

Les mystères du premier vol

Parmi les questions qui entourent les essais de Jean Le Bris, près de Douarnenez (Finistère) l'un des premiers de l'histoire, figurent celles de sa date et du lieu exact.

C'est le 9 mars 1857 que Jean Le Bris fait une demande de brevet d'invention pour « une voiture aérienne » à la préfecture du Finistère. A cette date, ses travaux sont déjà bien avancés, puisqu'il reproduit les plans d'un planeur, mais cela ne prouve absolument pas qu'il soit déjà parvenu à voler !

Une série d'expériences est bien confirmée en 1857 par une lettre (publiée il y a peu par Michel Mazéas) écrite le 22 avril 1857 par le Douarneniste Auguste Chancerelle. Mais celle-ci n'indique pas non plus que Jean Le Bris ait déjà volé, mais qu'il a réussi son projet de « construire » un appareil et qu'il « doit voler ». Qu'il ait fabriqué une machine et qu'il projette d'en faire l'essai est très probable, voire même certain, puisque son brevet d'invention date justement du mois de mars !

Par contre, nous savons par Gabriel de la Landelle et Michel Le Bris (neveu du pionnier, dont le témoignage a été recueilli en 1943) qu'au moment de ses expériences les plus réussies, Le Bris commandait le sloop *Véloce*. Or, il dirigea ce navire – dont il était propriétaire – **entre octobre 1858 et septembre 1863**.

Comme cette période ne correspondait pas à la date qu'ils voulaient retenir, d'ailleurs sans preuve (décembre 1856), plusieurs auteurs ont préféré choisir un autre nom de navire, la *Coquette* (qu'il commandait avant le *Véloce*), plutôt que revoir leur chronologie.

On remarquera aussi que le commissaire de l'inscription maritime Moufflet, cité comme témoin du vol par La Landelle, n'a pris cette fonction à Douarnenez qu'en **juin 1858**.

Et enfin, une demoiselle Donnard a rapporté en 1943 (elle a signé sa déposition devant l'huissier Marcel Blériot) qu'elle avait « **quatre ans**, alors » mais se souvenait « très bien que tout le monde courait pour aller voir danser l'oiseau » et qu'elle avait su « ainsi » que « **Le Bris avait réussi un peu [...] à décoller du sol et à voler** mais qu'il n'avait pu aller bien loin en l'air ». Ce témoin, né le **19 décembre 1856**, n'a pas pu voir d'essais d'envol avant **1860-1861**,

à un moment où Jean Le Bris commandait bel et bien le *Véloce* !
et Moufflet était à Douarnenez !

De même, il a été écrit que Le Bris aurait décollé dès sa première sortie, en décembre 1856. Gabriel de la Landelle, dans *Les Grandes amours*, relate pourtant que le fameux essai réussi¹ aurait eu lieu un dimanche **peu avant la Saint-Michel** qui tombe ... le 29 septembre.

¹ Selon Gabriel de la Landelle, les principaux témoins seraient Guillaume Le Coz et Charles Marzin (deux douaniers), le cocher de la charrette (dont le nom reste absolument inconnu, contrairement à ce qui a été affirmé), Moufflet, commissaire des affaires maritimes, Kerbriand, vérificateur des douanes, Le Clech, notaire, Beuzard, receveur des douanes, et Béléganic, juge de paix.

Le lieu de l'envol

Vient ensuite la question du lieu où Jean Le Bris serait parvenu à s'élever.

Rien, j'insiste sur ce point, ni chez La Landelle, ni dans les témoignages recueillis par Marcel Blériot (fils du pionnier Louis Blériot) en 1943, n'évoque **un envol au départ d'une plage !**

Eugène Urvois, fils d'un ami de Le Bris, a déclaré que celui-ci avait « fait beaucoup d'essais » et que les premiers avaient été menés sur le port du Rosmeur à Douarnenez mais avaient « abouti à un échec complet », ce qu'a confirmé son neveu, Théophile Le Bris.

Ensuite, Urvois ne situe pas non plus les expériences suivantes à Sainte-Anne-la-Palud, mais « **près du Menez-Hom pour profiter de la pente de la montagne** ».

Ceci n'est pas ridicule, car un autre témoignage, publié dans *L'Illustration* le 3 mars 1912, du fils d'un ancien commissaire de l'inscription maritime – probablement Moufflet – cite justement une « **falaise** » située à proximité de « **la lieue de grève** », à savoir **la plage de Pentrez près du Menez-Hom**.

Pour sa part, Virginie Demont-Breton (1859-1935), une artiste peintre, dans son livre *Les Maisons que j'ai connues*, publié en 1927, situe des tentatives d'envol « **à la pointe de Tréfeuntec** », entre Sainte-Anne-la Palud et Kervel, également terminée par **des falaises**.

Quant à Michel Le Bris (autre neveu du pionnier), il a assuré à Marcel Blériot que son oncle aurait mené ses principales expériences à partir d'un « **terrain** » de **la colline de Sainte-Anne** qui, à cette époque, ne présentait pas l'aspect accidenté d'aujourd'hui.

Mais surtout, si on lit attentivement La Landelle, on s'aperçoit que lui non plus n'a **jamais parlé de la plage, mais d'une route en pente**².

« Jusqu'à ce qu'on eût atteint la route, écrit-il, on alla au pas avec des précautions infinies ». Puis Le Bris aurait dit au cocher : « neuf francs tout sec, si **sur le chemin** de la grève de Sainte-Anne ton coco trotte pas et ferme, mais douze et la boisson à discrédition, s'il galope ».

Or, cette ancienne route, passe justement **près du champ** décrit par Michel Le Bris (et qui en a fait un plan).

Et un planeur y prenant son envol avec élan donné par un cheval, peut effectivement se poser sur la plage en contrebas, comme l'a décrit Théophile Le Bris.

En outre, un départ de la colline expliquerait (avec la marge d'erreur liée à l'émotion), les chiffres avancés par certains témoins qui parlent de 100, voire 250 mètres de distance à cent mètres de hauteur. La colline de Sainte-Anne domine la plage d'une soixantaine de mètres !

Une bonne pente face à une brise de mer (la « brise ronde » dont parle La Landelle) fréquente en ce lieu en fin d'été (avant le 29 septembre), est encore aujourd'hui un bon moyen de prendre un envol pour un engin sans moteur.

² Dans son ouvrage, *Progress in flying machine* de 1894, Octave Chanute reprend La Landelle et parle lui aussi d'une route en pente et non pas d'une plage.

L'engin de l'envol

Mais plus intéressant encore, on apprend par Eugène Urvois et par un article du *Petit Journal* de 1867 (écrit d'après **le témoignage de Le Bris** lui-même), que l'appareil utilisé lors de cet envol, aurait bénéficié **d'une queue mobile** pour monter ou descendre et d'un système de manœuvre utilisant « **un treuil dans la nacelle** ».

Nous sommes donc très loin de l'appareil décrit dans le brevet de 1857 (auquel on attribue pourtant ce vol) qui ne possède ni l'un ni l'autre !

Les essais suivants

Fin 1867, Jean Le Bris a repris ses travaux à Brest.

On a souvent écrit que ses essais n'avaient pas été très concluants ; mis à part tout de même un ou deux vols planés **depuis la butte du polygone** – encore **un point élevé ouvert à tous les vents** – sur lesquels, bizarrement, les auteurs passent généralement rapidement.

Or, s'il était parvenu à voler depuis une plage, pourquoi ensuite Le Bris aurait-il aussitôt abandonné une piste si prometteuse, **sans jamais y revenir**, pas même au moment où ses créanciers se faisaient les plus pressants.

Ne faire aucun cas de ces pièces, c'est refuser de considérer l'ensemble d'un dossier qui s'est pourtant bien épaisse depuis quelques années, et rester dans l'état d'une recherche historique publiée en 1944, à une époque où la liberté de déplacement de l'auteur était évidemment réduite, sans même s'interroger sur les raisons des affirmations faites par lui à l'époque.

Mais surtout, vouloir maintenir la date de 1856 encore aujourd'hui, ainsi que l'idée d'un envol qui se serait déroulé sur une plage, c'est vouloir à tout prix maintenir un mythe au détriment de l'histoire, ce qui ne grandit en rien le personnage de Le Bris.

Thierry Le Roy
Docteur en Histoire
Chercheur associé au CERHIO
(Universités Rennes 2 et Lorient)

Lectures utiles

« Les pionniers de l'aéronautique », dans *Armen* n°146, novembre-décembre 2005.

« Enquête sur un précurseur – Jean Le Bris – des recherches n'étaient pas du folklore », dans *Le Fana de l'aviation*, n°415 et 416, juin-juillet 2004.