

FÊTES AÉRONAUTIQUES

28 et 29 août 1926

Le Stade Briochin organise pour le 28 et 29 août, une fête d'aviation. Cette vieille société sportive du département, dont les couleurs bleu et or ont un glorieux passé, organise des fêtes sensationnelles. Des fêtes il en naît un peu partout, mais celles-ci dépasseront en importance et en éclat toutes leurs devancières. Le Stade Briochin a voulu en effet mettre sur pied une entreprise de grande envergure en élaborant un programme véritablement grandiose.

L'organisateur principal, M. Louis Aubert, fils, s'est assuré le concours de plusieurs pilotes." *Dans le ciel de Cesson, s'exclament les journaux amateurs de ces randonnées le 29 août, se déroulera un spectacle inoubliable comportant toute une gamme des exercices les plus acrobatiques et les plus émouvants. Dans le département, l'annonce du meeting a soulevé une curiosité véritablement passionnée et nous savons qu'il s'organise, ici et là, des services d'autocars qui viendront heureusement seconder les Compagnies de Chemins de fer pour le transport des voyageurs".*

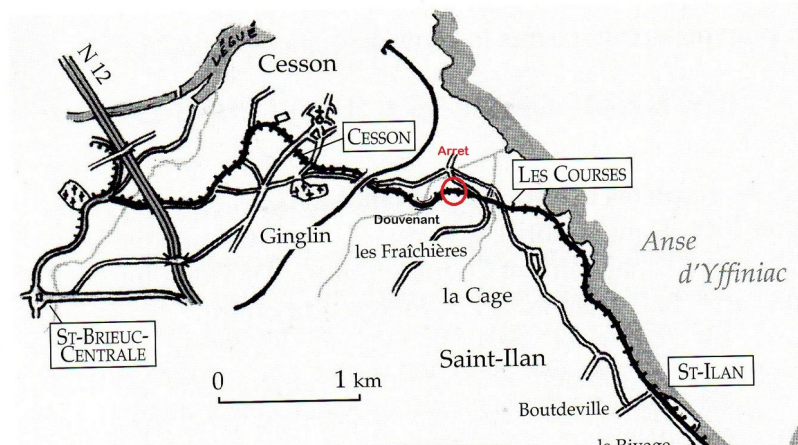
Certaines personnes émettent des doutes quant aux qualités de la grève de Cesson comme terrain d'atterrissage pour les avions. Pour leur répondre, il n'est que de faire appel à un témoignage d'un de nos pilotes militaires les plus renommés qui, de passage à Saint Briec, nous déclarait que cette grève constituait le plus bel aérodrome naturel de France. Et comme nous objections que la mer en se retirant laissait une certaine humidité sur la plage qui pouvait être de nature à gêner les avions, il rassura et nous dit que les appareils n'en n'étaient nullement incommodés.

Les restaurateurs briochins feront bien de prendre leurs précautions pour les approvisionnements pendant ces deux jours de fête. Les adjudications pour les buvettes auront lieu au siège du Stade Briochin.

Un bateau spécial emmènera de Guernesey un grand nombre de passagers voulant, eux aussi connaître les mêmes émotions que les spectateurs de notre région.

Pour se rendre au meeting.

- Les piétons: Emprunteront comme pour les courses, le BD Sévigné, le pont de Toupin et le Chemin des Courses.
- Les Autos: Emprunteront comme pour les courses, la route de St Briec à Lamballe, jusqu'au chemin de Beaufeuillage, qu'ils suivront jusqu'à la Croix Blanche. Les auto-cars devront s'arrêter sur un parking en face du cimetière.



Les chemins de fer des Côtes du Nord mettront en circulation dimanche 29 août, entre St Brieuc - Centrale et le terrain d'aviation (arrêt des Courses) les trains suivants:

- Aller. Tous les quarts d'heure de 13h à 15h15.
- Retour. Tous les quarts d'heure de 17h15 à 18h45.

Un train supplémentaire pour voyageur de 2e classe sans bagages, sera mis en circulation entre Pléneuf et le terrain d'aviation.

Prix des places

- Soirée du samedi 28 sur le Champ de mars. Music-hall: 5fr; et bal: 3fr
- Meeting de Cesson. Enceinte réservée :10fr; enceinte: 6fr; promenoirs: 4fr; auto: 10fr.
- Grand bal du dimanche 29 sur le Champ de Mars à 21h: Messieurs: 3fr ; Dames: 2fr

Il va sans dire que les évolutions des avions se faisant au-dessus des grèves de Cesson, seules les falaises comprises dans ce cadre offriront au public des points de visibilité. Cela dit, pour les personnes qui s'aviseraient d'aller assister à la fête soit au phare, soit à St Laurent, voire en un autre point de la côte, n'aient à regretter de s'être rendues par un légitime mais malencontreux souci d'économie, en un lieu d'où elles n'auraient rien vu du grand spectacle qui leur était offert.

Il est bien entendu que les chemins, routes et voies d'accès seront interdits aux spectateurs non munis de billets. Le service d'ordre sera infranchissable. Cent gendarmes, 15 agents, 40 contrôleurs, 30 commissaires assureront la sécurité de la fête. Les riverains supplient le public d'épargner leurs récoltes. La place ne manque pas sur les falaises et sur la grève sans qu'il soit nécessaire de piétiner les pommes de terre et les choux des propriétaires.

PROGRAMME

Le samedi 28 août, sous les auspices du Syndicat d'Initiative et de l'Union des Patentés,:

- grand concours de fenêtres, balcons et étalages, auxquels participeront, la plupart des commerçants de la ville.
- le soir sur le Champ de Mars, concert, fête nocturne, avec attractions de music-hall et matchs de boxe.

Le dimanche 29 août, sur les grèves de Cesson, fête d'aviation, avec le concours d'une escadrille d'avions dont les pilotes véritables rois de la virtuosité, ont enthousiasmé les foules considérables à Rennes et à Nantes.

Le public assistera à toute une gamme d'acrobaties aériennes:

- à d'émouvantes descentes de parachutistes hommes et femmes,
- à une reconstitution exacte de bombardements aériens
- à de périlleuses prouesses d'un trapéziste aérien .

Le soir, sur le champ de Mars brillamment illuminé, un grand bal réunira toute la jeunesse.

En outre le Stade Briochin organisera une tombola dont les premiers prix constitueront de véritables fortunes. Les gracieuses "Mouettes Briochines" gentilles sœurs des Stadistes Briochins, qui, tout récemment viennent de glaner des lauriers au grand concours de Reims, ont bien voulu se charger de vendre au cours des fêtes des billets. Prière de leur réserver le meilleur accueil.

LA FÊTE

Samedi 28 août

La ville présente une animation peu coutumière. MM. les commerçants, dans un élan spontané de solidarité, avait agencé leurs devantures aux couleurs du Stade Briochin. Le bleu et l'or se mariaient harmonieusement et l'électrique club local se trouvait à l'honneur. Il a eu vraiment de la part du commerce et de l'industrie, de gros efforts consentis pour participer à cette fête.

La fête du samedi soir commença par un concert donné sur la place Duguesclin par la musique du 71^e régiment d'infanterie.

A 20h30, le Champ de Mars, parfaitement éclairé, voyait affluer vers son enceinte une foule de spectateurs. Aucun espoir ne fut déçu. Plusieurs numéros de music-hall furent donnés sur le podium, pendant que l'Harmonie de St Michel , dirigé par M. Reux, faisait entendre une musique bien adaptée. Ce fut beau et délicat.

Dimanche 29 août

Ce fut une journée triomphale. St Brieuc se vit envahi par une multitude de personnes venues de tous les coins du département des Côtes du Nord pour applaudir aux prouesses des aviateurs dont la réputation fameuse avait été portée dans le moindre hameau sur des ailes légères.

L'après-midi, toute cette foule se rendit sur la grève de Cesson, qui par le train Départemental, qui en auto, qui en vélo, qui à pied. Nous étions là peut-être 30 000 dans un cadre admirable: au large, la grande bleue qui reculait, tout étonnée, St-Laurent, le phare, Cesson, Hillion, la baie de St Brieuc, site unique pour une fête de ce genre, favorisée par un temps clair, ensoleillé. Souvenir mémorable!

Les acrobaties aériennes furent exécutées au milieu de l'émotion générale.



L'escadrille d'avions était commandée par Maurice Finat, l'organisateur des meetings de Vincennes, Nantes et Rennes pour ne citer que ceux-là. Puis ses compagnons habituels les pilotes, MM. Mauler, Erhardf, Knipping, s'envolèrent tour à tour, exécutant au cours de leurs envolées les prouesses les plus surprenantes (looping, vrilles, descente en feuille morte...) que seuls peuvent permettre une science consommée du pilotage et d'un brillant sang froid. Ils se livrèrent à des évolutions en escadrilles, à la destruction de ballonnets et à la

reconstitution de bombardement.

De leurs bords, se précipitèrent dans le vide, 4 parachutistes intrépides dont Mlles Laurencet et Janco.

Tous se firent frénétiquement applaudir.



Romaneschi, dont l'exhibition de trapèze aérien était attendue. procura aux spectateurs la plus vive émotion, à laquelle seule mit fin sa chute dans le vide. On le verra enjambrer la carlingue de l'avion de Knipping et descendre aussi tranquillement qu'il le ferait dans un escalier de grand hôtel, le long d'une échelle de corde. Ensuite il s'assied sur un trapèze minuscule afin d'effectuer des mouvements de

gymnastique. Puis il poussera plus loin son audace en se suspendant par les pieds avant de se laisser tomber dans le vide. L'étonnant parachutiste atterrit d'une manière impeccable.



Le brillant et jeune acrobate qu'est **M. Toutain**.

L'ovation qui l'accueillit à sa descente d'appareil lui prouva combien avaient été appréciées ses extraordinaires acrobaties aériennes.



Les gracieuses parachutistes que furent Mlles Jancot et

Laurencet connurent la même faveur d'un public enthousiaste.

La fête d'aviation a obtenu un immense succès.

Ce fut un succès triomphal. Dans un ciel splendide, dans la lumière d'un soleil radieux, au-dessus des hautes et pittoresques falaises qui bordent une plage charmante, nous avons vu les avions évoluer commandés par d'audacieux pilotes. Quels hommes! Quelle science!

En raison des frais énormes qu'il avait engagés pour mettre sur pied, le stade Briochin n'en retirera sans doute pas un gros avantage financier. Par contre, moralement, il s'est magnifiquement redressé en réalisant sa formule: j'organise, donc je suis. Louis Aubert consacra tout son temps à l'organisation de la fête. Il a conçu, il a exécuté. Tour à tour architecte, maçon, manœuvre, il se donna à toutes les besognes, à celles que l'on confie à des hommes de peine. Qu'il reçoive l'hommage de notre admiration.

Les mérites d'un autre homme sont aussi à souligner, puisque, grâce à ses initiatives et à son énergie, aucun accident ne fut à déplorer parmi cette foule grouillante. Il s'agit de M. Cozigou, officier de paix. Il a reçu les félicitations du maire parlant au nom de la collectivité.

La réunion nous permet de recueillir les impressions du public. Nous avons surtout retenu celle d'une bonne vieille bretonne qui nous dit dans sa langue "ma doué! c'est une fête du paradis!"

Le service d'ordre fut parfait. Aucun incident ne se produisit. Aussi, le Stade Briochin a-t-il droit aux plus vives félicitations.

L'Ouest Eclair a été heureux de donner son patronage à cette faite et à prêter son concours au Stade Briochin

A tous ceux qui contribuèrent à la parfaite réussite de cette grande manifestation aérienne, d'adresser des félicitations.

Joseph LE BRIX

14 et 15 octobre 1928

L'aviateur Le Brix*, bien connu dans le monde de l'aviation a passé deux jours à St Briec, invité par la municipalité. Il accomplissait un pieux devoir en demandant aux Briochins de venir en aide à la petite Jacqueline Drouhin, fillette du grand pilote Maurice Drouhin qui trouva la mort dans accident survenu à Orly le 9 août 1928.

Le Brix donna aussi une conférence au cinéma Familia sur son glorieux voyage autour du monde, en compagnie de Costes. présidera dimanche après midi , un

grand match amical au Parc des Sports route de Cesson.

***JOSEPH LE BRIX (1899-1931)**



Né à Baden. Lieutenant de vaisseau. Pilote de l'aviation maritime.. Avec Costes, il effectue la première traversée de l'atlantique sud, de St Louis du Sénégal à Natal au Brésil, le 14 octobre 1927. Il décède le 12 décembre 1931 à Oufa (Oural en Russie) en voulant rallier Paris à Tokyo.



Une rue de St Brieuc, devant le stade Fred Aubert, porte son nom.

Le salut de 2 aviateurs bretons à un autre grand Breton 1929



Texte par Florian Le Roy Journaliste à Ouest Éclair

Florian Le Roy, né le 16 mai 1901 à Pléneuf Val André et mort à Paris le 6 mars 1959. Secrétaire - trésorier de l'Académie de Bretagne et membre de l'Institut celtique de Bretagne. A publié de nombreux ouvrages sur la Bretagne.

Avant d'atterrir à St Brieuc, Joseph Le Brix et Jean Laulhé vont saluer, du haut des airs, M. Briand, président du Conseil en villégiature à l'île Millau.



Jean Laulhé en tenue de pilote
Pilote de ligne au sein de l'Air- Union

Hier, dimanche, l'ouverture de la chasse avait lâché, par les champs d'Ile-et-Vilaine de nombreux batteurs de halliers qui, alors que le soleil était à peine à mi-hauteur de l'horizon, avaient des lièvres en bandoulière ou la carnassière gonflée.



De nombreuses autos cependant, venaient de la direction de Paimpont ou de Saint-Méen-le-Grand, s'étaient arrêtées, vers 10 h sur la route qui longe le terrain d'aviation militaire de Gaël.

Le camp semblait vide. En apparence, rien ne différenciait pour lui ce dimanche, des dimanches désœuvrés. Devant les hangars qui

paraissaient démesurés dans la solitude, quelques couples de soldats flânaient en treillis. Mais la file des autos rangées sur un côté de la route s'allongeait et, à la lisière de l'immense champ désert, une animation insolite commençait de régner. Des jeunes gens sautaient de bicyclette et interrogeaient à distance: Pourvu que nous ne soyons pas trop tard!

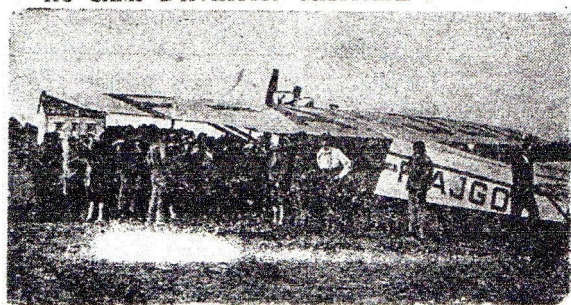
Il était 10h30 et l'arrivée de le Brix avait été signalée pour 11h par Ouest Eclair. Nous avons dit hier pour quelles raisons le célèbre navigateur aérien qui accompagne M. William Loth dans la randonnée sur la Bretagne, n'avait pu atterrir à Rennes. Le champ de courses des Gayeulles, en effet, à cause de sa forme et de ses dimensions, ne se prête point aux évolutions d'un aéroplane.

Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, les deux bretons (Il ne faut pas oublier que Le Brix est de Baden et que M. Loth, avant d'être un inventeur réputé, joua en première équipe du Stade Rennais) se résignèrent à retarder leur voyage de quelques heures et, sur les conseils des milieux compétents, à choisir comme première halte le terrain militaire de Gaël.

En France, on n'a guère l'habitude d'être exact. Les curieux, bien que les aiguilles approchassent insensiblement de la onzième heure, ne levaient pas encore la tête. Ils tournaient le dos au camp, admirant le superbe paysage aux doux vallonnements où l'Ile-et-Vilaine s'en va rejoindre le Morbihan. La matinée était très claire sous un ciel d'un bleu délicat. Le vent plus froid qui poussait quelques nuages blancs rappelait seul que c'est l'automne et que les beaux jours sont désormais comptés. Et l'unique café posté comme un corps de garde à l'entrée du camp n'avait jamais connu sans doute une telle presse.

L'arrivée.

AU CAMP D'AVIATION MILITAIRE DE GAËL



Mais on avait compté sans l'esprit mathématique du navigateur unique qu'est Le Brix et du savant qu'est William Loth. Comme Henri Morin, représentant la direction de l'Ouest France, regardait machinalement l'heure à sa montre et d'instinct interrogeait le nord-est dans la direction de Rennes, sans que le plus léger

On voit le lieu, la coque de l'avion qui a amené M. Loth et Le Brix. -- A droite, le pilote, M. Laulhé, quitte l'appareil.

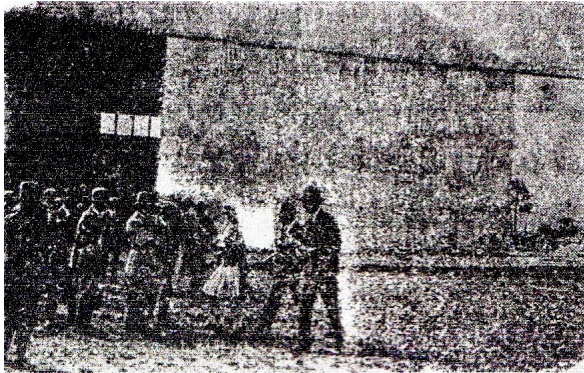
bourdonnement eût passé dans la solitude de cette campagne, un avion se détachait peu à peu du ciel pâle, apparaissait, nettement découpé, et grossissait peu à peu, s'étalant au-dessus de la ligne d'ormes et de chênes qui borne le camp.

Était-ce Joseph Le Brix?

Les plantons militaires, eux-mêmes, le béret crânement enfoncé sur une oreille et l'allure preste avec leur trench-coat de cuir semblaient en douter. Le fuselage de l'avion révélait sa couleur bleu-ciel. On distinguait la lettres et les chiffres énormes sur la cellule. C'était un Farman, qui, à une faible hauteur, faisait plusieurs fois le tour du terrain, cherchant son point d'atterrissage et s'en allait se poser un peu en arrière de la ligne d'horizon. D'une seule glissade, piquant droit sur les hangars, le monstrueux insecte, bleu comme une demoiselle, arrive à hauteur de la foule qui s'est massée. Il s'est immobilisé. A travers les vitres des portières on aperçoit des têtes, alors que l'hélice continue de tourner avec une obstination rageuse. Le pilote, casqué, sourit, attendant patiemment.

De la carlingue, saute d'un bond un jeune homme, trapu, le chapeau rabattu sur les yeux. Il lève la tête et l'on reconnaît ce visage rieur qu'a popularisé l'image. Le Brix est toujours pareil à lui même, désinvolte, respirant la franchise et la gaîté.

Derrière lui, l'air spéculatif, un homme qui, comme lui, est officier de la Légion d'honneur: William Loth.



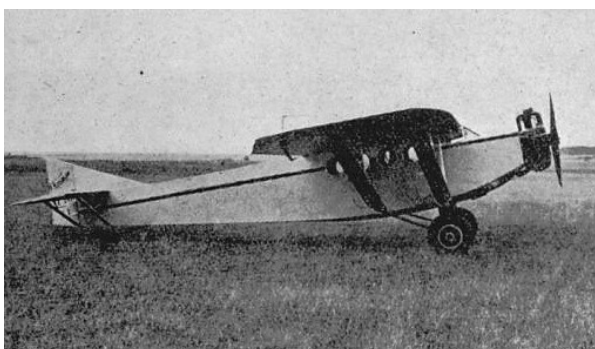
Le Brix, à gauche, et M. Euvrard, passent devant un hangar.

Un autre passager descend encore, M. Euvrard, un des secrétaires de M. Loth.

Les officiers du camp se sont empressés, quand ils ont entendu les soldats et la foule crier à l'atterrissage "vive Le Brix". Ils serrent chaleureusement les mains de leur valeureux frère d'armes.

M. Henri Morin présente aux pionniers de l'air, qui ont tenu à venir revoir leur pays natal dans

un de ces appareils auxquels ils consacrent leur science et leurs efforts. Une conversation s'engage pendant que se dirige vers le camp un autre avion, celui du commandant Ebrard, qui a profité de sa matinée de dimanche pour descendre vers le golfe du Morbihan et remonter vers St Malo, remplissant la mission aérienne dont il est chargée.



La foule admire le "zinc" qui a amené Le Brix et Loth, un Farman, type 190, avec un moteur Titan d'une force de 203ch. Il est confortable comme la plus luxueuse des conduites intérieures et d'une parfaite élégance de lignes dans sa robustesse ramassée.

Le pilote a enlevé sa combinaison et apparaît

en uniforme de lieutenant de l'Air-Union, compagnie dont il est le plus ancien pilote, car c'est Laulhé, l'as qui, avec Tarascon, devait partir sur le Tango.

Le vin d'honneur.

En bavardant cordialement, les voyageurs et leurs hôtes se dirigent vers le mess, où Ouest-Eclair, en collaboration avec les officiers, a préparé un vin d'honneur.

M. Villandre, maire de Gaël, a tenu à venir saluer personnellement l'illustre vainqueur du Tour du monde et la personnalité éminente qu'est M. Loth.

M. le capitaine Sutter, commandant le détachement du 31^e d'aviation, fait les honneurs du mess, entouré de ses officiers: MM. les lieutenants Dubois, Marias, Marec, Philippe, Monnier et Ricard. M. Henri Morin représente l'Ouest-Eclair. M. le commandant Ebrad et M. Kahn, délégué du ministère de l'Air, sont arrivés à point pour se mêler à l'allégresse générale.

Et on boit à la santé du camp de Gaël et à ses hôtes. Le Brix a son éternel sourire, songe t-il aux réceptions qu'il a connues d'un bout à l'autre de la terre?

Un entretien avec MM. Le Brix et William Loth.



Nous avons pu converser quelques instants, dans le brouhaha des voix, avec les deux errants du ciel.

M. Le Brix et M. William Loth sont très liés. Ils ont préoccupés par les mêmes problèmes et ils devaient se rejoindre.

Nous ne ferons que rappeler les travaux de Loth, ingénieur de haute valeur, fils de Joseph Loth, le réputé professeur au collège de France. Chercheur infatigable, M. Loth va bouleverser les procédés de la navigation maritime et aérienne. Son guidage des avions et des navires par câble et sans câble a donné des résultats concluants. On l'a admis même en France, encore que ce soit l'Espagne qui, la première, à La Corogne, a réalisé les projets de notre compatriote.

M. Loth a dit un jour que la seule ambition était de faire un peu de bien, d'être utile, de servir en un mot. Son rêve est de supprimer les naufrages, de protéger la vie de nos pêcheurs et de nos aviateurs en leur assurant la sécurité.

La sécurité de l'aviation.

La sécurité! Voilà le mot qui est revenu souvent dans les phrases de MM. Loth et Le Brix. Celui-ci avait été émerveillé en pénétrant pour la première fois sur le terrain de Vaux-sur-Seine, où M. Loth se livre à des expériences. Le navigateur et le technicien se sont réunis pour étudier les terrains d'aviation. Ce qu'il faut demander à ces terrains avant de les aménager, c'est d'être surs. On doit y trouver toutes les facilités d'accostage et de décollage.

Or, venant en Bretagne, ils ont été désolés de ne pouvoir atterrir à Rennes. Il comptaient sur les Gayeules. Ils auraient pu s'y poser, mais la direction du vent,

étant donné la disposition du terrain, les aurait empêcher de repartir.

Le commandant Ebrard et Kahn ont pour mission, ces jours-ci, de rechercher justement les villes où organiser des terrains d'atterrissage. La Bretagne est par trop souvent défavorisée à ce point de vue. Non seulement MM. Le Brix et Loth ne purent s'arrêter à Rennes, mais à Saint Brieuc. Ils n'auront que la grève des courses où se poser.

Ils souhaitent donc, et ils vont s'acharner pour obtenir un résultat que la Bretagne ait des champs d'aviation qu'on puisse trouver par tous les temps et où l'on puisse atterrir par tous les temps.

Nantes en a déjà un. Pourquoi la capitale bretonne n'a-t-elle rien prévu dans ce sens. Oh! On ne demande pas un aérodrome de grand luxe, mais un emplacement convenable.

La Bretagne reste en retard. On n'y a pas suivi l'exemple d'Angers, de Poitiers, d'Angoulême, de Bourges et de tant d'autres villes moins importantes de Rennes. Toutes les autres régions de France font un grand effort pour favoriser l'aviation, sachant combien elle aide au développement du commerce et de l'industrie. Doit-on croire que la Bretagne est une région anti-aéronautique?

Le départ.

Le temps presse. Le Farman doit être à St Brieuc à midi et demi. M. Loth, dont nous avons pu admirer l'intelligence et la simplicité, monte dans la carlingue, suivi de Le Brix et de M. Euvrard. Le pilote, déjà à son poste, crie: "Ne toucher pas à l'hélice". Celle-ci commence bientôt à tourner vertigineusement dans un grand bruit d'air. Tout l'appareil frémit. L'herbe se couche sous un souffle de tempête. Pour faire virer l'avion, le capitaine Sutter et des soldats se sont accrochés à une aile.

Sans un effort, comme impondérable, le Forman bleu s'élève. Il n'est bientôt plus qu'une figure géométrique au-dessus de l'horizon d'arbres.

L'aviateur Le Brix et William Loth à St Brieuc St Brieuc 22 septembre (De notre rédaction briochine).

A 11h, un coup de téléphone nous prévenait que l'avion de Le Brix arrivait Gaël. Le temps de se reposer quelques minutes, nous dit-on, de faire le plein d'essence et c'est le départ pour St Brieuc. A midi 30 il seront au champ des courses.

Nous nous y rendons aussitôt et nous trouvons sur place M.le capitaine d'aviation Mion qui avec Paul Rouxel, prépare l'atterrissage. Mais le temps passe et c'est vainement que nous inspectons l'horizon.

13heures, 13h30, Toujours rien! Que s'est-passé? Le Brix nous a-t-il oublié? Nous le craignons sérieusement. Mais nous sommes convenus quand notre ami Rouxel, qui a été aux nouvelles, revient en des gestes désespérés: "Il y a beau temps que

l'avion est passé au-dessus de la ville, il filait à toute allure vers l'Ouest. Nous sommes refaits!".

Mélancoliquement nous reprenions la route de St Brieuc, quand tout à coup au moment où nous passons à Toupin, le grand oiseau paraît dans le ciel. D'où vient-il?

Nous faisons demi-tour et en cinq minutes notre automobile est de retour à Cesson. L'avion est là sur le sol détrempé. Le Brix saute à terre. Il est accompagné de M. William Loth, du pilote M. Lauthé et de M. William Loth, et de M. Euvarard, vice-président du Comité national des Combattants.

Ces messieurs sont reçus par MM. Névo, secrétaire général de la ville de St Brieuc: Léon Gauthier, commissaire de police; Quinio, ingénieur de la ville, directeur des services municipaux; le capitaine Mion et Paul Rouxel.

L'aviateur le Brix, avec cette bonne grâce qui lui est familière, remercie ceux qui sont venus à sa rencontre et ont préparé l'atterrissage. Puis il nous explique les causes de son retard.



" Nous venons de l'extrémité du département, nous dit M. William Loth et nous avons tenu, à l'occasion de notre voyage dans la région, à nous rendre jusqu'au dessus de l'Ile Millau en face de Trébeurden pour y saluer M. Aristide Briand qui y est en villégiature en ce moment".

" Notre passage n'a pas été inaperçu, continue M. Loth, car pendant que nous survolions l'île à une hauteur de 50m à peine, M. le Président du Conseil sortit de sa villa et nous fit des signes amicaux de bien-venue. De nombreuses personnes du voisinage nous ont témoigné de leur sympathie en applaudissant et en agitant leur mouchoir".

Puis MM. Le Brix et Loth nous parlent en termes enthousiastes de leur randonnée sur les Côtes- du-Nord dont ils admiré les rivages et la campagne si pittoresque. Nous regagnons St Brieuc, où M. Paul Rouxel offre un vin d'honneur au café de l'Univers. Le Brix nous dit sa joie de se retrouver parmi les Briochins dont il n'a pas oublié l'accueil chaleureux et sympathique quand, il y a quelques mois, il vint à St Brieuc sur l'invitation du Stade Briochin dont il est président d'honneur



Un cordial déjeuner réunit ensuite à l'Hôtel d'Angleterre: MM. Le Brix, William Loth, capitaine Mion, le pilote Lauthé, Euvarard; Gaultier capitaine de police; Paul Rouxel; etc...

Le rédacteur de l'Ouest Eclair est aimablement invité à se joindre au groupe.

Pendant le repas, M. Loth, qui en même temps qu'un savant technicien est un causeur charmant, nous parle du voyage de propagande qu'il accomplit en ce moment pour l'organisation et la sécurité de l'aviation en Bretagne et tout spécialement dans les Côtes du Nord.

"Il y a beaucoup à faire dans votre département, nous dit M. Loth et votre Champ de Courses peut devenir un terrain d'aviation non seulement splendide, mais je peux vous dire absolument unique. Il faut qu'à St Brieuc il y ait un aéroport, c'est la fortune du département! D'ailleurs il faudrait une base touristique, sinon dans chaque chef-lieu d'arrondissement, tout au moins dans tout chef-lieu de département".

Et appuyé par M. Le Brix, M. Loth développe sa pensée et le si intéressant projet qu'il a conçu: *" Dans votre région si belle , si favorisée par la nature, ce serait un bienfait que la création d'un terrain d'atterrissage. Maintenant que l'aviation prend de jour en jour dans notre pays un essor et un développement considérables, on peut envisager le moment où les touristes viendront par avions jusqu'à St Brieuc, si ceux-ci ont un terrain apte à les recevoir. Ne serait-ce pas un voyage enchanteur que de passer au dessus de la Seine, de Rouen et des plaines de Normandie, puis de cette merveille qu'est le Mont St Michel, enfin St Malo et de Dinard avant d'arriver à votre grève des courses qui, je le répète, peut devenir un des plus beaux et des plus parfaits champ d'aviation de France. Je suis heureux que mon excellent ami Le Brix m'ait accompagné dans ce voyage. Avec sa haute compétence, il a pu se rendre compte par lui même des espoirs que l'on peut fonder sur la situation extrêmement favorable de la grève des courses".*

A la fin du déjeuner, M. William Loth, après avoir dit combien il était heureux de faire cette belle randonnée en compagnie de Le Brix, l'un des plus grand as dont la France et particulièrement la Bretagne, à le droit d'être fière, M. Loth lève son verre à l'avenir de l'aviation dans les Côtes du Nord et particulièrement à St Brieuc. Ne devant repartir que lundi, MM. Le Brix et Loth se sont rendus dans la soirée de dimanche à la grève de Cesson, pour placer en lieu sûr leur appareil auprès duquel M. Gauthier, commissaire de police, a fait placer un service de surveillance. Les aviateurs se sont ensuite rendus à la Préfecture et à l'hôtel de ville, pour saluer M. le Préfet et M. le Sénateur-Maire, ainsi qu'au Stade Briochin dont Le Brix fût l'hôte au mois de novembre dernier.

Dimanche 22 septembre

Réveil, dans un hôtel, quand on a perçu, à travers un demi-sommeil, le brinquebatement du car qui va chercher les voyageurs au train du matin et le glissement des pas de la bonne qui rapporte, par les couloirs, les chaussures cirées. Nous nous frottons les yeux. Un reflet trouble s'infiltré dans l'entrebâillement des double-rideaux. C'est de mémoire, plutôt que nous en reconstituons le décors: les cotonnades aux étranges fleurs asiatiques et le papier à grands ramages.

On cause dans la chambre voisine. Deux voix déjà familières. Le temps d'attendre la montre sur la table de nuit et les premières phases de la conversation perceptible dans le silence touffu du petit jour nous rappelle au sentiment des réalités.

—Eh! Le Brix, ça gaze?

—Hein? Quoi?

Le petit breton à dû bondir, surpris en plein sommeil par l'accent méridional de son ami Laulhé. Nous l'imaginons, frottant à pleins poings ses yeux gais d'enfant; ses yeux de fille rieuse, plutôt, car on voit souvent ces iris bleus sous les coiffes de chez nous.

Laulhé s'obstine, cognant à la porte. "Si nous allions voir à l'avion. Je ne sais pas où en est la marée".

Le Brix a recouvré ses esprits et, en même temps, sa voix brève qui hache les phrases, avec une prenante douceur cependant. Est-ce à cause de ce qu'il lui reste d'accent morbihannais?

- A ta disposition, mon vieux, je me lève!

Nous attendions la diane.

En un tournemain, la toilette est faite, mais humiliation! Nous n'avons pas encore été assez prestes. Nous trouvons dans le salon de l'hôtel, équipés de pied en cap comme s'ils ne s'étaient pas couchés, M. William Loth et son secrétaire, Euvrard. Le Brix, sanglé dans son pardessus et le chapeau rabattu sur les yeux, comme pour ne laisser voir que son sourire. Laulhé, flegmatique et blond, et M. Henri Morin, représentant de Ouest- Eclair.

On n'entend que le bruit des cuillères dans les tasses. Tout le monde semble écrasé sous la lourdeur des sommeils interrompus. Défaillance de courte durée, M.Loth, à périodes précises comme les équations d'un problème, expose un de ces projets qui lui tiennent tant à cœur. Il en est momentanément éloigné, mais l'on sent que ses réflexions le guide toujours vers ce champ d'expériences de Vau-sur- Seine, où, un jour récent, Le Brix s'arrêta, saisi, comprenant qu'il venait de rencontrer l'homme, le savant, avec lequel, lui, le pilote et le navigateur, il connaîtrait la plus étroite des collaborations.

Au dehors, c'est l'heure neutre ou le jour sort de son cocon de brumes. Des pas sonnent, par les rues, rares et hâtifs. Les agitations éparpillées de la reprise du travail dans les villes. L'instant de la toux et de l'enchifrènement.

Nous nous entassons dans l'auto. Par le pont de Toupin, nous traversons la vallée de

Gouédic, étroite et grossièrement entaillée comme une longue carrière livrée à l'abandon. La route qui dévale de Cesson à la grève des Courses n'est qu'un lit de cailloux, après la tornade de la semaine passée, le lit d'un torrent qui s'assèche.



Par les grèves désolées, grises comme si elles n'étaient qu'une image renversée du ciel, montent le pépiement innombrable de l'eau qui ruisselle des cultures en pente, et, faisant l'accompagnement, la rumeur monotone et de plus en plus pesante de la mer. La mer, un flot de vase qui se traîne depuis le bas du ciel jusqu'à l'endroit proche où des myriades de flaques miroitent.

L'avion est dans une crique qui s'élève insensiblement. Autour de lui, les soldats qui ont veillé toute la nuit, se dandinent pour se réchauffer. Les lointains sont indécis comme des bancs de brume. De son œil, d'un gris d'acier, Laulhé estime la distance qui sépare l'appareil de la mer. On ne peut pas encore décoller.

Le départ.



Nous reviendrons vers midi, alors qu'à la lumière louche de l'aube, un ciel d'une allégresse juvénile s'est substitué. Le paysage est délicat comme un pastel. Tout est douceur d'un bout à l'autre de l'immense tranquillité des sables. Bleu vif de la mer et du ciel, avec la mousse blanche d'une troupe compacte de mouettes au fil de l'eau: petits bourgs d'image d'Épinal, suspendus aux falaises. Les nuages

que ce matin on aurait pris, par-dessus Hillion, pour une ligne de hautes collines, se sont dissous. Une poussière de soleil sur la pointe du Roselier. Une brise passe, qui chante l'aventure.

Laulhé passe sa combinaison de chauffe sur son uniforme de l'Air-Union qui, et sa légion d'honneur aide à l'illusion, le fait saluer par tous les soldats qui le prennent pour un lieutenant revêtu de la nouvelle tenue de l'aviation, pareille à celle des officiers de marine.

Le Brix, se souvenant des détails de son tour du monde, apprécie la qualité du serre-tête de soie du pilote. "Où as-tu fait faire ça?"

Laulhé, pendant que les soldats pèsent de toutes leurs forces sur la queue de l'avion pour retenir celui-ci au sol, durant les essais au point fixe, met un des cylindres de son moteur sur la compression. L'instant est impressionnant. Une défaillance d'un de ces organes qui étagent leurs masses à la tête de l'avion, et c'est la "carafe" pour employer un de ces termes ironiques de la profession où on a l'habitude de

s'empresser de rire de tout pour ne pas n'avoir pas à en pleurer.

Dans un tube, placé entre le moteur et la carlingue, le pilote a inséré une cartouche. On dirait d'une cartouche de chasse, une cartouche qui ne contient que de la poudre. Laulhé se hisse jusqu'à son poste. En touchant une manette, il percute la cartouche, et, quasi-miracle, la déflagration met instantanément le moteur en marche. Longtemps celui-ci ronflera, sa clameur s'enflant, diminuant, l'hélice soulevant le sable dans un remous de cyclone. Le pilote ne fera enlever les cales qui si son moteur tourne rond, c'est à dire sans à coups.

Une dernière conversation avec Loth.

M. Loth et son secrétaire restent à St Brieuc. N'embarqueront que Le Brix, M. Henri Morin, représentant de l'Ouest Eclair et votre serviteur.

Pendant les essais, M. Loth résume les conversations que nous avons eues avec lui ces derniers jours.

Il nous montre la plage de Cesson. Quel terrain d'atterrissage merveilleux St Brieuc posséderait là. Le sable est dur. Il suffirait de construire là une digue de 3 m de haut pour arrêter la mer. Une faible avance de fonds en comparaison des services que cette grève rendrait.

La Bretagne a tout à gagner de l'aviation. Non seulement, elle est une région commerciale à l'essor grandissant, mais elle est la plus touristique de nos provinces. Ne nous signalait-on pas avant-hier que plusieurs étrangers avaient demandé, cet été, s'il n'existait pas une ligne aérienne entre la Bretagne et Paris et réciproquement, si l'Angleterre ou la Hollande on ne pouvait atterrir en Bretagne. On a pu évidemment, que leur répondre par la négation. N'est-ce pas un peu humiliant pour notre pays?

Voici 15 ans que M. Loth consacre sa vie entière à l'aviation. Quand il nous dit que la Bretagne a tout à gagner en ménageant des aérodromes dans les environs de ses grandes villes, nous devons le croire.

En l'air.

Le moteur "anhêle" régulièrement. Voici un avion qui a passé la nuit sur une grève, sous la rosée et qui part à la première sollicitation. Les suprêmes poignées de main. Par les portières étroites, nous pénétrons dans la carlingue. Le poste de pilotage est isolé. Derrière 4 sièges rembourrés, absolument comme dans une conduite intérieure. Les fenêtres, seules, font songer à des hublots.

Nous bouclons les ceintures, sur la recommandation de Le Brix. Il faut craindre de capoter au décollage et à l'atterrissage. L'avion pique droit vers la mer, d'abord, puis oblique droit vers la Tour de Cesson qui ébréchée, semble branler sur sa colline boisée. Il semble que nous roulons toujours sur le sable aux étroits sillons qui faisaient un peu onduler l'appareil. Nous regardons par la vitre. Nous sommes déjà haut et les quelques personnes qui assistaient au départ de l'avion ne sont pas plus grands que des épingles.

Il ne faut pas jouer au matamore . Quand on met le pied dans l'avion, quand on entend le cliquetis de la fermeture, on se demande si le cœur ne va pas battre plus vite, lâchement.

Et voici qu'on aperçoit sous soi une ville étalée. Voici qu'alors que l'avion vire, on tombe dans un trou d'air et qu'on ne trouve pas cette sensation d'ascenseur désagréable, au contraire. On se sent bercé jusqu'au bien-être.

Le Brix sourit. Il a déployé sa carte et tout en bavardant, laisse ses yeux aller de la feuille colorée au sol. La terre aussi s'est déployée. Le relief n'existe plus et on lit la route au hasard de ces lignes blanches qui sont les chemins , de ces parallélogrammes verts ou jaunes qui sont des bois ou des champs , de cette échancrure bleue qui sans transition prolonge le ciel entre les découpes des côtes. Les bourgs sont des assemblages de blocs minuscules comme ces constructions que nous trouvions dans les sabots de Noël. D'un coup d'œil, nous découvrons le nord de la Bretagne, de la Manche aux sinuosités des Ménés.

Nous reconnaissons des cantons au passage à la forme des clochers: Lamballe, et sa cathédrale-forteresse scellée dans le roc à pic, les voies partent de la gare comme des fils noirs tendus entre des épingles, Lanrelas et son clocher rond, Broons plus en arrière, avec sa tour sans flèche.

L'avion oscille doucement, à peine un roulis sur l'air. Les vitres abaissées l'air coule et jamais nous n'avions éprouvé cette sensation de virginité, de pureté première.

Le Brix se penche un peu. Le moteur mène son ronflement continu. Il faut parler fort.

"Vous voyez la Bretagne? D'infimes parcelles, encloses entre les talus et presque toutes plantées. Comprenez-vous pourquoi M. Loth et moi, nous insistons tant sur la nécessité d'organiser des aérodromes et des terrains de secours. Imaginez la panne. Où voulez vous que nous nous posions?"

La contrée, sous nous, n'est qu'un morcellement infini, un tamponnage de toutes les couleurs, avec alignées comme des boutons, les boules des pommiers. Pas une longue prairie nue, en effet où se poser.

Le pilote tourne la tête, à droite, à gauche et de temps à autre nous adresse un signe amical de la main, "ça va?" , comme on le sent libéré des contingences. Il n'est pas astreint, comme dans une auto, à éviter les arbres qui bordent les grands-routes.

Tout le ciel est à lui. Un geste en avant pour pousser le manche à balai et il descend, un geste vers lui et il remonte.

Jamais nous n'avions, non plus, ressenti une telle impression de sécurité . Nous jouissons d'une température exceptionnelle, il est vrai. Nous ressentons moins de cahots qu'en traversant avec une limousine un passage à niveau. Malgré la tragique évocation de le Brix, la panne, nous regardons battre les culbuteurs à travers le pare-brise du pilote . Sérénité totale. Tous les liens avec le monde sont rompus . Comment ne pas avoir une quiétude totale avec un pilote de la valeur de Lahlé, avec un navigateur unique comme Le Brix? Le sang froid est contagieux.

M. Henri Morin déplore que M. Josse de l'Ile-aux- Moines, le pilote habituel de Le

Brix, n'ait pu, souffrant, venir rejoindre son ami à St Brieuc comme il en avait l'intention .

Nous songeons à cette parole d'un officier de l'escadrille de Gaël, "*L' aviation on l'aime comme on aime une femme*".

La forêt de Paimpont , les étangs , miroirs luisants . La terre devient une toison frisée . Le pilote jette la carte qu'il avait étalée sur ses genoux . Au loin, un rond blanc apparaît sur le sol, des lettres blanches se détachent , Gaël . On voit le T de signalisation. Laulhé semble se cramponner à son manche à balai, le demi-volant de l'avion.

Trois fois il tourne au-dessus du camp . Il s'éloigne pour atterrir vent debout . Il semble que nous allons raser les arbres. Aux virages, le sol semble s'élever jusqu'à devenir perpendiculaire . Nous pensons ressentir un choc touchant le sol. Vaine appréhension , le Farman si confortable qui amena MM . Loth et Le Brix en Bretagne à des freins sur chaque roue. Il semble que nous avons toujours roulé sur l'herbe sèche de la lande.

Les officiers s'empressent . Nous reconnaissons le capitaine Gutter , à la politesse charmante, le jovial finistérien qu'est le lieutenant Marec et le lieutenant Marias, tous ceux dont nous avons eu le plaisir de faire la connaissance et enfin , lâchant de satisfaction en apprenant que le voyage fut heureux, son juron favori: "funérailles"le lieutenant Dubois, le réserviste qui ne voudrait jamais passer ses vacances ailleurs. Le temps de faire le plein d'essence et sur une dernière et, bien cordiale poignée de mains, Laulhé et Le Brix reprennent les chemins du ciel.

Le Brix est rentré au Bourget.

Le lieutenant de vaisseau Le Brix et le pilote Laulhé sont rentrés le 23 septembre au Bourget à 18h venant de St Brieuc où ils sont allés rendre hommage à M.Briand , président du Conseil, en survolant l'île où celui-ci est actuellement en villégiature.