

Georges LANNET (1905-1928)

Georges Joseph LANNET est né le **19 novembre 1905** à 21 heures à Gouby, commune de Saint-Silvain-Bas-le-Roc (Creuse). Il est le fils de Louis Adrien LANNET et de Marie Victorine REGAD-PELLAGRU. Ses parents exploitent une modeste teinturerie au bord de la Petite Creuse, au lieudit *le Moulin Ferré*, au pied du château de Boussac (Creuse).

En **1925**, Georges effectue son service militaire au 34^e Régiment d'Aviation (*insigne ci-contre*) basé au Bourget, où il se révèle être un mécanicien hors pair. Il y rencontre l'ingénieur René COUZINET (1904-1956) qui y est officier (sous-lieutenant) et rentre à son service une fois démobilisé.



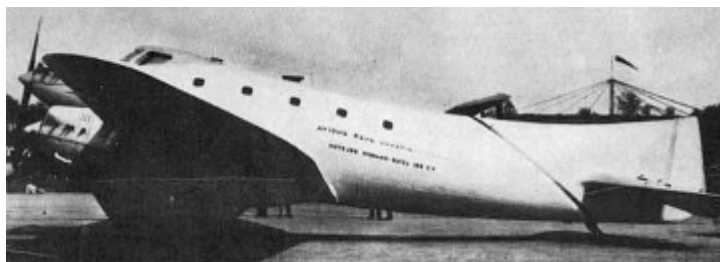
René COUZINET a des conceptions « révolutionnaires » pour l'époque et ses réalisations ont des lignes étonnamment modernes. René COUZINET envisage de construire des monoplans aux ailes surbaissées dans le but avoué d'effectuer la première traversée de l'Atlantique dans le sens Europe-Amérique.

La Société Anonyme des avions COUZINET est créée le 6 juillet **1927**. René COUZINET achète un hangar à Meudon, embauche l'ingénieur Marcel GIANOLI et de bons ouvriers dont Georges. Ils entament la construction du premier « Arc en Ciel » cette même année **1927**. Georges lui apporte toute l'aide de ses compétences. Il circulait, d'ailleurs, dans Boussac (23), une rumeur selon laquelle se serait Georges qui ait influencé René COUZINET pour l'ajout du moteur central.

L'avion, le Couzinet Type 27 n° 10 (Arc n° 1) est achevé en avril **1928**, après 10 mois d'efforts, le 7 mai **1928**, Maurice DROUHIN (pilote vétérinaire qui est choisi par René COUZINET pour la traversée de l'Atlantique), René COUZINET et Marcel GIANOLI décollent l'Arc en Ciel sans autorisation !!! Autorisation qui arrivera postérieurement...



A gauche, le Couzinet 27 n° 11 Arc en Ciel 1 Bis en vol, piloté par Maurice DROUHIN. Ci-dessous le Couzinet 27 n° 10 Arc en Ciel n° 1 (même avion mais avant changement moteur central).



Lorsque le

Couzinet 27 n° 10 (Arc n° 1) quadriplace de raid sort des ateliers en **1928**, la presse de l'époque lui consacre des articles dithyrambiques. Les journalistes vantent ce monoplan à ailes basses, sans mât, ni hauban, qui pèse 16 tonnes !!! Le *Couzinet* dispose de plusieurs réservoirs qui permettent d'embarquer, au total, plus de 6 000 litres de carburant, ce qui lui procure un rayon d'action de 10 000 kilomètres ! De plus, cet avion révolutionnaire annonce une charge alaire de 100 kilos par mètre carré alors que la norme officielle plafonne à 50 kilos. Le double !!! Côté motorisation, le *Couzinet* est équipé de 3 moteurs Hispano-Suiza de 180 chevaux chacun. Comme l'avion a une aile épaisse, ces moteurs sont accessibles et réparables en vol. Il dépasse les 200 kilomètres à l'heure (250 en pointe).



Dans les semaines qui suivent, l'avion est préparé par Maurice DROUHIN et Joseph LE BRIX est choisi comme navigateur pour le vol transatlantique. Georges, bien sûr, sera du voyage...

On remplace le moteur central Hispano-Suiza 200 chevaux, type 12LB, par un moteur en V de la même marque mais développant 600 chevaux !!! Le *Couzinet* 27 n° 10, Arc n° 1 devient le *Couzinet* 27 n° 11, Arc n° 1 bis

Photo ci-contre de gauche à droite : Georges LANNET (mécanicien) Jean MANUEL (radio) Maurice DROUHIN (pilote) et Marcel GIANOLI (ingénieur).

Orly, le **8 Août 1928**, Maurice DROUHIN décolle pour une ultime mise au point, accompagné par Marcel GIANOLI, Jean MANUEL et Georges LANNET. L'avion n'a que 10 heures de vol à son actif. A 17 heures, après 45 minutes de vol, DROUHIN fait prendre de la hauteur à la machine. Puis, à la suite d'un piqué plein gaz et de l'apparition d'importantes vibrations dans l'aile, DROUHIN réduit et tente de redresser. Mais l'avion est incontrôlable. Le *Couzinet* 27 percute un hangar et s'écrase sous les yeux de René COUZINET et Joseph LE BRIX qui se tenaient au bord

de la piste. Une source non vérifiable indique que la célèbre aviatrice Maryse BASTIÉ aurait également été présente. On a aussi imputé l'accident à une autre cause : moteur central trop puissant.

Photo ci-dessous, coupure de presse : Orly, 8 Août 1928. L'épave du Couzinet 27 n° 11 Arc en Ciel n° 1 bis.



Georges est tué sur le coup, décapité par une partie métallique du fuselage. Jean et Marcel sont gravement atteints et retrouvés dans le coma. Quand à Maurice, cuisse gauche arrachée, il décède deux jours plus tard dans les bras de René qui ne l'a pas quitté.

Georges et Maurice ont des obsèques dans la Capitale, où des milliers de personnes suivent le cortège. Tout le « Gotha » de l'aéronautique de 1928 est présent.

La cérémonie religieuse dure plus de 2 heures et est suivie de discours, par le Comte de la VAULX au nom de la Ligue Aéronautique de France, par Georges BLANCHET au nom de

l'Aéroclub de France et par Monsieur FORTANT, directeur général, au nom du Ministère du Commerce.

Ci-contre, obsèques de Georges LANNET et de Maurice DROUHIN à l'église Saint Marcel à Paris. Le corps de Georges est rapatrié à Bousac (Creuse), en train au départ d'Austerlitz, dans un wagon couvert de couronnes mortuaires.



Il y a une nouvelle cérémonie en l'église de Bousac, le mardi 14 Août 1928, à 15 heures 30. La messe est dite par l'archiprêtre et l'église

n'est pas assez grande car toute la population de Bousac est là, ainsi qu'une délégation parisienne dont René COUZINET et Joseph

LE BRIX. Au cimetière, ce sont le Dr GAUMET (maire) et le Sénateur RIVIERE qui prennent longuement la parole : « Georges LANNET était un courageux, il avait une noble ambition, contribuer pour sa part au progrès de l'Aviation, faire honneur à la France, à Bousac, en survolant l'Atlantique et portant à l'Amérique, en survolant les airs, le Salut de la France » !!!

Le Petit Georges était un *mordu* et son instituteur de la Communale, Georges BAZOT, longtemps avant, l'avait mis en garde contre les risques du métier... Malgré cet horrible accident, le Ministre du Commerce et de l'Industrie de l'époque, Maurice BOKANOWSKI, passera commande par téléphone, le 15 août 1928, pour trois Arc en Ciel à René COUZINET.

En ce qui concerne René COUZINET et de son projet de la traversée de l'Atlantique, l'exploit sera réalisé entre le 12 (Istres) et le 22 janvier 1933 (Buenos Aires) sur le Couzinet 70 n° 1 (Arc en Ciel 4), entre les mains d'un certain MERMOZ... Jean MANUEL

en sera ! Et le monde entier suivra le vol grâce à sa radio. René COUZINET les accompagne ; 3 200 kilomètres parcourus en 14 heures 30 minutes à la moyenne de 225 kilomètres à l'heure, et accomplis en toute sécurité. Le périple relevait lui aussi de la performance pure ; Istres, Casablanca, cap Jubu, Port-Étienne, Saint Louis du Sénégal, Natal, Bahia, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Pelotas, Buenos Aires, soit 13 045 kilomètres parcourus en 57 heures 56 minutes, à 225 km/h.

Photo ci-dessus ; Ils auraient dû traverser l'atlantique ensemble !!! La cruauté du destin fera que seuls René COUZINET et Jean MANUEL en seront. Georges LANNET ne sera pas mort en vain ... Une rue de Bousac porte son nom de Georges LANNET (photo).



Sources & remerciements :

Mme et Mr Alain PUJO, famille de Georges LANNET

Philippe BÉQUIA, journaliste de France Bleu Creuse → philippe.bequia@radiofrance.com

Les Archives Départementales de la Creuse à Guéret (23) → www.creuse.fr

Les Archives du MAE (Musée de l'Air et de l'Espace) aéroport Paris-le Bourget (93) → www.museeairespace.fr

Pierre PÉCASTAINGTS « Quand les Arcs en Ciel traversaient l'Atlantique, par Claude FAIX » → www.hydroretro.net

Mise en œuvre en 2011 par Dominique Ducourtioux → www.airmemorialcreusois.fr