

Chronique aérospatiale

27 septembre 1959, décès de René Caudron

Des frères pionniers de l'aviation

Le 8 août 1908, Wilbur Wright, qui est en démonstration en France avec son *Flyer Model A*, survole le terrain d'Accours près du Mans au-dessus d'une immense foule. La France se passionne alors pour cette aviation naissante. En Picardie, René et Gaston Caudron, des fils d'agriculteurs fascinés par cet exploit, décident de construire leur propre avion qu'ils baptisent *Romiotte I*, du nom de la ferme familiale. Gaston esquisse les plans d'un grand biplan doté de deux moteurs Farcot de 30 ch. René, aidé du menuisier Victor Godefroy, construit l'appareil avec du bois, du papier et de la toile caoutchoutée. Au printemps 1909, l'avion est enfin prêt mais les moteurs ne sont pas encore livrés. René Caudron décide de s'élancer d'un champ situé dans la Somme entre Ponthoile et Forest-Montiers, en s'élevant dans les airs grâce à la traction d'un cheval de trait relié par une corde à son avion.



Les deux frères créent la Société des avions Caudron et s'installent non loin de la plage du Crotoy au bord de laquelle ils construisent d'immenses hangars pour produire des avions en série. Le dimanche 10 juillet 1910, René se pose au Touquet. Relayé par la presse, cet exploit attire une foule toujours plus nombreuse dans les ateliers des frères Caudron. Pour financer leur activité, ils décident de créer en baie de Somme une école de pilotage.

Des avionneurs reconnus

En juin 1912, la jeune République de Chine commande à l'entreprise française douze *Caudron G3*, avions biplans dotés de quatre poutres qui supportent à l'arrière deux dérives. Cet appareil, qui peut accueillir deux hommes, est propulsé par un moteur de 80 ch. et peut atteindre la vitesse de 100 km/h.

En 1913, René se rend en Chine pour assembler les avions livrés par cargo. L'armée chinoise ainsi équipée d'appareils d'observation français réussit à réprimer une révolte en anticipant les mouvements des troupes ennemies.

Lorsque la guerre éclate en Europe, René est affecté à Reims, puis détaché à Issy-les-Moulineaux pour organiser la construction d'une usine d'aviation. Mais, face à l'avancée des troupes allemandes, Gaston décide de délocaliser son usine du Crotoy à Ambérieu-en-Bugey. La société Caudron propose à l'armée française le *G3* puis le *G4*, un avion bimoteur d'observation équipé de mitrailleuses. Il est construit sous licence par l'Italie et par l'Angleterre.

En 1917, ces avions trop lents mais quand même fiables sont redéployés dans les écoles militaires de pilotage pour l'instruction des jeunes recrues.

Après la guerre, la société Caudron, qui ne bénéficie plus des commandes massives de l'État, connaît des difficultés financières. En 1933, la société est rachetée par Louis Renault et rebaptisée Caudron Renault. René Caudron quitte l'entreprise en 1939. Durant l'entre-deux-guerres, les avions Caudron sont les partenaires des exploits d'Adrienne Bolland, d'Hélène Boucher, de Maryse Bastié, d'André Japy ou encore d'Antoine de Saint-Exupéry et entrent ainsi avec leurs célèbres pilotes au panthéon de l'aviation.

En 1934, un monument est élevé dans la ville du Crotoy pour célébrer les exploits des frères Caudron. Détruit par les Allemands pendant l'occupation, il est restauré en 1954.

**Sous la haute direction de Madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire,
enseignant-chercheur au CREA
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA**

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

