

Yves Peslin, pionnier et historien de l'aviation brestoise

NB : Toute utilisation de cet article vous oblige à en citer la source :

Thierry Le Roy « Yves Peslin, pionnier et historien de l'aviation brestoise » dans *Les Cahiers de l'Iroise* n°195, janvier 2003. (c'est la loi !)

S'il y a une personne dont nous ne pouvons oublier de parler dans un numéro spécial des *Cahiers de l'Iroise* consacré à l'aviation, c'est bien Yves Peslin, qui nous a quittés en juillet 1996. Il était en effet de ces hommes qui, sans jamais se mettre en avant, oeuvrent toute leur vie pour un idéal ; le sien c'était l'aviation.

Passionné d'histoire, Yves Peslin a écrit plusieurs articles pour *Les Cahiers de l'Iroise* et a été pendant de nombreuses années un des piliers de la Société d'étude de Brest et du Léon. Il a surtout écrit un livre important : *Jean-Marie Le Bris, marin breton pionnier de l'aviation*, paru en 1944.

Mais Yves Peslin a été aussi un pionnier de l'aviation finistérienne. Son rôle dans la création de l'Aéroclub du Finistère en 1930 et le développement de l'aérodrome de Guipavas ne peut être nié. Il a été à l'origine des liaisons aériennes Brest-Ouessant et jusqu'à la fin il a assisté aux réunions des Vieilles-tiges de Bretagne (groupement Joseph-Marie Le Brix), l'amicale des pionniers de l'aviation, dont il était un membre éminent.

Le groupe scolaire

Yves Peslin est né à Plougonvelin le 11 septembre 1913. Orphelin d'un père, le capitaine Charles Peslin tombé le 22 août 1914 à la tête de sa compagnie (la 1ère compagnie du 136ème RI) lors de la terrible (et souvent oubliée) bataille de Charleroi, il partagea sa jeunesse entre le Trez-hir, avec sa mère, et Brest où il fit ses études.

C'est en 1927 qu'a commencé son engagement dans l'aventure aéronautique, alors qu'il n'était encore qu'un élève de 4ème au collège de Bon-secours. Le comte de la Vaulx, aérostier connu et fondateur de l'Aéro-club de France, était venu à Brest pour présenter une conférence dont le but était de sensibiliser la chambre de commerce à la création d'un aérodrome. A l'issue de celle-ci, Yves Peslin mit sur pied un « groupe scolaire » avec quelques camarades de classe comme lui passionnés d'aviation¹.

Le parrainage d'une autorité morale étant nécessaire, il rencontra au printemps suivant le lieutenant de vaisseau Joseph Le Brix, alors professeur de navigation aérienne à l'Ecole Navale, et obtint ainsi l'appui d'une des personnalités les plus en vue de l'aviation française. En accord avec ses amis, il donna au groupe scolaire le nom de Maurice Drouhin, un pilote qui venait de se tuer accidentellement. En Bretagne, il n'exista, à ma connaissance, qu'un seul autre groupe du même genre, au lycée de Rennes.

Le groupe scolaire *Maurice-Drouhin* organisait des conférences sur l'aviation et commença même

¹ Jacques Estienne fut ensuite officier pilote dans l'Armée de l'air.

la construction d'un planeur en bois avec le soutien de l'aéronautique maritime, notamment du commandant Yves Aubert du CAM Brest-Laninon. Mais le principal privilège conféré aux adhérents était l'accès au rayon « aviation » de la bibliothèque où se trouvaient nombre d'ouvrages consacrés aux as de la Grande Guerre (Navarre, Dorme, Pelletier d'Oisy) mais aussi aux héros du temps (Bernard, Lindbergh, Francesco de Pinedo), des noms parfois oubliés aujourd'hui mais qui ont profondément marqué cette génération d'adolescents.

L'aéro-club du Finistère

Parallèlement, la plupart des autorités du département admettant l'idée de créer une grande base aéronautique près de Brest pour accueillir les hydravions qui ne pouvaient manquer de suivre Lindbergh sur l'Atlantique Nord, la mairie de Brest et la chambre de commerce soutenaient également le projet d'un aéro-club, considéré non pas comme une école de pilotage (ce qui est généralement le cas aujourd'hui) mais comme une association de personnalités soucieuses d'œuvrer à la création d'un aérodrome².

Les statuts de l'Aéro-club du Finistère furent donc déposés le 26 avril 1930, fruit d'une rencontre entre le Syndicat d'initiative, la Chambre de commerce, la ville de Brest et d'un groupe de jeunes gens passionnés. Son premier président, Joseph Bernard, directeur départemental du Crédit Foncier, était un pionnier des sports nautiques sans lien avec l'aviation, mais administrateur du Syndicat d'initiative. Le secrétaire général s'appelait Yves Peslin. Il était âgé de 17 ans seulement.

Le premier aérodrome du département ne fut pourtant pas celui de Guipavas, mais celui de la baie du Kernic à Plouescat. C'est là qu'en 1934, Yves Peslin, qui achevait son service militaire, fut l'un des trois premiers élèves-pilotes de l'école d'Henri Le Folcalvez (ancien moniteur d'Hélène Boucher).

Mais quelques mois plus tard, Le Folcalvez, en cessation de paiement, vit son avion saisi par la justice, ce qui obligea Yves Peslin à renoncer momentanément à passer son brevet. Cela ne l'empêcha pas de créer en mai 1936, sa propre société de travail aérien, *l'Agence Générale Aéronautique* (AGA), sur le nouvel aérodrome de Brest-Guipavas.

Le chef d'entreprise

Il fit alors l'acquisition d'un Farman F-200 tri-place de 120 cv (F-AJPL) et embaucha Hubert Dron, un ancien pilote de l'aviation maritime qu'il avait connu au Centre d'aviation de Brest-Laninon pendant son service militaire, pour donner des leçons de pilotage et des baptêmes de l'air. Mais l'AGA ne pouvait résister longtemps. Sa marge était «insuffisante pour une affaire commerciale»³. Yves Peslin se rendit donc au Salon de l'aéronautique de Paris, fin novembre 1936, pour y acheter un Salmson Cri-cri de 60 cv (F-AOXG) plus économique, livré à Brest en janvier 1937. Mais déjà une nouvelle difficulté pointait à l'horizon pour la fragile entreprise.

² Thierry Le Roy « Crédit de l'aérodrome brestois 1927-1935 - Une affaire qui dépassait largement le cadre local », *Les Cahiers de l'Iroise* n°185, janvier 2000, pages 29 à 40.

³ Ch.-Yves Peslin *Note sur le Salmson D-6 Cri-cri F-AOXG 60 cv* manuscrit inédit, p.1.

L'aviation populaire avait été créée par une circulaire ministérielle du 31 juillet 1936. Elle devait permettre aux jeunes gens de passer le brevet de pilote de tourisme, moyennant une cotisation de 10 F par mois seulement.

Confronté à cette nouvelle concurrence, Yves Peslin aurait pu s'y opposer, comme beaucoup d'autres qui n'y virent que l'intervention politique du gouvernement de Front Populaire⁴. Mais passionné d'aviation, et sans doute aussi sensible à l'idée de l'offrir aux garçons les plus modestes, il en fut même l'un des dirigeants sur l'aérodrome de Brest. Pour ne pas sombrer, il mit alors son appareil et son pilote au service de celle-ci. Mais à l'aviation populaire, « les vols étaient pratiquement gratuits » ce qui rendait « extrêmement difficile la survie d'une école commerciale privée »⁵ a-t-il écrit plus tard. Aussi, après seulement un an d'existence, l'AGA, poussée à la faillite, dut revendre son avion à l'Aéro-club de l'Atlantique à Nantes.

A l'été 1937, Yves Peslin, devenu vice-président de l'Aéro-club du Finistère, perdait donc tout espoir de faire une carrière professionnelle dans l'aviation ; espoir encore davantage mis à mal par la mobilisation de 1939 pour laquelle il se retrouva au service Aéronautique de la 2ème région (Brest) chargé de d'accueillir les réservistes (c'est ainsi qu'il put encore rencontrer quelques uns des héros de son enfance, dont le capitaine de frégate Guierre, héros de la Grande Guerre), puis à l'AB-3, escadrille de chasse de la Marine. Il y était encore lorsque ses avions furent détruits par un bombardement allemand le 10 mai 1940, sur le terrain de Boulogne-sur-mer.

La guerre mit un point final aux espoirs d'Yves Peslin de faire une carrière professionnelle dans l'aviation, mais il conserva néanmoins toute sa vie une véritable passion pour celle-ci, figurant après la guerre parmi ceux qui remirent l'Aéro-club du Finistère sur pied, prenant encore une part active dans l'aventure des lignes aérienne entre Brest et l'île d'Ouessant.

Un pionnier de la ligne Brest-Ouessant

La COBRA (Compagnie Brestoise Aéronautique), créée en 1954, était présidée par Alfred Chupin, maire de Brest et président de l'aéro-club du Finistère. Ses administrateurs étaient Yves Peslin, Gabriel Picard et Gilbert Goachet. Malheureusement, le bi-moteur De Havilland *Dragon-rapide* fut endommagé à l'atterrissement à Ouessant en 1956, et la société, incapable de payer la réparation, dut cesser son activité après quelques mois d'exploitation seulement.

Mais l'idée faisait son chemin et Rousseau-Aviation (de Dinard) tenta sa chance en 1965, puis ce fut Air-Ouest en 1976, encore sans suite. Il fallut attendre que l'École Aéronautique d'Iroise, fondée par Bob Le Thous en 1975, reprenne le relais en 1977, pour voir une exploitation durable de la ligne.

La Finist'air, société d'économie mixte qui en a découlé en 1981, toujours sous la direction de Bob Le Thous, comptait encore à son conseil d'administration l'infatigable Yves Peslin, siégeant au nom de la Caisse d'Épargne de Brest dont il était également l'un des administrateurs.

⁴ Thierry Le Roy *Les Bretons et l'aéronautique des origines à 1939*, PUR, Rennes, 2002, p.429 et suivantes.

⁵ Peslin *Note sur le Salmson D-6 Cri-cri F-AOXG*, p.7.

L'auteur

De l'œuvre d'historien d'Yves Peslin, on retiendra surtout son livre *Jean-Marie Le Bris, marin breton pionnier de l'aviation*⁶, fruit d'un travail de neuf ans qui a reçu en 1945 le Prix Lange de l'Académie française ainsi qu'un prix de l'Académie de Marine.

Pour ce travail, Yves Peslin releva systématiquement toutes les informations qu'il put trouver au fil des livres anciens, mais aussi dans les archives de la Marine, de la ville de Brest et de l'état-civil, allant à la rencontre des derniers témoins vivants, notamment de Julie Le Bris, fille du pionnier, dont il put recueillir les mots quelques années avant son décès.

Il découvrit ainsi que Le Bris était né à Concarneau et non à Douarnenez comme toujours écrit avant lui. Il fut également le premier à explorer de manière systématique la presse locale contemporaine de Le Bris, découvrant des articles parus entre 1867 et 1876 sous la plume de différents auteurs. Mais surtout, c'est à Yves Peslin et à Georges Houard (qui préparait à ce moment là l'édition de son livre) que nous devons la première analyse du brevet déposé par le Bris en 1857⁷ et la compréhension du système de commandes mis au point par Le Bris.

Poursuivant ses recherches bien au delà de la parution de son livre, nous lui devons la découverte de l'article du journal *L'Océan* du 29 novembre 1867, le seul qu'on connaisse signé « J. Le Bris », dont d'autres s'attribuent aujourd'hui la découverte alors qu'Yves Peslin en avait déjà communiqué le texte voila bien des années. C'est lui encore qui a prouvé qu'il n'exista pas un, mais au moins quatre clichés photographiques du second appareil, construit à Brest en 1867-1868. L'étude qu'il fit de ces photos avec l'aide technique de son ami Jean Le Goualch a été publiée dans l'hebdomadaire *Le Courier du Léon* en 1986.

Mais au delà de ses publications, Yves Peslin a surtout consacré sa vie à faire connaître le pionnier de l'aviation qu'était Le Bris, présentant des conférences à Brest et Douarnenez dès 1943 ; permettant ainsi aux Douarnenistes de se ré-attribuer un héros qu'ils avaient presque totalement oublié. Michel Mazéas, alors adolescent, se souvient de cette fameuse conférence et de l'effet qu'elle avait produit sur l'auditoire, en pleine occupation allemande, car elle prouvait que le premier homme volant n'avait pas été un Allemand (Otto Lilienthal), mais un Français, un Breton, un gars du pays.

En faisant édifier une première stèle à Tréfeuntec (Plonévez-Porzay) en 1957⁸ par l'intermédiaire

⁶ Charles-Yves Peslin *Jean-Marie Le Bris, marin breton pionnier de l'aviation*, Éditions Les Ailes, Paris, 1944, 94 pages. Yves Peslin prit pour cette occasion son nom de plume, Charles-Yves Peslin, en hommage au père qu'il n'avait pas connu.

⁷ Georges Houard et Yves Peslin « Jean-Marie Le Bris, marin français précurseur du vol à voile » dans *Pages d'aviation*, Société d'édition aéronautique, Paris, 1943, p.22-40. C'est dans cet article que figure le premier *fac-simile* du fameux brevet. Ce document a été ensuite repris dans le livre d'Yves Peslin *Jean-Marie Le Bris, marin breton pionnier de l'aviation*, puis dans beaucoup d'autres par la suite.

⁸ L'actuel monument de Tréfeuntec a été érigé en 1968 (inauguré en 1973) par *Les Ailes-brisées*, amicale mutualiste des personnels volants de l'aviation française, à l'initiative d'un autre brestois, M. Gaston Decoop, car la première avait été détruite par des vandales.

de son association *Les Amis de Jean-Marie Le Bris*, et obtenant que son nom soit donné à une rue du port de commerce de Brest, Yves Peslin a largement contribué à faire admettre peu à peu l'idée du rôle majeur de ce marin finistérien dans l'invention de l'aviation.

Outre Jean Marie Le Bris, il s'est aussi intéressé à Eugène Béléganic et à Gabriel de la Landelle, d'autres pionniers bretons de l'aviation. Et jusqu'à la fin, sa passion l'a poussé à collecter, à découper inlassablement dans les journaux les articles touchant à ses passions, les rangeant soigneusement dans des boîtes d'archives qu'il savait ouvrir aux jeunes qui se présentaient à lui pour entamer des recherches sur l'aviation bretonne. J'ai fait partie de ceux-là et je ne l'oublie pas.

Thierry. Le Roy