

LES AVIONS DES FRÈRES CAUDRON

« Nos aïeux, ces oubliés »

La construction de 10330 avions, la formation brevetée de 17000 pilotes, ainsi que les divers exploits, ne peuvent nous laisser insensibles, ci-après, le rappel de l'histoire de ces héros (1909/1939).

Motivés par les travaux des Frères WRIGHT, Gaston CAUDRON, né à FAVIERES, près de CROTOY (Somme), le 8 janvier 1882 et son frère René, le 1^{er} juillet 1884 (une plaque orne leur maison natale, depuis 1997), décident de construire leur propre avion. Ce sera un biplace de 60 m2, en juin 1908, à la ferme ROMIOTTE, à PONTHOILE (Somme)

Cet avion devait être équipé de 2 moteurs « Farcot », mais las d'attendre ceux-ci, ils décidèrent de faire tirer celui-ci par une jument appelée « Luciole ». Ce planeur vola quelques centaines de mètres.

Persistant dans leur projet, ils acquièrent un moteur et construisirent des modèles plus petits, le A-2, l' A-3 puis l'A-4, avec prise directe de l'hélice sur le moteur du type « ANZANI ». Un de ces avions vola 4 fois 1 km, en ligne droite, le 21 septembre 1909.

Le 30 avril 1910, un A-3 réussit sur la plage du CROTOY un vol de 10 km. Le 1^{er} juillet 1910, ils créèrent à RUE (Somme) une usine pour fabriquer leurs aéroplanes en série, ils emploient alors en 1914, une cinquantaine d'ouvriers. Aussi, et parallèlement, ils créent une Ecole de Pilotage Civil à CROTOY, utilisant la plage comme piste. Cette école sera, en 1913, doublée d'une Ecole de Pilotage Militaire.

En 1911, René et Gaston CAUDRON exposeront à la 3^{ème} EXPOSITION INTERNATIONALE AÉRONAUTIQUE de Paris.

En 1913, à RUE, ils présenteront le biplan de type G, au Président de la République Raymond POINCARE et au Roi d'Espagne ALPHONSE XIII.

Et, c'est après des expérimentations d'ailes souples sur appareil G que Pierre CANTELOUP exécuta en 1913, son premier looping en quatre boucles sur l'avion du type F, précurseur des célèbre G-III, qui sortirent des usines de RUE, en mai 1914.

Le CAUDRON G-111, biplan équipé d'un moteur « LE RHONE » de 80 CV, d'une autonomie de 4 heures, masse en charge de 710 kg, d'envergure de 13,40 mètres, et de surface alaire de 27 M2, bien que non armé, jouissait d'une bonne réputation chez les Pilotes des Escadrilles C-11, C-17, C-18, C-30, qui en seront dotés, au début de 1915.

En Juillet 1913, René CAUDRON sera le premier à avoir fait des photos aériennes de la CITÉ INTERDITE, en survolant la capitale chinoise et aussi, le premier à livrer 12 appareils G-III, dont des Hydro-aéroplanes au gouvernement chinois.

En 1914, les Frères CAUDRON avaient déjà à leur actif quelques 20 machines réalisées en 5 ans d'expérience.

En Août 1914, à la déclaration de la guerre, le G-III, avion de reconnaissance, d'observation et de réglage d'artillerie, équipait déjà une Escadrille française.

C'est aussi, en 1914, que René participe au CONCOURS D'HYDRAVION de MONACO et le 7 mars, décolle d'un torpilleur « LA FOUDRE » avec un G-III à flotteurs, munit de roues, avion biplace, à moteur rotatif « LE RHONE », et ce, à 112 km/h et monta à 2000 mètres en 20 minutes pour un plafond de 4000 mètres.

En septembre, suite à l'avance des troupes allemandes, l'usine de RUE déménage, Gaston à LYON et René à ISSY les MOULINEAUX. Les G-III seront aussi construits dans d'autres usines.

Malheureusement, le 15 décembre 1915, aux environs de LYON, à BRON au cours d'un essai d'un bimoteurs R-4, Gaston CAUDRON se tue avec Paul JAUMES, son mécanicien et ingénieur. (Une des ailes s'est repliée en vol, par suite du déboîtement des longerons mal boulonnés).

Au cours de la guerre 1914/1918, 56 escadrilles seront équipées d'avions CAUDRON. Entre les militaires, commandant d'escadrille, observateurs, mitrailleurs et mécaniciens, un lien d'amitié existait dans l'accomplissement des missions dangereuses.

La vulnérabilité du G-111, face à la chasse adverse devint cependant trop manifeste et il fut retiré progressivement du front dans la deuxième moitié de 1916. Il sera dirigé sur les écoles de Pilotage et parmi les Pilotes qui l'utilisèrent pour leurs formations il y aura ceux du CORPS EXPÉDITIONNAIRE AMERICAIN, qui en reçut 192 de 1917 à 1918.

2450 exemplaires du G-III avaient été construits en France, 233 en Angleterre, et 166 en Italie.

Après le G-III, des bimoteurs plus puissants, début 1916 seront construits, le R-4 et le G-IV, biplan à ailes inégales et à double fuselage (comme le P-38 LIGHTNING), mais à ossature visible. Il était équipé de 2 moteurs « LE RHONE 9C9 à cylindres rotatifs de 80 CV, ou avec des « ANZANI » de 100 CV, il avait une vitesse nominale de 131 km/heure, avec armement de 1 ou 2 mitrailleuses VICKERS ou LEWIS de 7,65 mm. Ce sera le premier bimoteur capable de voler avec l'un des moteurs arrêtés. Puis vint le G-VI, qui offre la possibilité d'emmener plus d'armement et éventuellement des bombes.

En décembre 1917, sort le premier R11 A-3, bimoteur, triplace, avec deux moteurs HISPANO-SUIZA V8, refroidis par eau, de 200, 215, 235, 300 CV de vitesse maxi de 183 km/heure, et équipé de 5 à 6 mitrailleuses, dont une à travers le plancher. Il escortait les escadres de bombardiers BREGUET Bre-XIV. Il fut commandé à 70 exemplaires au début, puis de 500 à 1000 exemplaires, il avait aussi le gouvernail de direction du style de « l'ARC EN CIEL » de COUZINET.

Le CAUDRON G-III sera utilisé pour des exploits, tel celui :

- du Pilote Jules VEDRINES, qui le 19/01/1919, atterrit à PARIS, sur le toit des GALERIES LAFAYETTE (toit de 20m x 8m), il gagne alors le prix de 2500 Fr. Malheureusement, il se tue avec son mécanicien GUILLAIN, le 21 avril 1919, lors d'une panne de moteur, au-dessus de la DROME, en tentant de relier PARIS à ROME.
- De Madame de la ROCHE, qui la même année, établit un record d'altitude féminin à 3900 mètres.
- D'Auguste MAICON, qui passe avec son G-III, sous le pont du VAR.
- De Etienne POULET, accompagné de Jean BENOIT qui tente sur un CAUDRON G-IV de relier PARIS à MELBOURNE (AUSTRALIE).
- De Francis DURAFOUR, qui en 1921, avec son G-III atterrit au sommet du Mont-Blanc et en repartit.
- De Adrienne BOLLAND, qui franchit la CORDILLERE DES ANDES, au PEROU, en 4 heures 17 minutes.
- Et, d'autres exploits d'Hélène BOUCHER et de Maryse BASTIÉ, sur d'autres appareils.

Durant tous ces périples, l'École de Pilotage, créée en 1910, assure le Brevet de Pilote à Marie-Louise DRIANCOURT et à Bessie COLEMAN, première américaine noire, arrivée en France le 15 juin 1921 et qui était rejetée des Écoles d'Aviation Américaine.

En 1921, on notera l'ouverture de l'aérodrome d'ORLY, le 1^{er} mars, avec une piste de 800 mètres et de 4 hangars. Il y eut aussi la formation de nombreux pilotes civils et militaires, dont notamment, Maurice Allard, le Lieutenant Paul BON, Joseph CEI, Pierre CHANTELOUP, Raymond DELMOTTE, Marie-Louise DRIANCOURT, René FONCK, Charles GUILBAUD, Didier LECOUR-GRANMAISON, Auguste MAICON, Jean MERMOZ, Etienne POULET, le Baron KIYOTAKI SHIGENO, Robert de TOULOUSE-LAUTREC, et bien d'autres....

Le G-III sera le plus utilisé pour l'apprentissage.

En 1928, il y a la fermeture de l'École de CROTOY, suite à un accident de plane, mais déjà en 1926, René CAUDRON avait repris l'École d'AMBERIEU EN BUGEY (AIN) avec un terrain de 200 ha, dont Georges GAURON, Chef-Pilote de CROTOY deviendra le Chef de Centre.

D'autres Écoles seront ouvertes dont à :

- ROCHEFORT-SUR-MER, qui sera sous la Direction de Monsieur FOURCAULT, et à GUYANCOURT (Seine et Oise) avec Monsieur Raymond DELMOTTE ayant 4000 Heures de vol, ici, sur un terrain de 28 Ha.

Entre-temps, nous noterons le nouveau Siège Social de la SECTION de PARIS et de l'AÉRO-CLUB D'Auvergne, chez « FORTUNÉ », 16 rue Desrenaudes PARIS 17^{ème}, qui sur présentation de leur carte, donne un repas à prix fixe de 25 Fr. vin compris et que chaque mardi soir de 18 à 20 heures, organise une réunion apéritive. L'inauguration a eu lieu le 10 mars, sous la Présidence de Monsieur SARDIER, dans une ambiance très conviviale, pleine de fous rires, par des histoires rocambolesques (tir en vol sur des perdrix, ce qui est exact, suite à plainte déposée, etc. ... avec chansonnettes express...). Etaient présents : Maryse BASTIÉ, Maryse HILSZ, Renaux BELLONTE, René FONCK, et son Navigateur américain, CARLIER, NASSENET, AVENET, DEVILLECHANOUX, André DREYFUS, RIBOURS....

Après la guerre, René et son équipe concurent, entre autre :

- le C-23 avion de ligne, retiré en 1920
- le C-59 biplan, monomoteur d'entraînement des Pilotes, de surface alaire de 26m² à moteur Hispano-Suiza de 150 CV, vitesse maxi 172 km/h, plafond de 5260 mètres.
- le C-60 identique au C-59, mais pour l'apprentissage, avec moteur Clerget de 130 CV à refroidissement à air, vitesse 157 km/heure.
- le C-61 biplan trimoteurs dont 12 furent fabriqués et 6 exploités en 1922 par la Compagnie France-Roumanie (PARIS-BUCAREST) et aussi en service de nuit sur la ligne PARIS-STRASBOURG.
- le C-67 avec qui, le 23/12/1922, BECHELER atterrit « Avenue Alexandre III » replia les ailes de l'avion et le rangea le long du trottoir, il se rendit ensuite au 8^{ème} salon de l'Aéronautique.

Nous noterons que, le 18 octobre 1923, la célèbre Pilote d'Essais Adrienne BOLLAND, spécialiste d'acrobatie et de looping, en effectua 98 en 58 minutes devant un jury admiratif et quitta la Maison CAUDRON. Mais elle avait acquis un C-127 en 1922 et faisait partie des artistes du ciel. Ses mots préférés « Justice, Amour, Liberté »

- le C-109 « AVIONNETTE » créé en 1925 et qui le 18 mai 1927, avec le Pilote d'Essais THORET s'adjuge le Record Mondial de Distance, soit 868 km de PARIS à BERLIN et aussi le 1^{er} août en SUISSE, remporte le Concours International d'avion léger.
- le C-110 appareil de rallyes
- le C-127 avion d'acrobatie, ou le 27 mai 1924, Adrienne BOLLAND, enlève le Record féminin de loopings, elle en exécute 212 en 72 minutes.
- le C-128 appareil de compétition
- le C-132 biplan qui servait à l'Entraînement des Pilotes de GUYANCOURT
- le C-272 « LUCIOLE » ainsi appelé en mémoire à la jument qui fit décoller le 1^{er} appareil CAUDRON. C'est un biplan, biplace, à ailes repliables, avec moteur RENAULT de 95 CV se manœuvrant avec aisance et qui devint l'avion populaire.

- le « PHALÈNE » premier monoplace à ailes hautes et à cabine fermée, conçu par Paul DEVILLE.

Deux changements interviennent chez CAUDRON.

Le 1^{er} mars 1932, Marcel RIFFARD entre à l'Usine CAUDRON comme Directeur Technique et introduit l'Aérodynamisme en la création du SUPERPHALÈNE.

Le 1^{er} juillet 1933, Louis RENAULT vient au secours de René CAUDRON qui unissent leurs efforts et sortent alors une vingtaine d'appareils de compétitions, dont :

- le C-362 qui, le 29 mai 1933, à ÉTAMPES, avec Raymond DELMOTTE, remporte la coupe « Suzanne DEUTSCH de la MEURTHE » pour avion de cylindrée inférieure à 8 litres (avion dessiné par Marcel RIFFARD)
- le C-450 RAFALE qui, le 27 mai 1934, à ÉTAMPES, avec Maurice ARNOUX, gagna la Coupe DEUTSCH, avec une vitesse moyenne de 389 km/heure. Sur les 7 pilotes engagés, 4 volent sur CAUDRON et 3 sont les seuls à terminer le parcours.

Mais, il y a aussi une tragédie le 30 novembre 1934. Notre célèbre Pilote Hélène BOUCHER, la « Femme la plus vite du monde », se tue en CAUDRON RAFALE, lors d'un simple vol d'entraînement. Jeune fille des LANDES, elle remporta des records de vitesses 412,306 – 409,200 – 445,028 km/heure.

- le C-460 TYPHON : modèle avec fuselage très aérodynamique (type fusée) qui le 19 mai 1935, à ÉTAMPES, avec Raymond DELMOTTE remporta la 3^{ème} coupe DEUTSCH à la vitesse de 443.965 km/heure, mais auparavant, en décembre 1934, cet avion battit le Record du Monde de Vitesse sur Base avec 505,848 km/heure.

Nous noterons également, avec le même type d'appareil, l'incident de Maryse HILSZ éjectée (mais indemne) par une rafale de vent, alors qu'elle atteint les 500 km/heure.

Mais, il y a surtout l'exploit le 7 septembre 1936 de Michel DETROYAT, qui avec son C-460, remporta en Amérique, le THOMPSON TROPHY et le GREVE TROPHY. Il a volé à 422 ET 438 km/heure et battit des appareils de 750 et même 1000 CV. Les américains furieux de se faire raver les premières places décident d'une vérification. Ils finirent par admettre que la cylindrée de l'avion français est bien inférieure à la limite des 9,5 litres.

-le C-680 SUPERRAFALE qui, le 29 août 1936, permit à Maryse HILSZ de gagner la seconde Coupe Hélène BOUCHER, avec une vitesse moyenne de 366 km/h.

Le Directeur Technique, Marcel RIFFARD, conçut aussi des avions de tourisme, dérivé du PHALÈNE.

- le CAUDRON PÉLICAN, qui le 7 juillet 1935, avec Pierre JANET inaugure une 2^{ème} ligne entre COTONOU et NIAMEY.
- le CAUDRON FRÉGATE...
- le CAUDRON AIGLON, qui le 16 décembre 1935, monoplace, avec lequel André JAPY atterrit à SAÏGON, après avoir franchit 12000kms en 86 heures 52 minutes.
- le CAUDRON SIMOUN, monomoteur qui a le 21 décembre 1935, avec l'équipage GENIN-ROBERT se posa à TANANARIVE après avoir franchit 8665 km en 57 heures 36 minutes de vol.

Le 23 décembre 1937, Maryse HILSZ franchit 10135 km en 92 heures 36 minutes de ISTRES à SAÏGON.

Le 30 décembre 1936, Maryse BASTIÉ bat le record de vitesse de DAKAR à NATAL (Brésil) 3090 km en 12 heures 5 minutes.

Et le 12 janvier 1937, Maryse HILSZ battit un record de vitesse à la moyenne de 109 km/heure et celui de André JAPY, sur SIMOUN, de PARIS à SAÏGON, en 6 heures 20 minutes de moins.

- le CAUDRON GOÉLAND ou C-440, sorti vers le 1^{er} mars 1935, bimoteurs, à train escamotable, conçu pour 6 passagers.
- le CAUDRON GOÉLAND ou C-449, sorti vers le 10 mai 1939, avec lequel Roland VANNIER inaugure le service de nuit de la Compagnie AIR BLEU.

Nous noterons qu'en mai 1946, AIR France dispose encore de CAUDRON C-449, avec ses nouveaux DC-3, DC-4 et le SE-161 LANGUEDOC et aussi qui en 1951, toujours en service, était appelé « le cercueil volant » (ceci sans méchanceté, car les techniques n'étaient pas les mêmes qu'à l'heure actuelle).

- le C-641 TYPHON, en 1935 destiné à l'aéropostale.
- le CR 714 ou CAUDRON-RENAULT, type d'avion dont 4 exemplaires ont été mis à la disposition de l'armée polonaise exilée sur l'aérodrome de BRON, près de LYON le 1^{er} mars 1940.
- le C-610 qui, le 15 mai 1938, avec Andrée DUPEYRON, battit le Record féminin de distance d'ORAN à TEL EL AHAM avec 4360 km.

En 1939, l'usine sort aussi le planeur EPERVIER C-800, ce sera le dernier appareil conçu par René CAUDRON. Il quittera la Société en 1939 et de retirera à SAINT-CLOUD.

Il aura construit avec son frère Gaston 10330 avions.

Il décèdera le 27 septembre 1959, après avoir eu la joie d'assister, à la ferme de ROMIOTTE et au CROTOY, au cinquantenaire de leur premier vol.

A la ferme de ROMIOTTE, près de PONTBOILE, une Stèle du souvenir a été érigée en mai 1938, à l'initiative des ANCIENS DE L'ESCADRILLE C-202 et de l'AÉRO-CLUB DE France.

Une magnifique Stèle, au CROTOY honore l'œuvre des Frères CAUDRON, sculpture d'un homme ailé crashé sur le sol. Gravé sur la stèle :

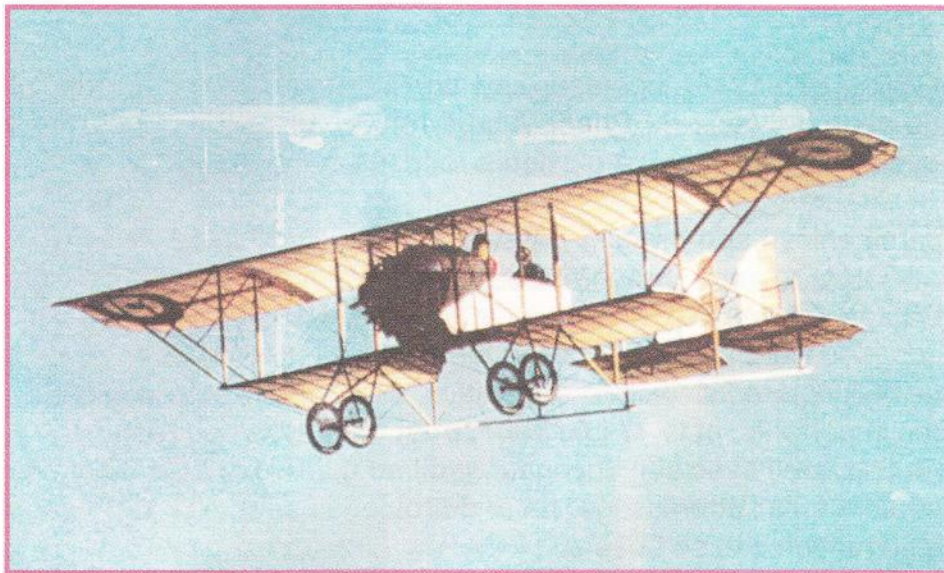


René CAUDRON
AVIATEUR CONSTRUCTEUR
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR
COLLABORATEUR DE SON FRÈRE
1884-1959

Madame René CAUDRON a légué à la Ville de RUE les souvenirs des Frères CAUDRON. Ce legs a permis l'ouverture d'un Musée en Novembre 1976, au Beffroi, en centre ville.

Au plafond du hall d'entrée, on peut admirer la maquette de reconstitution, à l'identique, des ailes d'oiseaux , pour se lancer du haut d'une colline, construite par OTTO LILIENTHAL, un chef d'œuvre !

Il existe peu d'exemplaires du CAUDRON G-III en état de vol, mais un de ceux-ci est présenté lors de la Fête Aérienne de LA FERTÉ-ALAIS (en un modèle refait à l'identique).



LARZILLIERE Michel

