

# *Les hydravions des frères CAUDRON*



*Les deux hydravions type J et K de René et Gaston Caudron à Deauville en août 1913. René Caudron faillit noyer Alexandre Anzani, leur motoriste. (Cliché Musée de l'Air).*

## *Enfin, un moteur !*

Rien ne prédisposait à priori les frères Gaston (1882-1915) et René (1884-1959) Caudron à devenir de grands acteurs de la construction aéronautique en France. Nés à Favières en Picardie, leurs parents sont agriculteurs. C'est peut être en voyant voler le planeur du capitaine Ferdinand Ferber à Berck (Pas-de-Calais) en 1903 qu'ils se prennent de passion pour les avions. Adolescents, ils entreprennent la construction d'un premier planeur. En 1908, après le service mili-

taire de René, ils entendent parler des exploits des frères Wright au camp d'Auvours, invités en France par l'Armée. Gaston et René décident de construire un avion biplan de 60 m<sup>2</sup> de surface portante à deux moteurs. Ils commandent deux moteurs Farcot de 18 ch et, en attendant qu'ils soient livrés, ils font tracter leur biplan par la jument de la ferme, *Luciole*. De la sorte, ils réussissent à effectuer plusieurs vols planés.

Lassés d'attendre leurs moteurs Farcot, ils achètent en 1909 un cinq cylindres Anzani de 25 ch pour lequel ils sont obligés de construire un appareil plus léger. L'affaire est vite menée à son terme. En octobre

## Les hydravions des frères CAUDRON

1909, René Caudron vole. En début d'année 1910, les deux frères créent à Rue (Somme) un atelier de construction d'aéroplanes confié à Victor Godefroy et ouvrent au printemps sur la plage du Crotoy une école de l'air. Ils abandonnent définitivement l'agriculture. René décroche son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France en 1910 (n° 180) ; Gaston obtient le sien en 1911 (n° 434).



*Gaston Caudron aux commandes d'un avion Caudron. (Musée Caudron).*

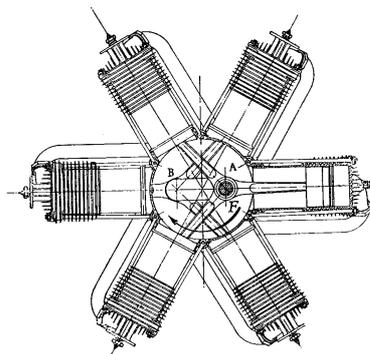
En décembre 1909, pour pouvoir emmener des passagers, les frères Caudron construisent un biplan triplace, propulsé par un rotatif Gnôme de 50 ch. Avec cet excellent moteur, l'appareil vole sans difficulté au printemps de 1910. En août, René Caudron se rend en aéroplane au meeting aérien d'Amiens (Somme), y effectue plusieurs vols et retourne à Rue par le même moyen. Un premier aéroplane leur est commandé. En octobre, les frères Caudron font des démonstrations de leur appareil à moteur Anzani 25 ch à Issy-les-Moulineaux où ils créent une école d'aviation, dirigée par le pilote Grandseigne (brevet n° 360). Ils y forment trente pilotes militaires en 1910.



*René Caudron sur son triplace de 1910. (Cliché Musée Caudron).*

Le 29 janvier 1911, René Caudron traverse la baie de Somme, du Crotoy où est basé leur hangar à Cayeux-sur-Mer. En février, il se rend en aéroplane de Rue à Abbeville (20 kilomètres) où il survole la ville. Au meeting d'Abbeville, en juin 1911, les frères Caudron sont les rois de la manifestation. Ils transportent de nombreux passagers et survolent la ville à plus de 500 mètres d'altitude. Ils font la connaissance d'un jeune pilote de 18 ans sur monoplan Blériot, Marcel Brindejonc des Moulinais. Durant l'été 1911, leur école du Crotoy fait le plein. Dans la course du circuit d'Europe, en juin 1911, quatre biplans Caudron à moteur rotatif Gnôme sont engagés, pilotés par Allard, Duval, de Laët et Masson. En septembre 1911, les deux frères Caudron sont portés en triomphe lors de la fête du Crotoy, organisée à leur intention. Leurs aéroplanes se revèlent fiables et remportent nombre d'épreuves aériennes ; leur atelier de Rue emploie 50

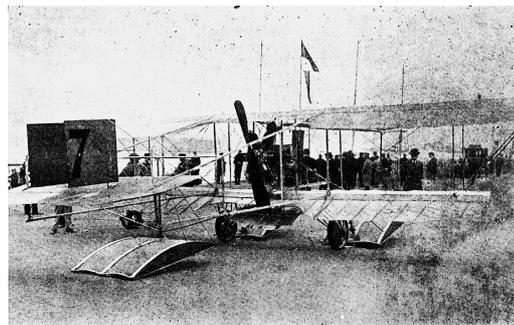
personnes, les écoles d'aviation sont pleines et les avions Caudron se vendent bien.



*Moteur Anzani 60 ch (1912).*

## Monaco 1912

C'est dans ce contexte euphorique que les frères Caudron préparent un hydro pour le concours de Monaco, en mars 1912. Ce concours est doté de primes peu attrayantes, 8.000 francs au premier, 4.000 francs au second et 3.000 francs au troisième, mais il jouit d'une grande réputation. Depuis 1898, Monaco voit se disputer des courses de bateaux, depuis 1904 de bateaux à moteur à explosion. En 1912, pour la première fois, une épreuve est réservée aux hydros. Les frères Caudron présentent leur biplan à moteur six cylindres en étoile Anzani 60 ch sur lequel ils ont monté trois flotteurs de type Fabre, deux à l'avant et un à l'arrière ; par sécurité, ils gardent les roues à l'avant. C'est René Caudron qui le pilote.



*L'hydro aéroplane Caudron à Monaco, porte le n° de course 7. Il est propulsé par un moteur en étoile fixe Anzani de 60 ch et des flotteurs Fabre le portent sur l'eau. (Cliché Musée Caudron).*

Excepté les deux canards Voisin et les deux Paulhan-Curtiss *Triad* qui volent depuis presque un an, les quatre autres hydros, présents à un seul exemplaire, n'ont jamais volé avant cette épreuve. Des missions militaires d'une demi douzaine de nations sont présents : Grande-Bretagne, Russie, Allemagne, Suisse, Japon, Suède, Italie. Cette épreuve est plus qu'une manifestation sportive, comme le souligne R. Letellier dans l'*Aérophile* : « ce meeting marque l'avènement d'un engin nouveau par ses applications, la conquête d'un immense champ d'action par la machine volante ».

## Les hydravions des frères CAUDRON

N°	Pilote	Appareil	Moteur	Flotteurs
1	L Paulhan	Paulhan-Curtiss	Curtiss 75 ch	Curtiss
2	H Robinson	Curtiss Triad	Curtiss 50 ch	Curtiss
3	M Colliex	Canard Voisin	Canton-Unné 70 ch	Fabre
4	P Rugère	Canard Voisin	Anzani 70 ch	Fabre
5	E Renaux	Maurice Farman	Renault 70 ch	Fabre
6	J Benoît	Sanchez-Besa	Canton-Unné 110 ch	Tellier
7	R Caudron	Caudron-Fabre	Anzani 60 ch	Fabre
8	J Fischer	Henry Farman	Gnôme 70 ch	Farman

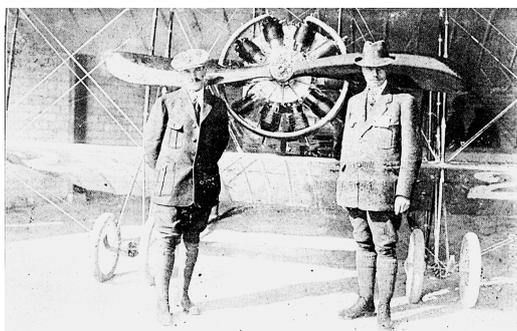
### Concurrents inscrits à Monaco en mars 1912

Chaque jour peuvent être tentées quatre épreuves : A (1 point) – décollage en eau calme, B (1 point) – amerrissage en eau calme, C (2 points) – amerrissage en eau agitée et D (3 points) – départ en eau agitée, E – arrivée sur la plage et F – départ depuis la plage. Le vainqueur est celui qui totalise le plus de points.



René Caudron pilote à Monaco le Caudron n° 7 à moteur Anzani.

Le 24 mars, René Caudron séduit les organisateurs par la maniabilité de son appareil, pourtant chargé anormalement de 190 kg de flotteurs. Il réussit les épreuves A, B et C. Il est devancé par Jules Fischer, qui réussit les quatre épreuves A-D et transporte deux passagers, son Farman ayant une envergure plus importante, mais il est devancé par Paulhan, Robinson et Renaux. Maurice Colliex, pourtant habitué au pilotage des hydros, pulvérise son robuste canard Voisin dans une lame. Le 25 mars, Caudron réussit les épreuves E et F et le transport de passagers. Le 26, il est devancé par Eugène Renaux, qui enlève deux passagers, puis trois et quatre le jour suivant. Fischer enlève trois passagers dont deux sur les flotteurs. Le Voisin de Paul Rugère, un moment sous venté, se retourne en mer, heureusement sans gravité pour les deux passagers transportés. Il devance Caudron le 27 mars.



René à gauche, 26 ans et Gaston Caudron, 28 ans devant leur biplan de 1912 à moteur Anzani de 100 ch. (Musée Caudron).

Prenant tous les risques, Eugène Renaux, enlève six personnes sur son Maurice Farman à moteur V8

Renault, le 30 mars. Jean Benoit perce un flotteur et son hydro chavire. René Caudron, sur un appareil qui n'avait pas volé avant cette épreuve, finit à la cinquième place. Son appareil s'est distingué par sa vitesse, sa maniabilité. Il a réussi les épreuves E et F malgré qu'il ait gardé ses roues derrière les flotteurs avant.

Type	Biplan Caudron
Envergure	15,0 mètres
Longueur	8,30 mètres
Surface portante	42 m <sup>2</sup>
Stabilité	Gauchissement des ailes
Train	Quatre roues
Poids avec flotteurs (sans moteur)	580 kg
Poids Anzani 60 ch	110 kg
Vitesse maxi	95 km/h

### Caractéristiques de l'hydro Caudron 1912.

Après leur succès à Monaco, les frères Caudron vendent deux hydravions avec roues, flotteurs et moteur six cylindres en étoile Anzani 70 ch au ministère de la Guerre pour le compte de la Marine nationale. Cette commande permet au ministère d'envoyer en formation dans les écoles du Crotoy et d'Issy-les-Moulineaux de nombreux élèves pilotes. C'est ainsi qu'il en sera formé 17.000, de 1912 à 1932. Dès que les premiers pilotes sont brevetés, en août 1912, l'Armée achète des biplans Caudron à moteur Gnôme de 50 ch, du type G.

Puissance	Type	Cotes	Poids	Utilisation
25 ch à 1400 t	Trois cylindres à 60° en W	105 mm 130 mm	73 kg	« Romiotte » 1 et Caudron type A
35 ch à 1500 t	Cinq cylindres à 60° en W	100 mm 120 mm	105 kg	Type Abis
45 ch à 1600 t	Cinq cylindres en étoile	100 mm 120 mm	97 kg	Type Ater
60 ch à 1300 t	Six cylindres en étoile	115 mm 140 mm	115 kg	Types D et E
70 ch à 1400 t	Six cylindres en étoile	115 mm 140 mm	115 kg	Type F
100 ch à 1400 t	Dix cylindres en étoile	90 mm 120 mm	150 kg	Type J
200 ch à 1400 t	Quatorze cyl en deux étoiles	90 mm 120 mm	290 kg	Type K

Les avions Caudron équipés de moteur Anzani en première monte. (Source : l'Aérophile).

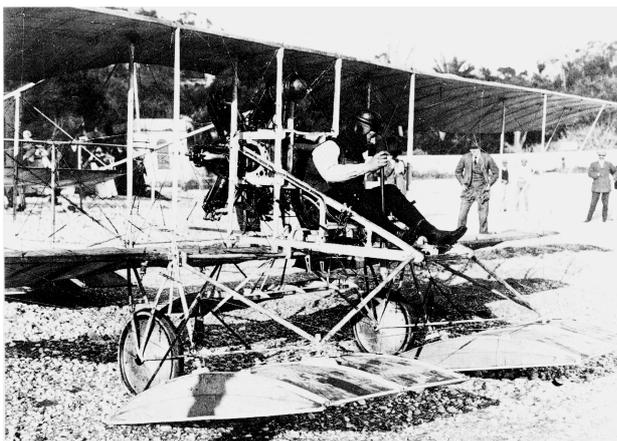
## Boulogne-sur-Mer 1912

René Caudron et le pilote Philippe Marty se rendent le 12 août à bord de leurs Caudron à moteur Anzani de 60 ch de Rue à Boulogne-sur-Mer. Le temps est exécrable. Le 16 août, René Caudron effectue un vol à Boulogne-sur-Mer où son appareil est ballotté sur les brisants. Il se pose sans casse sur un mer agitée, au moteur. Des canots à rame, des canots automobiles tentent vainement de remorquer l'hydravion. Le remorquage peut se faire, Caudron remettant les gaz à chaque lame. Mais il casse son hélice.

Écoutons Jacques Mortane, journaliste sportif : « Le 17, Marty vole 30 minutes et sauve l'honneur de la firme Caudron, maintenant universellement connue en France. Le 18 août, Caudron reprend ses vols. Il

## Les hydravions des frères CAUDRON

quitte le port et effectue des passages au-dessus de la mer agitée où il réussit à se poser. Mais il ne peut plus décoller. Le sang-froid de René Caudron finit par triompher. Debout sur une lame, il lance son moteur et finit par quitter l'eau pour rejoindre le port. Caudron effectue plusieurs tours entre la mer et le port, à une hauteur de 500 mètres, salué à chaque par les spectateurs. Le pilote termine son exhibition par un long vol plané. Il coupe l'allumage et finit par amerrir avec une incomparable maestria sur les brisants, à l'endroit d'où il était parti. Une véritable ovation la salue quand il met pied à terre ».



A Boulogne-sur-Mer, Marty et Caudron pilotent deux Caudron-Fabre à moteur Anzani six cylindres de 60 ch tels que vus à Monaco. (Cliché Musée Caudron).

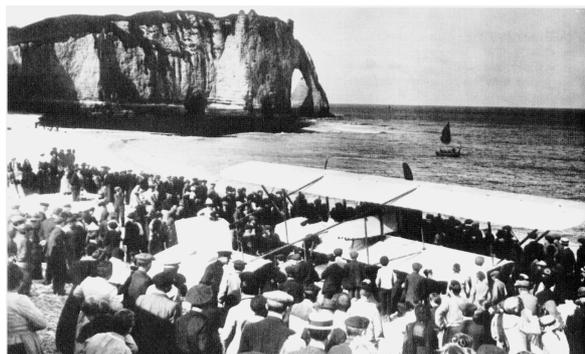
Le dernier jour se termine en catastrophe. L'appareil de René Caudron est renversé par une vague énorme au moment où il décolle. Pendant un instant, Caudron disparaît sous les flots. Marty, parti à sa rescousse, part à la dérive et va exploser son hydro sur les rochers de la digue Sainte-Beuve. Un canot automobile qui tente de ramener les deux aviateurs chavire à son tour. Heureusement, la journée se termine bien, les aviateurs et leurs sauveteurs sont tous sains et saufs. Mais les deux hydravions Caudron sont détruits.

## Ouchy-Lausanne 1912

En septembre 1912 a lieu le second concours international d'aéroplanes d'Ouchy-lausanne, en Suisse, réservé cette année aux hydros. Un Suisse, René Grandjean, présente un monoplan à flotteurs, et la Belge Hélène Dutrieu hérite du biplan Henry Farman à moteur Gnôme rotatif de 50 ch. René Caudron est présent sur un nouvel appareil, le type J, qui donnera naissance au G3 en 1913. Par rapport au Caudron-Fabre, le type J possède des flotteurs type Farman, plus longs que les précédents, et un moteur rotatif Gnôme de 70 ch.

Pilote	Appareil	Moteur	Flotteurs
R Caudron	Caudron-Fabre	Gnôme 70 ch	Farman
J Dufour	Sanchez-Besa	Canton-Unné 110 ch	Tellier
R Tétard	Sommer	Canton-Unné 110 ch	Tellier
R Grandjean	Grandjean	Oerlikon 50 ch	Fabre
H Dutrieu	Henry Farman	Gnôme 50 ch	Farman

Concurrents inscrits au meeting de Lausanne en septembre 1912.



La nouvel hydro Caudron type J (septembre 1912) à Etretat attire la foule. (Cliché Musée de l'hydravation).

Le journal local, la *Suisse Sportive*, raconte l'événement : « Le troisième vol, le plus beau de la journée, nous le devons à l'aviateur français René Caudron, qui est le constructeur de l'appareil sur lequel il vole. Nous avons déjà eu le plaisir de voir les performances d'un biplan Caudron l'année dernière, appareil que pilotait l'aviateur Duval ; aussi étions-nous sûr que le conducteur de l'appareil qui porte son nom nous ferait voir des vols intrépides et pleins de grâce. René Caudron, après avoir volé quelques minutes à une belle hauteur, coupe l'allumage de son moteur Gnôme 70 ch et descend en un vol en spirales qui émerveille la foule et même les blasés en aviation ; les spectateurs firent une ovation enthousiaste au hardi pilote. La seconde journée, le plus long vol est effectué par Caudron, en 2 h 33. Troisième journée. La mauvais temps empêche René Caudron de décoller, un flotteur crevé ayant fait eau ».



Le Caudron type J en 1912. (Cliché Musée de l'hydravation).

La première femme pilote d'hydro aéroplane, Hélène Dutrieu capote, son appareil étant largement sous motorisé. Caudron est déclaré second, derrière Sommer, et reçoit 4.000 francs suisses, plus une montre en or de marque Schwab, Fresard et Pochelon. Ce meeting revêt une certaine importance, car pour la première fois, au cours de la semaine qui l'a précédé et au cours de la semaine suivante, les pilotes ont transporté des personnalités, faisant sortir les hydro aéroplanes du rang des « bêtes curieuses » pour accéder au rang d'engins utilitaires.

En septembre, la Marine nationale commande à Caudron deux hydravions types J pour évaluation à Fréjus – Saint-Raphaël.

## Deauville 1913

La saison sportive, traditionnellement, débute en mars-avril à Monaco. Peu intéressante, la course voit cependant arriver de nouveaux concurrents, les très rapides monoplans Nieuport et Déperdussin, propulsés par les surpuissants Gnôme de 160 ch, les hydravions à coque Donnet-Lévêque et Borel conçus par Denhaut, et robustes biplans Astra à moteurs V12 Renault de 100 à 130 ch. Les Caudron sont absents à Monaco et préparent la course suivante, Deauville. Le ministère de la Marine offre 50.000 francs aux vainqueurs de l'épreuve en Manche. Pour ne pas demeurer en reste, L'Aéro-Club de France offre 50.000 francs au vainqueur d'un concours qui se déroule du 24 au 31 août.



Le Caudron J type 1912 à moteur avant Anzani de 100 ch, piloté à Deauville par Gaston Caudron, porte le n° 6 de course. (Cliché Musée de l'Air).

Rien moins que 15 hydravions sont inscrits aux deux épreuves : la course Paris – Deauville, réservée aux appareils biplaces, et le meeting aérien de Deauville, destiné à éprouver les appareils qui intéressent la Marine nationale, où deux catégories d'hydravions sont acceptées, les hydravions de bord, destinés à être embarqués et les hydravions de côte, devant rester à flot. Comme à Monaco, les hydravions sont maintenant équipés de moteurs surpuissants : les fragiles 14 cylindres rotatifs Gnôme des monoplans Nieuport et Deperdussin développent 160 ch ; le V12 Renault des biplans Maurice Farman atteint 140 ch ; Alexandre Anzani présente sur le nouveau Caudron type K à moteur arrière piloté par René Caudron un 14 cylindres de 200 ch et sur l'ancien Caudron type J à moteur avant piloté par Gaston Caudron un 10 cylindres de 100 ch. Le neuf cylindres fixe Salmson des Breguet développe lui aussi 200 ch.

Pilote	Appareil	Moteur	Résultat
Ch Weymann	Monoplan Nieuport	Gnôme 160 ch	Abandon
A Levasseur	Monoplan Nieuport	Gnôme 160 ch	2 <sup>ème</sup>
P Rugère	Bathiat-Sanchez	Gnôme 160 ch	Abandon
L Janoir	Mon. Deperdussin	Gnôme 100 ch	4 <sup>ème</sup>
M Prévost	Mon. Deperdussin	Gnôme 100 ch	5 <sup>ème</sup>
G Chemet	Monoplan Borel	Gnôme 80 ch	1 <sup>er</sup>
F Molla	Biplan H Lévêque	Salmson 120 ch	3 <sup>ème</sup>
P Divétain	Borel à coque	Gnôme 80 ch	Abandon
De Montalent	Biplan Breguet U1	Salmson 200 ch	Accident

Concurrents ayant disputé la course Paris – Deauville en août 1913.

Le départ de la course Paris – Deauville est donné du Pecq le 24 août, le préfet de Paris, redoutant la chute sur la population parisienne d'un bolide de 1.200 kg volant à 130 km/h et bourré d'essence. Parti septième à 9 h 07, Georges Chemet est tout surpris d'arriver le premier à Deauville à 13 h. La course a déjà fait des victimes. Adrien Lasseur a fait de la mécanique. Weymann, l'un des héros de Monaco, a brisé une aile de sa machine en se posant. Pierre Divétain et Paul Rugère manquent. Le Breguet d'Olivier de Montalent et son passagers Métivier s'est retourné dans une bourrasque et les deux hommes ont fait une chute mortelle.

	Pilote	Appareil	Moteur	Résultat
1	E Renaux	Biplan M Farman	Renault 120 ch	1 <sup>er</sup> charge
2	L Gaubert	Biplan M Farman	Salmson 120 ch	1 <sup>er</sup> ex æquo
3	C Weymann	Monoplan Nieuport	Gnôme 160 ch	Accident
4	A Levasseur	Monoplan Nieuport	Gnôme 160 ch	Abandon
5	R Caudron	Caudron type K	Anzani 200 ch	Accident
6	G Caudron	Caudron type J	Anzani 100 ch	1 <sup>er</sup> amphibie
7	P Rugère	Bathiat-Sanchez	Gnôme 160 ch	Non qualifié
8	R Moineau	Biplan Breguet U1	Salmson 200 ch	1 <sup>er</sup> Vitesse
9	H Bregi	Biplan Breguet U1	Salmson 200 ch	Classé
10	L Janoir	Mon. Deperdussin	Gnôme 100 ch	Abandon
11	M Prévost	Mon. Deperdussin	Gnôme 100 ch	Accident
12	G Chemet	Monoplan Borel	Gnôme 80 ch	Classé
13	F Bosano	Monoplan Dussot	Anzani 100 ch	Accident
14	De Lambert	Biplan Astra	Gnôme 160 ch	Non qualifié
15	F Molla	Biplan H Lévêque	Salmson 120 ch	Forfait

Concurrents disputant le concours de Deauville, août 1913.

Les frères Caudron et les Maurice Farman ne participent qu'au concours de Deauville. Le 25 août, le Dussot coule dès sa première tentative à la mer, son pilote Félix Bosano étant sauvé de justesse. Le 26, vers cinq heures du soir, le nouveau Caudron type K à moteur Anzani 200 ch monté à l'arrière piloté par René Caudron et transportant Alexandre Anzani, leur motoriste, se retourne en pleine mer, une ferrure d'attache d'un flotteur s'étant rompue. On ne voit plus à la surface de la mer que les deux flotteurs. Anzani et Caudron, heureusement bons nageurs, font surface et s'installent sur les flotteurs. Gaston Caudron, qui volait en même temps sur l'ancien type J à moteur avant, se porte à leur secours. C'est la première mission de sauvetage entreprise et réussie par un hydravion dans une course.



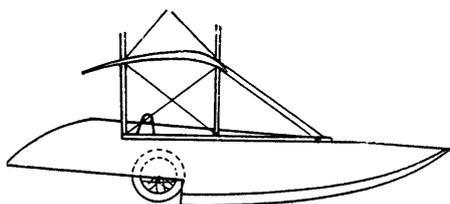
Le type K piloté par René, porte le n° 5 de course. (Musée de l'Air).

## Les hydravions des frères CAUDRON



*Le fameux type G3, vu ici dans la version hydravion.*

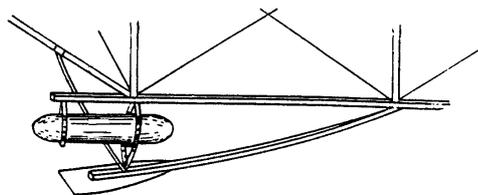
Gaston Caudron est le seul à réussir l'épreuve de décollage depuis la plage des avions de bord. Il décolle en 33 mètres et remporte le prix de 6.000 francs de l'épreuve amphibie. Le meeting de Deauville est techniquement très intéressant : les flotteurs courts et larges ont disparu au profit de flotteurs longs et étroits ; ces flotteurs rebondissent moins sur les lames. Ils sont désormais en contreplaqué léger (de 3 à 6 mm) en non plus en double bordé, la colle employée, la caséine étant insoluble dans l'eau. De même le revêtement entoilé est recouvert d'*Emaillite*, un enduit chloroformé obtenu par distillation et qui résiste à l'eau salée.



*Dispositif flotteur-roue amphibie adopté par Caudron en 1913. Source : L'Aérophile 1913.*

Les flotteurs des Caudron sont recouverts d'une toile extérieure enduite de collodion, un produit bien connu des photographes obtenu par solution à froid dans un mélange d'alcool et d'éther. Ce dispositif a un inconvénient : les craquelures et, par suite, les fuites, sont difficilement détectables. Tous les flotteurs, pour y pallier, sont compartimentés. Ils sont munis de gros bouchons à vis pour pouvoir les vider, les réparer et

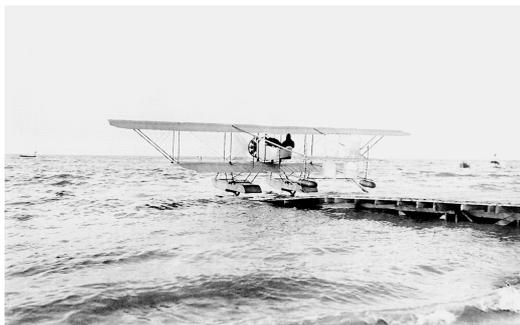
les faire sécher. Caudron et Nieuport ont muni leurs flotteurs d'un redan, ce qui facilite le déjaugeage. Les observateurs notent que les appareils à flotteurs à redan semblent recevoir des vagues des chocs moins violents que les autres. Les flotteurs sont maintenant montés avec un amortisseur, ce qui évite les ruptures des jambes les reliant à la cellule.



*A l'arrière des Caudron, un flotteur ultra léger est protégé de l'arrachement par une « pelle » tirée. Source : L'Aérophile 1913.*

Sur les Caudron, les amortisseurs télescopiques ne sont montés qu'à l'arrière des flotteurs avant, mais sur les Henry et Maurice Farman, ils sont montés également à l'avant. Les patins sont fixés aux flotteurs par une articulation souple. Le flotteur arrière est ultra léger et n'a pour fonction que d'interdire à la cellule de plonger dans l'eau. Pour éviter les « coups de raquette » des embruns, il est protégé par une pelle tirée (dessin). Les flotteurs des Caudron types J et K 1913 comportent une autre particularité : ils abritent chacun une autre particularité : ils abritent chacun une roue, qui tourne librement dans une gorge étanche pratiquée à l'intérieur du flotteur. On gagne, par rapport à la solution amphibie de 1912 plus de 130 kg. Ce dispositif permet aux hydravions Caudron de décoller d'une plage de sable sur leurs roues.

## Les hydravions des frères CAUDRON



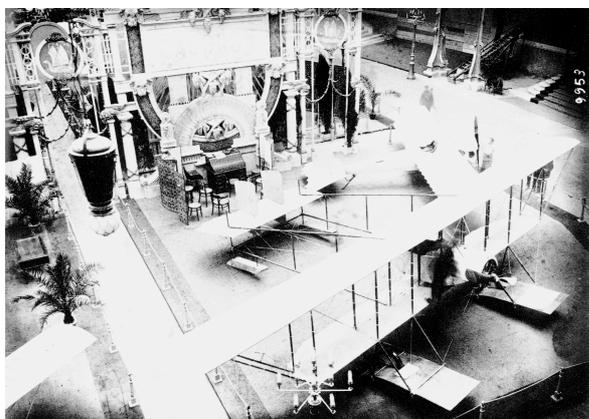
*Gaston Caudron est le seul à Deauville à réussir l'épreuve des avions de bord : décoller d'un slip sur les roues et amerrir, avec retour dans les mêmes conditions. (Cliché Musée de l'Air).*

Seuls, les monoplans Nieuport et les biplans Caudron n'ont pas été gênés par les forts vents de travers. René et Gaston Caudron, hommes des côtes de la Somme, ont su développer des appareils qui s'accommodent des mauvaises conditions climatiques, ce qui n'a pas échappé aux observateurs de la Marine française présents à Deauville. Enfin, les lourdes hélices blindées type Caudron se sont montrées plus résistantes que les hélices marouflées de toile, et que les hélices simples. Il semble que leur masse, une fois le moteur lancé, contribue, comme volant d'inertie, à la rotation du moteur.

## Manifestations 1913

L'hydravion Caudron type J piloté par Gaston Caudron est identique aux six appareils que le gouvernement de la Chine a commandé pour constituer une escadrille. A la suite du meeting de Deauville, la Marine nationale commande à Caudron un hydravion type K pour essais à Saint-Raphaël sur le porte hydravions la *Foudre*. C'est René Caudron qui effectue le convoyage à Saint-Raphaël de l'hydravion.

Durant l'été, les frères Caudron remportent la course de vitesse *Gordon-Bennett* au meeting de Reims, Gaston finissant premier devant René. Ils gagnent ensuite le *Cross-Country* aérien (200 kilomètres). A Reims, sur un tour de piste (10 kilomètres), René finit premier et Gaston second. La médaille de la légion d'honneur est remise à René Caudron au Crotoy un dimanche de septembre 1913.



*Le stand Caudron au Grand palais à Paris, lors du cinquième Salon de l'aéronautique 1913. (Cliché Musée de l'Air).*

En décembre 1913 au Grand Palais, les avions et

hydravions Caudron sont admirés comme ils le méritent. La firme qui installe simultanément une usine de fabrication à Issy-les-Moulineaux, présente son G3, commandé en très grande série par l'Armée française comme appareil école, et l'hydravion type J vainqueur à Deauville. Le roi d'Espagne visite longuement le stand Caudron.



*Le fameux Caudron G3 de 1913. Entre 1909 et 1937, la société Caudron a construit en vendu 10.500 appareils, dont 1.423 du type G3. (Source : Musée Caudron).*

## Les années noires

La dernière participation de Gaston Caudron dans un concours a lieu à Chartres en mai 1914, organisé par l'*Union pour la sécurité en aéroplane*. La première commande de 200 appareils de type G3 émise en 1913 par l'Armée obligent les frères Caudron à organiser la production. Ils recrutent plusieurs pilotes, chargés de réceptionner les avions et de représenter la firme dans les meetings aériens.



*Le pilote Poulet en compagnie d'Adrienne Bolland, sur le G3 de la traversée de la Cordillère des Andes le 1<sup>er</sup> avril 1921.*

Au mois de juin, les avions Caudron se distinguent au meeting de Vienne en Autriche, aux mains d'Etienne Poulet, Pierre Chanteloup, Chevillard et René Morizé. Poulet, qui avait décroché en avril le record du monde de durée de vol sans escale (16 h 28 mn 56 s), remporte l'épreuve d'ascension, Chanteloup celle de vitesse.



*Le Caudron G3, un avion école adoré de ses utilisateurs et utilisatrices.*

## Les hydravions des frères CAUDRON



*Le grand pilote de Villefranche-sur-Mer Auguste Maicon (1891-1974), breveté au Crotoy en 1911, pilote d'usine Caudron en 1923 et 1925, a gardé son G3 jusqu'en 1940. (Cliché Musée Caudron).*

Le 8 mai 1914, les essais de décollage du porte-hydravions la *Foudre*, ont enfin lieu. Le Caudron type J équipé d'un 80 ch Le Rhône convoyé par René Caudron y rejoint les deux appareils du même type commandés en 1912. Aux mains de René Caudron lui-même, il réussit un décollage de la plate-forme de la *Foudre*. L'événement passe totalement inaperçu des médias. Malheureusement, la guerre met fin aux expériences. On n'entendra jamais plus parler d'hydravion Caudron dans la Marine, même si René Caudron est souvent sollicité pour aider les pilotes marins.

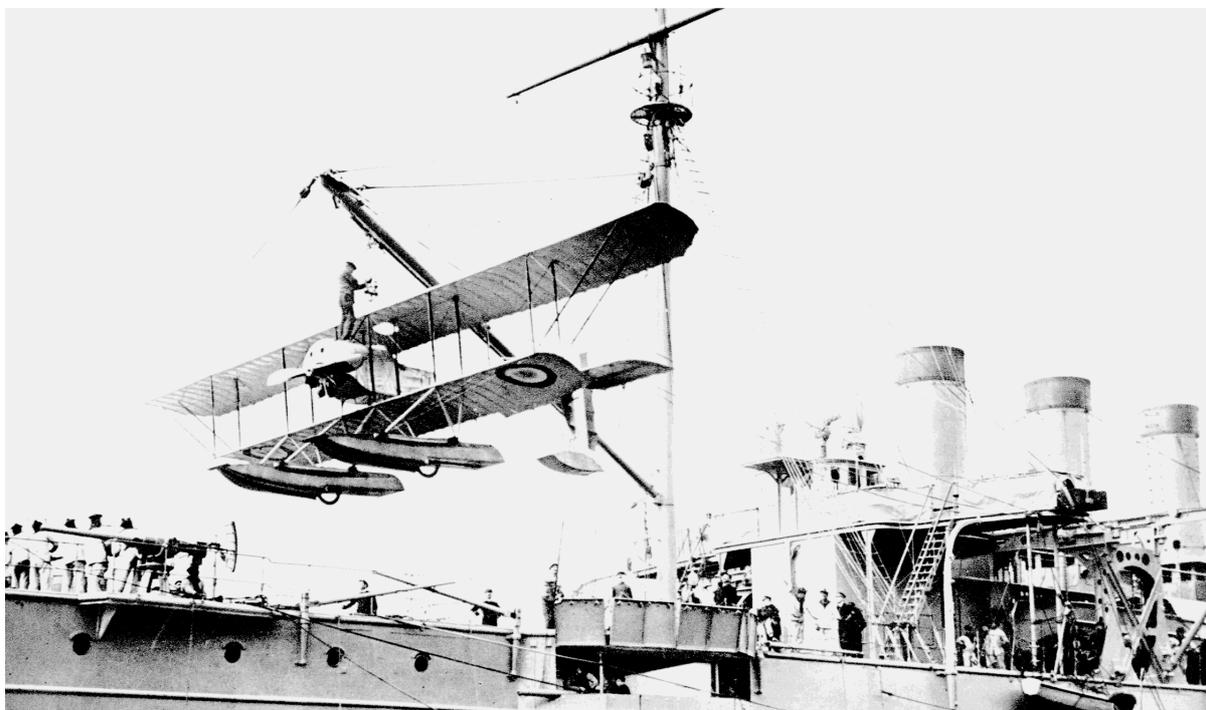
Du 6 au 10 septembre 1914, alors que la guerre est déclarée depuis plus d'un mois, une demi escadrille de biplans Caudron G3 à moteur Gnôme 80 ch prend part aux manœuvres de cavalerie à Châlons-sur-Marne.

Les frères Caudron, en 1914, sont démobilisés pour servir l'Armée dans leurs usines. Ils montent à Issy-les-Moulineaux deux usines et un bureau d'étude, dirigé par Gaston Caudron. Ils recrutent des ouvriers et des ingénieurs. Paul Deville (1888-1963) fait partie de ces derniers. René dirige l'usine. Pour augmenter leur capacité de production, ils ouvrent une troisième usine à Bron, près de Lyon. En 1916, 1.256 Caudron G3 sont sortis des usines de Bron et d'Issy-les-Moulineaux.

Le 10 décembre 1915, en essayant un nouveau prototype de bombardier, Gaston Caudron trouve la mort. Il n'avait que 33 ans. Le ministère de la Guerre interdit alors à tous les constructeurs de voler, pour se consacrer à la production.

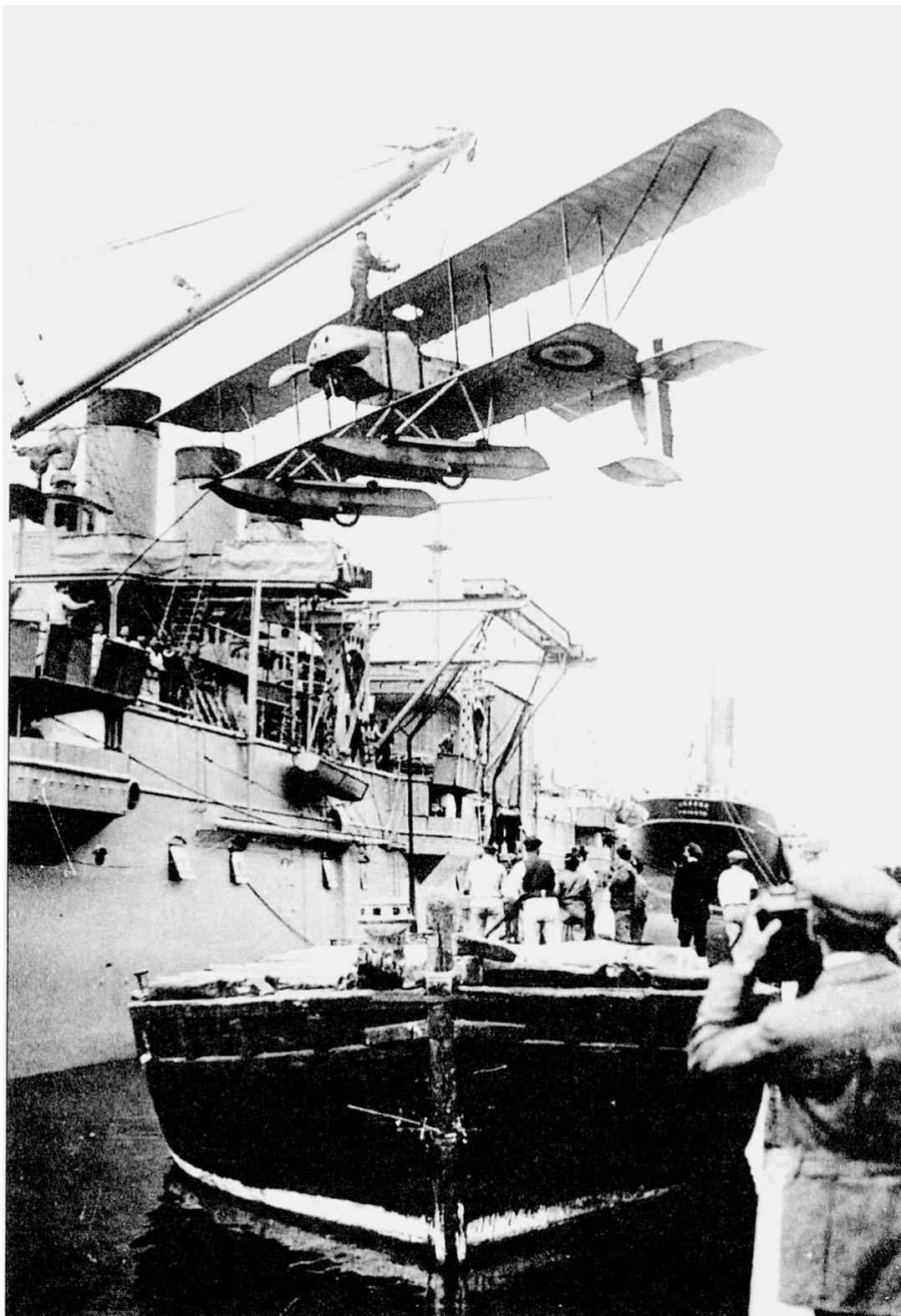
René Caudron poursuit l'activité de l'entreprise. De 1909 à 1932, plus de 10.000 appareils sont sortis des usines Caudron. ■

Gérard HARTMANN



*Le Caudron type J de la Marine française portant les cocardes est hissé sur le pont du porte-hydravions la *Foudre*. Le 8 mai, piloté par René Caudron, l'amphibie réussit un décollage depuis la plate-forme de la *Foudre*. (Cliché Musée de l'Air).*

## Les hydravions des frères CAUDRON



*Autre vue du Caudron type J de la Marine française au moment où il est hissé à bord du porte hydravions la Foudre, le 8 mai 1914, après un décollage réussi de la plate-forme, aux mains de René Caudron. Malgré des essais réussis, le premier porte hydravions français ne sera jamais véritablement opérationnel. (Cliché Musée de l'Air).*