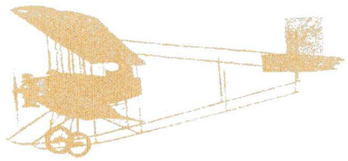


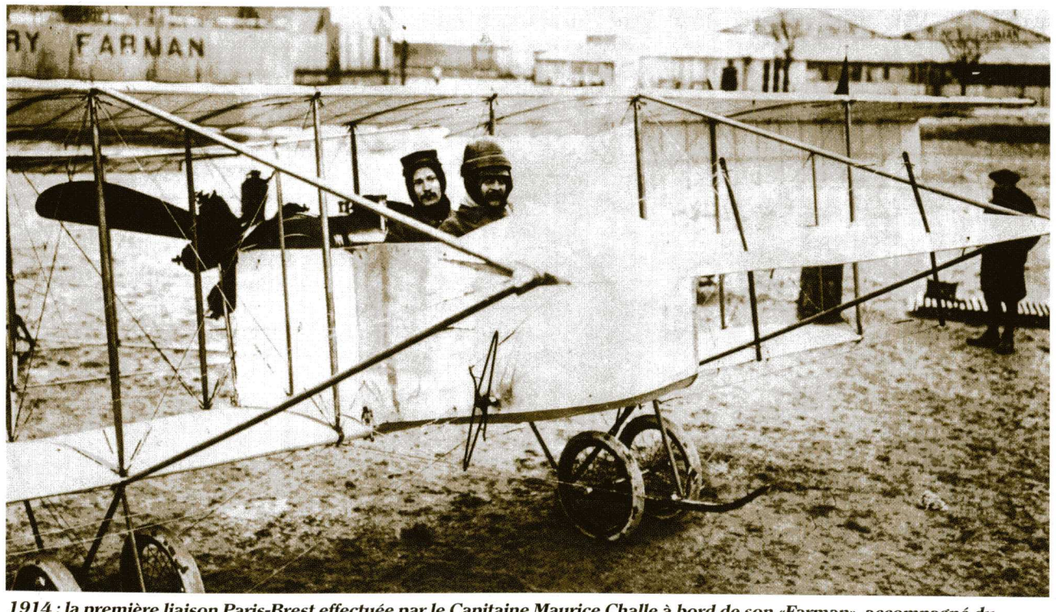
Dédale et Icare, pionniers de l'aviation, en ont bavé. Las d'avoir été enfermés par Minos dans le Labyrinthe de Crête, le père et le fils préparent leur évasion. Des ailes faites de plumes d'oiseaux collées aux bras feront l'affaire. Le départ se fait dans des conditions normales. Le vent est bon. Tout semble au point. Hélas ! Le petit Icare, grisé d'espace et de liberté, laisse filer le paternel et s'élève tant et si haut qu'il finit par faire fondre la cire de ses ailes, tomber dans l'eau et s'y noyer. Le rêve est mort, mais pour d'autres il ne fait que commencer... Dans tous les pays, des hommes jeunes, intrépides se lancent à la conquête du ciel, histoire d'aller voir, comme l'écrit Pilâtre de Rozier en 1783, "si l'atmosphère au-dessus du sol est vraiment respirable !"

"Rire est le propre de l'homme" disait Rabelais. Mais ce qui fait l'homme, en vérité, n'est-ce pas plutôt l'horizon qu'il se donne et le rêve qu'il poursuit, cet idéal indéfiniment hors d'atteinte ? Le rêve n'est autre qu'une création du désir. Alors, à tant faire que de rêver, autant viser haut... Sans oser s'égaler aux dieux, en approcher tout au moins le séjour, et acquérir par leur fréquentation, une part de leur divinité.

Quoique le Larousse n'en fasse pas mention, le premier aviateur, le père de l'aviation à voile, est un petit gars de chez nous, un Breton. Il s'appelle Jean-Marie Le Bris, de Douarnenez.

Maurice Challe sur Farman au décollage.

Aérodrome de Toussus-Le-Noble. Maurice Challe sur biplan Farman muni de la T.S.F.. Le départ pour un essai.

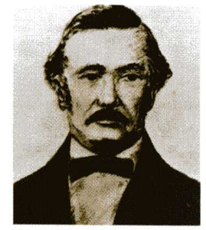


1914 : la première liaison Paris-Brest effectuée par le Capitaine Maurice Challe à bord de son «Farman», accompagné du sapeur Béasse.

Poisson vole !

Né en 1817 à Concarneau, Jean-Marie Le Bris se destine à être marin. Pourtant, les grands albatros qui suivent le sillage de son canot l'intriguent. Et c'est vrai que le petit Jean-Marie a plus souvent le nez en l'air que sur sa barre. Il regarde ces grands oiseaux survolant les eaux du port, se poser sur le sable, reprendre leur envol, planer au gré du courant puis piquer en trombe sur un banc de sardines... Et Jean-Marie Le Bris conçoit un rêve fou... Il va se faire oiseau à son tour !

Quand le rêve est si fort, l'action n'est jamais loin.



Jean-Marie Le Bris ; Fusain de H. Schneider

Dans la plus grande excitation, il construit en 1856 une machine volante faite de bois et de toile, qu'il baptise "Albatros". Un appareil "plus lourd que l'air", un planeur en forme d'"ornithoptère", qui va décoller sans moteur... Une folie pure !

C'est sur la plage de Tréfeuntec, à quelques kilomètres de Douarnenez, que Le Bris fait ses premiers essais. Il va trouver un meunier, lui emprunte sa charrette, installe sa machine volante à l'intérieur, monte debout sur la nacelle et lance le cheval au grand galop ! Quand l'appareil a pris assez de hauteur, il coupe les amarres et tente de se maintenir en l'air le plus longtemps possible !

Et ça marche ! Le vol, bien qu'un peu mouvementé est correct. Pour la première fois au monde, un appareil plus lourd que l'air s'est élevé au-dessus de son point de départ, a atteint une certaine altitude puis est redescendu !...

Le Bris réussit à effectuer quelques belles glissades aériennes au grand étonnement des curieux postés au sol. Une jambe cassée et pour finir l'Albatros brisé au sol !

Mais Le Bris n'est pas homme à se décourager. Le succès n'est pas loin. Il le sent. Histoire de dormir tranquille, Le Bris fait breveter son "oiseau" le 9 mars 1857. L'empire français ne s'y trompe pas et met à sa disposition un hangar de l'Arsenal de Brest pour construire son "Albatros II" ! C'est avec ce dernier qu'il s'élance du Polygone sous les yeux ahuris et les cris de délire des Brestois médusés !

Bernard Goachet aux côtés de la petite fille de J. M. Le Bris.

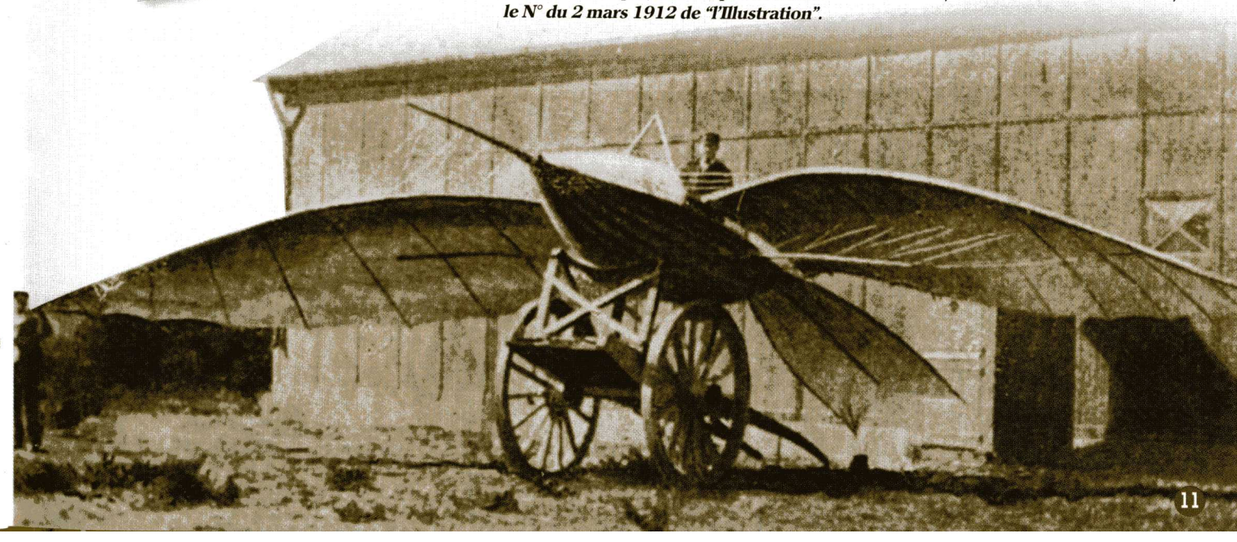
J. M. Le Bris sur son planeur en 1868. Cette photo est semble t-il la première d'un appareil «plus lourd que l'air». Elle a été prise par un photographe brestois, M. Pépin, et a été publiée dans le N° du 2 mars 1912 de "l'Illustration".

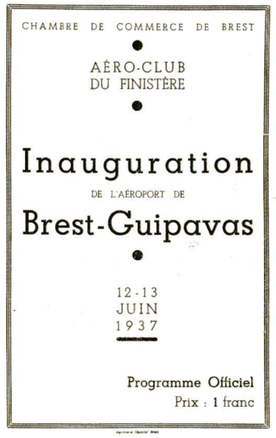
Peslin : Le premier biographe de J.M Le Bris

Charles-Yves Peslin s'est très tôt pris de passion et d'affection pour l'histoire du jeune J.M Le Bris. Après plusieurs années de recherches et de documentation, il écrit une biographie de ce précurseur injustement méconnu, biographie qui fut d'ailleurs couronnée par l'Académie Française.

Pour Gilbert Goachet, un ancien de l'Aéro-Club, ce livre revêt un caractère un peu particulier : "Afin d'enrichir le témoignage que Peslin était en train d'écrire sur Le Bris, nous lui avions proposé, mon frère Bernard et moi, d'aller photographier la petite fille de l'aviateur, qui se trouvait dans un couvent à Laval. Proposition que Peslin avait acceptée avec plaisir. Démunis de tout autre moyen de transport, nous avions gagné Laval en tandem ! Après quoi, pour me remercier, Peslin m'avait fait parvenir l'ouvrage dédicacé dans lequel figurait la respectable nonnette. Or, nous étions en avril 1944 et j'étais activement recherché par les Allemands. Préssentant que tout cela commençait à sentir le roussi, j'avais pris la fuite et j'étais allé me planquer dans une ferme en emmenant avec moi comme unique compagnie... cet ouvrage de Peslin ! Le seul livre que j'ai sauvé de la guerre..."

(Entretien avec Gilbert GOACHET)





12 juin 1937
L'inauguration officielle de l'Aéro-Club

L'arrêté du 8 mars 1937 annonçant l'ouverture de l'aérodrome de Brest Guipavas à la circulation aérienne publique permet d'envisager enfin l'inauguration officielle du terrain de l'Aéro-Club du Finistère.

1930... 1937. Sept ans ! Il aura fallu sept ans d'entêtement, sept ans de lutte et de défi pour qu'une poignée d'hommes parviennent à faire vivre leur oeuvre et à faire reconnaître leur passion. Une telle persévérance force d'ores et déjà l'admiration.

Un grand rallye aérien marque l'ouverture de cette fête le 12 juin 1937. La presse locale et régionale, friande de sujets porteurs et toujours à l'affût de sensations fortes, n'en perd pas une miette. Toute la journée est passée en revue avec force détails : le mauvais temps, l'arrivée des concurrents, la présence sur le terrain de nombreuses personnalités parmi lesquelles Monsieur Sadi Lecointe, héros de la guerre de 14/18, les démonstrations aériennes effectuées par quelques as du moment, les frissons de l'assistance...

La naissance de l'Aéro-Club officialisée, c'est au tour du hangar et des avions d'être baptisés. Ainsi le veut la tradition des hommes de l'air... Joli geste qui en dit long sur la relation de l'homme à l'avion, sur cette personnification quasi-sacrée de la machine. La machine... Non ! On ne baptise pas une machine...

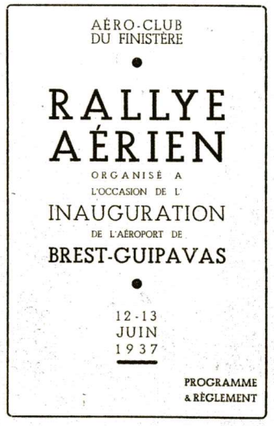
Quelques Bretons de l'ACF et leurs "chapeaux à guide". Juin 1937. De gauche à droite : le Cousin de Le Verge, Ch. Y. Peslin, Paul Lémée, Viviane Elder, Gaby Picard, François Le Verge.

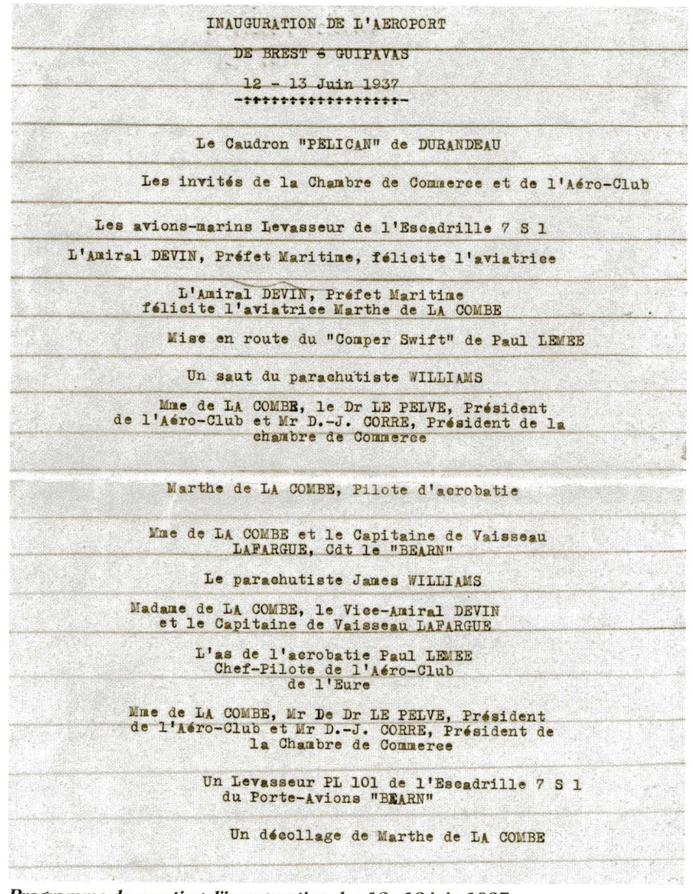
13 juin 1937. Avion embarqué Pierre Levasseur de l'escadrille 7 S1 du porte-avions Béarn de l'escadre de l'Atlantique à l'entraînement sur le camp de Lanrus.

Le Potez 60 - Ecole AOEL baptisé "Alexandre Pichodou"

Autour de l'Abbé Falc'hon, debout devant le grand hangar Estiot, sont rassemblés tous les membres de l'Aéro-Club et bon nombre de personnalités locales. Devant eux s'alignent fièrement les baptisés, disposés en étoile, bichonnés et astiqués de pied en cap pour la circonstance. Après quelques mots d'introduction, chacun reçoit un nom ainsi que la protection d'un parrain et d'une marraine. Les noms attribués rendent hommage à des hommes disparus au service de l'aviation. Poussineau, André le Cerff, Charles Durand tombé en 1917, Pichodou, pilote de la "Croix du Sud"...

"À vous, pilotes, élèves pilotes et clubistes, animateurs de l'aéroport de Brest Guipavas, conclut le docteur Le Pelvé, Président de l'Aéro-Club, *je vous demande d'être les continuateurs de vos anciens et de toujours travailler pour le plus grand honneur de l'aviation française."*





INAUGURATION DE L'AEROPORT
DE BREST & GUIPAVAS
12 - 13 Juin 1937
-+++++++++++++++++-

Le Caudron "PELICAN" de DURANDEAU

Les invités de la Chambre de Commerce et de l'Aéro-Club

Les avions-marins Levasseur de l'Escadrille 7 S 1

L'Amiral DEVIN, Préfet Maritime, félicite l'aviatrice

L'Amiral DEVIN, Préfet Maritime
félicite l'aviatrice Marthe de LA COMBE

Mise en route du "Comper Swift" de Paul LEMEE

Un saut du parachutiste WILLIAMS

Mme de LA COMBE, le Dr LE PELVE, Président
de l'Aéro-Club et Mr D.-J. CORRE, Président de la
chambre de Commerce

Marthe de LA COMBE, Pilote d'acrobatie

Mme de LA COMBE et le Capitaine de Vaisseau
LAFARGUE, Cdt le "BEARN"

Le parachutiste James WILLIAMS

Madame de LA COMBE, le Vice-Amiral DEVIN
et le Capitaine de Vaisseau LAFARGUE

L'as de l'acrobatie Paul LEMEE
Chef-Pilote de l'Aéro-Club
de l'Eure

Mme de LA COMBE, Mr De Dr LE PELVE, Président
de l'Aéro-Club et Mr D.-J. CORRE, Président de
la Chambre de Commerce

Un Levasseur PL 101 de l'Escadrille 7 S 1
du Porte-Avions "BEARN"

Un décollage de Marthe de LA COMBE

Programme du meeting d'inauguration des 12 - 13 juin 1937

1936 : Aérodrome de Brest-Guipavas. Le Potez 60 de l'ACF et le Caudron "Luciole" d'Air Bretagne devant le hangar Estiot. A gauche : les travaux de construction du club house.

L'aéroport de Brest-Guipavas : les balbutiements de l'aviation commerciale

AEROPORT DE BREST-GUIPAVAS

Ligne aérienne PARIS-BREST

DC. 3 AIR-INTER

Directe :
Les MARDI, JEUDI et SAMEDI
Avec escale à LORIENT :
Les LUNDI, MERCREDI et VENDREDI

Vol IT 8311 (Paris-Brest):
PARIS - Décollage: 8 h. 45 (Orly).
BREST - Atterrissage: 11 heures (Guipavas).

Vol IT 8312 (Brest-Paris):
BREST - Décollage : 18 h. 30 (Guipavas).
PARIS - Atterrissage : 20 h. 45 (Orly).

Vol IT 8313 (Paris-Lorient-Brest) :
PARIS - Décollage : 8 h. 45 (Orly).
LORIENT - 10 h. 45, 11 heures (Lann-Bihoué).
BREST - Atterrissage : 11 h. 30 (Guipavas).

Vol IT 8314 (Brest-Lorient-Paris) :
BREST - Décollage : 18 h. 30 (Guipavas).
LORIENT - 19 heures, 19 h. 15 (Lann-Bihoué).
PARIS - Atterrissage : 21 h. 15 (Orly).

PRIX DU BILLET :

PARIS-BREST	Aller simple	122 NF.
	Aller-retour	219,60 NF.
LORIENT-BREST	Aller simple	25 NF.
	Aller-retour	45 NF.

Fiche horaire de la première ligne aérienne Paris Brest par Air Inter.

Le Viking de la Compagnie Air Nautic sous la neige. Premier avion à avoir fait la ligne Brest-Paris avant T. A. I. et Air Inter.

L'Émeraude et ses deux passagers ne seront pas les seuls à pouvoir se rendre en un temps record à la capitale ! Dès le mois d'octobre 1960, des pourparlers sont entrepris avec le Conseil Municipal de la ville de Brest et la Société Air Inter pour l'ouverture de la ligne aérienne Brest Paris sans escale. D'autres s'y étaient frottés avant eux : Air Nautic et T. A. I. avaient déjà tenté quelques liaisons. Air Inter s'engage à effectuer cinq services aller-retour chaque semaine sur DC3. Une relation aéropostale de nuit est également au programme.

Le 12 janvier 1961, c'est chose faite. Air Inter ouvre la première liaison Paris-Brest. L'avion, dans lequel ont pris place bon nombre de personnalités, se pose avec tous ses passagers sur le terrain de Guipavas. Réception, vin d'honneur, allocutions en tout genre se succèdent :

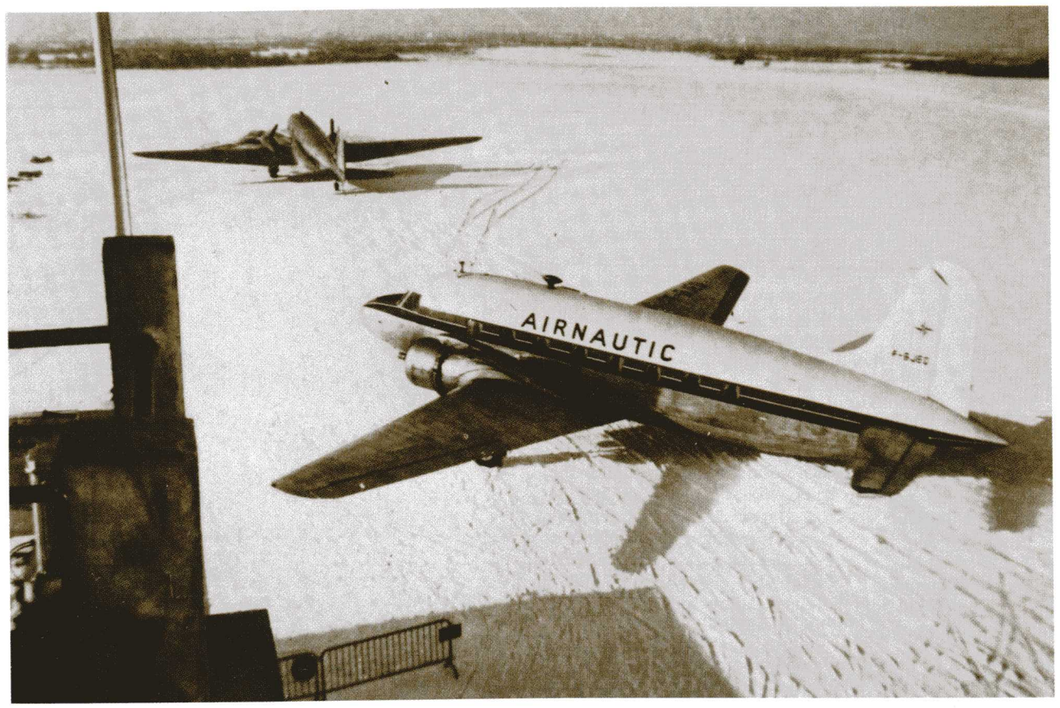
"Nous voulons nous rapprocher de Paris, des centres industriels et nous mettre à la portée des initiatives nouvelles. C'est une nécessité vitale à l'essor de notre région, même si cette initiative n'est pas sans risque".

La ville de Brest et Air Inter se sont donné trois mois, pour remettre en cause l'existence de la ligne, si le nombre moyen de passagers par service était inférieur à 5 ! Pari gagné ! Un an après l'ouverture de la ligne, la compagnie annonce qu'elle a transporté plus de 5 000 passagers.

"C'est encore l'époque balbutiante et incroyablement sympathique de l'aviation commerciale, se souvient Bob Le Thous qui, avec Germain Kervran le mécanicien, n'hésite pas à donner un coup de main de temps à autre. *Comme nous étions voisins, on traversait le parking, on aidait à l'embarquement des passagers, on portait les bagages, on changeait une pièce de moteur, s'il le fallait ! Quand quelqu'un arrivait en retard, on l'embarquait à toute vitesse dans une voiture, on se rendait en bout de terrain et on le poussait littéralement dans l'avion !"*

En 1962, le nombre de passagers passe à plus de 8000. L'aéroport de Brest Guipavas est lancé et son succès ne va faire que croître. Sa croissance est telle qu'il faut rapidement envisager de nouvelles lignes, la construction d'une nouvelle aérogare et d'une tour de contrôle plus moderne.

Une page est tournée. Un paysage disparaît. Celui d'un terrain vague où quelques ruminants paisibles levaient une truffe étonnée aux rares vrombissements d'avions.



12 janvier 1961. L'équipage Air Inter de la première liaison inaugurale Paris-Brest devant le Douglas DC3. Pilote : Van Der Dale, Mécanicien : Morel, Radio : Pochou (manque le steward, M. Klein)

Un livre à lui tout seul...

"Un jour où je me rendais à l'Aéro-Club, j'en profite pour prendre avec moi une très vieille photo de famille représentant mon père (un passionné lui aussi qui avait construit son propre avion), aux côtés de ma mère, debout sur une plage devant un avion d'avant-guerre. La photo est passée, mal cadrée, jaunie par les ans, mais je me décide tout de même à la confier à Peslin.

-*"Pourriez-vous, s'il vous plaît, identifier l'avion qui est sur cette photographie ?"* hasardai-je au vieil homme, persuadé de lui demander un travail quasi-impossible. La difficulté est d'autant plus grande que, soucieux de bien cadrer les personnages, le photographe n'a presque rien pris de l'avion : un petit bout d'aile, un morceau de l'hélice et du moteur et un ridicule pan de fuselage.

-*"Pas de problème, cher Président"*, me répond Peslin avec son flegme et sa courtoisie habituelle.

Quinze jours plus tard, je reçois un véritable dossier me précisant la date, le lieu, l'heure de la photo, le nom du pilote de l'avion (Jérome Cavalli) et enfin la circonstance de l'événement. Quant à l'avion, il était nommé, identifié, daté et, pour ma plus ample information, étaient joints une biographie de Cavalli et une brochure détaillée sur les caractéristiques de l'appareil !..."

(Entretien avec Gérard CHEVALLIER)

La fameuse photographie des parents de G. Chevallier confiée à Ch. Y. Peslin pour identification.

Peslin, la passion faite homme

"Ce qu'il y avait de tout à fait extraordinaire chez cet homme au regard intense et vif, c'est cette passion dévorante qui a littéralement investi sa vie. Non comme un éclair fugitif et éphémère mais comme une lame de fond, profonde et persistante.

Pourtant, comme tous les vrais passionnés, Peslin pouvait s'intéresser à tout autre chose. La photographie était un autre domaine qu'il affectionnait et dans l'art duquel il excellait. Il était en effet un extraordinaire photographe et qui plus est, un précieux témoin de son temps. Juste après guerre, il s'était attaché à photographier, comme un véritable historien de l'image, la ville de Brest bombardée et dévastée. C'est à l'occasion de l'exposition de ces photographies que j'eus la chance de rencontrer cet homme hors du commun".

(Entretien avec Gérard CHEVALLIER)

La disparition de ces ancêtres, (Robert Laot, l'une des plus vieilles tiges du club a lui aussi décollé pour de bon en cet été 1996), fait ressentir avec plus d'acuité encore l'héritage extraordinaire légué par ces pionniers de l'Aéro-Club. *"Quand on a l'honneur de poursuivre une oeuvre, créée, bâtie par des hommes de cette trempe, on ne peut avoir comme seul et unique objectif que d'en être digne".*

Être en permanence à la hauteur de ce respect que l'histoire de l'Aéro-Club mérite, voilà quel est effectivement le principal acte de foi de ses responsables.

Lourde tâche en effet que celle de passer le témoin, pour que brille toujours la lumière d'un même éclat.

Lourde tâche que celle de perpétuer le culte, la pérennité d'un Club que rien jusque-là n'a fait vaciller.

Étrange mystère que cette constance à travers le temps. Mystérieuse continuité qu'une construction humaine comme celle-ci. Fruit de multiples efforts, de brûlantes passions mais aussi de ténacité, de raison et d'une diversité d'hommes qui en font le ciment, la cohésion et la ligne médiane. Car la passion seule ne génère aucun consensus, seul garant de la continuité.

Pour construire une oeuvre, il faut ces forces calmes, ce travail de l'ombre, ces mains dévouées, ces voix tempérées qui recherchent l'accord et évitent l'excès.

Eux seuls enracinent l'Histoire et écrivent le livre des fantastiques épopées humaines.

L'Aéro-Club du Finistère en est assurément l'une des pages.

Peslin... notre père spirituel à tous !

"Charles-Yves Peslin était une encyclopédie vivante de l'aviation, mais il était surtout notre père spirituel. Je me souviens encore parfaitement de notre première rencontre en 1941. Mes parents tenaient un magasin de gravures, rue Jean Jaurès. Ce jour-là, la vitrine présentait toute une série de maquettes et de dessins d'avions. Peslin passe sur le trottoir, aperçoit ces gravures et pousse la porte du magasin où, par hasard, je me trouvais. Il se dirige vers le comptoir, devant lequel il s'arrête, et avec une aisance et une classe extraordinaire, il prend son chapeau mou dans la main, le plie en quatre et le fourre dans sa poche !...

J'avais 17 ans et j'en étais resté complètement subjugué ! Un tel geste me paraissait aussi formidable que magistral !".

(Entretien avec Gilbert GOACHET)