

ATTERRISSAGE. Capitaine CHALLE.

Vendredi 1er mai 1914

Le capitaine Maurice Challe est né à Auxerre en 1879. Son mariage avec Adrienne Goux fit qu'il devint Guipavasien (Guipavas) d'adoption. Il a disparu le 7 octobre 1916 dans une mission de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies devant Sailly-Saillisel (Somme).



Le 1 mai 1914, le capitaine Challe effectua, avec le mécanicien Béasse la première liaison Paris-Brest sur un avion Farman type "cages à poules", un vol de six heures vingt.

Vendredi 1 mai, vers midi moins dix, de nombreux briochins se dirigeaient vers leurs domiciles, furent frappés par le bruit d'un moteur d'aéroplane. Ils aperçurent, à une altitude de 500m environ, un biplan filant vers l'ouest, à très grande allure. Le capitaine Challe et le sapeur Béasse, effectuait le raid Buc-Brest et retour. Ayant servi à Brest et apparenté à plusieurs familles de notre région, entre autre la famille Verry-de-l'Isle de Binic, il avait le désir de survoler la Bretagne.

Mais notre contrée, coupée de vallées, hérissée de collines et de bois, ne jouit pas dans les milieux aéronautiques militaires d'une bonne réputation.

Première étape Buc Brest

Départ de Buc (Yvelines) lundi 27 avril à 7h50, l'aéroplane de Challe gagne Rennes sans escale. Mais malheureusement, il cassa du bois en atterrissant au polygone d'artillerie. (désigne un champ de tir militaire). Défiant la malchance, le capitaine Challe prit aussitôt le train pour Paris et ramena, avec 2 mécaniciens de la maison Farman, toutes les pièces nécessaires à la réparation.

Vendredi 1 mai à 10h30, tout étant remis en état et le biplan 42 filait sur Brest, vent arrière, à 150km/h. Survolant Saint-Brieuc à 11h50, alors que de nombreux Briochins se dirigeaient vers leurs domiciles. Ils furent frappés par le bruit d'un moteur d'aéroplane. Ils aperçurent, à une altitude de 500m environ, un biplan filant

vers l'ouest, à très grande allure. Challe passa à Guingamp à 12h05 pour atterrir à 13h à Brest au polygone de la marine.

Deuxième étape retour Brest Buc

Désireux d'effectuer son raid dans le minimum de temps le capitaine, reprit l'air dès le samedi matin 2 mai à 9h. Il comptait se ravitailler à Rennes, mais un fort vent d'Est a ralenti sa marche, l'obligeant à s'arrêter plus tôt. C'est à ces circonstances atmosphériques défectueuses que les Briochins doivent la bonne fortune de son rapide séjour à Saint Briec.



Notre concitoyen, M. Léon Sébert, qui possède derrière la gare de marchandises, une scierie à vapeur, se trouvait samedi, quelques minutes avant midi, dans un sentier avoisinant son chantier, quand il aperçut, dans la direction de Ploufragan, un aéroplane qui descendait rapidement vers le sol, moteur éteint.

L'appareil frôla les fils téléphoniques de la ligne de Pontivy, traversa la rue Luzel et passant sous un fil téléphonique évité par miracle, atterrit dans un champ de trèfle, derrière l'habitation de M. Bourguereau - Morel.

Léon Sébert s'empressa de téléphoner à la police, pour qu'elle prit toutes les mesures

nécessaires, puis il revint sur le lieu d'atterrissage.

Alors le capitaine Challe déclina son nom et qualités et demanda à M. Sebert de lui indiquer un dépôt d'essence et d'huile. Il déclara qu'il s'était arrêté à Saint Briec parce que ses réservoirs étaient presque vides.

M. Sébert s'offrit pour piloter l'aviateur dans notre ville. Il le conduisit en auto à l'école St Charles, où il désirait voir un de ses neveux, puis chez un droguiste et dans un garage où le mécanicien lui procura l'huile et l'essence nécessaires. Le capitaine Challe déjeuna chez M. Sebert, qui après le reconduisit en auto vers 2h30 au champ d'atterrissage.

Entre temps, une foule nombreuse s'était accumulée autour de l'aéroplane.

M. Judic, commissaire de police, accompagné de M. Cozigou, officier de paix, organisa un service d'ordre avec le concours de deux gendarmes à cheval et d'un piquet du 71^e. Les curieux furent refoulés aux quatre coins du champ et maintenus par les soldats.

Seules les autorités et les représentants de la presse purent approcher l'appareil. Parmi ces privilégiés, remarquables: MM. Cornu, préfet des Cotes du Nord; Laplume,

adjoint au maire; Le Guen conseiller municipal; Le Sech aviateur; Boncompain et Neumager, directeurs de garages; le commandant de gendarmerie Journot et plusieurs officiers du 71e.

Le capitaine Challe comptait repartir pour Buc. Il prit en conséquence toutes ses dispositions. Le terrain trop en pente et trop mou offrant une trop grande résistance, il résolut de s'envoler seul et d'aller atterrir sur la grève des courses ou son mécanicien le rejoindrait. Malheureusement lorsque le sapeur Beasse voulu remettre en marche le moteur, il constata que celui-ci ne s'allumait pas, malgré d'énergiques impulsions données à l'hélice, impossible d'obtenir la moindre explosion.

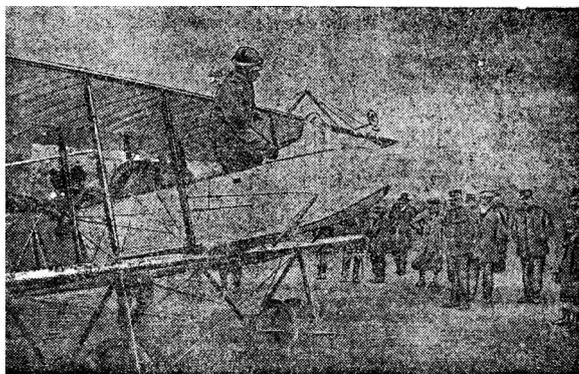
Toute l'après-midi de samedi se passa en essais et tâtonnements infructueux. La magnéto, l'essence furent tour à tour incriminées.

Le soir approchant, le capitaine Challe remit au lendemain des recherches plus approfondies. Un piquet de soldats fut mandé pour garder, pendant la nuit, l'aéroplane que l'on recouvrit d'une grande bâche.

La matinée de dimanche fut entièrement consacrée à la révision du moteur (un Gnome 80 H.P.) que 500 kilomètres de vol avaient considérablement encrassé. Les cylindres démontés et lavés à l'essence, la magnéto réparée, on put enfin le mettre en marche. Un peu avant midi, le capitaine Challe prit le départ pour Cesson aux applaudissements des curieux toujours fort nombreux.

Ayant atterri sans encombre au milieu de la grève, l'aviateur gara son appareil près de la falaise et revint déjeuner à Saint-Brieuc.

A 3 heures il était de retour à Cesson et à 3h30, cette fois accompagné du sapeur Béasse, il s'envolait définitivement. L'appareil décrivit d'abord un vaste cercle autour de la grève, repassa sur la foule des spectateurs, puis piqua droit vers Lamballe et disparut rapidement à l'horizon.



Remarqués au départ: MM. Meunier-Surcouf député; Le Gualès de Mézaubran armateur et des consellers municipaux qui tinrent à adresser leurs félicitations à l'officier aviateur.

Le passage du biplan a été signalé à Broons à 3h55. A 4h15 le capitaine Challe a atterri à Rennes, cette fois sans encombre avant de prendre le départ pour Buc.

Heureux retour

Mercredi M. Léon Sebert a reçu une carte de l'aviateur lui annonçant son arrivée à Buc. " *Nous sommes heureux de pouvoir transmettre à nos lecteurs cette bonne nouvelle. Espérons que le beau raid du capitaine Challe ne sera pas inutile pour Saint-Brieuc et que l'aérodrome de Cesson, mieux connu, recevra plus souvent la visite des oiseaux de France*"

FÊTE AÉRONAUTIQUE

1 JUIN 1914

Préparation

Les membres du Comité de l'Union Aérienne des Côtes du Nord se sont réunis à la mairie, en vue de l'organisation d'une fête de l'aviation à l'occasion de la visite du Président de la République à Saint Brieuc.

L'assistance a adopté les principes de la fête qu'elle a fixée au lundi de la Pentecôte, c'est à dire le 1er juin. Les vols auraient lieu dans l'après-midi de 15 à 19h sur l'aérodrome de Cesson avec la participation de M. Lesech. L'Union Aérienne doit s'entendre pour l'organisation définitive avec le Stade Briochin et l'Union du Commerce et d'Industrie.

Des affiches vont être incessamment apposées sur les murs de la ville pour annoncer la fête de l'aviation. Le Comité a l'honneur d'avertir les personnes désireuses de concourir par leur obole au succès de la fête, que dès maintenant des listes de souscription circulent en ville.

Si le temps est favorable, la journée du 1er juin sera le digne couronnement des fêtes présidentielles. C'est là une occasion unique de se rendre compte de l'audace, du sang froid, de la témérité de nos pilotes français.

Programme aérien



Dans la matinée, à partir de 9 heures, visite de l'appareil.
Prix d'entrée: 0,50fr.

Après-midi, ouverture des vols à 2 heures et demie; virages inclinés, glissement sur l'aile, vols chaloupés, descente en spirales, montagnes russes et piqués. Accès sur l'aérodrome de Cesson à partir d'une heure. Prix des entrées; voitures automobiles, 3fr; voitures à chevaux, 1,50fr et piétons 0,5fr.

Trains supplémentaires

A l'occasion de la fête d'aviation du 1er juin, la Compagnie des chemins de fer des Côtes du Nord fera un service tous les quarts d'heure entre la gare centrale et l'arrêt des courses, à partir de 13h30 et suivant les besoins du service.

René LESECH

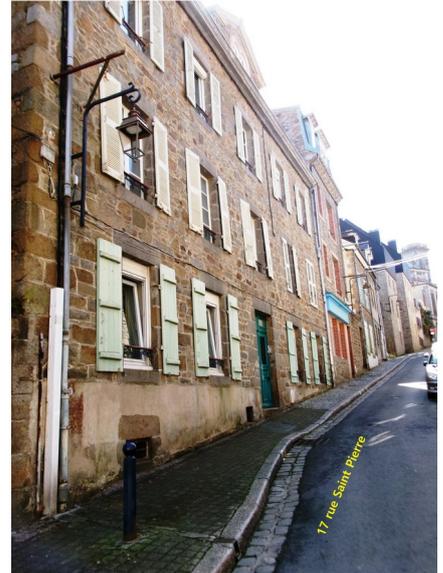


René Lesech est né rue Fardel à Saint Briec le 29 avril 1895 de Ernest, maître timonier de la marine (auteur de Islande et Norvège) et de Pauline Bertheaume.

Décédé en 1959, à l'age de 64 ans
Marié le 23 novembre 1920 à Paris 18e avec Yvonne Delpy.

Il fit ses études à l'école Baratoux puis au lycée de Saint

Briec. René Lesech n'est pas un inconnu pour nos compatriotes et les habitants de la côte Saint Pierre (il habite alors au n°17). Ils n'ont pas perdu le souvenir du jeune collégien qui, presque chaque jour de beau temps, faisait voltiger dans la rue, des aéroplanes en papier de son invention. Il se senti possédé par la vocation d'aviateur lors du meeting de Château Billy(1912).



17 côte St Pierre (en 2025)

Sa famille voulu s'opposer à sa détermination, mais raisonnements et prières ne peuvent rien contre un rêve tenace.



C'est à l'école Duperdussin (aérodrome de la Champagne à Courey près de Reims) qu'il s'est initié à l'aviation , sous les ordres du chef pilote Parmelin , le héros de la traversée du Mont-Blanc. Le jeune élève fit preuve des dispositions aéronautiques les plus remarquables.

Comment j'ai appris à voler.

Lorsque j'arrivais à l'école Deperdussin, de Reims, l'aviateur J..., se préparait à réceptionner un triplace militaire. L'occasion était bonne et sur l'invitation du pilote, je pris place à bord en compagnie d'un autre élève.

Rapidement, le monoplane, tiré par un 100HP Gnôme, atteint une altitude de 500m et pendant une heure et quart, nous tournâmes sur Reims et ses environs. Puis vint l'atterrissage. Malheureusement J.. est un peu myope et il ne s'aperçut de l'approche du sol qu'un peu tard, l'appareil vint y buter et s'écrasa. Je ne tardais pas à sortir des débris sans une égratignure (ainsi que mes deux compagnons) peut-être un peu désillusionné.

Le soir, le chef-pilote Parmelin m'annonça que j'allais débiter au point fixe. La mauvaise impression du matin était déjà effacée et c'est avec joie que je pris place à bord d'un "taxi" que l'on avait au préalable attaché par la queue... Contact!... et voila le moteur un 25HP. Anzani, qui ronfle à merveille tout en m'aspergeant consciencieusement d'huile de ricin. Je dois vous dire que l'Anzani est un moteur fixe à refroidissement par air, complètement découvert ce qui lui assure un bon refroidissement, sujet à de nombreuses pannes.

Au bout d'un quart d'heure le chef pilote me fit signe d'arrêter. J'obéis aussitôt, et c'est complètement sourd que je descendis de l'appareil. Pendant que j'écoutais les instructions de Parmelin, les mécaniciens avaient détaché l'appareil et bientôt je reprenais ma place sur le siège. Peu après je roulais sur le terrain de l'aérodrome à 60km/heure. Tout à coup, je sens mon appareil obliquer à gauche, aussitôt je pousse le pied droit, mais

contrairement au résultat attendu, mon "coucou" tourne de plus en plus à gauche et finalement accompli un cercle. J'ai beau mettre en virage à droite, peine inutile, je ne peux sortir de mes "chevaux de bois".

Découragé, j'arrêtais le moteur. Enfin, après plusieurs essais de ce genre et avoir été sur l'aile, je réussis à faire une ligne à peu près droite.

Mes camarades attendaient leur tour, et à contre cœur je leur cédaï ma place pour aller écouter les conseils du chef -pilote. Un bruit formidable me fit bientôt tourner la tête et je vis avec désespoir mon pauvre appareil qui gisait les roues en l'air au milieu de l'aérodrome. Son pilote lui avait trop fait lever la queue et avait capoté, heureusement sans mal pour lui même. Il n'en n'est pas de même de l'infortuné "coucou" dont l'état nécessitera au moins 15 jours de réparation.



Le 13 juin 1913, (à 18 ans) sur monoplane Deperdussin 30HP Anzani, Lesech obtint son brevet de l'Aéroclub.

Aujourd'hui encore après 115 ans après son premier vol en 1910, on peut admirer un exemplaire de cette élégante machine à Old Warden(Angleterre)

Le plus jeune aviateur du monde commence à se faire connaître dans la région de Reims.

– Dans l'après-midi les habitants de Cernay-les-Reims, qui suivaient depuis deux jours, avec un intérêt croissant, les évolutions gracieuses d'un monoplane au-dessus de leur localité, virent, non sans émotion, cet appareil s'incliner franchement vers la terre, puis, en un atterrissage parfait, se poser sur un champ, au lieu dit Les Chatenays. De toute part la population se porta sur le lieu d'atterrissage, et pendant quelques instants elle put admirer l'aéroplane. Peu de temps après l'hélice était mise en marche, et avec une impeccable sûreté, René Lesech repartait à la conquête de l'air, aux applaudissements d'une foule enthousiasme.

–



- Vers 4 heures du soir, M. Gatinois-Roze, charron à Saint-Brice Courcelles, apercevait à faible hauteur un aéroplane qui traversait le village. Tout à coup l'aviateur jeta un paquet, qui vint tomber dans le jardin de M.Bongain qui alla le cueillir. Le paquet contenait une lettre de félicitations adressées à M. Clin, chef

mécanicien à l'aérodrome, qui se mariait le même jour, dans ce village, avec Mlle Humbert. C'était René Lesech qui envoyait, à sa façon, ses compliments à son mécanicien. A l'aérodrome on appelle René Lesech "Brin de paille", par analogie avec Brindejonc, son compatriote du Légué.

Il a su montrer un grand sang-froid, notamment le 6 février 1914, au cours d'un voyage de Reims- Amiens, où, par suite d'un retour de flamme au carburateur et l'incendie dans l'appareil, il fut forcé d'atterrir à Blongy-Trouville.

Le 9 février 1914, Lesech a effectué un looping the loop (décrire un cercle sur le dos). Il ne pourra pas le faire, pour la fête sur le terrain de Cesson, son appareil ne le permettant pas.



Le 28 mars 1914, Lesech obtient son brevet supérieur militaire dont les conditions étaient les suivantes: monter rapidement à une altitude de 1000m et se tenir dans les airs à cette même hauteur pendant 1h30. L'aviateur Briochin a accompli cet exploit, à Béthény. En 12 minutes seulement, il a atteint l'altitude

exigée avec un moteur de 50HP (sur monoplan Deperdussin). Malgré un vent assez fort, il est resté à cette même altitude pendant le temps voulu. L'aviateur est ensuite descendu en faisant le "tire-bouchon", aussitôt félicité et acclamé par tous les officiers et pilotes qui se trouvaient sur le champ d'aviation.

Lesech de l'avis de ses instructeurs est un pilote de grand avenir, doué d'un merveilleux sang-froid. Il sait unir à une audace réfléchie, une prudence qui ne néglige aucun détail.

Interview de Lesech

- Vous allez exécuter des exercices des plus dangereux.

Pas du tout. Avec un bon appareil un pilote prudent et adroit ne risque pas plus qu'un conducteur d'automobile. Les téméraires, font des exercices à une hauteur qui parfois ne dépasse pas 200m. C'est dire qu'au-dessus de cette altitude, un appareil peut être mis dans toutes les positions même soumis à une rafale ou un remous, sans danger pour le pilote, pourvu que celui-ci ait un peu de sang-froid. Par conséquent, le danger n'est pas en l'air mais au voisinage du sol, c'est à dire au moment du départ et de l'atterrissage de l'appareil. Il faut que l'appareil conserve toujours une certaine vitesse dépendant de son degré de sustentation.

— Certaines personnes, peu au courant des choses de l'aviation, se figurent qu'un vol au-dessus d'une ville présente de grands dangers pour ses habitants?

C'est absolument faux, pourvu que l'appareil se tiennent à une altitude suffisante, pour qu'en cas de panne brusque du moteur, il puisse en vol atterrir en dehors de l'agglomération. Pour Saint-Brieuc, par exemple, dont la plus grande largeur est de 2km environ, un Duperdussin se tenant à une altitude 300m peut planer 5 fois sa hauteur c'est à dire 1500m suffisant pour atterrir en dehors.

- Vos impressions de routier de l'air?

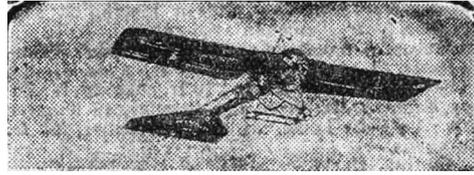
Voici un mot que j'ai entendu tinter des centaines et des centaines de fois à mes oreilles. Quelles sont vos sensations? Que ressent-on en aéroplane? Avez-vous le vertige? Etes vous secoués? Vous n'avez pas peur? Rendez-vous la griserie de la vitesse?... Telles sont les phrases dont les aviateurs sont continuellement assaillis à leur descente d'appareil. Et bien, je vais certainement étonner bien des personnes en disant que l'impression la plus forte est précisément le manque total d'impression. On se figure qu'un voyage dans les airs doit provoquer des sensations extraordinaires, alors que c'est justement tout le contraire. Je parle, bien entendu des vols par temps calme. En aéroplane on ne ressent absolument rien, tant le glissement dans l'air est doux moelleux, à tel point qu'une promenade en canot, sur un lac le plus calme, n'en peut donner l'idée.

Jeudi 28 mai 1914

L'appareil Deperdussin que doit piloter notre compatriote René Lesech , est arrivé en gare de St Brieuc jeudi 28 mai dans l'après midi. Vendredi midi, sur la place St Guillaume, de nombreux curieux ont pu le voir démonté placé sur un camion. Il va être transporté à la grève de Cesson, où l'on a préparé un hangar pour le recevoir, et où l'on procédera à son montage.

Samedi 30 mai 1914

René Lesech, notre jeune (19 ans) et sympathique compatriote est venu survoler la ville à l'issue de la cérémonie de l'inauguration du monument de Villiers de l'Isle Adam dans le parc des Promenades.



Dimanche 31 mai 1914

La foule a été attirée par la visite du Président de République Raymond Poincaré.

Elle a entendu ronfler dans les airs le monoplan du jeune Lesech. Il a été vu 2 ou 3 fois évoluant bien haut sur la ville, salué par des acclamations.



Lundi 1 mai 1914

Favorisé par le temps, il faisait un soleil de juin, la fête a parfaitement réussi. La foule se déplaça vers l'aérodrome de Cesson pour aller rendre visite à l'aviateur. Toutes les 5 minutes, des trains spéciaux bondés en déversaient une partie près de la grève, tandis que l'autre partie formait des files interrompues le long de la route qui passe par dessus Toupin. Est-il exagéré de dire que près de 30 000 personnes se pressaient tant sur les falaises que sur la grève? Nous ne croyons pas et, peut-être, aux yeux de beaucoup, serons nous en-dessous de la vérité. Ce qui est certain c'est que les falaises, les rochers étaient couverts de groupes serrés, multicolores, où se détachaient le blanc des coiffes et le garance des pantalons militaires. Car tous nos bleus étaient là. C'était, en réalité, pour eux, une riche aubaine. La ville de St Brieuc les accueillait vraiment bien en leur offrant, pour leur premier dimanche, une fête grandiose.

LES VOLS

- A deux heures 30, l'aviateur et son mécanicien inspectent minutieusement l'appareil. Tout va bien. Mais le vent, très fort, souffle à 12m/s (43km/h). René Lesech prend la précaution de s'attacher. Ce n'était pas inutile car, à plusieurs reprises, notre pilote se sentit soulevé de son siège par la violence du vent.



Le mécanicien met l'hélice en marche. Le moteur ronfle, l'oiseau frémit, impatient de prendre son essor. L'aviateur fait le geste "lâcher tout". L'appareil roule sur le sable sur une distance de quelques mètres, puis décolle brusquement. Il s'élève rapide et gracieux, légèrement bercé par le vent. Durant dix minutes, telle une gigantesque libellule, le Duperdussin survole les spectateurs à 200m de hauteur. Puis, après quelques savants virages

l'appareil revient atterrir sur le site avec une aisance surprenante. Les bravos éclatent de toutes parts, et l'aviateur est chaudement félicité. Cependant, en atterrissant, une roue avait dérapé, et le pneu s'était crevé. On n'en fut quitte pour remplacer la roue.



- Mais voici, de nouveau que l'appareil décolle. Lesech reprend l'air avec la même facilité, la même adresse. Il pique droit sur la mer, disparaît un moment, puis revient, survole l'aérodrome, les falaises et atterri avec le même bonheur.

- Quelques minutes de repos, et l'aviateur, calme et souriant, repart pour une originale "course aux ballons" et jette, en passant, sur les spectateurs, de minuscules drapeaux tricolores. A l'atterrissage les bravos crépitent. A sa descente de l'appareil, l'aviateur voit s'avancer vers lui une gentille fillette, Mlle Renée Le Guen, porteuse d'une corbeille de fleurs garnie d'une écharpe rouge ou sont gravés les mots; "Vive l'aviateur". René Lesech remercie la fillette et l'embrasse. La foule applaudit.

On photographie l'appareil, et pour la 4e fois le moteur est remis en marche. Bientôt René Lesech est loin. Mais le voici de retour. Par trois fois au-dessus de l'aérodrome, l'aviateur fait d'audacieux virages sur l'aile. On l'acclame. René Lesech voudrait faire mieux, malheureusement le vent violent l'empêche d'essayer les exercices de haute école qu'il s'était promis d'accomplir. Il est 5 heures. L'appareil s'incline et pour la dernière fois vient se poser sur le sol.



Notre Compatriote René Le Sec'h, sous-officier aviateur

—

L'enthousiasme déborde. Les camarades d'école de l'aviateur viennent le "cueillir" et le porte en triomphe. La foule bat des mains. La musique militaire joue la Marseillaise. Mais René Lesech très ému, se dérobe aux ovations et court vers le hangar où on vient de remiser son appareil. Mais la foule le réclame. Il retourne sur ses pas et consent à signer des cartes postales que le public s'arrache aussitôt.



Monseigneur Morelle, évêque de St Brieuc, s'avance vers l'aviateur, lui serre les mains et le complimente en ces termes;

“ Vous êtes, René Lesech, presque né aviateur. Je sais que sur les bancs du lycée, vos camarades, mis au courant de vos desseins, vous disaient : tu ne seras pas aviateur et vous répondiez, je le serai. Vous l'êtes aujourd'hui.

Vous avez montré ce que peut, chez un Breton, la volonté, la persévérance. Vous êtes un bel exemple de l'énergie bretonne” .

Un seul accident à relater. Un charretier qui passait sur la grève tomba et passa sous les roues de son véhicule. Une voiture d'ambulance le transporta à l'hôpital. Bientôt les autos emportent l'aviateur, ses proches et ses amis, et la foule monte à l'assaut des trains de la départementale.

Après la fête

Une demi-heure après la fête, René Lesech, sa famille, M. Servain, maire de St Brieuc, M. Le Gualès Mézaubran, MM. Le Guen, Le Bourdais, Paul Durand, Demoulin, Waron, Dr Boyer et Vasselin proviseur du lycée, étaient réunis pour un vin d'honneur dans une des grandes salles du café Jouyaux.

Une coupe de champagne en main, M. Servain, maire de Saint Brieuc, adresse à notre compatriote René Lesech ses félicitations les plus chaleureuses et complimente la famille de l'aviateur. En retour René Lesech a remercié les personnalités présentes sans oublier son ancien proviseur du lycée de Saint Brieuc. La veille, en sa qualité d'ancien enfant de cœur de Notre Dame d'Espérance il a

tenu à offrir un "merci" à la vierge. Enfin sur la tombe du lieutenant Poutrin, il est allé déposer son hommage.

Les camarades se René Lesech, MM.Clerc, Héry, Sablier, Gaudin, qui avaient prêté leur dévoué concours à René Lesech et à son mécanicien, au moment des vols, conduisirent celui-ci à son domicile, bouquets en mains en l'acclamant. Les mêmes, le soir, au restaurant de la Côte d'Émeraude, offrirent le champagne à l'aviateur et à sa famille.

L'organisation de la fête fut laborieuse, et à un moment on désespéra, mais on tint bon en se dépensant sans compter. La fête était faisable, puisqu'elle a été un triomphe.

Peu de temps après, Lesech écrira « *Au moment ou mon léger coucou prend une voie plus rude que celle que je rêvais pour lui, je tiens à vous remercier de l'empressement sympathique avec lequel vous avez répondu à l'appel du comité des fêtes de l'aviation. Je remercie plus particulièrement toutes les personnes qui se sont dévouées pour faire aboutir cette fête dont le seul but était de faire connaître à la population briochine un enfant de Saint Brieuc* ».

Nouvelles de René LESECH pendant la guerre

1915. Nous apprenons que notre jeune compatriote le sergent René Lesech à du rentrer à l'hôpital, à la suite d'une chute de son appareil Deperdussin en panne de moteur. Après une chute de 80m, notre aviateur s'en tire avec une lèvre fendue et quelques plaies superficielles. Nous lui souhaitons une prompte guérison et bonne chance pour l'avenir.



1915. Le sous officier aviateur René Lesech vient d'être muni d'un appareil biplan Farman de 80 CV. Espérons que notre jeune et vaillant compatriote, qui a déjà rendu tant de services, trouvera une excellente occasion de se distinguer à nouveau dans la guerre aux Boches cruels qui tiennent l'héroïque Belgique sous leur joug.

1915. Quelques dames de St Brieuc ont offert pour Noël, au jeune et vaillant aviateur, un plastron de fourrure en loutre, accompagnée d'une carte postale et d'une médaille de Notre Dame d'Espérance attachée à une branche de gui.. Cette chaude

fourniture sera utile à l'aviateur que St Brieuc honore de compter parmi ceux de ses enfants qui défendent leur patrie en véritables héros.

Que Notre Dame d'Espérance le protège et le ramène !

1916. René Lesech a soutenu un combat terrible au dessus des lignes du 71e. Son avion fut attaqué par un Folker au cours duquel l'officier observateur le capitaine Besnier, fut mortellement blessé. Pour rentrer dans nos lignes René Lesech, dut faire un vol plané au-dessus des lignes allemandes, pour atterrir entre deux réseaux de fil de fer barbelés.

1916. L'aviateur René Lesech a été décoré de la croix de guerre et cité à l'ordre du jour « *René Lesech excellent pilote. Sur le front depuis le début de la campagne, a rendu de grands services à l'aviation d'artillerie, en effectuant de nombreux réglages de tir, bien que son avion ait été atteint plusieurs fois par le feu de l'ennemi. A effectué également de nombreux bombardements de nuit* ».

Carrière militaire

Engagé volontaire pour la durée de la guerre à la compagnie de St Brieuc le		6 août 1914
Incorpore au 2 ^e groupe d'aviation à l'Épée	2 ^e Classe	6 août 1914
arrivé au corps le		7 août 1914
Nommé caporal-pilote le	Caporal	9 décembre 1914
1 ^{er} sergent-pilote le	Sergent	2 février 1915
Sergent-pilote au S.D.F. (Le Bourget) le		27 septembre 1915
Passé au S.F.A. (centre d'entraînement) le	Adjudant	1 Mars 1916
Adjudant-pilote le	Adjudant	21 Janvier 1916
affecté à l'armée d'orient le		10 septembre 1916
Hôpital de Salonique le		30 Mai 1917
Hôpital de Nice le		6 août 1917
G.I.F. Plons Belverth le		23 octobre 1917
Moniteur à l'É.T.A. de Capaux le		24 décembre 1917
à l'É.T.C. de Biscarosse le		15 Juin 1918
Nommé lieutenant à l'É.T. le	Lieut. T.T.	26 novembre 1918
Démobilisé le		8 octobre 1919
retrouvé à Lisieux cultivateur		

UN AVIATEUR BRIOCHIN

LE MEE Gabriel. 1917



Le Mée Gabriel Marie Ange est né le 11 août 1897 au lieu dit Moulin de Pisse Pré (actuel étang de Douvenant alors situé en Cesson). Dernier d'une fratrie de 4 enfants.

Engagé volontaire, comme mécanicien, au 2e groupe d'aviation, le 13 juillet 1915, pour la durée de la guerre. Il n'a pas encore 18ans.

Et de fait, Le Mée ne connaissait qu'une chose « Cherrer le Boche » selon son expression. Arrivé dans ses nouvelles fonctions, son tempérament de jeune breton, fougueux et

audacieux, lui donna le désir d'être pilote.

Multipliant demande sur demande, il est désigné pour être élève pilote à Chartres. Ses études furent remarquables et lui valurent l'admiration de ses moniteurs. Breveté fin juillet 1916, il part au front aussitôt pour être affecté au groupe U506. Raconter ses multiples exploits serait chose difficile, ils sont trop nombreux. A chaque envolée Le Mée faisait merveille soit dans les mitraillages de tranchées



allemandes, ou il est devenu un spécialiste, revenant souvent avec son appareil (Neuport 23) criblé de balles, soit dans les protections de gros appareils ou les missions de reconnaissances. On lit dans la revue La Guerre Aérienne. *”Il est impossible d'être plus brave que ne fut Le Mée. Ce gamin nous émerveillait tous, par son allant militaire, ses splendides qualités de pilote, qui le dénonçait*

au front comme une révélation... un futur as disaient ses camarades”.

Combien nous aurions voulu voir Le Mée dans un groupe de chasse; hélas le travail ingrat, que font les troupes de protection ou les escadrilles de chasse, ne permit pas au brave Le Mée de descendre tout comme nos as, une grande quantité de boches. Cependant, il ne se contenta pas de ces multiples missions, photos, reconnaissances des lignes, accompagnement d'avions, Le sergent Le Mée descendit trois boches, dont deux non homologués ».

Brève carrière : Caporal le 4 mai 1916, sergent le 25 avril 1917.

SON DERNIER COMBAT

Le 23 mai 1917, il part en patrouille volontaire au nord de Lunéville, tout à coup il aperçoit deux avions de chasses boches qui se préparaient à descendre le ballon d'observation 54. Sans hésitation Le Mée se porta à la poursuite des deux adversaires. Nous le vîmes se précipiter avec avec la rapidité d'une flèche sur le premier. Un court combat se termina par la fuite du boche. Se retournant tout de suite sur le second, Le Mée lui livra une chasse éperdue, réussissant à le rejoindre. Le boche, s'apercevant de la classe de son adversaire, exécuta toute la gamme de l'acrobatie aérienne, le Mée le domina constamment. Pour nous qui assistions muets et impuissants à cette lutte mortelle, l'angoisse était terrible. Tout un coup, le Mée ayant pris un peu de hauteur, fondait éperdument sur le boche. Nous entendîmes un dernier crépitement de mitrailleuses et l'avion s'effondra vaincu, en pleine forêt de Paroy, derrière les lignes françaises.

Chacun se préparait à fêter le retour du vainqueur. Hélas le destin brutal fit son

œuvre. Dans un dernier looping de victoire, nous vîmes l'avion se replier à 200m de hauteur.



Le Mée s'effondra sous les débris de son avion. Nous nous précipitâmes pour relever le corps de notre pauvre camarade en pensant qu'il n'aura pas la joie de fêter sa troisième victoire..

SAINT-BRIEUC-CESSON. — Vous êtes prié
d'assister aux convoi et inhumation de
Monsieur Gabriel LE MÉE
Sergent aviateur
tué glorieusement à l'ennemi, à l'âge de 22 ans,
et dont le corps est ramené du front.
L'inhumation aura lieu à Cesson le vendredi
9 décembre, à 10 heures.
On se réunira au dépôt mortuaire, boulevard
Carnot, à 9 heures
De la part de la famille.

Le corps ramené du front, les obsèques du sergent aviateur Le Mée ont eu lieu en l'église de Cesson le vendredi 9 décembre 1921 suivi par l'inhumation au cimetière de Cesson.



La ville de saint Briec se souvient de ce Briochin mort pour la France. Une rue porte son nom quartier St Thérèse.

On retrouve aussi son nom sur les plaques commémoratives situées à l'intérieur de l'église de Cesson et sur le monument aux morts de Saint Briec.

A l'intérieur de l'église



LEBLANCHE Jean	GOURIO Mathurin
LEBLANCHE Joseph	HERNIO Louis
LEBLAY Henri	MORCEL Jean
LEBOUILLONNEC Francis	MORCET Alexandre
LEBOUILLONNEC Louis	MORIN François
LECOQ François	MORIN Jean
LECREURER Théophile	MORIN Léon
LEGALLAIS Louis	MORVAN Francis
LEGALLIC Gabriel	NICOL François
LEGUINIO Eugène	PHILIPPE François
LELOUËDEC Charles	PHILIPPE Jean Lis
LE MEE François	PHILIPPE Jean M ^{re}
LE MEE Gabriel	PHILIPPE Joseph
LE MEE Jean	PINCENIN Eugène
LE MEE Jean Fois	QUELMET Auguste
LE MEE Jean Marie	QUEMEN Henri
LEMEUR Pierre	QUERO Jean
LEMOINE Jean	QUILGARS François
LENILLON Joseph	QUINIO François
LEQUËRET Jean P ^{re}	QUINIO Jules
LESAULNIER Jean	QUINIO Louis
LESOLLEU Jean	QUINIO Paul
LEVINCENT Joseph	RALLON Armand
LHOTELLIER Auguste	RAULET Charles
MACE Mathurin	ROLLAND Toussaint
MAILLARD Emile	SAVEAN Benjamin
MANIGAULT Vincent	TOQUE Joseph
MEHEUT Pierre	TROUCHARD Adolphe
MEHEUX Alfred	VIEILLE Charles
MEHEUX Jules	VITTE DE KERBAOL Jehan C ^{te}
MERCIER Pierre C ^{te}	YOBÉ Henri L ^{te}

Le Noë

Nom : Le Noë

Prénoms : Gabriel Marie Ange Surnoms :

ÉTAT CIVIL.

Né le 11 Août 1894, à St Brienc, canton
 d dit, département d es Côtes du Nord, résidant
 à St Brienc, canton d dit, département
 d es Côtes du Nord, profession d e mécanicien,
 fils de François Noël Mathurin et Marie Foisé Pichol domiciliés
 à St Brienc, canton d dit, département des Côtes du Nord
10 rue de Gouidié

Marié à _____

DÉCISION DU CONSEIL DE REVISION ET MOTIFS.

Inscrit sous le n° 167 de la liste du canton de St Brienc - Mudi
 Classé dans la 1. partie de la liste en 1915.

DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.

Incorporé au 2^e Groupe d'Aviation comme engagé
volontaire pour la durée de la guerre à St Brienc
le 13 juillet 1915. Arrivé au corps le 17 juillet 1915. M^{re} 1559
Opécide le 23 Mai 1917 à Luneville, avis de décès du 18 septembre 1917
Passe au 1^{er} groupe d'Aviation le 18 novembre 1915. 2^e Classe
au 2^e groupe d'Aviation le 1 novembre 1916. 3^e Classe le
4 Août 1916. 5^e Classe le 21 avril 1917. Passe à l'escadille T 88 le
26 mai 1917. Lui succèdent le 23 mai 1917, accident de service.

Disponibilité et réserve Armée