



Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique



- ➔ *Le mot du Président*
- ➔ *Un nouveau MC 15 Cri-cri*
- ➔ *Echos du hangar de Ste Pazanne*
- ➔ *Une famille d'aviateurs : les Le Cour Grandmaison*
- ➔ *Spotter*

Le mot du Président



Ce bulletin va clôturer, je l'espère, l'épisode du covid 19 qui a profondément perturbé notre vie personnelle et familiale.

Bien entendu l'activité de notre association a été mise en sommeil. Les travaux en cours à Sainte Pazanne se couvrent de poussière et l'animation joyeuse du mercredi a déserté les lieux.

Ce n'est que partie remise et tout va rentrer dans l'ordre.

Dans ce bulletin vous trouverez évoqué les événements des derniers mois.

Certains tristes comme le décès de notre ami Dominique Blanchard et nous adressons toutes nos condoléances à sa famille.

D'autres qui nous mettent en difficulté solidairement avec nos amis de l'Aéroscope dont le local du Sillon est définitivement fermé. Cette fermeture a entraîné la rupture du contrat qui nous liait à Mr Mignet. Celui-ci a préféré reprendre ses matériels que nous ne pouvions plus mettre en valeur ni protéger efficacement.

Heureusement quelques points positifs nous encouragent à poursuivre nos actions. Le Musée d'Angers nous accorde sa confiance en nous proposant des appareils insolites que nous pourrions remettre en état et exposer.

Par ailleurs, nous avons acquis un avion Colomba MC15, CRI-CRI n'ayant jamais volé et absolument neuf. A nous de le terminer pour le mettre en état d'exposition.

Enfin, nous avons lié des contacts avec le Réseau des Sports de l'Air (RSA) ce qui peut nous apporter des appareils qui mériteraient une restauration.

Le planning de l'année 2020 a été bouleversé, mais toute l'équipe de bénévoles qui s'active chaque mercredi à Sainte Pazanne va se mobiliser.

Daniel Clénet

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Daniel Clénet', written in a cursive style.

Actualités

Grenier de l'aviation

Créé par l'association Aéroscopie Atlantique il y a 8 ans, le Grenier de l'aviation était devenu un lieu d'exposition incontournable pour les passionnés ou curieux d'aviation. Dans le sous-sol de la galerie marchande du centre commercial Auchan à Saint Herblain se mêlait entre autres l'histoire des Hommes et des matériels ayant trait au riche passé aéronautique de notre région. L'origine des éléments présentés était très variée : particuliers, associations...

Après le passage de la commission de sécurité, le couperet est tombé : n'étant pas conforme aux règles régissant les lieux qui accueillent du public, cet espace doit fermer. Il fallut donc se rendre à l'évidence, le local devait être vidé.

Alain Mignet en a profité pour récupérer deux de ses avions : HM 293 et HM 350. Quant au Mauboussin, il sera prêté au Morbihan Aéro Musée de

Vannes pour y être exposé. Le reste de nos matériels rejoindra nos hangars de stockage en attente d'un nouveau lieu de présentation en Loire Atlantique.



Le Mauboussin 129 Corsaire démonté.

Décès de Dominique Blanchard



Passionné par l'aviation, Dominique a intégré l'école des « arpètes » de l'armée de l'air à 16 ans. Devenu sous-officier spécialisé dans la maintenance des radars sol, il évolue vers la spécialité de navigateur sur Mirage IV au sein des Forces Aériennes Stratégiques (FAS). Son parcours d'officier l'amène à occuper différentes responsabilités dont le commandement du Bureau Air Information de Nantes. A ce poste, il s'occupe de la communication et du recrutement des personnels de l'armée de l'air sur les départements de la Loire Atlantique et de la Vendée. Son passage dans cette région est notamment marqué par son implication dans l'organisation du meeting aéronautique de Pornichet et son soutien aux associations locales à caractère aéronautique. Plus tard, rédacteur en chef du magazine de l'armée de l'air « Air Actualités », il publie

entre autres des numéros spéciaux à caractère historique. Cette passion, il l'a transcrite aussi dans le livre « Tous les Airbus naissent à Nantes ». En 1997, avec le grade de colonel, il se retire à Nantes et reste actif dans le milieu des réservistes et dans le tissu aéronautique local.

Dominique était adhérent des « Aéroplanes » depuis les années 90. Nous nous souviendrons d'un homme affable, souriant, jovial et très humain. Que ce soit dans l'exercice de son métier d'officier ou dans ses activités civiles, Dominique mettait toujours l'individu au centre de ses préoccupations quelques soient les fonctions de son interlocuteur. Lors de nos rencontres, il nous racontait des anecdotes vécues lors de ses vols qui faisaient rêver son auditoire.

Dominique est parti pour son dernier vol le 4 avril 2020 mais son souvenir est à jamais dans nos mémoires.

L'association « les Aéroplanes » présente à son épouse, ses enfants et toute sa famille ses sincères condoléances.

Exposition dans la galerie marchande du centre commercial Pôle Sud

Du 7 au 19 septembre 2020, si la réglementation, les conditions sanitaires et la disponibilité de l'équipe technique le permettent, « les Aéroplanes » présenteront une exposition dans la galerie marchande du centre commerciale Pôle Sud à Basse-Goulaine avec des nouveautés jamais présentées dans notre région.

Un nouveau MC 15 Cri-cri

Au mois de juin 2019, notre hangar de Château Bougon a été victime d'un incendie criminel. A l'intérieur « les Aéroplanes » y entreposaient entre autres un MC 15 Cri-Cri que Bernard Martienne nous avait remis quelques années auparavant. Cette machine très facile à déplacer avait un grand succès auprès du public.

Suite aux articles qui parurent dans la presse sur ce sinistre, nous reçûmes beaucoup de soutien et un lecteur contacta notre association pour proposer un Cri-cri à terminer. Il s'agissait de Mr Guy-Claude Besières.

Ce MC 15 avait fait partie d'un projet qui vit le jour en décembre 1992. Une équipe de 5 copains, tous travaillant à l'époque à Air Inter, se lança dans un projet pour le moins ambitieux : fabriquer 5 Cri-cri (plus 1 en spare) pour constituer une patrouille ! Leur employeur les soutenait de différentes façons : financièrement, utilisation des machines outils de l'entreprise (fraiseuse, tours, plieuses, cisailles... etc) et la main d'œuvre d'ouvriers spécialisés (chaudronnier, plasturgiste, sellier ...etc). De plus, de nombreux fournisseurs d'Air Inter apportèrent aussi leurs contributions en offrant colle, vis, outillages spéciaux. Pour abriter les travaux, l'aéroclub Air France (Air Inter avait été absorbée par Air France) mit gracieusement à disposition un local sur son terrain de Lognes. Rapidement il sera aménagé en atelier.

Globalement le travail avançait et l'équipe se structura en créant en 1996 l'Association d'Amateurs pour le Développement AERonautique (AADAER) . Construire un Cri-cri est un travail de longue haleine puisqu'il s'agit d'un assemblage d'environ mille pièces. Pour cela il faut y consacrer 3000 heures ! Mais malheureusement des problèmes apparurent dans l'équipe qui finit par éclater.

Ainsi, Guy-Claude rapatria son Cri-cri dans le garage de son pavillon le 15 août 2001. Puis l'association AADAER fut dissoute.



A l'étroit dans le garage familial !

A la retraite, quittant la région parisienne, Guy-Claude rejoignit Perros-Guirec où son petit avion le suivit. La construction ne fut pas terminée et le Cri-cri prenait beaucoup de place dans le garage familial.

Guy-Claude ayant eu connaissance de l'incendie qui ravagea notre hangar, se résolut à nous proposer sa petite merveille.

Rapidement un accord fut conclu et lundi 02 décembre 2019, en pleine période de pénurie de carburant, un aller-retour en terre bretonne ramena le Cri-cri dans notre atelier de Sainte Pazanne. Un stock de pièces détachées et d'outillages spécifiques faisaient aussi partie du voyage.



Chargement à Perros-Guirec

Depuis, une petite équipe s'affaire à terminer son montage. Peu de pièce manque : échappements, carénages des mats supportant les moteurs. Puis viendra la grande étape de la peinture et en particulier de sa décoration.

Certes, suite à la demande de son propriétaire, ce Cri-cri ne volera pas mais sera terminé pour le plus grand plaisir du public.



Montage des moteurs

ECHOS DU HANGAR-ATELIER DE STE PAZANNE

Ce premier semestre d'activité de l'équipe technique au hangar fut exceptionnellement court , avec l'arrivée du confinement le 15 mars dernier.

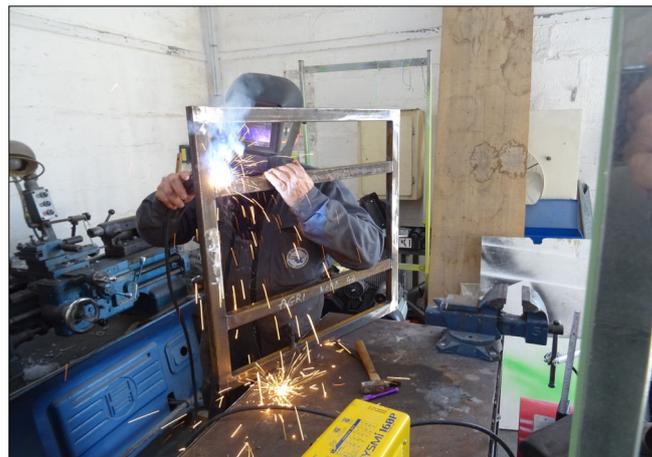
L'achat du Cri-cri Colomban et des lots de matériel afférents nous a obligés à repenser les rangements dans l'atelier. Cela n'a pas empêché de poursuivre les travaux sur les cinq machines en chantier :

- poursuite de la construction des voilures pour le HM 293 (structures et coffrages)
- gros travaux de tôlerie sur les ailes du DG1, et construction d'un bâti en acier pour la présentation séparée du moteur « Jabiru » qui a été entièrement nettoyé et rénové. Un projet de moulage de la verrière est en cours d'élaboration avec un professionnel spécialisé.
- montage des moteurs neufs et des capotages sur le Cricri, ainsi que remise au standard du tableau de bord qui avait été modifié par le précédent propriétaire.
- fabrication du capotage moteur sur le RL 19 à partir de tôlerie pour partie neuve, et pour partie récupérée sur un autre avion.
- ultimes retouches à la décoration du Butterfly abîmée lors de manipulations de l'appareil dans le hangar.

Par ailleurs, quelques modifications ont été apportées à certaines de nos remorques pour faciliter les transferts de nos avions entre les différents lieux.

Nos projets d'expos, toujours d'actualité, malgré leur revue à la baisse, nous ont amenés à fabriquer du matériel en remplacement de celui qui avait été détruit dans l'incendie de juin dernier.

Signalons aussi le traditionnel repas « huitres et galettes » effectué comme chaque année dans le hangar-atelier.



Préparation du moteur « Jabiru » du DG1 et fabrication d'un support en acier soudé pour sa présentation hors de l'avion.



Quelques aménagements sont effectués sur la remorque « planeurs » et sur le plateau bleu, afin d'en étendre les possibilités.



Les ailes du DG 1, avec les travaux de tôlerie conséquents.



Découpe des CTP pour les coffrages d'ailes du HM 293



Les capots du RL 19 réalisés et ajustés



Montage des carénages de roues sur le Cri-cri.



Le matériel d'exposition en cours de fabrication



Repas « huitres et galettes » dans le hangar

Jean-Yves Séveno

Une famille d'aviateurs

les LE COUR GRANDMAISON

La famille Le Cour Grandmaison est une vieille famille bourgeoise originaire de Loire-Inférieure (Loire-Atlantique).

Jean-Baptiste Le Cour Grandmaison est né à Nantes le 10 septembre 1807. Il sera capitaine au long cours puis armateur. Habitant Vertou, il devient conseiller départemental de son canton et vice-président du conseil général de Loire-Inférieure. Avec son épouse Joséphine Gicquel, il aura entre autres deux fils : François Jean-Baptiste « Charles » et Henri François Adolphe. Tous deux auront plusieurs enfants. Mais, fait remarquable, Charles et Henri auront chacun deux garçons qui deviendront des aviateurs pendant la 1^{ère} guerre mondiale. Si Didier, fils de Charles, est connu pour ses combats aériens et son titre d'As (attribué aux pilotes ayant obtenu au moins 5 victoires), son frère Pierre Charles et ses deux cousins germains le sont moins. Ce propos a donc pour objet de retracer le parcours de Didier, de son frère et de ses cousins Adolphe et Henri.

Didier Louis Marie Charles LE COUR GRANDMAISON



Didier Le Cour Grandmaison naît à Nantes le 18 mai 1889. Son père, François Jean-Baptiste Charles était armateur, membre de la chambre de commerce de Nantes et sera élu conseiller général du canton de

Vertou puis en 1885 député de Loire-Inférieure. Quant à sa mère, Louise Saint-Maur, elle était rentière.

Le jeune Didier, élève brillant, renfermé, contemplatif et mystique, obtient son baccalauréat de lettres puis de mathématiques en 1907. Le 9 octobre il s'engage dans l'armée et est affecté comme simple cavalier au 16^{ème} régiment de dragons (cavalerie) stationné à Reims. Pendant cette période, il prépare le concours pour intégrer l'école d'officiers de Saint-Cyr qu'il rejoint le 21 octobre 1908, promotion « Maroc ». Pour sa troisième année de formation Didier part à l'école d'application de la cavalerie à Saumur où il démontre des qualités de cavalier plus que de militaire à en croire son appréciation finale : *« fera sans doute un cavalier remarquable, mais pas un officier de cavalerie digne de ce titre »*. Affecté au 26^{ème} régiment de cavalerie à Dijon, ce jeune officier complète sa formation fin 1913 et ses supérieurs voient en lui un très bon officier ayant une certaine froideur assimilée à de la timidité.

A la déclaration de la guerre en août 1914, le lieutenant Le Cour Grandmaison part dans les Vosges avec son régiment. Si l'optimisme est présent lors de la prise de Mulhouse, cela ne dure pas. En octobre 1914, son régiment rejoint l'Artois pour s'enterrer dans les tranchées. Avec l'arrivée de l'hiver commence la vie dans la boue. Comme beaucoup, il demande une affectation dans l'aviation où les conditions de vie semblent plus agréables : les pilotes dorment dans un lit chaque soir et mangent des repas chauds à l'abri des intempéries. Ainsi, le 3 avril 1915, il commence sa formation de pilote à l'école d'aviation du Crotoy (baie de Somme). Il est breveté pilote militaire (n°1006) le 30 mai 1915 sur Caudron G3.

Affectation à l'escadrille C47 :

Sa qualification de pilote en poche, Didier Le Cour Grandmaison intègre la jeune escadrille C47 créée le 9 avril 1915. A son arrivée, elle est stationnée à Corcieux (proche de St Dié, Vosges) et équipée de Caudron G3. Sa mission consiste en de la reconnaissance et du réglage d'artillerie au profit de l'aéronautique de la 7^{ème} armée. Le 30 septembre 1915, avec le lieutenant Romazzotti comme observateur, il décolle pour une mission a priori de routine. Mais un Aviatik C surgit. Le combat s'engage. Didier contraint l'ennemi à se poser dans ses lignes. Cette première victoire ne sera pas

homologuée mais il sera récompensé par une citation à l'ordre de l'armée le 20 décembre 1915 : « *Pilote plein d'allant, de sang-froid et d'énergie, a brillamment rempli les missions dont il a été chargé. Le 30 septembre a poursuivi jusque dans ses lignes un Aviatik et l'a contraint à atterrir précipitamment.* ». Le 7 novembre 1915, son escadrille quitte les Vosges pour la Somme où elle sera stationnée sur les terrains de Tricot puis Estrées-St-Denis (nord de Paris).

Escadrille C 46 :

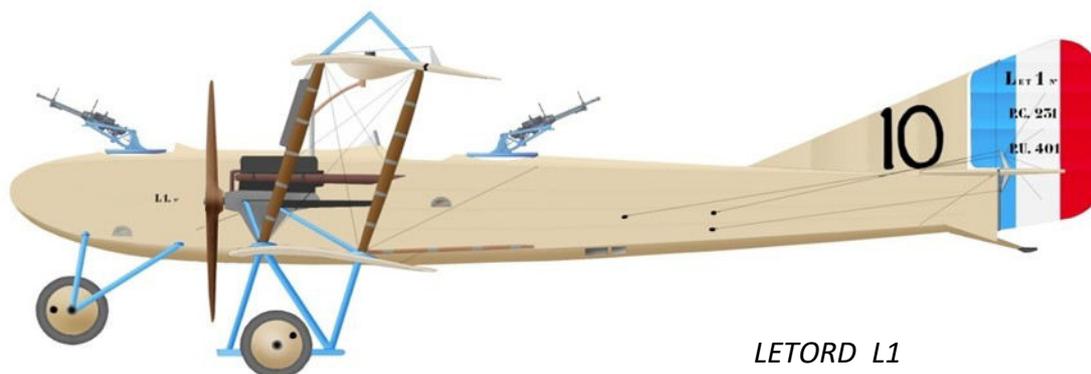
Les qualités de Didier ont été remarquées par ses supérieurs qui lui confient le commandement de la C 46 le 12 mars 1916. Cette dernière reçoit une nouvelle machine le 13 juin : le Caudron R 4, un gros bimoteur triplace. Son équipage est constitué d'un pilote et de deux mitrailleurs placés respectivement à l'avant et à l'arrière de l'appareil réduisant ainsi fortement les angles morts de tir. Pour l'aider à la mise au point des capacités de tir de cet avion, Didier fait appel à une de ses anciennes connaissances, le maréchal des logis (Mdl) mitrailleur Léon Vitalis. Les postes de tir initialement équipés d'une seule mitrailleuse seront dotés de mitrailleuses Lewis jumelées. La cadence de tir en est fortement augmentée mais l'avion garde encore un énorme handicap : il est lent et peu maniable. Pour donner confiance aux équipages, Didier décolle chaque jour avec Vitalis à la recherche des Boches. La grande offensive franco-britannique de la Somme commence par un barrage d'artillerie du 24 au 30 juin. Malheureusement, le brouillard empêche les avions de constater le résultat des tirs d'artillerie. Les fantassins lancent l'assaut le 1^{er} juillet à 7h30. Les pertes en hommes sont considérables des deux côtés. Le 15 juillet 1916, avec pour équipage le lieutenant Champion et le Mdl Vitalis, Didier décolle de Villers-Bretonneux (proche d'Amiens) en

direction de l'Est. A hauteur de Péronnes, le combat s'engage avec un LVG C allemand qui sera obligé de se poser dans nos lignes. Cette première victoire homologuée redonne confiance aux équipages et les victoires s'enchaîneront.

L'avion étant désormais au point, les vols de reconnaissance commencent. Les aéronefs partent à 6 pour prendre des clichés jusqu'à 15 km derrière les lignes ennemies. La mission est réalisée en une heure environ. Mais le carburant embarqué n'est pas encore épuisé. Didier reste roder dans les parages à la recherche des Boches. Le 6 septembre 1916, avec le lieutenant Pierre Arthus comme observateur et son ami Vitalis au poste de mitrailleur, il engage 6 combats en une heure et abat un Fokker. Le 20 octobre 1916, avec toujours son fidèle mitrailleur et le sous-lieutenant Gaston Labussière ainsi que la participation d'un second équipage, c'est un L.V.G. qui est descendu. Le 10 novembre, avec les mitrailleurs Rousseaux et Vitalis, il abat un Roland à l'Est de Barleux (sud de Péronne). A l'arrivée de l'automne et de la boue, l'offensive terrestre s'arrête avec un bilan humain catastrophique : 1 312 856 hommes tués, blessés !

Fin 1916, le lieutenant Laffont adopte pour insigne sur son avion un trident rappelant ainsi que la R 46 (changement d'appellation le 13 juin 1916) a été la première escadrille à être dotée d'un avion triplace. Cet insigne sera adopté par toute l'escadrille.

En janvier 1917, l'escadrille quitte la Somme et profite pendant un mois d'un repos bien mérité : 19 victoires en 1916 ! En février, elle rejoint Villeneuve-lès-Vertus dans l'Aisne pour prendre part au printemps à une autre hyper-bataille : l'Aisne. Rattachée au groupe du commandant Brocard (escadrille des cigognes), sa mission est la surveillance et la chasse des avions ennemis. Lors d'un briefing, le



*LETORD L1
Profil réalisé par David Méchin*

Capitaine Lecour Grandmaison s'adresse à ses hommes en ces termes : « *Nous ne sommes plus dans la Somme. Les appareils allemands qui vous sont opposés sont plus nombreux, plus rapides, mieux armés. Nous aurons beaucoup de pertes ici : il n'y a pas à s'inquiéter. Nous avons à nous battre. Notre tâche c'est de tuer du Boche ou de nous faire tuer* ». Avec la réception d'un nouvel avion, le Letord L1, l'escadrille prend pour dénomination LET 46. Ce triplace inadapté confirme la prédiction de Didier : la perte de plusieurs hommes et machines.

En avril, l'escadrille participe à l'offensive de Nivelles (près de Reims). Elle est alors dotée de 3 Caudron et 7 Letord L1. Ces avions ont en commun un manque d'agilité et de vitesse. Pour pallier à ce problème, une tactique audacieuse est employée. Les avions de la C 46, à une altitude de 3500 m, cherchent l'ennemi à 4-5 km dans ses lignes sans aucune protection par des chasseurs. Lorsqu'un groupe allemand est repéré, les équipages de la C 46 foncent dans sa direction, arrivés suffisamment proche des Boches, ils font demi-tour. Lancés à la poursuite des fuyards, l'ennemi se fait surprendre par l'engagement d'un virage serré. La puissance de feux des mitrailleuses jumelées est alors redoutable. Ainsi le 4 avril, avec ses deux mitrailleurs, Rousseau et Vitalis, Didier se fait attaquer par deux Albatros D III. Le Leutnant Otto Weigel tombera à 12h15 dans les parages de Craonnelle. Cette 5^{ème} victoire consacre le capitaine Le Cour Grandmaison au rang d'As. En récompense, une permission lui est aussi accordée. Pendant celle-ci, une nouvelle offensive au sol a été lancée le 16 avril 1917.

Retour de permission :

De retour à son escadrille, Didier est impatient de reprendre les vols et le combat. Son avion n'étant pas prêt, il emprunte le Letord du capitaine Marcel Bloch ainsi que son équipage : le caporal Crozet et le sergent Boyé. Ce dernier a raconté dans la revue « la guerre aérienne illustrée » du 9 août 1917 ce vol. Décollage en fin d'après-midi. « *à gauche des patrouilles de Spad, nous primes donc à droite vers Juvaincourt* ». Didier n'aimait pas la compagnie des Spad ! A 5 kilomètres, Boyé aperçoit 5 avions, échange d'un regard avec son capitaine : c'est parti pour le combat ! Un premier Boche fonce sur eux. Boyé reconnaît la célèbre équipe des as allemands (les « tango ») de la Jasta 15. Il essaie de passer sous la queue, virage rapide qui le découvre, ouverture du feu, il pique dans ses lignes et s'écrase. Mais

aucune démarche d'homologation n'a été instruite. Etait-ce la 7^{ème} victoire de Didier le Cour Grandmaison ?

Les autres sont déjà là. Les premières rafales partent. En place avant, le caporal Crozet s'effondre au fond de la carlingue. Au même instant, un second Boche pique sur le Letord et vise le pilote. Tandis que Boyé se baisse pour changer le chargeur de sa mitrailleuse, il est touché au cuir chevelu par deux balles mais ne perd pas connaissance et reprend son tir sur le Boche en éloignement. L'entoilage de l'avion est déchiré. Tout à coup, le Letord devient hésitant, il n'est plus dirigé ! Boyé se retourne, le capitaine Le Cour Grandmaison est affalé sur le côté gauche. Boyé continue seul le combat en proie aux tirs de 3 Boches. L'avion part en vrille. Un début d'incendie provoque une intense fumée. Asphyxié, Boyé se blottit sous sa tourelle de mitrailleuse pour reprendre son souffle. Avec la vitesse le feu s'éteint. Il reprend ses tirs vers les Boches qui finissent par s'éloigner. Il embraye alors la double commande des gouvernes, l'avion répond, direction plein sud vers les lignes françaises. En perte de vitesse, il passe au-dessus des tranchées allemandes à 80 m d'altitude essuyant à nouveau un feu nourri de la part des fantassins allemands. Enfin les lignes françaises, le Letord touche terre près de Berry-au-Bac. Boyé s'évanouit. 15 minutes plus tard il reprend ses esprits, s'extrait de l'avion, court vers les lignes françaises, tombe et s'évanouit à nouveau. Les fantassins du 94^{ème} régiment d'infanterie le récupéreront. Mais le caporal Crozet et le capitaine Le Cour Grandmaison sont morts, abattus par le Leutnant Heinrich Gontermann (19^{ème} victoire).

Pour venger ses camarades, Boyé deviendra pilote. Quant au capitaine Marcel Bloch, il prendra la tête de la LET 46, difficile succession à assurer après le décès d'un chef très apprécié de ses hommes. Il écrira aux parents de Didier : « *votre fils, par la grandeur de son caractère, l'élévation de ses sentiments, la foi qui l'animait et qui rayonnait hors de lui, ressortait de la foule des hommes, comme la belle figure d'un apôtre ressort du milieu de ses disciples* ».

Le capitaine Didier Le Cour Grandmaison est cité à l'ordre de l'armée le 5 juin 1917 en ces termes : *"Officier de grande valeur. Brillant chef d'escadrille. Doué d'exceptionnelles qualités d'entrain et de courage, pilote remarquable, a créé une escadrille de triplaces de combat qu'il menait chaque jour à l'ennemi et en a obtenu les plus magnifiques résultats.*

Le 10 mai 1917, a attaqué seul un groupe de cinq avions de chasse ennemis et a trouvé une mort héroïque au cours d'un combat ».

Didier Le Cour Grandmaison est Chevalier de la Légion d'Honneur.

Son corps repose au cimetière de la Miséricorde à Nantes et son nom est inscrit sur le monument aux morts de Vertou.

Un marin dans le ciel

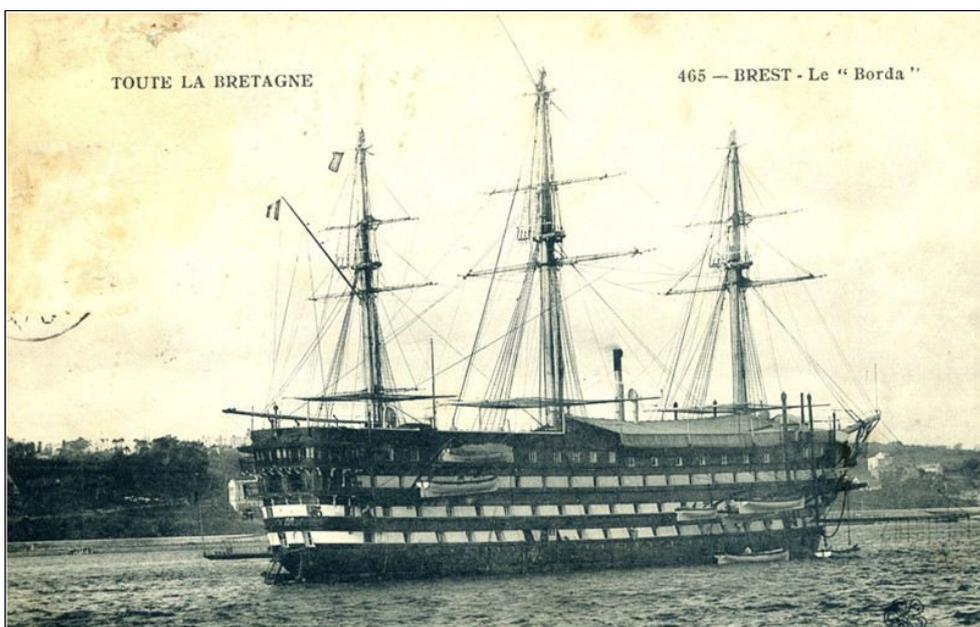
Pierre Charles Marie Joseph Le Cour Grandmaison



Pierre Le Cour Grandmaison naît le 18 février 1891 à Paris. Mais ses parents, Charles et Louise Saint-Maur, résident à Vertou (Loire-Inférieure). Il est de la classe 1908 avec le matricule 1474 au recrutement de Nantes.

Le 30 septembre 1909, Pierre rejoint Brest pour s'engager à l'Ecole Navale. Cette école d'officiers réside à cette époque entièrement à bord du navire « Borda ». Il s'agit d'un trois mâts où les élèves apprennent les bases nécessaires à une carrière de marin. Pierre y reste jusqu'au 1^{er} octobre 1911 et y

est nommé aspirant. Dès le 05 octobre, il embarque à bord du croiseur-école « Duguay Trouin ». Un voilier école qui a pour mission de poursuivre la formation des jeunes officiers. Il le quitte le 1^{er} août 1912 pour rejoindre le croiseur école d'application « Jeanne d'Arc » du 1^{er} septembre au 5 octobre 1912. C'est à cette date qu'il termine sa formation, prend le grade d'enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe et embarque pour son premier poste à bord du cuirassé d'escadre « Saint Louis ». Puis, il officie sur le « Cavalier » suivi du « Bisson » qu'il quitte le 23 février 1916 pour le Centre d'Aviation Maritime (C.A.M) de Saint Raphaël.



*Le « Borda »
ce navire accueillait l'Ecole
Navale à Brest.
Carte postale collection
Henri Pérocheau*

Aviation Maritime :

Rapidement, la Marine prend conscience du rôle que pourrait exercer l'aviation naissante. Ainsi dès octobre 1912, le centre de Saint Raphaël reçoit pour mission de former les pilotes sortis des écoles militaires d'aviation au pilotage des hydravions. Mais à la déclaration de la guerre, la Marine ne dispose que de 15 pilotes opérationnels et de 10 réservistes. Les autorités étant persuadées que la guerre serait très brève, le centre de Saint Raphaël est mis en sommeil comme toutes les écoles militaires. Suite à

l'évolution de la situation, dès octobre 1914, les élèves pilotes regagnent leurs écoles respectives.

A son arrivée au C.A.M de Saint Raphaël en février 1916, Pierre commence par l'apprentissage des bases de pilotage commun à tous les pilotes militaires. Puis, place aux cours spécifiques à l'aviation maritime : 25 heures de vol sur hydravion et 50 amerrissages. Sa formation terminée le 1^{er} octobre 1916, l'enseigne de vaisseau Le Cour Grandmaison est apte à rejoindre les unités combattantes.

Pendant cette période, Pierre a eu la douleur de perdre son cousin Adolphe, abattu lors d'un combat aérien à bord de son Nieuport le 23 septembre 1916.

Sa première affectation est le Centre d'Aviation Maritime de La Pallice (La Rochelle) où il vole sur des Donnet-Denhaut de 150 ch. Son séjour est de courte durée car il est de retour au CAM de Saint Raphaël le 10 décembre 1916. À cette période, la demande en formation de pilotes sur hydravion est très importante et une annexe de Saint Raphaël est créée à Hourtin. Ceci peut expliquer le retour de Pierre à Saint Raphaël où il reste jusqu'au 01 juillet 1917. Autre moment difficile pendant cette période, son frère Didier est tué en combat aérien le 10 mai 1917 aux commandes d'un Letord alors qu'il était le commandant de l'escadrille C 46.



Hydravion F.B.A. au musée de la marine portugaise à Lisbonne.

Photo collection Christian Trichard

En mars 1917, la France demande à l'Angleterre l'autorisation d'installer un poste de combat sur l'île de Guernesey. L'accord obtenu, il s'installe au port de Saint Pierre début juin et sur ordre du ministre de la Marine il est transformé en C.A.M le 13 juin 1917. Doté d'hydravions F.B.A (société franco-british aviation) de 150ch, ce centre a pour mission la surveillance et la protection des convois dans la Manche. Son premier commandant est Pierre le Cour Grandmaison qui prend ses fonctions le 1er juillet 1917.

Le 1^{er} avril 1918, il est de nouveau affecté à Saint Raphaël et ce jusqu'au 14 octobre 1918. Quelques jours plus tard, Pierre prend le commandement de l'escadrille d'hydravions de chasse du C.A.M de Dunkerque. Dans cette zone de la Manche, les hydravions de reconnaissance et d'attaque des sous-marins sont souvent pris à partie par des avions allemands. Les pertes étant significatives, la Marine crée une escadrille de chasse ayant pour mission la protection des hydravions absorbés par ce qui se passe sous leurs ailes. Avec la fin des combats, Pierre rejoint Marseille le 1^{er} janvier 1919 puis le dépôt de Paris le 28 février 1919. Sa libération n'est effective que le 23 décembre 1919.

Pierre Le Cour Grandmaison est fait chevalier de la Légion d'Honneur le 21 septembre 1920, puis officier de la Légion d'Honneur le 18 juillet 1934. Il est aussi décoré de la Croix de Guerre.

Pierre est décédé le 24 avril 1953.

Henri Adolphe Charles Le Cour Grandmaison



Fils d'Henri François Adolphe Le Cour Grandmaison et de Mathilde Anne-Marie Halgan, Henri naît le 20 février 1889 à Nantes. Il fera des études brillantes et s'octroiera les baccalauréats es-lettres et es-sciences.

De la classe 1909, il s'engage le 27 octobre pour trois ans à Nantes au 3^{ème} régiment de hussards. Pendant sa première année, il prépare le concours de l'école spéciale militaire de Saint Cyr. Il y est admis le 17 septembre 1910. A l'issue de sa scolarité, il est affecté au 26^{ème} régiment de dragons à Dijon et passe lieutenant le 1^{er} octobre. A la déclaration de la guerre, c'est avec le 3^{ème} régiment de dragons qu'il part en campagne. Stationné à Ecueil, le régiment

fournit des détachements de liaison au général Humbert, commandant de la défense mobile. Chef de la 3^{ème} section, Henri est blessé par un éclat d'obus le 24 septembre 1914.

Le lieutenant Henri Adolphe Le Cour Grandmaison intègre l'école des pilotes militaires de Chartres le 7 août 1915. Il en sort le 10 septembre avec son brevet en poche (N° 1539). Sa formation se poursuit à Avord jusqu'au 3 novembre 1915 où il se perfectionne. A l'issue de cette étape, Henri rejoint la Réserve Générale d'Aviation (R.G.A) du Bourget en attente d'affectation. Afin de maintenir leur savoir faire, à la R.G.A, les jeunes pilotes continuent à voler. Mais le 15 octobre 1915, il est victime d'un accident aérien : blessure au bras gauche et fractures d'une côte et de la crête iliaque du bassin.

Ces blessures lui laisseront des séquelles toute sa vie avec une limitation de la flexion de son bras et de trois doigts de sa main gauche ainsi qu'une réduction de la rotation du tronc.

Motivé, Henri reprend les vols au Groupe des Divisions d'Entraînement (G.D.E) du Plessis-Belleville (Oise) à partir du 7 février 1916. Pendant cette période, il se perfectionne sur des Nieuport en vue de sa future affectation dans une escadrille de combat. Fait rarissime, il y retrouve son frère Adolphe arrivé trois jours plus tôt. Comme tous les stagiaires navigants ils sont logés dans le château de Lagny-le-Sec !

En unités opérationnelles :

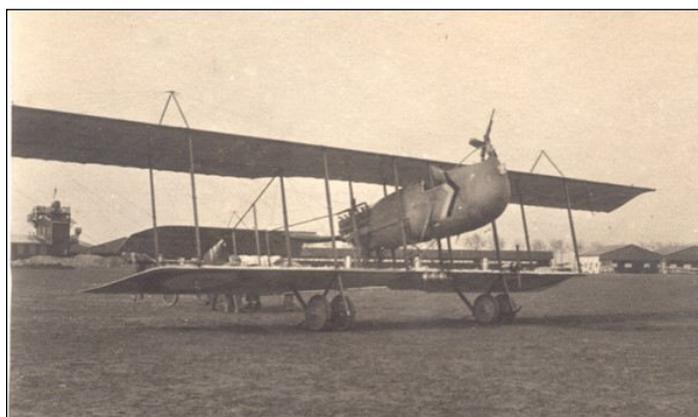
Sa formation terminée, le 22 avril 1916, Henri rejoint à Cachy la prestigieuse N 3, l'escadrille des « cigognes » où Guynemer a déjà obtenu ses premières victoires ! Depuis février, la N 3 est engagée dans la bataille de Verdun. Les combats sont sanglants au sol et dans les airs. Les allemands font un barrage permanent avec une vingtaine d'avions qui attaque le moindre intrus. Joffre prend alors la décision d'unifier le commandement de l'aviation de combat qu'il confie au commandant Charles Tricoire de Rose en résumant sa mission par la célèbre phrase : « *De Rose, je suis aveugle ! Balayez-moi le ciel !* ». Rapidement, 15 escadrilles équipées principalement de Nieuport 11, sont positionnées sur le front. Ces petits avions (longueur 5,80 m ; envergure 7,50 m), surnommés « bébé », tiennent tête aux Fokker E III plus lents. La tactique d'emploi a évolué, les pilotes ne partent plus seuls mais par groupe. Henri quitte la N 3 le 25 mai 1916 pour l'escadrille N 62 qui est stationnée aussi à Cachy. Ces deux escadrilles appartiennent au remarquable groupe de combat de Cachy qui a pour missions : la chasse contre les avions et ballons ennemis, la reconnaissance à longue portée et la prise de photographies aériennes en complément des escadrilles déjà dédiées. Après ses débuts dans le secteur de Verdun, Henri participe à la bataille de la Somme. Les tirs de préparation commencent le 24 juin. Le brouillard empêche les pilotes de guider les tirs d'artillerie qui durent jusqu'au 30 juin. Le 1^{er} juillet à 7h30 les fantassins s'élancent avec l'appui des troupes britanniques. Dans le ciel, les alliés sont maîtres avec une supériorité de 3 contre 1. Mais au sol les combats sont terrifiants. Le soldat Albert Day du 4^{ème} bataillon du régiment du Gloucestershire résume la détresse des soldats britanniques en ces mots : « *C'est un fait. Nous souhaitons être blessé. C'était notre seul espoir dans les trois ou quatre premiers jours de la Somme. Si vous n'étiez pas blessé,*

vous étiez tué ». Henri quitte le front le 20 septembre 1916 pour la Réserve Générale d'Aviation du Bourget dans l'attente de sa nouvelle affectation. Moment difficile pour Henri le 23 septembre, son frère Adolphe est abattu lors d'un combat aérien dans la région de Moncourt (Moselle).



Nieuport 11

Avant de rejoindre sa nouvelle unité, la F 14, le lieutenant Henri Le Cour Grandmaison passe quelques jours au G.D.E pour se familiariser avec les Farman MF 11 bis et F 40. Ces deux avions équipent la F 14 qu'il regagne le 14 octobre 1916. Celle-ci est implantée à Girecourt-sur-Durbion, petite commune du département des Vosges. Ses missions sont la reconnaissance et la photographie des zones de combat de la 7^{ème} armée. Avec l'hiver, les hommes au sol se terrent dans les tranchées et les grandes offensives se calment momentanément. Henri peut ainsi profiter d'une permission du 10 au 18 janvier 1917. En ce début 1917, les allemands ont repris la maîtrise des airs. Pour suivre les combats du printemps, la F 14 se déplace vers l'Est et prend ses nouveaux quartiers à Corcieux (sud de Saint Dié) le 11 avril 1917. Elle y restera jusqu'en juin 1917 pour appuyer les divisions de chasseurs alpins engagées dans les Vosges.



Farman F 40

Collection « les Aéroplanes »

En prévision de son retour dans une escadrille équipée de Nieuport, Didier passe 13 jours au mois de mai à la N 93 stationnée aussi à Corcieux. Le 10 mai 1917, un autre évènement vient attrister Henri : la mort de son cousin Didier dans un combat aérien.

Le 11 juin 1917, Henri quitte la F 14 pour la jeune **escadrille N 89** qui a été créée le 17 mars 1917 à Villacoublay. Elle est alors stationnée à Saizerais (Nord de Nancy) et est équipée de Nieuport 23 et 23 bis, un avion de chasse armé d'une mitrailleuse synchronisée avec l'hélice ! Pour suivre les combats, la N 89 migre à Manoncourt en Vermois au sud de Nancy le 12 juillet 1917. En cette période, l'aviation française a repris le contrôle du ciel avec l'aide des britanniques. Désormais les maîtres du ciel sont les Sopwith, SE 5 et Spad.

En reconnaissance des services rendus, Henri est cité à l'ordre du 9^{ème} Corps d'Armée le 11 décembre 1917 : *« officier ayant le sentiment le plus élevé du devoir et remplissant scrupuleusement les missions qui lui sont confiées. A assuré la protection de nombreux réglages et missions photographiques en écartant les avions ennemis. A ainsi livré plusieurs combats, attaqué des drachens et fait reconnaissance à longue portée, notamment les 14 avril, 16 juin, 21 juillet et 3 septembre 1917 »*.

Commandant d'escadrille :

Ayant fait ses preuves tout au long de ses affectations, le lieutenant Henri le Cour Grandmaison est nommé commandant de **l'escadrille N 95** qu'il rejoint le 8 octobre 1917 à Souilly (Sud-ouest de Verdun). Cette nomination est accompagnée du passage au grade de capitaine le 28 novembre. Dans les rangs de ses pilotes, suite à l'entrée en guerre des Etats-Unis le 7 avril, il compte deux pilotes américains : les capitaines André Gundelach et John Adams. A cette période de l'année, avec ses Nieuport 27, il réalise de nombreux mitraillages des tranchées autour de Souilly et du Bois des Forges (secteur de Verdun).

Au début de l'année 1918, la N 95 se déplace à Villeseigneur (Sud-Ouest de Châlons en Champagne) et reçoit des SPAD VII à moteur de 180 ch. Au sujet de ce nouveau chasseur, René Fonck, l'as aux 75 victoires déclara : *« qu'il changea complètement le visage du combat aérien »*. Cet avion vole à 200 km/h, a une vitesse ascensionnelle inégalée jusqu'à ce jour et atteint 5335m d'altitude ! Le 27 février, la N 95 devient la SPA 95.



Nieuport N 27

Pendant le commandement de l'escadrille par Henri Le Cour Grandmaison, sur l'idée du sergent Pierre Meunié, le profil des pilotes était peint sur le fuselage des Nieuport. Toutefois, trop contraignante cette pratique fut abandonnée au changement de commandant d'escadrille.

Photo collection David Méchin

Début mars, la principale mission de la N 95 est l'interdiction du franchissement de la Marne par l'ennemi afin de protéger les terrains d'aviation du secteur de Villeneuve. Les vols se font à haute altitude entre Châlons et Epernay. Les conditions de vol sont difficiles : le port du masque à oxygène est obligatoire et les pilotes endurent le froid. Certains pilotes, trouvant ces vols de barrage monotones et contraignants, ne respectent pas leurs postes. Le commandement décide alors de punir les contrevenants par un passage en conseil de guerre ! Sanction qui peut se traduire par la peine capitale : être fusillé !

Heureusement, quelques missions rompent cette monotonie comme la protection d'un raid de Breguet 14 B2 qui rentre d'un bombardement le 14 mars. Le 17 mars, cette fois il s'agit de couvrir 19 Breguet qui bombardent la gare de Juniville. Le 22 mars, veille du départ du capitaine Lecour Grandmaison de son escadrille, la SPA 95 participe avec son groupe de combat (GC n°19) au mitraillage de convois et de rassemblements de troupes adverses.

Au 36^{ème} Corps d'Armée :

Le 6 avril 1918, le capitaine Henri Le Cour Grandmaison prend ses fonctions au quartier général (Q.G.) du 36^{ème} Corps d'Armée (C.A) commandé par le général Nollet. Depuis l'instruction du 2 mai 1915, chaque corps d'armée dispose au moins d'une escadrille dédiée principalement au guidage de l'artillerie. En 1918, le 36^{ème} C.A. possède dans un premier temps une seule escadrille, la SAL 74. Cette dernière

le 13 février 1918, par dédoublement donne naissance à la SAL 276. Toutes deux volent sur des Salmson 2A2 début 1918 puis la 276 reçoit des Spad au 3^{ème} trimestre 1918 et devient la SPA 276. Les nombreux terrains de stationnement de ces deux escadrilles seront concomitants jusqu'à la fin de la guerre. De son Q.G., Henri participe aux décisions concernant les nombreux engagements de ces escadrilles : 2^{ème} bataille de Picardie début avril, 3^{ème} bataille des Flandres de la mi-avril à fin mai, bataille en Lorraine en juin et juillet ; la Somme en septembre. Henri quitte cette affectation le 29 août 1918. La citation N° 146, accordée le 7 février 1919, atteste qu'il a aussi participé aux combats en réalisant 300 heures de vol bien que son nom n'apparaît pas dans les carnets de comptabilité en campagne des escadrilles 74 et 276. Déjà à cette époque, les officiers pilotes affectés en état major continuaient à voler. Ce mode de fonctionnement est toujours d'actualité aujourd'hui.

Citation N° 146 à l'ordre du 36^{ème} Corps d'Armée : *« officier aviateur d'un allant remarquable ayant accompli 300 heures de vol sur l'ennemi dans des circonstances parfois très difficiles. A rendu de grands services au service aéronautique du 36^{ème} C.A. par ses vols de protection pendant les opérations de juin à septembre 1918 ».*

Evènement heureux, le 29 avril, Henri s'est marié avec Mlle Anne-Marie Walckenaer.

Mission américaine :

Le 29 août 1918, Henri est affecté à la mission américaine comme adjoint technique. Sur cette période, le rôle précis du capitaine Henri Le Cour Grandmaison est inconnu. Toutefois, possédant une grande

expérience des combats et des besoins en hommes et matériels, nous pouvons penser que son vécu a été d'une aide précieuse pour cette jeune aviation américaine. En avril 1917, elle ne disposait que de 65 officiers, 1120 hommes et 220 avions d'entraînement ! Dans un premier temps, la mission américaine « Bolling » vint en Grande Bretagne, Italie et France pour estimer les besoins. Dans son rapport du mois d'août 1917, elle pense que les américains réussiront à produire de bons avions en nombre suffisant. Mais rapidement, ils se rendent compte que l'adaptation de la production dans leur pays de modèles existants est trop longue. Surtout qu'à cette période, un avion performant est dépassé par un modèle ennemi en moins de 6 mois. Les américains réagissent et commandent aux constructeurs français 1500 Breguet 14, 2000 Spad et 1500 Nieuport. Mais ils se chargeront de fournir les matières premières et les machines outils. La machine de production américaine se mettra progressivement en marche mais atteindra à peine 50% de son objectif initial.

Henri quitte cette affectation le 21 août 1919 pour rejoindre le 1^{er} groupe d'aviation. A son retour à la vie civile, il lui sera accordé une pension d'invalidité. Le capitaine Henri Le Cour Grandmaison est décoré de la croix de guerre avec étoile de vermeil. Il sera aussi fait chevalier puis officier de la Légion d'Honneur par décret du 27 décembre 1928. Il s'engagera dans la vie politique, deviendra maire de Campbon et conseiller général du canton de Savenay.

Henri Adolphe Charles Le Cour Grandmaison est décédé le 31 décembre 1960 à Nantes.

Adolphe Marie Jean-Baptiste LE COUR GRANDMAISON



Adolphe Marie Jean-Baptiste Le Cour Grandmaison est né le 6 juin 1890 à Vertou. Il est le fils d'Henri François Adolphe et de Mathilde Anne-Marie Halgan.

Le 1^{er} octobre 1912, dans le cadre de son service militaire, Adolphe intègre le 3^{ème} Régiment de dragons stationné à Nantes. Mais, dès le 5 octobre, il quitte l'uniforme car les médecins militaires ont détecté les traces d'une ancienne pleurésie. Avec l'arrivée de la guerre, faisant preuve de patriotisme,

il s'engage à Nantes le 6 août 1914 pour la durée de la guerre. Un mois plus tard, il est affecté au 16^{ème} Régiment de dragons (16^{ème} R.D). Jusqu'au 1^{er} août, il était en garnison à Reims. Dès le début du conflit, il part se battre dans les Flandres, puis se replie vers Paris. Le 6 septembre, il quitte Versailles par train, direction Dammartin en Goële (Nord-Est de Paris) pour participer à la 1^{ère} bataille de la Marne. A noter que cette bataille a été déclenchée par le Général Joffre le 6 septembre suite au repérage par l'aviation du changement de direction de la 1^{ère} Armée de Von Kluck. Le 16^{ème} R.D, aux ordres du commandant Lallemand, participe notamment à la bataille de

l'Ourcq. Le 14 mars 1915, Adolphe est promu au grade de maréchal des logis. De mai à août 1915, son régiment est placé en réserve en Artois. Cependant, quelques escadrons du 16^{ème} R.D renforceront les troupes engagées dans les tranchées en Picardie.

De mai à août 1915, son régiment est placé en réserve en Artois. Cependant, quelques escadrons du 16^{ème} R.D renforceront les troupes engagées dans les tranchées en Picardie.

Comme son frère Henri, Adolphe a demandé à servir dans l'aviation militaire. Son vœu est exaucé le 10 septembre 1915 où il rejoint l'école de pilotage du Buc (Yvelines). A l'origine, il s'agit de l'école d'aviation du constructeur Blériot. Ce terrain a été militarisé en mars 1915. Pour former les pilotes, les élèves disposent de Blériot « pingouin », Caudron G 3 et Spad S-A1. Adolphe obtient son brevet de pilote militaire (n° 2175) le 28 décembre 1915 sur Caudron et part début janvier à Avord suivre un stage de perfectionnement sur « avions rapides ». Vient ensuite l'affectation au Groupe des Divisions d'Entraînement (G.D.E) au Plessis-Belleville le 4 février 1916 où il vole sur Nieuport. Son frère Henri l'y rejoint le 7 février.

Escadrilles de combats :

Adolphe quitte le G.D.E le 27 juin 1916 pour l'**escadrille N 48**. Cette dernière est alors positionnée à Lunéville (Meurthe et Moselle). Rattachée au détachement d'armée de Lorraine, elle a pour mission la « chasse pure » avec des Nieuport 11 et 16 monoplace et des Nieuport 10 et 12 biplaces. Elle est engagée dans les combats sur Verdun où l'affrontement au sol se mue en une guerre d'usure. Quant à la guerre aérienne, elle est momentanément à l'avantage des français et de ses alliés.

Le 16 août 1916, Adolphe est affecté à la jeune **escadrille N 75** créée le 13 juillet à Lyon-Bron et qui a rejoint Lunéville le 12 août. Sa mission est aussi la chasse à bord de Nieuport. Le 23 août, Adolphe décolle avec le Nieuport 21 n° 1706 en direction du Nord-Est. Un combat s'engage. Adolphe plonge sur un avion ennemi, le percute en plein vol. Les deux appareils s'écrasent dans le secteur de Moncourt (Moselle).



*Prototype du Nieuport 21
Collection David Méchin*

Le maréchal des logis Adolphe le Cour Grandmaison est cité à l'Ordre de l'Armée, à titre posthume : *« admirable d'entrain et d'audace au cours d'une chasse, le 23 septembre 1916, a piqué sur un avion ennemi, l'a abordé et l'a entraîné dans sa chute ».*

Adolphe est inhumé dans la tombe n°37 du cimetière forestier de Montcourt. Il est titulaire de la Croix de guerre.

Henri Pérocheau, Christian Trichard, Jean-Luc Caraes

SPOTTER

Crédit photos : Claude GILLOT



Airbus A 320-200S SU-BQM

Le 30.03.2019 à Nantes. Nile Air est la première compagnie égyptienne privée. Créée en 2006, elle est basée au Caire et possède 5 A 320-200S et 2 A321-200. Elle dessert principalement l’Egypte, l’Arabie Saoudite, la Turquie et le Koweït comme le témoigne cette livrée spéciale. Cet avion a une capacité de transport d’environ 150 passagers sur une distance de 5400 km.



Airbus A 321 néo LR C-GOIE

Le 08.10.2019 à Nantes. Air Transat est une compagnie canadienne fondée en 1986 et basée à Montréal. L’hiver elle assure principalement des vols à destinations des pays d’Amérique du Sud. Par contre l’été, les vols prennent la direction de 11 pays européens. Air Transat possède trois A 321 néo LR d’une capacité de transport de 199 passagers sur 7200km.



Airbus A 350XWB-1000 F-WMIL

Le 8/02/2019 à Châteauroux. L’A350 XWB (fuselage extra large) se décline en 2 versions : 900 et 1000. Cette dernière peut accueillir de 440 à 480 passagers sur 15 000 km. Sa masse au décollage peut atteindre 316 tonnes d’où la nécessité d’un train d’atterrissage principal constitué de boggies de deux fois trois roues. L’avion présenté ci-contre est le prototype de la version 1000.



Airbus A 350-1000 F-HMIL

de la compagnie Air Caraïbes le 14.05.2020 à Nantes. Cette compagnie aérienne française a été fondée en 2000 par le groupe familial vendéen Dubreuil. Cet avion assure normalement les vols entre Orly et les départements français d’Outre-mer. Mais actuellement, il assure des liaisons entre Nantes et Nanjing (une ville situé à l’est de la Chine) en environ 10h45 de vol.



Airbus A 330 F-WWCY d'Hongkong Airlines sur le tarmac de l'aéroport de Châteauroux le 8/2/2019.



Airbus A380 - WWSH le 27.02.2019 à Nantes lors de sa tournée de présentation avant sa livraison le 20 mars 2019 à la compagnie ANA (All Nippon Airways fondée en 1952). Sa décoration représente des tortues de mer d'Hawaï. Son intérieur est configuré pour 520 passagers.



Rédacteur en chef : Daniel Clénet

Ont participé à la réalisation de ce bulletin :

D.Clénet, C.Trichard, J-Y. Seveno, H. Pérocheau, C.Gillot, J.L Caraes

ADRESSE POSTALE : Aéroport Nantes-Atlantique – Case postale 63 – 44346 BOUGUENNAIS CEDEX

SIEGE SOCIAL : 15 bis, rue de la Nantaise - 44680 SAINTE-PAZANNE

lesaeroplanes.free.fr

facebook/Aeroplanes44