

Qui se souvient de Georges Payan ? Sur les traces d'un Breguet 14 et de son pilote

Le 6 novembre 1924, Georges Payan disparaissait dans l'accident de son Breguet 14. L'association Aérocherche est partie sur les traces d'un pionnier de l'aviation postale et de son avion.

Par Gilles Collaveri (gilles.collaveri@hotmail.fr) et l'association Aérocherche

Le 6 novembre 1924, en fin de matinée, Georges Payan décolle de Perpignan à destination de Marseille aux commandes du Breguet 14 immatriculé F-AFBD. Le temps est couvert, la visibilité mauvaise. Georges Payan n'aurait pas dû être à bord de cet avion ce jour-là. Son neveu Maxime Hôpital en explique la raison dans un courrier daté de 1981 : *"Chef de l'aérodrome de Perpignan, mon oncle reçut le 6 novembre 1924 le courrier d'Afrique qu'il avait pour charge de faire parvenir au terminal de Marseille. Le pilote qui devait prendre le 'zinc' étant malade, il en nomma un autre qui refusa de partir tellement le plafond était bas. Mon oncle se mit donc aux commandes et décolla en pleine purée de pois."*

Un bruit de moteur, puis un fracas

Le Breguet 14 décolle sans problème mais un peu plus tard, sur les contreforts des Cévennes, les habitants d'un petit village entendent un bruit de moteur, puis un fracas. Le

Breguet 14 F-AFBD vient de s'écraser contre des contreforts rocheux. Vraisemblablement égaré dans le mauvais temps, il a percuté une colline, éloignée de la mer d'une quarantaine de kilomètres seulement, soit une dizaine de minutes de vol. Georges Payan a sans doute suivi le

littoral et a rencontré un épisode cévenol (1) qui l'a tragiquement dévié de sa route.

Le pilote est tué sur le coup et le contenu postal de l'avion répandu autour de l'épave. Rapidement, une équipe monte sur site et le courrier récupérable est acheminé. Le sous-préfet en personne va examiner l'épave. Georges Payan est enterré quelques jours plus tard à Nîmes en présence de Pierre Georges Latécoère

qui s'est déplacé en personne.

Mermoz, qui était arrivé aux Lignes aériennes Latécoère quelques semaines plus tôt, mentionne cet accident dans son journal : "6 no-►

(1) Lorsque les courants d'air chauds et humides venant de Méditerranée et ceux froids venant du nord se rencontrent, cela se traduit par des vents du sud violents pouvant être accompagnés de pluies diluviennes ainsi que de grosses dépressions.



FAMILLE LOMBARDI

Georges Payan en 1917, devant un Sopwith "Camel".



Le Breguet 14 F-AFBD dans l'orage.

OLIVIER DAUGER

vembre : convoyage d'une limousine à Francazal. 8 heures : accident du courrier Marseille-Perpignan (dans la brume, accroche une montagne). Jeune pilote Lemonnier blessé. Sans passager. 12 heures : accident du courrier Perpignan-Marseille (dans la brume, rentre, percutant dans une montagne 30 km nord Béziers). Vieux pilote Payan tué." La presse se fait largement l'écho de cet accident ; l'épave fait l'objet de quelques visites. Les chasseurs en connaissent l'existence, mais elle reste à flanc de montagne, dans une zone déserte, inhospitalière, au milieu des pierriers et de la végétation sauvage.

Un pilote expérimenté et courageux

Georges Payan est un pilote expérimenté et courageux. Fantassin au début de la Première Guerre mondiale, il se distingue par sa bravoure. Sa citation le décrit comme un "sous-officier brave et courageux – s'est désigné comme volontaire et s'est présenté spontanément pour aller chercher le corps d'un de ses camarades entre les deux lignes malgré les dangers que présentait cette opération".

Après avoir été blessé le 7 décembre 1916 à Blaincourt, dans l'Oise, il décide de se tourner vers l'aviation : le 14 avril 1917, il est détaché au 1^{er} groupement d'aviation de Dijon, puis est breveté pilote le 11 août. Il vole sur de nombreux types d'avions : Caudron G3, Sopwith "Camel", Salmson, Farman 50, Hanriot D3, Morane et "Spad" (ses carnets de vol ne spécifient pas le type exact de ces deux derniers). En avril 1919, il a cumulé 386 heures de vol ; il passe à la Section technique de l'aéronautique (escadrille des essais en vol) et rajoute une centaine d'heures à son compteur. Il est ensuite engagé par les lignes Latécoère qui deviennent la CGEA (Compagnie générale d'entreprises aéronautiques) le 2 avril 1921.

Georges Payan fait partie des pionniers dont le nom est indissociable du succès de la CGEA. Il est chef d'escale à Casablanca en 1923. Un télégramme reçu du Maroc le 23 mai 1923 par Pierre Georges Latécoère le cite : "A l'homme, au chef, au bon Français, Pierre Latécoère, l'aéro-club du Maroc et la presse du Maroc, à l'occasion de la réussite de Casa-Dakar et Casa-Canaries, envoient l'hommage de leur admiration reconnaissante à : Massimi, Roig, Collet... Hamm, Vannier, Payan."

Georges Payan dans un Caudron G3, en 1917 ou 1918.



FAMILLE LOMBARDI

« Les pièces racontent avec précision ce qui s'est passé le 6 novembre 1924 »

Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'après le célèbre vol inaugural Toulouse-Casablanca en décembre 1918 avec un Salmson (lire *Le Fana de l'Aviation* n° 601), les lignes de la CGEA se développent dans les années 1920. Elles transportent d'abord du courrier puis, progressivement, des passagers. Son développement est un vrai succès grâce à la persévérance de Pierre Georges

Latécoère, mais il n'est pas sans douleur : les accidents sont monnaie courante car la mécanique est encore fragile, les conditions météo souvent difficiles, et les morts sont nombreux. En 1924, la CGEA décide de tester le tronçon de ligne Perpignan-Marseille. C'est la mission de Georges Payan qui devient le chef d'aéroposte de Perpignan.

Après le Salmson du début, les lignes Latécoère utilisent intensément le Breguet 14. Ce bombardier né pendant la Première Guerre mondiale a été fabriqué à plus de 8000 exemplaires et sa production se poursuit jusqu'en 1926. Mis en service à partir de septembre 1917, il en existe une version bombardier (type B2) et une version avion de reconnaissance A2 que pilote

Un Breguet 14 s'apprête à décoller.



ARCHIVES FAMILIALES RAYMOND VANIER



FAMILLE LOMBARDI

Un avion en mauvaise posture, photographié par Georges Payan à la fin de la Première Guerre mondiale.

Georges Payan ce 6 novembre. Disponible en grand nombre à la fin du conflit, il est ensuite largement employé pour l'usage civil car c'est un avion simple et efficace pour le transport de courrier ou de passagers. Bien qu'ayant été utilisé par 27 pays, il n'existe actuellement plus que deux Breguet 14 originaux, l'un au musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, le deuxième à Helsinki, en Finlande.

Une réplique volante rend hommage aux pionniers

Aujourd'hui, une réplique volante du Breguet 14, immatriculée F-POST, est basée à l'aérodrome de Castelsarrasin-Moissac (Gandolou). Cette réplique rend hommage ▶

RAYMOND VANIER



FONDS LATÉCOÈRE

Quatre grands pilotes : Delrieu, Payan, Cueille et Hamm, le 3 mai 1923

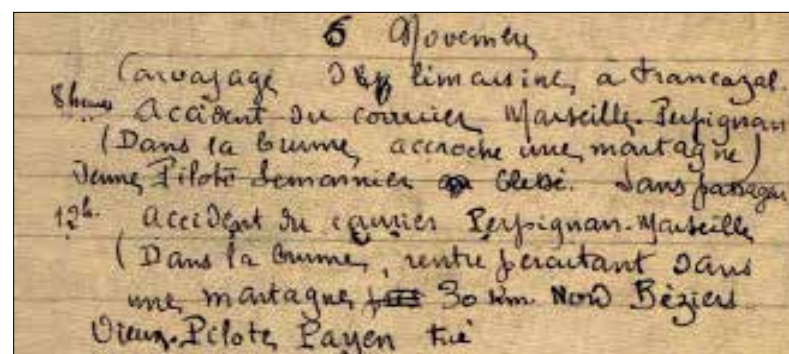


Aéroposte de Casablanca en mai 1923. Georges Payan est au milieu en cravate, entre deux dames au chapeau magnifique.



Ce qui reste du Breguet 14, quelques jours après l'accident.

FAMILLE LOMBARDI



Extrait du journal de Jean Mermoz, daté du 6 novembre, qui cite Georges Payan ("vieux pilote, tué").

La structure de l'avion toujours là, 100 ans plus tard.

depuis 2003 aux pionniers de la poste aérienne ; elle se rend de meeting en meeting et effectue des vols à la demande.

Enquête locale, archives, recherche de la famille

Alertée par plusieurs passionnés de l'histoire de l'Aéropostale, notre association Aérocherche a entendu parler du Breguet 14 de Georges Payan. Une recherche est lancée dans trois directions :

– une enquête locale avec les interviews des anciens et des chasseurs du village. Étonnamment, les témoignages locaux nous amènent des informations précieuses, même un siècle plus tard ;

– en parallèle, des recherches sont lancées dans les archives : livres, documents, cartes, contacts avec les réseaux de passionnés ; le site internet "Mémoire des hommes", par exemple, nous livre ses états de service et nous apprend que Georges Payan a été décoré de la Légion d'honneur à titre posthume en 1925 ;

– enfin, nous cherchons la famille du pilote. Georges Payan n'a pas eu d'enfants mais sa sœur, elle, a eu une

descendance. Une nouvelle fois, le réseau tant internet qu'amical – souvent les deux – s'avère fructueux. Les petits-neveux de Georges Payan sont contactés et nous envoient des photos de leur grand-oncle que nous découvrons avec émerveillement.

Avant de partir sur le terrain, il est fondamental de rappeler qu'au préalable un long parcours administratif est nécessaire : autorisation du propriétaire de la parcelle, du service archéologique de la Drac (Direction régionale des affaires culturelles), etc. Forte de son expérience et de ses références, l'association Aérocherche reçoit rapidement le soutien de la municipalité, des archéologues, et du propriétaire du terrain. Nous regroupons autour de nous une équipe de volontaires, notamment des habitants du village.

Le découragement, quand soudain...

Lorsque nous partons à la recherche des vestiges, nous savons que nous cherchons une aiguille dans une botte de foin. Retrouver les vestiges d'un avion construit en grande partie en bois et toile dans des hectares de garrigue relèverait du miracle. Nous avons deux grandes zones à explorer et, surtout, nous sommes dans un environnement de pierriers et de végétation très dense. La recherche s'annonce ardue. Après des heures d'exploration sans résultat, un certain découragement commence à poindre lorsque soudain, Tanya, la seule femme membre de l'expédition, nous appelle : "Regardez, j'ai trouvé un ressort." Elle le ramasse, se retourne, et une vision saisissante s'offre à elle : le moteur complet lui fait face.

Un peu plus haut, la structure de l'avion est là, avec de nombreuses pièces. Des tendeurs, des raidisseurs, la barre du train d'atterrissage, la structure du fuselage : jamais Aérocherche n'a découvert autant de vestiges, aussi anciens et en aussi bon état.

Les pièces découvertes racontent avec précision ce qui s'est passé le 6 novembre 1924. Dans un premier temps, le type de l'avion est confirmé grâce à un marquage sur un tendeur, "14 A2 B2" pour Breguet 14 A2.

Ensuite l'ADN de l'avion apparaît : la plaque constructeur révèle le numéro de série 3362. Cet appareil faisait partie d'un lot de 72 Breguet 14A2 construits en juillet 1918 dans l'usine Breguet de Vélizy. Cet avion fut stocké à Étampes avec 33 autres Breguet 14A2 avant d'être

acheté en septembre 1922 par la Société commerciale des stocks de l'aviation, créée en octobre 1920 et qui avait pour mission de liquider le matériel aérien militaire en excédent.

Après révision et transformation à Montaudran – désarmement (adaptation d'équipements et aménagements techniques), adjonction de coffres sous les ailes inférieures pour le transport des sacs postaux, etc. –, ce Breguet fut répertorié par Latécoère comme Breguet Latécoère type "Torpédo" n° 204 et reçut son certificat civil de navigabilité Véritas 1008 en janvier 1923 avec l'immatriculation F-AFBD.

En janvier 1923, l'avion fut mis en service par Daurat sur la ligne postale France-Maroc, de Toulouse à Casablanca, et pour laquelle fut

alors créée une bretelle Marseille-Perpignan, avec le projet que Marseille devienne seconde tête de ligne. Perpignan devenait à cet effet une aérobase temporaire permettant de rejoindre la ligne partant de Toulouse. Mais devant les résultats décevants, cette branche fut rapidement fermée.

Un travail de détective

L'analyse des vestiges va nous livrer des informations capitales sur la trajectoire de l'avion. La position des pièces nous révèle que le Breguet touche la montagne d'abord avec une aile, puis le fuselage continue sur sa lancée et s'écrase dans les pierriers. L'appareil percute la montagne à pleine vitesse et à trois quarts avant (le moyeu de l'hélice, tordu à 45°, le met en évidence).



G. COLLAVERI

Le marquage "14 A2 B2" confirme le type de l'avion.

Le moteur Renault V12 300 ch, complet à 40 %.



JEF BEC

Dans ce manchon en duralumin, du bois brûlé prouvant qu'il y a eu un incendie.



G. COLLAVERI



G. COLLAVERI

Un "bon pour 50 centimes" (monnaie officielle produite par les chambres de commerce).



B. NICHOLSON



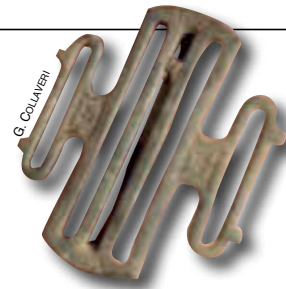
G. COLLAVERI

Un bouton-pression de la marque "Araymond", sans doute de la combinaison ou d'un gant du pilote.



SON

La médaille que Georges Payan avait sur lui. Au revers, les initiales de son épouse "FR" (Fernande Reymond).



2

**Boucle de bretelle
du pilote.**



G. COLLAVER

La plaque constructeur, mentionnant le numéro de série du Brequet 14.



**Le manche
à balai, tordu
mais complet.**

Un violent incendie éclate. Pour preuves : le métal fondu provenant du radiateur est encore figé dans la pierre en 2024 et un manchon d'un longeron de voilure a protégé des intempéries le bois qui y était enchâssé : ce bois est calciné, nouvelle preuve d'un incendie. Sous la violence du choc, le pilote est tué. Lors de notre recherche, certains objets personnels émouvants sont mis au jour : une médaille religieuse portant au verso les initiales de son épouse, une boucle de bretelle, une boucle de ceinture, des boutons-pression de sa combinaison de vol, une pièce de monnaie espagnole – en allant vers le Maroc le pilote transitait par l'Espagne – et une pièce française, touchants témoins d'une vie qui s'est brutalement arrêtée là.

Le manche à balai tordu par la violence du choc

Le manche à balai est retrouvé entier : les poignées ont été tordues par la violence du choc. Le grand collecteur d'échappement, typique du Breguet 14, est intact, posé à même le sol. Le moteur, un Renault V12 Fe de 300 ch, est complet à 40 % lors de sa découverte : vilebrequin, chemises sont là... carter, arbres à cames et soupapes ont disparu : sans doute brûlés, récupérés, ou dispersés.

“ Injustement oublié
par l’histoire, alors qu’il
a donné sa vie pour que
“le courrier passe” ”

Par la suite, grâce à la documentation technique, de nombreuses autres pièces sont identifiées : barre de train d'atterrissage, assise des pieds pour le pilote, morceaux de structure du fuselage, etc.

Une célébration à la mémoire du pilote

L'un des principes importants de notre association consiste à partager et valoriser nos découvertes. Pour le centenaire de l'accident, une célébration à la mémoire du pilote a été organisée conjointement avec l'association de sauvegarde du patrimoine de Cabrerolles (Hérault) et la mairie. Les vestiges de l'avion ont été exposés, des panneaux explicatifs affichés, un vol du seul Breguet 14 en état de vol, le F-POST, avait été prévu mais, hélas, la météo capricieuse l'a empêché de venir. Les élus locaux ont été invités et une stèle inaugurée

avec ses petits-neveux. Mais surtout, la famille du pilote, la famille Latécoère et la famille Breguet ont été réunies, 100 ans après le drame.

Ce volet humain s'avère infiniment gratifiant. Au fur et à mesure que les pièces de l'avion mis au jour nous ont livré des informations, les archives, les documents et les témoignages ont progressivement afflué. Les carnets de vol de Georges Payan sortent des cartons familiaux (lire encadré ci-dessous) et sa famille redécouvre petit à petit des pans de vie de leur aïeul.

Injustement oublié par l'histoire, alors qu'il a donné sa vie pour que "*le courrier passe*", ce pionnier de l'aviation postale est rappelé à la mémoire des passionnés d'aviation dont vous, lecteurs, faites partie. Si vous passez entre Cabrerolles et Aigues-Vives, n'hésitez pas à vous arrêter devant la stèle à sa mémoire. ■

Remerciements : Olivier Andrieu
et la municipalité de Cabrerolles,
la famille Lombardi, Eugène Bellet,
René Angel (qui nous a quittés
en décembre 2024), Jean Fornal, et
tous les aérochercheurs, Olivier, Bryan,
Jean François, Richard, Tanya, etc.

Note : un court-métrage a été réalisé sur cette découverte ; vous pouvez le visualiser sur le site internet : <https://youtu.be/9PMrRRIWdX4>

**L'exposition
à la mémoire de
Georges Payan,
dans le village
de Cabrerolles.**



Une vie sous pression

Didier Daurat était connu pour exiger le maximum de ses pilotes. Cette page du carnet de vol de Georges Payan le reflète bien : “ 16 juin 1923 : *Casablanca-Toulouse dans la journée – 14 h 40 de vol* ” (utilisant quatre avions différents, comme un relais de poste) dans un Breguet 14 dont le confort était pour le moins spartiate. À noter que M^{me} Payan était de ce voyage ! Fernande Reymond-Payan racontait volontiers comment elle avait voyagé assise sur des sacs postaux, et qu’elle s’était retrouvée une fois avec son mari, en panne sur une plage, attendant l’avion de dépannage. Les conditions de transport aérien se sont bien améliorées depuis 1924 !

**Une page de carnet
de vol qui parle.**

Livre des Vols.						
Date.	Segment Type	Destination	Partie du Vol. Nature du Vol.	Partie du Vol. Name	Partie du Vol. Time	Observations à l'Usage
16. Juin 70	du 179		Envol - Départ	110	30	
17. "	du 179		Arrivée - Arrivée	5.00		17.7. Signe. A. Thany
18. "	du 179		Arrivée - Arrivée	3.30		18.7. Signe. A. Thany
19. "	du 179		Arrivée - Arrivée	3.40		19.7. Signe. A. Thany
20. "	du 179		Arrivée - Arrivée	3.45		20.7. Signe. A. Thany
21. Juin	du 181		Envol - Départ	110	30	
22. "	du 181		Arrivée - Arrivée	5.00		22.7. Signe. A. Thany
23. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.30		23.7. Signe. A. Thany
24. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.40		24.7. Signe. A. Thany
25. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		25.7. Signe. A. Thany
26. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		26.7. Signe. A. Thany
27. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		27.7. Signe. A. Thany
28. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		28.7. Signe. A. Thany
29. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		29.7. Signe. A. Thany
30. "	du 181		Arrivée - Arrivée	3.45		30.7. Signe. A. Thany
				110	30	