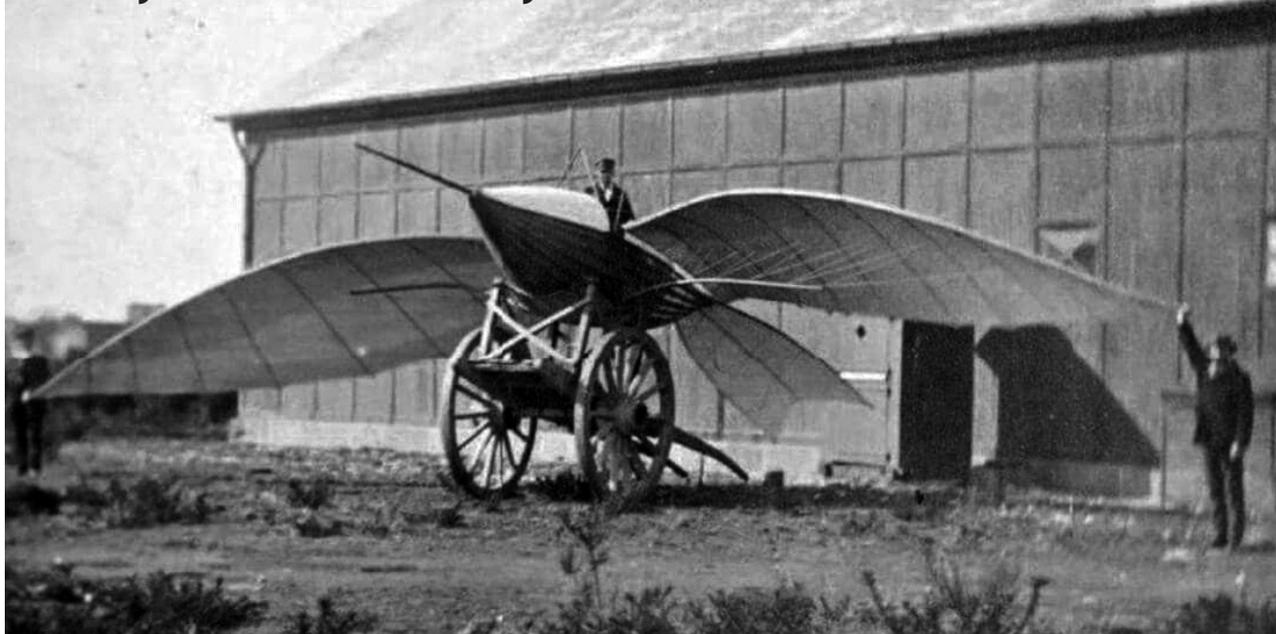


## L'AVENTURE AÉRONAUTIQUE EN FINISTÈRE

de Jean-Marie le Bris à Jean Bourhis



### Brest : Jean-Marie Le Bris, pionnier de l'aviation\*



Né en 1817, Jean-Marie Le Bris s'embarque comme mousse à 11 ans. Gravissant peu à peu les échelons, il devient second capi-

taine du brick Le Paul,

à bord duquel il atteint la Guadeloupe. Dans le cadre de son service militaire, il navigue pendant vingt-cinq mois à bord de L'Héroïne sur les mers du Sud : il peut ainsi observer de près le vol des albatros.

En 1868, Brest fut le théâtre d'une première : la construction d'un des premiers engins volants plus lourds que l'air.

L'auteur ? Un marin natif de Douarnenez, Jean-Marie Le Bris

Mais ce qui n'est que rêverie pour le commun des mortels devient pour lui un objectif très concret. En effet, à ses yeux, «seul un engin volant pourrait efficacement venir au secours de naufragés» : rien de très romantique, mais une noble ambition pour un homme qui ne peut rien ignorer des dangers de la mer. Aussi consacra-t-il tous ses loisirs à la conception d'une machine capable d'imiter le vol des oiseaux.

Photo 1 : La barque ailée de Jean-Marie Le Bris (©Tous droits réservés Archives de Brest).

### Une barque ailée (photo 1)

En 1856, à Tréfeuntec, il tente enfin l'expérience : son engin, qu'il appelle lui-même une barque ailée, n'a pas de moteur, il compte le diriger en s'appuyant sur le vent. Il s'agit donc d'un planeur placé sur une charrette tirée par un cheval qui donnera l'impulsion première en partant au galop. Et ça marche ! L'appareil décolle, Le Bris reste «quelques instants» à une centaine de mètres d'altitude puis rejoint le sol : pour la première fois dans l'histoire, un plus lourd que l'air a volé ! 34 ans avant Clément Ader !

La deuxième tentative est un échec : sa découverte n'est donc pas pérenne, mais Le Bris ne se décourage pas et dépose même une demande de brevet.

\* Article du quotidien « le Télégramme » par Rédaction Côte Brest, publié le 19 septembre 2020).

## Un nouvel appareil

Une dizaine d'années plus tard, après en avoir été éloigné par ses obligations de marin, Le Bris reprend ses travaux au port de commerce de Brest encore tout neuf. Il construit donc, dans un hangar d'un port qui s'appelle encore Napoléon, un nouvel appareil dans lequel il investit toute sa fortune. La Marine l'autorise à faire des essais sur son Polygone, un terrain dégagé et vaste, idéal pour ce genre d'expérience. Mais elle lui interdit de s'installer au poste de pilotage : il manœuvrera donc son engin en restant au sol, comme un cerf-volant géant.

## Une rue au port

Il réussit à le faire voler pendant plus de 200 mètres de distance à une cinquantaine de mètres d'altitude ! Mais hélas, les essais se terminent très mal : l'appareil finit en miettes. C'était quitte ou double pour l'inventeur : ruiné, il se retire dans son Douarnenez natal où il meurt en 1872.

Mais Jean-Marie Le Bris n'en est pas moins un brillant pionnier de l'aviation auquel Brest a rendu justice en 1944 en donnant son nom à une rue de ce port où il avait construit son second planeur. 🌈

**BENOÎT QUINQUIS**

Sources :  
 Illustres Bretons, *Ouest France*, 2013.  
 Gérard Cissé, Brest au coin des rues,  
*Le Télégramme*, 2008.

**Photo 2 : Jean-Marie Bourhis à bord de son avion qu'il a construit lui-même à partir du kit.**



## Le parcours de Jean Bourhis

(extraits d'archives diverses)

Jean Bourhis est né le 22 juillet 1888 au hameau de Guernic en Bannalec.

Il connaîtra une brillante et courte carrière aéronautique, pourtant rien ne le destinait à devenir pilote et parachutiste. Fils de riches agriculteurs, il embrassa tout d'abord une carrière de gratte-papier en qualité de clerc de notaire chez Me Yves Tanguy de Bannalec.

Cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle et surtout les toutes premières années du XX<sup>e</sup> siècle voient l'essor extraordinaire de l'aéronautique en France. Des terrains d'aviation se créent partout, les meetings d'aviation attirent de plus en plus de foules de curieux. C'est ainsi que Jean-Marie Bourhis devient un incontournable de ces meetings. C'est sûr, se dit-il, je deviendrai pilote. Le 15 octobre 1907 il se rend à la mairie de Lorient pour y contracter un engagement. Il est incorporé au premier régiment de Spahis cantonné en Afrique du Nord, puis il rejoint le Maroc et enfin Bône en Algérie. 1911 signe la fin de son engagement, et il reprend donc son travail aux écritures chez Me Tanguy.

En 1912 appuyé par Me Tanguy il s'inscrit à l'école de notariat à Paris. Il s'installe alors à Neuilly-Plaisance (département de la Seine et Oise). Depuis 1909, Louis Blériot héros de la traversée de la Manche, transfère son atelier d'avionnerie de Neuilly-sur-Seine à Buc près de Versailles. Il y implante sur l'Aéroparc de Buc, aérodrome privé, son école de pilotage.

En février 1913, Jean Bourhis débute sa formation d'élève pilote ; bourgeois du Comité National de l'Aviation Militaire, il passe avec succès son brevet de pilote militaire, délivré par l'Aéroclub de France.

Dès l'obtention de son brevet, Jean enchaîne les meetings (photo 2) ; ainsi le montant de ses contrats lui permettra de rembourser sa formation de pilote. Le 13 juillet 1913 il participe au meeting de Quimperlé. Il y effectue trois tours du clocher de Bannalec et se pose dans un champ proche de la ferme familiale, là où se dérouleront les fêtes du 14 juillet. En 1910, suite aux nombreux accidents d'avion, un prix doté de 10 000 francs vient d'être créé. Ce prix est destiné à récompenser l'inventeur du meilleur parachute. Frédéric Bonnet, inventeur, a mis au point un premier parachute. Ce procédé est expérimenté le 19 août 1913 par l'aviateur Célestin Pégoud au-dessus de l'aéroport de Châteaufort-en-Yvelines. Célestin saute en abandonnant son vieux « Blériot » sacrifié pour l'occasion. Pour valider son parachute, Frédéric Bonnet fait appel à Jean Bourhis et au pilote Alfred Lemoine pour tenter de réitérer l'exploit.

Le premier essai a lieu le 22 février 1914, sur l'aérodrome de Juvisy-Port-Aviation. A cinq cents mètres d'altitude, le pilote effectue un piqué et actionne le mécanisme libérant Jean et son parachute. Mais un vent de 70 km/h entraîne le parachutiste en dehors des limites du terrain et ce



dernier tombe dans la Seine à plus d'un kilomètre de l'objectif pressenti. Le 8 mars 1914 devant la commission scientifique du Ministère de la Guerre, Jean Bourhis effectue plusieurs sauts et atterrit à chaque fois en douceur.

Le 13 avril 1914, Alfred Lemoine et Jean Bourhis sont invités à un meeting à Vienne. Ils décollent donc du camp d'Aspern : à cinq cents mètres d'altitude, déclenchement et ouverture du parachute, mais, patatras, Jean heurte le gouvernail de profondeur de l'avion. L'aéronef descend doucement, mais il est alors ingouvernable, le pilote Alfred Lemoine a juste le temps de sauter de l'appareil avant le crash au sol. Le pilote souffre de multiples contusions et d'une fracture du fémur. Quant à Jean, brusquement retenu par son parachute, il est blessé au dos.

Le 23 mars 1914, Jean Bourhis est nommé chef pilote de l'aéroclub Blériot, en remplacement de François Deroye, mort brûlé vif un mois plus tôt, le 19 avril 1914 dans une collision aérienne à Buc. Le 11 juin 1914, lors d'un vol d'essai, Jean effectue des virages sur l'aile, une descente en spirale ; alors qu'il survole les arbres, il est surpris par des turbulences et l'appareil s'écrase au sol. Jean fortement commotionné, s'en tire cependant sans fracture.

Nous sommes le 3 août 1914, c'est la déclaration de guerre, Jean Bourhis est donc mobilisé dès le lendemain au 3e régiment d'artillerie coloniale ; c'est en sa qualité de réserviste qu'il rejoint son régiment. Cependant, il parvient à se faire affecter le 19 février 1915 au régiment du génie aérien où il obtient son brevet de pilote militaire et il fait désormais partie de l'escadrille 39 à Toul. En juin 1915, il remporte sa première victoire à bord d'un Caudron (Photo 3).

Puis, il pilote un Nieuport de chasse et abat, le 22 septembre 1915, un pilote allemand au-dessus de Pont-à-Mousson. Le 8 octobre 1915 il est nommé sous-lieutenant. Il est surnommé le chasseur de taupes en référence à ses qualités d'attaque des positions ennemies en rase-mottes. Deux jours plus tard il abat, à Pont-à-Mousson, un Aviatik allemand. Le 11 décembre 1915, il est nommé chevalier de la Légion d'Honneur avec palmes, ayant obtenu deux citations à l'Ordre de l'Armée.

Le 14 mars 1916 survolant la Meuse, Jean Bourhis engage le combat contre plusieurs avions ennemis ; mitraillé, blessé au bassin, il réussit cependant à poser son appareil. Il décède le 22 mars 1916 à l'ambulance 235, unité médicale sise à Chaumont-sur-Aire (département de la Meuse).

Le 28 mars 1922, Me Yves Tanguy, entouré des personnalités représentatives du canton de Bannalec et du sous-préfet de Quimperlé, inaugure le monument aux morts de Bannalec à la mémoire des 304 "enfants" de la commune décédés lors de la Grande Guerre (photo 4). La dépouille de Jean Bourhis rejoint le cimetière de Bannalec quelques mois plus tard, le 13 août 1922.

Une souscription publique est ouverte ; les recettes de la souscription et du meeting de Quimperlé du 31 août 1930, permettront d'ériger une statue de bronze en hommage à Jean Bourhis, mort pour la France. Le monument sculpté par François Bazin, fut inauguré le 11 septembre 1932 par le sénateur-maire de Bannalec, Me Yves Tanguy (photo 5).

A l'occasion du 100e anniversaire de la disparition de Jean Bourhis, le 26 mars 2016, nombreuses sont les personnes qui ont souhaité participer à cette cérémonie, honorant ainsi la mémoire du célèbre aviateur et parachutiste, en présence de son arrière petit-neveu, Gwénolé Le Goué-Sinquin (photo 6). 🌈

MARC MURATI



Photo 3 : Caudron



Photo 4 : Le finistérien, René Quillivic, sculpteur, choisit la sœur de Jean-Marie Bourhis comme modèle.



Photo 5 : Buste en bronze de Jean Bourhis, œuvre de François Bazin.



Photo 6 : Jean Bourhis « Source le quotidien Ouest-France le 26 mars 2016 - 100e anniversaire de son décès 22/3/1916 »

« Source le quotidien Ouest-France le 26 mars 2016 - 100e anniversaire de son décès 22/3/1916 » Le Bannalécois Jean Bourhis est considéré comme un des pionniers de l'aviation et du parachutisme.