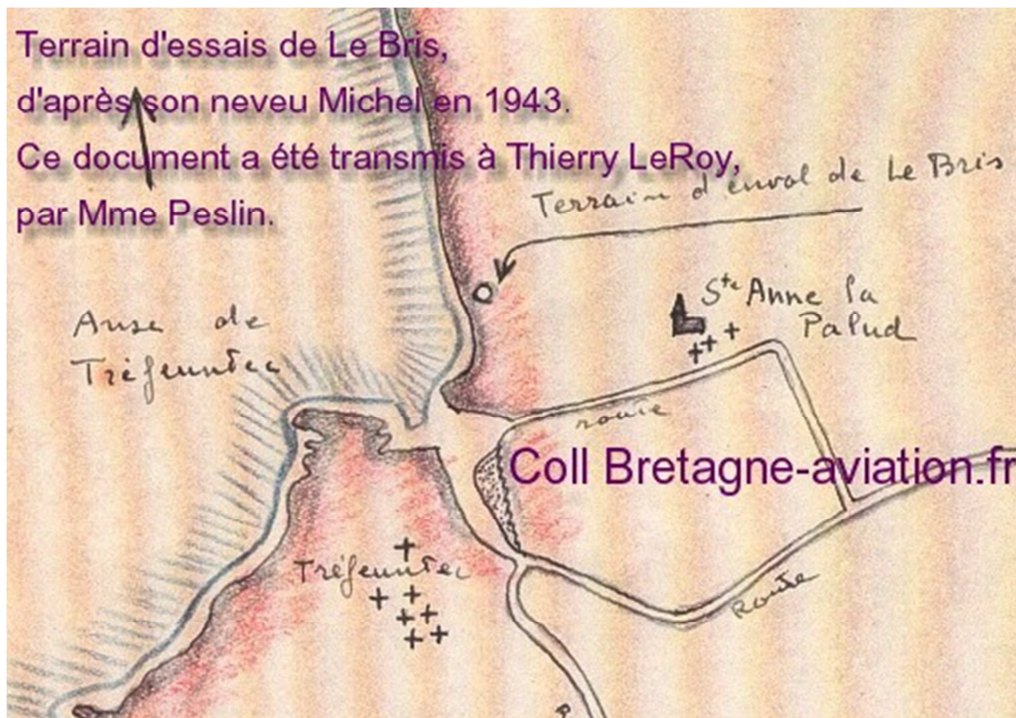
### **La localisation des essais de Le Bris d'après les sources primaires**

Source	date	Lieu cité	Configuration du site
Le Petit-journal (Hérald, Le Bris lui-même)	1867		" Essais successifs "



Grandes amours (Landelle)	1878	Tréfeuntec	Route en pente vers la plage
Grandes amours (Landelle)	1878		Falaise
"L'Illustration" (fils d'un témoin)	1912	Lieue de grève (Pentrez)	Falaise
"L'Illustration" (fils d'un témoin)	1912		Falaise
"Fureteur breton" (selon témoin et Landelle)	1912	Ile Tristan, Tréfeuntec	Sommets de falaises, grève
Demont-Breton (à Tréboul en 1870)	1927	Pointe de Tréfeuntec	Falaise
Demont-Breton (à Tréboul en 1870)	1927	Douarnenez- Moulin de Tréboul	Falaise (" plusieurs essais ")
Eugène Urvois (fils d'un matelot de Le Bris)	1943	Douarnenez-Rosmeur	Port du Rosmeur (" premiers essais ")
Théophile Le Bris (neveu)	1943	Près de Tréfeuntec	"Pique vers la plage"
Michel Le Bris (neveu)	1943	Tréfeuntec-Sainte Anne	Colline, près de la route
Théophile Le Bris (neveu)	1943	Douarnenez-Rosmeur	Port (" des essais ")
Eugène Urvois (neveu)	1943	Telgruc, Menez-Hom	Montagne, pente
Michel Le Bris (neveu)	1943	Douarnenez-Véloce	Baie et port ("nombreuses fois ")
Melle Donnard (Témoin direct)	1943	Tréfeuntec	" très souvent "
Jacques Le Stum (mémoire familiale)	1980	Tréfeuntec-Sainte-Anne (Camezen)	Colline ou route, "il est allé vers la plage"





## Le terrain des essais de Le Bris, localisé par son neveu Michel en 1943

*"près de la montagne de Sainte-Anne (...)  
à 600 m à l'ouest de la chapelle et à 500 m au nord de la petite route descendant  
à la plage".*

**Je dis bien "Jean" et non pas "Jean-Marie" Le Bris.**

Contrairement à ce qui est régulièrement écrit, ce pionnier finistérien se faisait appeler de son seul premier prénom, comme l'ont confirmé plusieurs documents administratifs (dont son brevet d'invention), ou de son surnom "John", comme l'a rapporté sa fille à [Yves Peslin](#), lors de ses recherches entre 1934.

Le prénom "Jean-Marie" apparaît dans un roman de [La Landelle](#) *Les Grandes amours* (1878). Ce texte a été utilisé par le pionnier franco-américain Octave Chanute dans son livre *Progress in flying machines* (Chicago, 1894) et surtout par Yves Peslin (1944) et Gaston Decoop (1968), dont les livres ont ensuite été utilisés par tous ceux qui depuis ont écrit sur ce pionnier, d'où l'erreur !

Précisons aussi que le nom doit être prononcé "**Le Brize**" (c'est ainsi dans le Finistère) et non pas "Le Bri", comme le font certains à tort !

**Le vrai visage du pionnier**

Le seul portrait absolument certain dont nous disposons est un mauvais cliché que portait sa fille Julie en médaillon et qu'elle confia à Yves Peslin.



Le seul portrait certain de Jean Le Bris

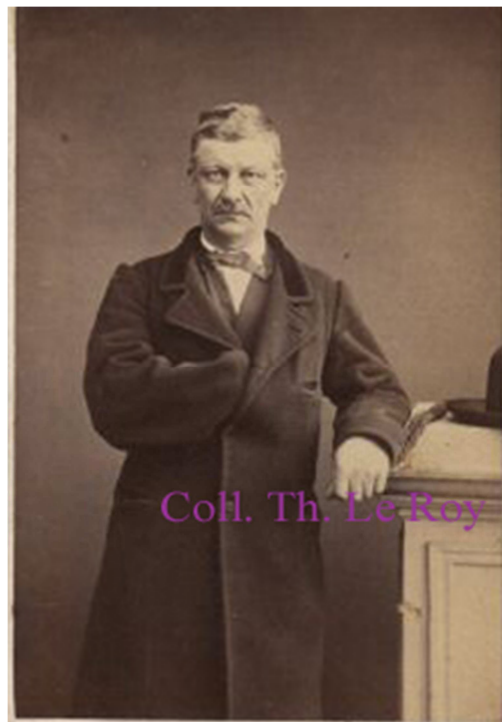
En 1965, Yves Peslin en fit faire un fusain par Henri Schneider, modeste artiste amateur brestois, dont le travail est régulièrement reproduit sans qu'on cite toujours son nom, et parfois même avec une source fausse (l'original n'est pas au Musée de l'air). Ce fusain a été publié pour la première fois dans *Les Cahiers de l'Iroise*. Schneider ne disposait alors que de la photographie confiée par Julie Le Bris à Peslin en 1943. Ce n'est donc pas une source primaire !



Le fusain de Henri Schneider 1965.  
(Coll Peslin).

Un autre portrait a été retrouvé plus récemment au revers de certaines épreuves des fameux clichés de [l'Albatros](#), pris à Brest en 1868, par le photographe Pépin. Tout porte à croire qu'il s'agit de Le Bris, bien que son nom ne soit jamais mentionné.

A première vue, ce visage peut sembler différent de celui du médaillon (plus haut), mais en réalité, c'est surtout la coiffure et l'absence de rouflaquettes qui donnent cette impression (nous ne sommes plus sous la mode "Monarchie de juillet", mais "Second Empire"). Le menton, la moustache, jusqu'à la cravate, semblent les mêmes. L'homme du second cliché est aussi sans doute plus âgé. Bien entendu un doute subsiste !



Les autres photos intitulées " Jean-Marie Le Bris jeune marin " et " Jean-Marie Le Bris en 1870 " publiées en 1969 par Gaston Decoop dans son livre *Jean-Marie Le Bris - précurseur méconnu de l'aviation*, ne montrent pas le pionnier. Ces documents sont extraits du Fonds Fouminet du Musée de l'air et de l'Espace (Le Bourget) et sont situés en même page qu'un cliché de l'appareil construit par Le Bris en 1867-1868, ce qui a probablement induit Decoop en erreur. Il suffit de les retourner pour lire au revers du premier "Souvenir du siège de Paris 1870-1871, Janvier 1871, A. Carlot. Marin aéronaute du siège, gare d'Orléans " et du second " Photo Antonin, Bd Sébastopol, Paris ". Rien à voir avec Le Bris qui n'a jamais mis les pieds dans Paris assiégé à cette époque.

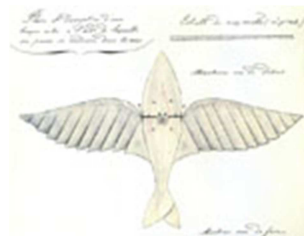
Nous savons, en outre, que Le Bris avait les yeux clairs (bleus ou gris) et les cheveux châtain, mais qu'assez tôt il les a eu gris, qu'il avait "la barbe en favoris", très à la mode chez les bourgeois au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, mais sa taille reste imprécise puisque selon les notes il mesurait 1,64 m ou 1,67 m.

## L'enquête et ses sources

La Landelle a mené une première enquête en 1876, soit quatre ans après la mort de Le Bris. Il a bien recueilli quelques témoignages mais ne précise presque jamais ses sources. Il faut donc le manier avec grande précaution. Ses trouvailles ont été publiées dans *Les Grandes amours* (roman de 1878), mais surtout de manière plus sérieuse dans le journal *L'Electeur du Finistère* (1876).

Nous avons aussi un [brevet d'invention déposé par Le Bris en 1857](#) et conservé à l'INPI à Paris. Ce document, connu des pionniers de l'aviation depuis le XIX<sup>e</sup> siècle (il a servi à Dieuaide dès 1880), a été publié pour la première fois en *fac simile* en 1943 par l'historien de l'aviation Georges Houard dans sa revue *Propos d'aviation* alors qu'il préparait l'édition du livre d'Yves Peslin *Jean-Marie Le Bris, marin breton, précurseur de l'aviation* pour l'année suivante.

Il a été repris régulièrement depuis dans des ouvrages consacrés aux pionniers de l'aviation.



Nous disposons aussi de quatre [clichés photographiques](#) de l'engin construit à Brest en 1867-1868 par Le Bris.

C'est Yves Peslin, encore une fois, qui le premier s'est aperçu qu'il y avait quatre et non pas un seul document. Il en a fait la démonstration en 1986 dans le journal finistérien *Le Courrier du Léon*, en collaboration avec son ami Jean Le Goulch pour les illustrations.





Mais surtout, et c'est une chance, outre les articles de presse de 1868 et quelques archives sur la carrière de marin du pionnier, Yves Peslin et Marcel Blériot (fils du pionnier Louis Blériot) ont recueilli en 1943 les témoignages des dernières personnes ayant connu Le Bris.

Ces documents inédits m'ont été confiés par Mme Peslin. Ils ont servi de base à un article paru dans le *Fana de l'aviation* (2004) qui remet en question beaucoup de ce qu'on croyait savoir de Le Bris. Les apports les plus importants concernent le lieu de son envol historique et sa date. **Aucun témoignage ne parle jamais de la plage de Sainte-Anne, mais toujours de la colline, et on apprend que l'envol n'a pu avoir lieu avant 1860** (ce qui n'interdit pas des essais plus ou moins réussis bien avant cette date, évidemment).



La colline de Sainte-Anne la Palud, où les témoignages situent les essais de Le Bris.

Le champ d'essais est visible à gauche.



Le 1er octobre 1943 à Laval, Benard Goachet (15 ans, de Brest) recueille le témoignage de Julie Le Bris, fille du pionnier.



Après le livre d'Yves Peslin, récompensé d'un prix de l'Académie de Marine et du prix Lange de l'Académie française, Le Bris a surtout gagné en notoriété grâce au livre et à l'action de Gaston Decoop, auteur *Jean-Marie Le Bris - précurseur méconnu de l'aviation* (Paris, 1969), qui plus sans doute que le livre de Peslin l'a fait connaître hors de Bretagne. Cet ouvrage, illustré par Marcel Jeanjean, bénéficiait, il est vrai, du soutien des *Vieilles-tiges* et du *Club du Souvenir de la Ferté-alais*. C'est aussi à Gaston Decoop qu'on doit l'actuelle [stèle de Trefeuntec](#) (Plonévez-Porzay).

Le Bris doit aussi beaucoup à Michel Mazéas, ancien maire de Douarnenez, pilote d'aéroclub et professeur de lycée. Auteur d'un article dans la revue *Armen* en 1986 sur les pionniers bretons de l'aviation, il a été à l'initiative de donner le nom du pionnier au lycée de sa ville et, en relations avec le vice-président François Le Cossec, d'ajouter ce nom en 2002 à celui de l'aéroclub de Quimper devenu *Aéroclub de Quimper - Jean Marie Le Bris*.

Peslin, Decoop et Mazéas ont également consacré de nombreuses conférences à ce pionnier.

La Landelle (1878), Verne (1886), Chanute (1894), Dolfuss et Bouché (1930), Peslin (1944), Petit (1968), Decoop (1969), Mazéas (1986) ... Il ne faut pas confondre méconnu et inconnu ... comme le font malheureusement certains dans le but évident de s'attribuer les mérites d'autrui.

Le lycée de Douarnenez porte le nom de "Jean Marie Le Bris", ainsi que des rues de Brest, de Concarneau et de Plonévez-Porzay.

## Bibliographie

Le Roy (Thierry) *Jean Le Bris - ses recherches n'étaient pas du folklore* dans *Le Fana de l'aviation* n°415 et 416, juin-juillet 2004.

Le Roy (Thierry) [\*Les pionniers de l'aviation - des origines à la Première Guerre mondiale\*](#) dans *Armen*, n°149, novembre-décembre 2005.

Peslin (Charles-Yves) *Jean-Marie Le Bris - marin breton, précurseur de l'aviation* Ed. Les Ailes, Paris, 1944.

**Article précédent**  [Accueil](#)  **Article suivant**



## Eugène Beleguic (1809-1878) - L'autre pionnier douarneniste ...



Si les amateurs éclairés d'histoire de l'aviation connaissent généralement [Le Bris](#) (au moins de nom), en revanche plus rares sont ceux qui ont entendu parler d'Eugène Béléguic et de son oeuvre théorique.

Et pourtant, son nom est indissociable de celui de Le Bris, étant comme lui douarneniste, de la même génération, et leurs familles étant liées par des relations d'affaires. Le propre frère d'Eugène, le juge de paix Jean-Guillaume Béléguic, est même signalé par La Landelle parmi les témoins de l'envol de Le Bris et on le retrouve à Brest en 1868 lorsque Le Bris y construit son [Albatros](#).

[Yves Peslin](#) lui a consacré un article dans *Les Cahiers de l'Iroise*, mais sans conteste le meilleur papier à son sujet est l'ouvrage de Michel Mazéas *Des Bretons dans l'histoire de l'aviation* (2001) qui ne se contente pas d'un survol de l'oeuvre de pionnier mais s'attache à étudier la place de la famille Béléguic dans l'innovation industrielle douarneniste au milieu du XIXe siècle.

Eugène Béléguic est né à en 1809 à Poulan-sur-mer (Finistère), au quartier de Tréboul qui fait aujourd'hui partie de Douarnenez. Officier de Marine, issu d'une famille de gros commerçants, ses premiers travaux portaient sur l'étude des fluides et des voiles pour navires (son nom reste attaché au Ris Béléguic, un perfectionnement des voiles, et à un type de carène utilisée sur aviso construit en 1866).

Dès 1852, c'est à dire avant même [La Landelle](#), et alors que Le Bris n'avait pas encore entrepris ses

premiers travaux concrets, il s'était fait le défenseur du plus lourd que l'air, et en 1860, partisan de l'hélice il expliqua comment en remplaçant le câble de traction d'un cerf-volant par un moteur, on pourrait faire voler un plus lourd que l'air.

Poursuivant ses études sur le vol des oiseaux, il était parvenu à la conclusion que l'aéroplane du futur devrait se présenter sous la forme d'une "nacelle avec une machine ou un moteur et des plans de suspension, un gouvernail, une ou deux hélices fonctionnant entre des surfaces comprimant l'air, des roues pour prendre sa course jusqu'à la vitesse suffisante pour se détacher du sol". Et ainsi "l'air comprimée de la sorte élèverait le jeu de propulsion (...) et l'on pourrait réduire les dimensions et le poids de l'organe propulseur" ; une pensée qui annonçait bien avant Henri Coanda, le principe de la propulsion par réaction.

La question de l'équilibre longitudinal de l'engin bloquait les théories de Béléguic, mais ses travaux furent néanmoins considérés comme capitaux pour l'aéronautique et La Landelle parlait de lui comme d'un inventeur dont les travaux faisaient alors autorité. Intellectuel cultivé, Eugène Béléguic n'hésitait pas à affirmer qu'avec "les connaissances actuelles, physiques, chimiques et mécaniques, la navigation aérienne est non seulement possible mais facile à réaliser".

Admis à la retraite en mai 1867, il se retira à Brest où il avait de la famille. Comment dans ces conditions ne pas penser qu'il y ait assisté, dès l'année suivante, aux essais de Le Bris, et qu'il se soit rendu au port comme beaucoup d'autres Bretois pour voir l'Albatros. En 1868, Béléguic écrivait en effet des chroniques maritimes et météorologiques pour le journal *l'Armoricain* qui a soutenu le projet de Le Bris par une souscription publique.

## Bibliographie

Charles-Yves Peslin *Le capitaine de frégate Béléguic, précurseur de l'aviation* dans *Les Cahiers de l'Iroise*, Brest, 1955.

Michel Mazéas *L'apport d'Eugènes Béléguic, précurseur de l'aviation et de sa famille* dans *Des Bretons dans l'histoire de l'aviation*, Mémoire de la Ville n°35, Douarnenez, 2001.

Thierry Le Roy [\*Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939\*](#), PUR, Rennes, 2002.

[Article précédent](#)  [Accueil](#)  [Article suivant](#)



## Eugène Beleguic (1809-1878) - L'autre pionnier douarneniste ...



Si les amateurs éclairés d'histoire de l'aviation connaissent généralement [Le Bris](#) (au moins de nom), en revanche plus rares sont ceux qui ont entendu parler d'Eugène Béléguic et de son oeuvre théorique.

Et pourtant, son nom est indissociable de celui de Le Bris, étant comme lui douarneniste, de la même génération, et leurs familles étant liées par des relations d'affaires. Le propre frère d'Eugène, le juge de paix Jean-Guillaume Béléguic, est même signalé par La Landelle parmi les témoins de l'envol de Le Bris et on le retrouve à Brest en 1868 lorsque Le Bris y construit son [Albatros](#).

[Yves Peslin](#) lui a consacré un article dans *Les Cahiers de l'Iroise*, mais sans conteste le meilleur papier à son sujet est l'ouvrage de Michel Mazéas *Des Bretons dans l'histoire de l'aviation* (2001) qui ne se contente pas d'un survol de l'oeuvre de pionnier mais s'attache à étudier la place de la famille Béléguic dans l'innovation industrielle douarneniste au milieu du XIXe siècle.

Eugène Béléguic est né à en 1809 à Poulan-sur-mer (Finistère), au quartier de Tréboul qui fait aujourd'hui partie de Douarnenez. Officier de Marine, issu d'une famille de gros commerçants, ses premiers travaux portaient sur l'étude des fluides et des voiles pour navires (son nom reste attaché au Ris Béléguic, un perfectionnement des voiles, et à un type de carène utilisée sur aviso construit en 1866).

Dès 1852, c'est à dire avant même [La Landelle](#), et alors que Le Bris n'avait pas encore entrepris ses

premiers travaux concrets, il s'était fait le défenseur du plus lourd que l'air, et en 1860, partisan de l'hélice il expliqua comment en remplaçant le câble de traction d'un cerf-volant par un moteur, on pourrait faire voler un plus lourd que l'air.

Poursuivant ses études sur le vol des oiseaux, il était parvenu à la conclusion que l'aéroplane du futur devrait se présenter sous la forme d'une "nacelle avec une machine ou un moteur et des plans de suspension, un gouvernail, une ou deux hélices fonctionnant entre des surfaces comprimant l'air, des roues pour prendre sa course jusqu'à la vitesse suffisante pour se détacher du sol". Et ainsi "l'air comprimée de la sorte élèverait le jeu de propulsion (...) et l'on pourrait réduire les dimensions et le poids de l'organe propulseur" ; une pensée qui annonçait bien avant Henri Coanda, le principe de la propulsion par réaction.

La question de l'équilibre longitudinal de l'engin bloquait les théories de Béléguic, mais ses travaux furent néanmoins considérés comme capitaux pour l'aéronautique et La Landelle parlait de lui comme d'un inventeur dont les travaux faisaient alors autorité. Intellectuel cultivé, Eugène Béléguic n'hésitait pas à affirmer qu'avec "les connaissances actuelles, physiques, chimiques et mécaniques, la navigation aérienne est non seulement possible mais facile à réaliser".

Admis à la retraite en mai 1867, il se retira à Brest où il avait de la famille. Comment dans ces conditions ne pas penser qu'il y ait assisté, dès l'année suivante, aux essais de Le Bris, et qu'il se soit rendu au port comme beaucoup d'autres Bretois pour voir l'Albatros. En 1868, Béléguic écrivait en effet des chroniques maritimes et météorologiques pour le journal *l'Armoricain* qui a soutenu le projet de Le Bris par une souscription publique.

## Bibliographie

Charles-Yves Peslin *Le capitaine de frégate Béléguic, précurseur de l'aviation* dans *Les Cahiers de l'Iroise*, Brest, 1955.

Michel Mazéas *L'apport d'Eugènes Béléguic, précurseur de l'aviation et de sa famille* dans *Des Bretons dans l'histoire de l'aviation*, Mémoire de la Ville n°35, Douarnenez, 2001.

Thierry Le Roy [\*Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939\*](#), PUR, Rennes, 2002.

Article précédent  [Accueil](#)  Article suivant





## CARRE (Corentin Jean) - Mort à 18 ans.

**(souvent dénommé abusivement "Jean-Corentin", son deuxième prénom étant celui d'usage)**

Bien que son passage dans l'aviation ait été des plus brefs, Carré conserve pour toujours l'image d'un aviateur héroïque mort au combat. En vérité, ses véritables faits d'armes ont été ceux d'un fantassin de premières lignes.

Né le 9 janvier 1900 au Faouët (Morbihan), fils de journaliers agricoles modestes, Carré a suivi une scolarité primaire à l'école communale du Faouët avant de devenir commis de perception à 14 ans.

Mais avec la déclaration de guerre il a ensuite profité de la confusion des premiers mois pour s'engager dans l'Armée en avril 1915 sous un pseudonyme et en se faisant passer pour un réfugié des territoires occupés des Ardennes. Il a été versé au 41e RI puis au 410e RI qui venait d'être formé au camp de Coëtquidan (Morbihan).



Combattant valeureux, il est devenu caporal le 25 janvier 1916, sergent le 19 juin (à la suite d'une blessure le 11 juin) puis adjudant le 1er janvier 1917. Il a été également cité deux fois : à l'ordre de l'Armée le 17 novembre 1915 et à l'ordre de la division le 22 juin 1917 (le régiment

venait de quitter le secteur des Cavaliers-de-Courcy où il s'était particulièrement distingué).

Le 29 décembre 1916, approchant de ses 17 ans, l'âge légal pour l'engagement dans l'infanterie, Carré s'est fait reconnaître sous son véritable nom ce qui lui avait valu les honneurs de la presse nationale qui le qualifia alors de "plus jeune poilu de France", et d'obtenir son passage dans l'aviation.

Il est devenu élève-pilote à Etampes le 22 juin 1917, puis il est passé ensuite par l'école de spécialité d'Avord (bombardement-reconnaissance) et a obtenu le brevet de pilote militaire n°8449 le 9 septembre 1917. Il a quitté Avord le 16 octobre 1917, mais il était encore au GDE (Groupement des Divisions d'Entraînement) le 27 novembre 1917, avant d'être affecté à l'escadrille SO-229 à Lemmes (Meuse), le 19 décembre 1917. L'escadrille SO-229 était alors en cours de rééquipement sur Sopwith biplace, en phase de prise en main par les équipages.

Carré était en permission chez ses parents en février 1918. Et seulement quelques jours après son arrivée en premières lignes, il a été abattu en combat le 18 mars 1918, en compagnie de son mitrailleur, le soldat Joseph Perrin. Il est mort à l'hôpital de Souilly le 22 mars. Le texte de sa citation dit « attaqué par trois avions ennemis le 18 mars 1918, s'est défendu énergiquement jusqu'à ce que l'appareil soit abattu, l'entraînant dans une mort glorieuse », mais selon les travaux les plus récents et les plus sérieux, il a plus probablement été touché par la DCA allemande de la batterie 128 Vfw Seitz. (F. Bailey et C. Cony *The French air Service chronologie 1914-1918*, Grub Street, Londres, 2001 p.200)

Deux séries d'articles lui ont été consacrés par Emile Gilles et par Charles Le Goffic dès 1918, et une biographie a été publiée en 1919 par André Fontaine (inspecteur d'Académie) sous le titre *Le plus jeune héros de la guerre* (Ed. Lecerf, Versailles, 1919). Elle ne reprenait en fait que les précédents travaux sans rien y ajouter, mais elle eut une relative diffusion et les auteurs s'y réfèrent encore. Fontaine voulait faire de Carré « le saint des écoliers » ou encore « le patron de tous ces petits paysans de France ». Il ouvrit même une pétition auprès des maîtres d'écoles et des élèves pour que son corps soit porté au Panthéon. Une affiche citant le texte d'une lettre de Carré à son instituteur fut alors adressée aux écoles de Bretagne.



Une [stèle, au centre du boug du Fauuët](#), inaugurée en 1939, rappelle ce personnage peu commun et le collège local porte également son nom.

## Bibliographie

- André Fontaine *Le plus jeune héros de la guerre*, Lecerf, Versailles, 1919, 30 p.
- Collectif *1914-1918 Des champs aux tranchées*, Liv'éditions, 1999.
- Thierry Le Roy *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939*, PUR, Rennes, 2002, 530 p.

Article précédent ◀ [Accueil](#) ▶ Article suivant



## Du Plessis de Grenedan (Jean) - Le chantre du ballon dirigeable rigide

Officier de Marine né à Rennes le 16 janvier 1892. École Navale 1909-1911

Pilote de ballon dirigeable breveté en 1917 il s'est rendu célèbre en commandant le Dixmude, l'un des deux Zeppelin français et surtout en établissant des records mondiaux à son bord. Sa disparition en mer le 21 ou 22 décembre 1923 (la date exacte reste incertaine) a donné lieu à une formidable polémique.



Jean du Plessis n'est pas devenu pilote d'aérostat par passion. Dans sa biographie son père publie une lettre adressé à sa mère le 2 mars 1917, où il écrivait que « le 19 février (...) on (était) venu, au fond de (s)on abri de Castellorizo (île aujourd'hui en Turquie), (lui) dire que par décision du commandant en chef, (il) devai(t) être envoyé d'urgence en France pour suivre les cours de pilote de dirigeable ». En ce début d'année 1917, les officiers de Marine candidat pour l'aéronautique étaient loin d'être nombreux. Il ne faut pas confondre Armée et Marine.

Enseigne de vaisseau de Grénédan à Aubagne en 1918 (Coll ARDHAN)

Breveté en juin 1917, il a pris fin septembre le commandement du ballon AT-2 au Centre d'Aérostation Maritime d'Aubagne.

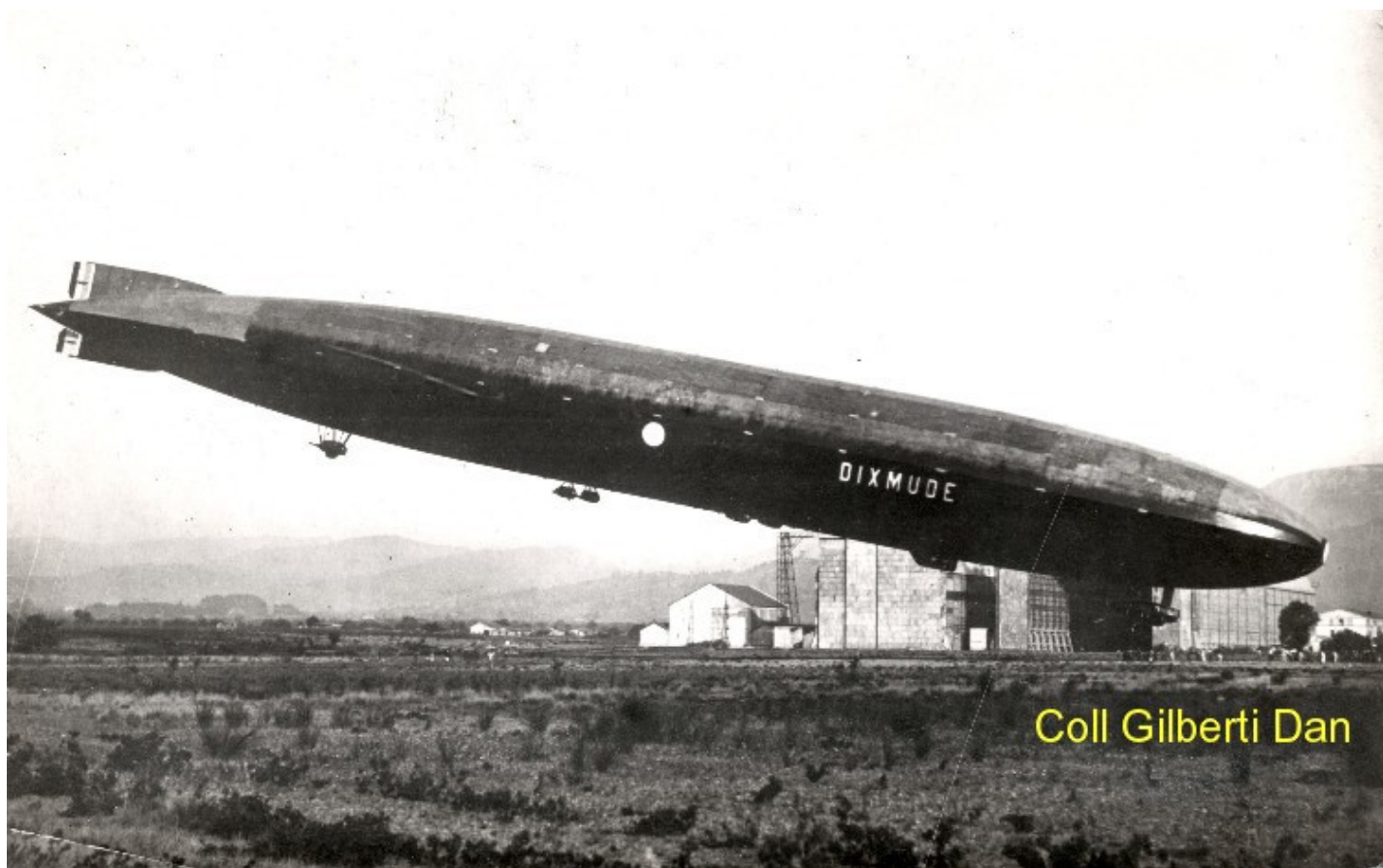
Nommé au commandement du *Dixmude*, un ballon rigide Zeppelin, ancien L-72, obtenu de l'Allemagne au titre des dommages de guerre, il y trouva une gloire rarement égalée à l'époque qui se poursuivit après sa disparition au large de la Sicile en décembre 1923.



De tous les drames de la décennie, celui-ci a eu le plus fort retentissement national. L'opinion publique voulait connaître les circonstances du drame et les responsabilités éventuelles. Il s'agissait en effet du plus gros aérostat français et il avait établi entre le 25 et le 30 septembre 1923 les records mondiaux de durée et de distance (7800 km en 119 heures).

### Grénédan en 1923.

L'écho en Bretagne fut d'autant plus grand, qu'à bord du *Dixmude* se trouvait également le capitaine de frégate Georges Hennique, commandant du CAM Cuers-Pierrefeu qui était Lorientais (sa mère vivait toujours dans cette ville) et que l'équipage comprenait également le maître arrimeur René Hamon, le second-maître François Jan, le quartier-maître radio-TSF Pierre Jaffrézic, le quartier-maître mécanicien Mainguy, le matelot arrimeur Maurice Charpentier, dont les journaux ne manquèrent pas de rappeler qu'ils étaient de la région.



(Coll D. Gilberti)

Le 5 janvier 1924, *L'Illustration* publia un long article sur « la perte du Dixmude » contenant un « tableau d'honneur » de tous les disparus (la couverture du numéro y était consacrée).

Toutes les hypothèses ont été avancées, jusqu'au sabotage par « des ouvriers boches », le mauvais état de la

structure, l'inertie de la Marine qui n'aurait pas transmis à temps les prévisions météorologiques. La responsabilité du ministre fut même engagée par Gustave de Kerguézec, sénateur des Côtes-du-Nord et président de la commission de la Marine au sénat, qui affirmait que celui-ci aurait personnellement ordonné cette traversée contre l'avis du commandant. Tout cela fut démenti par l'enquête dont les résultats ont été publiés fin février et la foudre semble avoir été la seule cause de l'accident, mais dans l'esprit du public demeura l'idée de la fragilité de ces navires volants tant décriés entre 1914 et 1918 lorsqu'ils étaient utilisés par les Allemands pour bombarder Londres ou Paris.

Prenant la suite de son fils, le père de Jean du Plessis tenta un temps de redorer le blason des dirigeables rigides dans une série de conférences un peu partout en France, et en publiant une biographie de son fils ainsi que ses notes. Mais l'accident du *Hindenburg* à New-York en 1937 donna le coup de grâce au aérostats en France. Déjà la Marine française avait décidé d'abandonner ses derniers ballons.

Le travail de son père a cependant permis de placer Jean du Plessis de Grénédan parmi les héros les plus connus de l'histoire de l'Aéronautique navale.

## Bibliographie

Plessis (Comte J. du) [\*La vie héroïque de Jean du Plessis - Commandant du "Dixmude" 1892-1923\*](#), Librairie Plon, Paris, 1924, 350 p.

Plessis (Jean du) *Les Grands dirigeables dans la paix et dans la guerre - leur passé, leur avenir, l'expérience du Dixmude*, Librairie Plon, Paris, 1925, 308 p.

Jacquet (Bernard) *La base aéronautique de Cuers-Pierre feu - du crash du Dixmude à nos jours*, Ed. du Lau, Hyères les palmiers, 2007, 224 pages.

Le Roy (Thierry) [\*Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939\*](#) PUR, Rennes, 2002, 530 p.

[Article précédent](#)  [Accueil](#)  [Article suivant](#)





# Maurice Bon - as de la Seconde Guerre mondiale





Maurice Bon est né à Elliant (Finistère-sud) le 10 février 1920, mais il a passé toute son enfance à Quimper où son père travaillait pour l'administration des Anciens combattants.

En mai 1937, il adhère à la Section d'aviation populaire de l'Aéro-club de Quimper et de Cornouaille, et fait son premier vol en juin sur un Caudron *Luciole*. Il est breveté le 28 décembre 1937 puis obtient le 2<sup>e</sup> degré le 10 juin 1938. L'un de ses moniteurs est alors Jacques Andrieux (futur as de guerre) qui seconde le chef-pilote Pichon.



Maurice Bon à droite, élève pilote de l'ACQC en 1937 (coll Le Roy)

Engagé dans l'Armée de l'air en janvier 1939, il est d'abord incorporé au bataillon de l'air 109 à Tours puis envoyé à l'école de pilotage d'Avrillé près d'Angers. Il est breveté pilote militaire en avril.

Affecté à la base de Châteauroux en septembre 1939, puis à Avord, il découvre des appareils modernes comme le NAA-57 et *Simoun* et *Goéland*. Il est ensuite affecté, en février 1940, au CIC Montpellier. Il se perfectionne sur MS-406 et découvre le D-520 et Bloch 151.



En juillet 1940, il est versé au GC 2/1 au Luc-en-Provence, mais il est démobilisé le 31 août.

Il rejoint alors le centre Jeunesse et montagne du Charmant Som (Isère), où il découvre les sports de montagne et d'hivers.

Il est réintégré au GC 2/1 le 9 mai 1941, et vole sur Bloch 152.

Volontaire pour Madagascar, il embarqué à Marseille en septembre 1941. En raison du blocus britannique, il passe Noël à Dakar, puis rejoint Madagascar au printemps.

Le 5 mai 1942, il assiste à l'attaque britannique sur Diego-Suarez. Ses carnets de vol mentionnent 10h40 de vol de guerre avant l'armistice de novembre 1942.

Les Anglais cèdent alors Madagascar à la France Libre. Bon s'engage dans les FAFL en janvier 1943. Volontaire pour le groupe *Normandie*, il rejoint l'URSS à la mi-mai 1943.

Son premier combat contre des Fw 190 date du 23 juin.

Le 13 octobre 1943, le sous-lieutenant (tt) Maurice Bon est tué en combat aérien, probablement par le Feldwebel Otto Wurfel de la 8/JG 51, qui vient d'abattre le lieutenant Roger Denis (né à Pontivy) une minute plus tôt.



Feldwebel Otto Würfel

(1920-1944)

Ce jour-là, Otto Würfel a abattu deux Yak : l'un à 2500 m d'altitude à 57 km à l'est d'Orcha (Biélorussie), et l'autre à 400 m à 55 km au SE d'Orcha, ce qui correspond précisément aux points d'impacts des Yak 9 des deux pilotes français.

Les heures indiquées sont 11h05 et 11h06. Or, nous savons que les deux Français ont été abattus lors de la même phase d'un combat et qu'ils ont décollé "vers midi" (heure de Moscou).

Denis a pu sauter en parachute (qui ne s'est pas ouvert), alors que l'avion de Bon, touché à basse altitude (la scène a été observée du sol), a percuté sans qu'il ait pu redresser.

Dans les deux cas, les altitudes (2500 m puis 400 m) peuvent donc également correspondre. Denis et Bon seraient donc ses 24<sup>e</sup> et 25<sup>e</sup> victoires (pour un total de 79) !

Maurice Bon est titulaire de six victoires aériennes homologuées, une probable et un avion endommagé.

Il a reçu la Médaille militaire, la Croix-de-guerre avec 4 palmes et une étoile, et l'Ordre soviétique de la Guerre pour le Salut de la patrie de 1<sup>ère</sup> classe et 2<sup>e</sup> classe (URSS).

Bien que son corps ait été identifié et ses papiers recuperes, il n'a jamais été ramené d'URSS malgré les nombreuses démarches de sa famille.

Son nom a été donné a l'aéroport de Quimper en 1946. L'inauguration officielle s'est tenue a [Quimper-Pluguffan](#) en 1953. Une allée de Quimper porte également son nom.

La tombe de Maurice Bon a été "retrouvée" en 2012 dans le cimetière militaire de Stefanonvo en Biélorussie.

## Les victoires de Maurice Bon

19 juillet 1943 un Ju 88 pres Znamenskaia, partage avec cpt de Forges, lt Leon, s/lt Albert, asp. Risso.

30 aout 1943 un Ju 87 pres de Jelnia.

4 septembre 1943 un Ju 88 pres de Jelnia, partage avec asp. Mathis

22 septembre 1943 un Ju 87 a 30 km SE de Smolensk

4 octobre 1943 un HS 126 a 60 km Ouest de Smolensk, partage avec cdt Pouyade, lt Denis, s/lt Albert, s/lt de la Poype, asp. Foucault

7 octobre 1943 un FW 190 a Gorki, 70 km SO de Smolensk, partage avec asp. Beguin

## Bibliographie

Thierry Le Roy [Maurice Bon - le pilote oublié du Normandie-Niemen](#), Ed Volez, 2013.

[Yann Gueguen](#) *Bretagne aux ailes brisées FAFL 1940-1945*, auto-édité, Plomelin, 1994.

Thierry Le Roy *Souvenir de Maurice Bon - aviateur quimperoï, disparu en URSS en 1943* dans *Le Progrès de Cornouaille*, 28 janvier 1989.

Daniel Porret et Franck Thevenet *Les As de la guerre 1939-1945* tome 1, SHAA, Vincennes, 1991.

[Retour](#)  [Accueil](#)  [Suite articles](#)



## Bourhis (Jean), pionnier et pilote de chasse de la Grande Guerre

Pionnier de la voltige aérienne et pilote de chasse, né à Bannalec (Finistère) en 1888, mort au combat en 1916.

Son père, un riche paysan de Bannalec, voulait faire de lui un clerc de notaire, c'est pourquoi, après son service militaire à Batna (Algérie), il l'a envoyé à Paris poursuivre ses études.

Ayant obtenu de l'argent de ses parents, il a pu construire un Blériot XI et passer son brevet de pilote le 24 avril 1913.

Il a ensuite participé à plusieurs meetings aériens, dont quelques uns dans sa région natale (Bannalec, Quimperlé, Baye). Il a été un temps employé par la maison Blériot comme pilote-réceptionnaire et a également réalisé des sauts en parachutes pour la maison Bonnet. Il a été aussi un des premiers pilotes français à passer la boucle (*looping the loop* à la mode Pégoud, comme on disait alors).



Jean Bourhis en 1914 se prépare à un saut en parachute (coll Roi)

A l'approche de la guerre, il passe le brevet de pilote militaire, ce qui n'est pas très fréquent parmi les pilotes civils de l'époque, (contrairement à ce qu'on croit souvent) ce qui lui a permis d'être mobilisé directement dans l'aviation en août 1914.

Il sert d'abord à l'escadrille B1-9, puis à la V-24 à partir de février 1915. En mai-juin 1915, il vole à la 4e section d'avions-canon. Il obtient une première victoire probable en juin 1915 en compagnie du matelot-canonnier Jaffro.

Enfin, il passe sur Nieuport de chasse, à la N-31, en juillet 1915. Il y obtient deux victoires homologuées, le 22 septembre 1915 (un bi-place) et le 10 octobre 1915 (un Aviatik).



Blessé le 14 mars 1916, il est mort le 22 à l'ambulance 235 de Chaumont s/Aire (Meuse).

Jean Bourhis était chevalier de la Légion d'honneur et portait la Croix de guerre avec palmes (2 citations).



Bourhis en 1916 devant son Nieuport de l'escadrille N 31. (coll Roi)

Il repose depuis 1922 dans le cimetière de Bannalec (Finistère) et un [monument](#) a été édifiée à sa mémoire en 1932 près de l'église paroissiale. Son nom a été donné également au terrain de sports communal.

## Bibliographie

Alfred Lartigue *Jean Bourhis, un Bannalécois, pionnier du parachutisme et de l'aviation*, Syndicat d'initiative, 1996, 40 pages. (réédition d'un texte de 1980)

Therry Le Roy [\*Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939\*](#), PUR, Rennes, 2002.

[Article précédent](#) ◀ [Accueil](#) ▶ [Suite articles](#)



## Henri Dupuy de Lôme, pionnier du ballon dirigeable (1816-1885)

Henri Dupuy de Lôme (Stanislas, Charles, Henri, Laurent) est sans doute plus connu dans l'histoire de la Marine pour avoir créé les premiers navires de guerre à vapeur français, que dans l'histoire de l'aéronautique. Cependant, le vol de son ballon dirigeable fait date, puisqu'il a été le premier aérostat à contrôler son voyage.

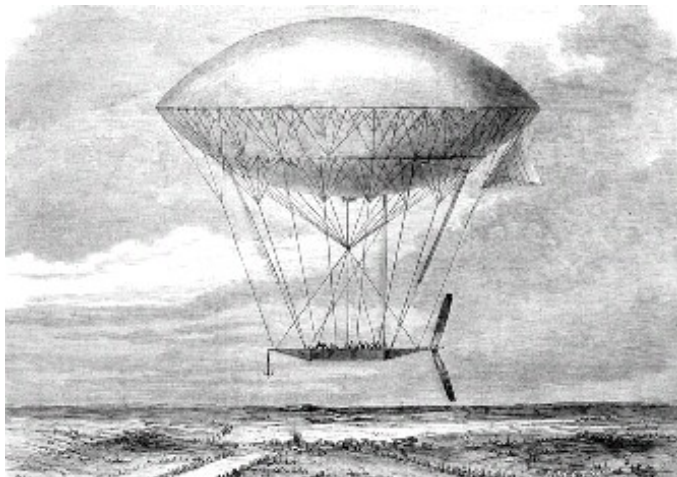
Il est né à [Ploemeur](#) (Morbihan), tout près de Lorient, le 15 octobre 1816. Fils d'un officier originaire du Forez. Après l'Ecole Polytechnique, il est entré à l'Ecole d'application du génie maritime de Lorient.

Devenu ingénieur, il a servi d'abord à Toulon. Il s'est intéressé assez tôt à la question de la vapeur au service de la Marine et s'est fait le partisan de la construction en fer et de la propulsion par hélice. Nommé directeur des constructions navales au ministère de la Marine en 1857, il a été en grande partie le responsable de la révolution technologique de la marine française à partir de cette date. Conseiller d'Etat en 1861, membre de l'Académie des sciences en 1866.



Député de la deuxième circonscription du Morbihan en 1869, il est membre du Comité de défense nationale pendant le siège de Paris, alors que celui-ci faisait feu de tous bois, il a été choisi pour construire le premier ballon dirigeable, seul capable pensait-on, de sortir et d'entrer dans la capitale quelque soit le vent. Le 29 octobre 1870, il obtenait la somme énorme de 40 000 F pour ses travaux, mais l'aérostat n'a été achevé qu'en 1872.

Le premier envol de l'aérostat de 3450 m<sup>3</sup> a eu lieu le 2 février 1872. Huit matelots manoeuvraient le treuil à bras activant l'hélice par équipe de quatre se relayant toutes les demi-heures. A son bord se trouvait également son gendre Gustave Zédé (qui était aussi son adjoint, et fut ensuite le grand pionnier français des sous-marins). Parti de Vincennes, le ballon s'est posé à Noyon, ne s'étant écarté de 12° du lit du vent : une première mondiale.



Elu conseiller général du Var en 1872, Dupuy-de-Lôme a également été nommé "sénateur inamovible" en 1877.

Il est mort d'un cancer à Paris le 2 février 1885 à l'âge de 68 ans. Son corps a été inhumé à Toulon.



La tombe de Dupuy-de-Lôme au cimetière central de Toulon



Le dirigeable tel est figuré sur la tombe

(photos L. Martinez)

L'un des lycées de Lorient porte son nom depuis 1922 et son château natal est toujours visible à Ploemeur, tout près de Lorient.

Au moins quatre rues portent également son nom en Bretagne (à Lorient, Ploemeur, Brest, Quimperlé) ainsi qu'une place à Toulon.



Le croiseur-cuirassé *Dupuy-de-Lôme*, construit à Brest en 1887 et vendu à la Belgique en 1920

## Bibliographie

Thierry Le Roy *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939*, PUR, Rennes, 2002.

J. Gay "Dupuy-de-Lôme, des derniers vaisseaux à voile aux premiers cuirassés", *Neptunia* n°158, 1985.

[Page précédente](#) ◀ [Accueil](#) ▶ [Page suivante](#)



## Le patrimoine de l'aviation bretonne sur le web - [vers les institutionnels](#)

Les musées, associations, pages web consacrés au patrimoine et au passé aéronautique de Bretagne

- [Aéroscope Nantes Atlantique - Musée virtuel de l'aviation nantaise \(Nantes, Loire-Atlantique\)](#)
- Ailes anciennes armoricaines (Vannes-Meucon, Morbihan)
- [Armor aéro passion \(Morlaix, Finistère\)](#)
- [Association bretonne du souvenir aérien 39-45 \(Ille-et-Vilaine\)](#)
- [Breizh Air Force \(Nantes, Loire-Atlantique\)](#)
- [Conservatoire Aéronautique de Cornouaille \(Quimper, Finistère\)](#)
- [Musée de la Côte d'Amour \(La Baule, Loire-Atlantique\)](#)
- Poissons volants (Plobannalec, Finistère)
- Salles de traditions de la BAN Lann-Bihoué (Lorient-Quéven, Morbihan)
- [Aeropresse](#) Quelques pages d'histoire
- [Musée des passions et des ailes \(Baden, Morbihan\)](#) Consacré en partie à Joseph Le Brix.

D'autres musées de l'aviation française

- [Musée de l'air et de l'espace - Le Bourget](#)
- [Musée de l'air régional d'Anjou - Marcé](#)
- [Musée de l'hydraviation - Biscarosse](#)

Des sites d'histoire de l'aviation

- [Aerostories](#) Incontournable !
- [Traditions de l'Armée de l'air](#) Pour tout savoir sur l'histoire des escadrilles de l'armée de l'air
- [Gaubs.free.fr](#) Un autre excellent site sur l'histoire de l'Armée de l'air française
- [ARDHAN](#) Le site de l'histoire de l'aéronautique navale
- [Espace junior - Aérostories](#) Par les élèves du collège de Quéven (Morbihan)
- [BA102](#) Histoire de la Base aérienne de Dijon
- [Chez Peps](#) Histoire de l'aviation postale (entre autres).
- [Meetings aériens historiques](#) Par les programmes et affiches

### Des sites amis

- [Le site de Daniel Béchenec \(dessinateur aéronautique\)](#)
- [Le blog de Charles de Kerimel - \*Des avions et des hommes\*](#)
- [Breizh spotting Team](#) Des photos d'avions, encore des photos ...
- [Blog de Jean-Pierre Clochon](#) Consacré à l'histoire du Conquet
- [Association Amicale des Essais en vol.](#)

### Autres sites de tourisme thématique

- [Les Chemins de mémoire](#)

[Nos conférences](#)  [Accueil](#)  [Autres liens utiles](#)



## L'histoire des pilotes bretons en 14-18

31 janvier 2011



Thierry Le Roy s'est penché sur l'histoire de 689 aviateurs bretons qui, pour la plupart, sont morts au combat bien avant novembre 1918.

Une trentaine de personnes seulement ont assisté vendredi soir, dans la salle du conseil municipal, à la conférence «Les aviateurs bretons pendant la Première Guerre mondiale». Le conférencier invité par la communauté de communes, Thierry Le Roy, a résumé d'une façon magistrale cette période qui a vraiment marqué l'envol de l'aviation militaire.

### Pilote lui-même

Professeur d'histoire et géographie dans le Morbihan, ce Quimpérois de 45 ans a consacré de nombreuses années à rechercher tout ce qui a trait à l'aviation dans l'Ouest de l'Hexagone au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il est même devenu un des piliers du centre de recherches rennais Cerhio. Ses recherches ne l'ont pas empêché de passer son brevet de pilote et de voler souvent sur les avions de l'aéro-club de Quimper. Thierry Le Roy s'est penché sur le sort de 689 pilotes bretons de la Grande Guerre. Des précurseurs peu appréciés en haut lieu puisque le maréchal Joffre n'a pas hésité à déclarer, au début du conflit, que «l'aviation, pour l'Armée, c'est zéro!», alors qu'un rapport parlementaire traitait les aviateurs d'«anarchistes». Dépendant du Génie, l'aviation militaire était loin d'être aussi prioritaire que la cavalerie, pourtant largement dépassée par les

nouvelles technologies.

### Mortalité très élevée

Grâce à la projection de nombreuses photos, Thierry Le Roy a présenté un grand nombre de pilotes bretons pour la plupart morts au combat et a expliqué l'importance prise par l'aviation, au moins au cours des deux dernières années de cette guerre. C'est ainsi par exemple que Louis Mendès a été le premier aviateur breton à être tué, dès le 27 août 1914, qu'Hervé Grall a été le premier pilote-marin décoré, en février 1915, que de nombreux réformés comme Robert de Toulouse-Lautrec ou Georges Guynemer (53 victoires avant de disparaître en 1917) n'ont eu aucune difficulté à être affectés dans l'aviation qui semblait peu regardante sur les recrues. Pour la petite ou plutôt la grande histoire, Alfred Heurtaux a été le premier as breton (un titre officiel), 17.000 brevets de pilotage ont été passés au cours du conflit (du fait d'un taux de mortalité très élevé), plus de 300 personnes étaient employées à la base d'hydravions de Camaret et René Fonck, avec 75 victoires homologuées (et 52 autres probables), a été l'as des as de la Première Guerre mondiale du côté français.