

# La vie du réseau

## Club Histoire & Mémoire : Promo 1910, zoom sur Henri Lecomte

*Nous avons vu dans l'ISAEde précédent (n° 37) la probable association d'Ossipe Blindermann avec Henri Lecomte, en tant que pilote, et même donné celui-ci pour mort le 7 septembre 1911<sup>(1)</sup>. Après recherches en réseau, la vérité est toute autre !*



**Henri Alfred Léon Lecomte - né le 01.02.1885 à Auxonne (21), décédé le 24.09.1916 à Fresnes en Saulnois (57)**

**Pilote et constructeur, les AAE**

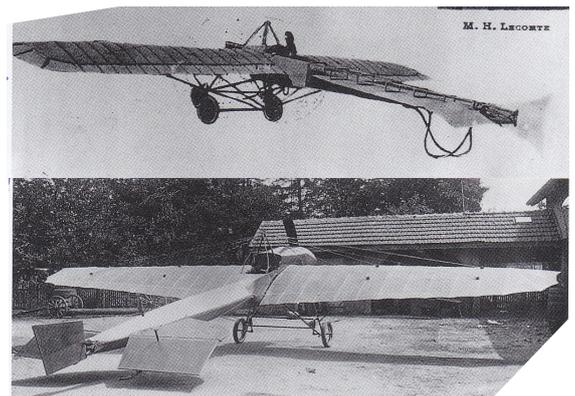
Fils d'un chef de bataillon au 69<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie à Toul, de la Classe 1905 sous le n° 1 451 du recrutement de Nancy, Lecomte débuta son service militaire en 1906 au 146<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie de Toul, et fut libéré en 1909 comme lieutenant de réserve<sup>(2)</sup>. Il fut alors l'un des 66 admis de la première promotion de l'ESACM, et fut diplômé en juillet 1910 à l'issue de l'unique année d'études de l'époque.

À l'évidence passionné par l'aviation naissante, il obtint dès le 7 décembre 1910<sup>(3)</sup> son brevet de pilote sur Blériot XI à l'école de Pau du constructeur, sous le n° 320. Tout en s'inscrivant dès cette fin d'année, comme étant de Saint-Dié, au Concours d'Aviation Militaire promulgué le 7 novembre, et prévu à Reims<sup>(4)</sup>.

Le temps pressant, la solution avait été évidente, reprendre un constructeur. Or l'*Avia* (Ateliers Vosgiens d'Industrie Aéronautique) créée en 1909 à Saint-Dié<sup>(5)</sup>, proche de chez lui, venait de faire faillite à la veille de la 2<sup>ème</sup> Exposition de la Locomotion Aérienne au Grand Palais (du 15 octobre au 2 novembre 1910). Il n'est donc guère surprenant que les Lecomte père et fils en rachetèrent l'usine en février 1911 pour 5 900 Francs, créant ainsi les *Ateliers Aéronautiques de l'Est* (AAE). Décrit par Opdycke comme monocoque, le monoplan proposé avait en fait un fuselage avec revêtement en contreplaqué. Il vola en juillet 1911 à Saint-Dié - Sainte-Marguerite, mais ne fut pas présenté au concours, qui eut lieu du 1<sup>er</sup> octobre au 26 novembre 1911, ne satisfaisant probablement pas aux exigences de l'Armée. Une maquette fut cependant montrée à la 3<sup>ème</sup> Exposition de la Locomotion Aérienne, du 16 décembre 1911 au 2 janvier 1912. Il semble apparaître sur une photo prise aux AAE, que nous n'avons pas<sup>(6)</sup>. Ce n'est donc pas le *Blindermann-Mayorov* d'avril 1911, alias *Kass Ery 1*, d'inspiration Blériot XI ; peut-être ce dernier fut-il construit par les AAE. Et peut-être fut-il accidenté le 7 septembre... mais sans tuer notre pionnier !

Il produisit en effet à partir de 1912 plusieurs monoplans, essayés sur un terrain privé à Varangéville, à 6 km au sud-est de Nancy :

- ♦ un monospace à moteur Viale de 35 ch, de 8,6 m de long, de 12,6 m d'envergure et de 22 m<sup>2</sup> de surface alaire. Son fuselage et sa voilure étaient encore d'inspiration Blériot XI. Le 31 mars 1912, plaqué au sol depuis 20 m de haut par un rabattant, Lecomte fut assommé par la queue de sa machine (photo<sup>(6)</sup> ci-contre en haut. Noter la longue arête de l'empennage horizontal)
- ♦ un monospace rapide de 70 ch à fuselage caréné de section en losange, qui capota à son premier atterrissage le 30 août, sans dommages pour Lecomte. Il eut deux autres accidents les 10 février et 13 juillet 1913, où il fut blessé (photo<sup>(6)</sup> du bas à droite. Les empennages sont proches de ceux du précédent, sans la longue arête )



Lecomte créa aussi en septembre 1912 une école de pilotage à Varangéville, pour laquelle il étudia un monoplan biplace côte-à-côte.

Il eut un nouvel accident, au décollage, le 8 janvier 1913. La référence 2 mentionne aussi la réalisation de planeurs avant la guerre. Rappelons que le *Kass Ery 2* fut peut-être produit par les AAE, voire l'*Ery 3* (voir l'ISAEde n° 37).

(1) "Mémorial des pionniers de l'aviation 1909/1921 - Brevets délivrés par l'Aéro-Club de France" (ARDHAN, 1998)  
(2) <https://forum.pages14-18.com>

(3) Et non pas en 1909 comme écrit par erreur dans l'ISAEde n° 37  
(4) Claude Thollon-Pommerol - *Le Concours d'aviation militaire de 1911* (Les Cahiers des As Oubliés de 14-18 N° 1)

(5) Par Charles Roux et Emile Bonnet-Labranche avec le soutien du motoriste Duthell-Chalmers,  
(6) Leonard E Opdycke, "French Aeroplanes before the Great War" (Schiffer, 1999)

# La vie du réseau

## Club Histoire & Mémoire : Promo 1910, zoom sur Henri Lecomte (suite)

### Pilote de guerre

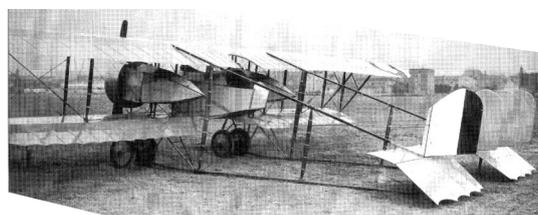
L'exhumation des archives de SUPAERO nous avait par ailleurs mis sur une nouvelle piste, celle de la Grande Guerre<sup>(7)</sup>. Henri, Léon, Alfred Lecomte fut affecté en août 1914 au 346<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie, dont il reçut le commandement de sa 5<sup>ème</sup> section de mitrailleuses à Melun. Il fut ensuite envoyé sur le front de Lorraine, et participa aux combats des Hauts de Meuse à Lironville et Bois-le-Prêtre. Ayant bien sûr demandé l'aéronautique, il fut accepté et partit le 18 novembre pour la première école d'aviation militaire de l'histoire, à Avord. Instruit sur Caudron, il rejoignit ensuite l'école de perfectionnement de Pau, puis la Réserve générale d'aéronautique le 21 mars 1915.



Insigne de la C 42 - Source : *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française. Symbolique et histoire. 1912-1920* (Service de Historique l'Armée de l'Air)



Le mythique Caudron G 3 au Musée de l'Air [DR]



Un Caudron G 4, exporté dans le monde entier [DR]

Avec le soldat Georges Maniquet comme mécanicien, il se perfectionna sur Caudron. Il arriva le 17 avril à l'escadrille Caudron C 42 du Détachement d'Armée de Lorraine (DAL), alors basée à Lunéville. Il commença ses vols sur Caudron G 3 le 21 avril, avec Maniquet comme mitrailleur. La C 42 se déplaça beaucoup en 1915, le 12 mai à Saint Clément, le 12 juillet à Jolivet, le 7 septembre à Lunéville et le 1<sup>er</sup> décembre à Villers-les-Nancy<sup>(8)</sup>. Le 11 août, les deux équipiers étaient partis se transformer sur un dérivé bimoteur du G 3, le G 4, avec lequel ils revinrent le 20 août.

Le 3 avril 1916 il obtint avec Maniquet une victoire, contraignant à l'atterrissage dans nos lignes au sud-sud-est de Lunéville le biplace Aviatik C I n° C.382/15 de la FFA 6b (officier Heinrich Metz pilote, et lieutenant Walter von Lichtenberger).

Il fut peu après nommé commandant de son escadrille le 21 avril, avec le grade de capitaine.

Le 24 septembre, avec Maniquet devenu caporal, il attaqua à six reprises avec son G 4 un avion allemand se dirigeant vers Nancy. Mais au bout de dix minutes de combat entre Pettoncourt et Atilloncourt, on vit l'avion passer en vrille, puis tomber « en feuille morte » de 3.000m, pilote vraisemblablement tué ou gravement blessé, s'enflammer vers 150 m et s'écraser vers 9 h 50 dans les lignes ennemies au sud de la forêt de Grémecey (8 km à l'ouest de Château-

Salins), devant les positions du 325<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie. Le corps de Lecomte fut retrouvé par les Allemands à 5 m de l'avion, sous lequel était celui de Maniquet. Ils furent enterrés, avec les honneurs militaires, en forêt de Grémecey. Un document officiel

d'après-guerre situe effectivement la chute à "Eschen-Wald" (en allemand), soit la forêt de Fresnes-en-Saulnois, à côté d'Atilloncourt<sup>(9)</sup>. Il n'y eut pas de revendication allemande. Le tribunal de Nancy officialisa cette disparition le 18 juillet 1921, avec publication le 10 août suivant.

Il était titulaire de la Légion d'honneur et de la Croix de guerre 14-18 avec palme.

Ainsi se conclut tristement le parcours injustement oublié, mais à présent remis en pleine lumière, d'un grand SUPAERO, ingénieur, constructeur, entrepreneur et pilote victorieux.

Note : Lecomte et la C 42 n'apparaissent pas sur le site des journaux des unités et des morts pour la France (non exhaustif) <https://www.sga.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?larub=3>. La victoire sur un Fokker E III que certains lui attribuent le 10 avril 1916 a été en fait obtenue par la DCA.

Remerciements à Christophe Cony, René Couillandre (S1975), Robert Feuillo (ARDHAN) et Jean-Jacques Serra (3AF).

Philippe Jung (S1978), le 28 juin 2021



Henri Lecomte<sup>(10)</sup>

(7) Et révélé que Blindermann devint ingénieur chez Westinghouse

(8) *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française. Symbolique et histoire. 1912-1920* (Service Historique de l'Armée de l'Air)

(9) Son camarade de promotion, l'Italien Adorno Enrico Cammarota l'avait précédé dans la mort le 3 décembre 1910

(10) Lecomte [asoublies1418.fr/index.php/escadrilles/26-50/escadrille-c42-spa-42/140-escadrilles/escadrille-n-42/883-escadrille-n-42-commandement]