

Accident de planeur devant la caméra

Souvenirs de Georges Durand

ÉLÈVE PILOTE À 12 ANS

Le père de Georges Durand, adjudant-chef, était gardien à la BA 740 de Château-Bougon. C'était auparavant une base école des Comptables et des Aspirants de l'Air. La BA 740 avait été progressivement transférée à Nantes, au quartier Richemont. Une section militaire de Vol à Voile fonctionna de 1949 à 1954, volant sur Caudron C-800, SG-38, Emouchet et Castel 301 de l'Aéro-club de Loire Inférieure.



Insigne de la BA 740

Pour occuper son fils et éviter qu'il fasse des bêtises avec les gamins du quartier. L'Adj.-chef. Durand l'avait inscrit à des leçons de vol à voile dont il devint le plus jeune élève.



Georges et son père François Durand.

Le jeune élève pilote porte un parachute dorsal EFA 903

Pour atteindre les commandes, Georges Durand devait rassembler tous les coussins des sièges des avions de l'Aéro-club. Un jour, le président du club réclama les coussins de son avion, l'instructeur, Raymond Davy s'y opposa, donnant la priorité au jeune Georges qui s'appêtait à voler.



Raymond Davy devant un planeur Caudron C-800.

Notez le mode d'ouverture du cockpit.

(photo extraite d'un film de Simon Glotin)

ACCIDENT DEVANT LA CAMÉRA

L'Aéro-club fut sollicité par les actualités cinématographiques pour présenter le plus jeune élève pilote de vol à voile de France, en effet, Georges Durand avait 12 ans et en était à son 30ème vol. L'événement eut lieu le 25 novembre 1950.



Le planeur biplace Castel 242 est sorti du nouveau hangar de l'Aéro-club. Jean Guigue à gauche en combinaison blanche et le jeune Georges sous l'aile du planeur.

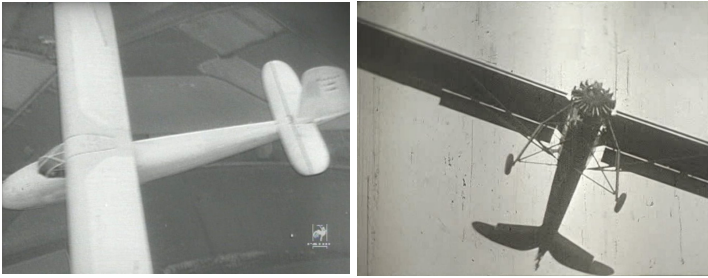
A cette occasion, Georges présenta d'abord un planeur biplace école Castel 242 à des enfants aveugles. (Le Castel 242 était un biplace dont la particularité était l'accès par une portière sous l'aile pour l'instructeur en place arrière).



Le temps était mauvais, mais un vol fut entrepris. Il s'installa dans un planeur biplace Caudron C-800 « Épervier » accompagné de son instructeur le sergent Jean Guigue. Le cameraman Delalande était installé dans le Storch avion remorqueur (plus précisément, un Morane-Saulnier MS-502 « Criquet ») piloté par Gabriel Verron, instructeur. Après avoir largué le planeur, le remorqueur s'approcha au dessus du C-800, le cameraman continuant à filmer.



Georges Durand présente le planeur Castel 242 aux jeunes non-voyants.



Le planeur avant l'abordage et le MS-502 de l'Aéro-club tel qu'a dû le voir l'équipage du planeur. (photo de droite prise en meeting)

Malheureusement, sa trajectoire croisait celle du planeur et le câble de remorquage n'avait pas été largué. Georges Durand et Jean Guigue ressentirent un choc violent, le planeur partit en piqué. Le câble avait arraché une grande partie de l'empennage du C-800. L'appareil partit en vrille, Guigue l'arrêta après environ un tour et demi et largua la verrière. Il donna à Georges l'ordre de sauter en parachute, mais reprenant le contrôle du planeur, il rattrapa le gamin qui avait déjà les deux jambes dehors.



Empennage arraché, verrière larguée le planeur est difficilement contrôlable.

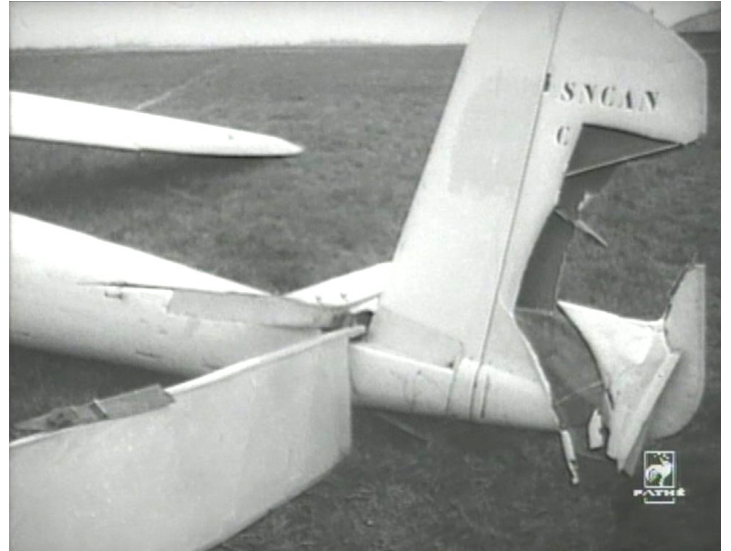
On distingue Georges Durand en place gauche et Jean Guigue en combinaison blanche.

Jean Guigue réussit néanmoins son atterrissage. Se redressant dans le cockpit, s'évanouit et tomba du planeur. Reprenant conscience, il vit l'état de l'empennage du planeur et s'évanouit à nouveau ...

Dans un coin du hangar, Georges Durand aperçut Gabriel Verron, pilote du Storch, suppliant le caméraman de détruire sa pellicule. De fait, cet instructeur eut quelques soucis par la suite.

Cette journée devait révéler une autre surprise : au contrôle, les parachutes (cf photo page précédente) se sont avérés défectueux et inutilisables. Il était heureux que les occupants du planeur n'aient pas sauté !

De bonnes âmes eurent l'idée de reconforter Georges en lui offrant un « remontant » au bar du bureau Air France (une simple baraque en bois). Revenu à l'école, le garçon avait un comportement bizarre qui étonna l'instituteur. Intriguée aussi, la maman de Georges interrogea celui-ci. À son retour son mari eut droit à quelques explications... orageuses.



L'empennage du planeur après l'atterrissage, le gouvernail de direction est réduit des deux tiers, seule la partie droite de l'empennage horizontal est intacte.

Georges Durand ne fut pas découragé par cet accident, il poursuivit le vol à voile, tâtant même du vol d'onde à Challes-les-Eaux.

Le sergent **Jean GUIGUE** eut la responsabilité du gardiennage des installations désaffectées de la BA740 après son départ vers Richemont. Il assurait aussi le rôle de moniteur de la section militaire de Vol à Voile le jeudi.

Jean GUIGUE poursuivit sa carrière de pilote militaire à Meknès, à Creil puis à Luxeuil.

Devenu pilote d'hélicoptère pour Moët et Chandon, il trouva la mort le 11 février 1988 en sauvant les passagers de son appareil qui s'était abîmé dans la Marne en crue.



Jean Guigue devant le C-800 (photo Thomas)

LES DOSSIERS D'AEROSCOPE-ATLANTIQUE



CAUDRON C-800 « Epervier » (1942) planeur biplace école

Conçu par l'ingénieur Raymond JARLAUD de la sté AVIONS CAUDRON, le prototype du planeur biplace C-800 a volé en avril 1942. Sélectionné en 1945 pour participer à la relance de l'Aviation Française, il fut construit à 248 exemplaires par la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN).

Des milliers de vélivoles français ont été formés sur C-800 entre 1946 et 1965. Il a repris du service lors de l'interdiction de vol provisoire de son successeur, le « Bijave ».

Caractéristiques :

Envergure 16 m
Longueur : 8,35 m
Surface : 22,05 m²
Allongement : 12,8
Poids à vide : 246 kg
Poids total maximum : 440 kg
Profil à l'emplanture : Gö 654
Profil à l'extrémité : Gö 676
Dièdre : 1°30
Finesse 22 à 78 km/h

Au moins 4 exemplaires de ce planeur ont volé à Nantes :

- * n° 9802/142 F-CACB
- * n° 9847/187 F-CAHI
- * n°9970/310 F-CAUA
- * n° 9898/238 F-CAHF

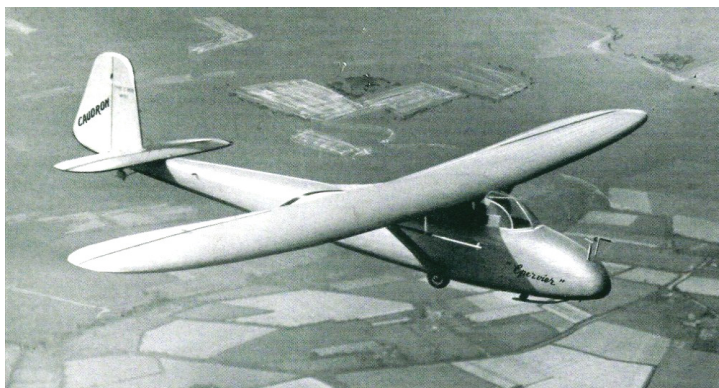
Le F-CACB (ci-dessous) semble être le « héros » du récit.



Le dernier a assuré l'intérim lors des problèmes de longérons subis par le Wassmer WA-30 « Bijave », son successeur dans le rôle de planeur école. Le F-CAHF a volé jusqu'en

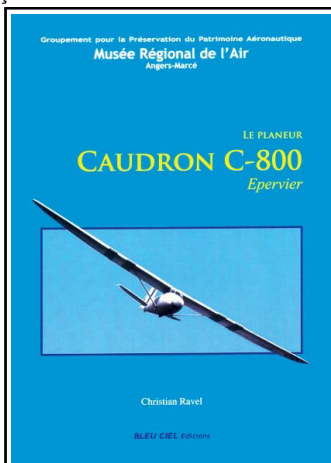
1978. Il a accompli 1088 h et 37 mn de vol et 6295 vols.

Il a été racheté au Centre de Vol à Voile Nantais par Daniel Chateau le 31 août 1983.



Le prototype du Caudron C-800 « Épervier ».

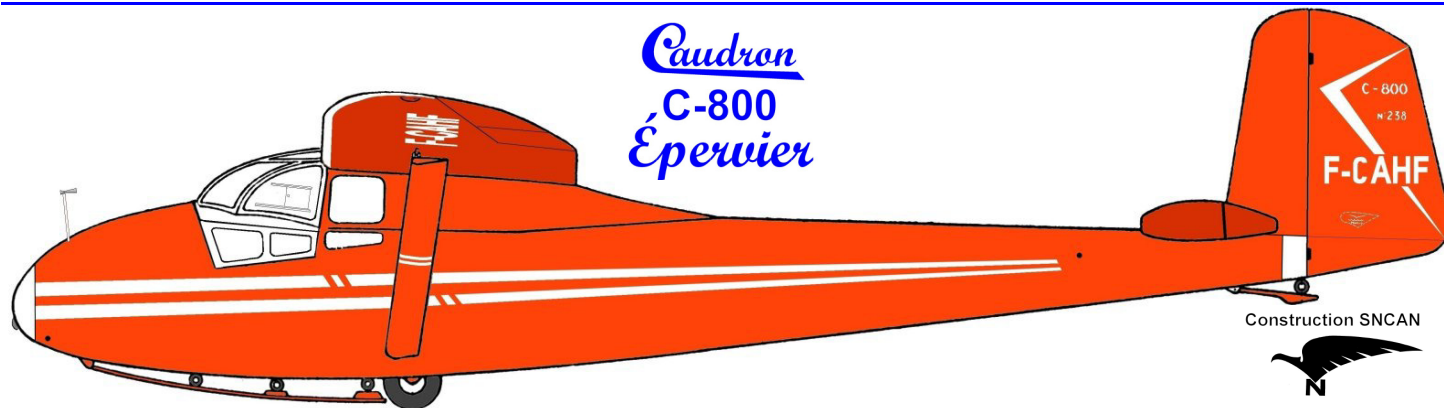
Les exemplaires de série avaient un empennage horizontal en dièdre pour augmenter la garde au sol. Le gouvernail était agrandi.



*L'histoire du planeur a fait l'objet d'un ouvrage très complet dû à Christian Ravel
ISBN 978-2-918015-03-1*



Le C-800 F-CAHF a commencé sa carrière à l'Aéro-club de Brest. Il a été, par la suite, acquis par le Centre de Vol à Voile Nantais auprès de l'Aéro-club du Finistère. Racheté par D. Chateau, il a été exposé au « Grenier de l'Aviation ».



Suivez l'association **Aéroscope Atlantique** sur notre site internet : <https://grenier-aviation.jimdofree.com/> et notre page facebook : **Aéroscope Atlantique**

et le groupe facebook **Le Grenier de l'Aviation**
Contacts mail : aeroscope@orange.fr
aeroscope@free.fr

AEROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

124, rue de l'aviation 44340 BOUGUENAI