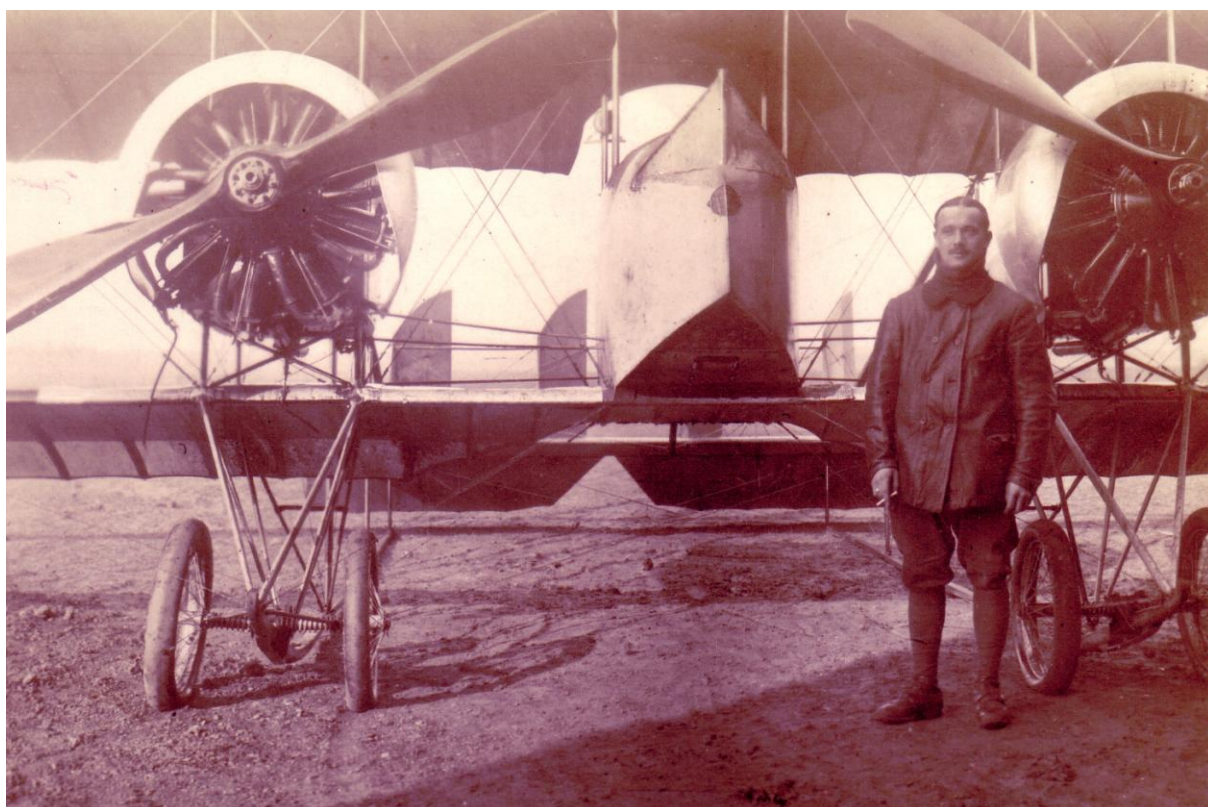


SEQUENCE NOSTALGIE : LE CAUDRON G 4 DE MON AÏEUL

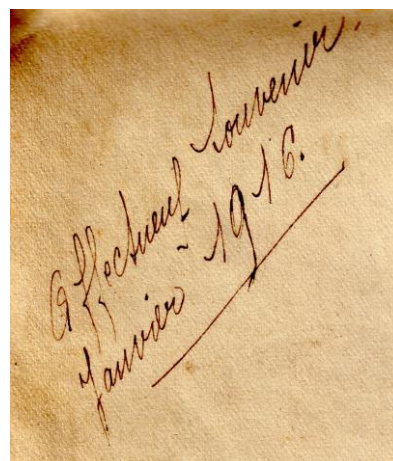
En rangeant une vieille boîte de cigares belges reconvertie en cassette d'anciennes photos de famille inclassables, je suis tombé en arrêt devant une image que j'avais sauvée d'une opération Emmaüs à la mort de mon grand père il y a plus de quarante ans. Ce fier soldat fut, sans doute, un de mes grands oncles décédés pendant la grande guerre. Oserais-je l'avouer ? Lorsque j'ai récupéré ce trophée familial, c'était déjà plus l'avion qui m'intéressait que l'attitude martiale de l'ancêtre...

J'étais déjà un peu contaminé par l'incurable maladie de la passion de tout ce qui vole et, d'une écriture d'enfant, à côté d'un superbe graphisme d'alors « Affectueux Souvenirs, Janvier 1916 » j'avais inscrit en 1963 : « Caudron C 23 ? »



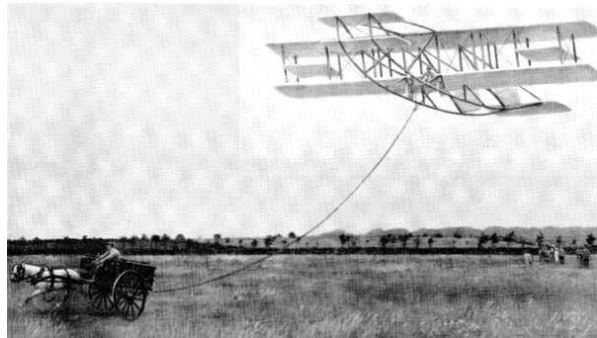
A l'aube du XXI^e siècle, les sources Internet m'ont permis de préciser mes recherches sur la maison Caudron. Après des heures passées sur la toile, je me suis rendu compte qu'il s'agissait plutôt d'un Caudron G 4 de reconnaissance et de bombardement (bien que l'on ne retrouve pas la mitrailleuse Lewis de 7.7 mm à l'avant). Pour être sûr de mon coup, j'ai adressé une épreuve au Fana de l'Aviation lequel m'a confirmé mon diagnostic. J'ai voulu en savoir plus sur l'histoire des premiers appareils Caudron avant et pendant la première guerre mondiale. Comme toujours, ce sont presque les anecdotes savoureuses qui font l'intérêt de la saga...

Les deux frères Caudron, Gaston et René, naissent dans les années 1880 près du Crotoy, en baie de Somme. Après des études au collège d'Abbeville, ils rejoignent la ferme natale mais se passionnent bien vite pour la mécanique sous toutes ses formes.



En 1908, c'est la belle époque des frères Wright. Nos deux compères mettent en chantier un hangar dans lequel sera assemblé leur premier avion de bois et de papier. Il est prévu que ce premier biplan de 60 mètres carrés de voilure, soit équipé de deux moteurs Farcot. Les délais de livraison les poussent à tenter une première expérience intéressante – sans moteurs !

Ils attendent le planeur à la carriole de la jument « Luciole » et hue dia ! Le planeur décolle ... Le cheval laissa son nom à l'avion...



En septembre 1909, l'appareil, un peu modifié, fait ses premiers vols avec un moteur Anzoni de 20 Cv. Le premier meeting de Habsheim aura lieu l'année suivante. Le problème majeur, à cette époque, en dehors de la maigre fiabilité du moteur, ce sont les virages. Seule technique utilisable : la torsion des ailes par câbles et tringles pour modifier la portance de façon dissymétrique.

La notoriété arrive bien vite car, brevetés pilotes (René en 1910 et Gaston en 1911) les deux frères décident de fonder une école de pilotage pour civils puis pour militaires. La première femme pilote noire fut brevetée chez Caudron !

50 ouvriers travaillent dans l'entreprise qui vendra même une escadrille de biplans complets, biplaces et livrés sur place ... à la Chine en 1913. Cette année, ils présentent un hydravion de 100 Cv et en 1914, font décoller - pour la première fois au monde – un appareil depuis le pont du croiseur La Foudre après 12 mètres de roulage ...

En 1914 est commercialisé le Caudron G 3 (dont une réplique vole chez Jean Salis). Au début des hostilités, les frères Caudron cèdent à l'état les droits de licence pour ce même avion. Une nouvelle usine est construite à Issy les Moulineaux. 2450 appareils de ce type seront construits et exportés. 17 000 pilotes seront formés sur G 3.



Photo RCM n° 153 p 40

Quelques exploits :

- Jules Védrines pose un G 3 sur le toit des Galeries Lafayette,
- Le pilote suisse Durafour pose un G 3 sur le sommet du Mont Blanc,
- Adrienne Balland franchit, la première, la Cordillère des Andes sur un G 3,
- Chanteloup effectue le premier looping avec un G 3.



L'Avion G-3 à ses débuts au Caudron

Gaston Caudron se tue en essayant le prototype du G 4, un R 4, dérivé du G 3 avec deux moteurs. Le G 4 sera construit en 1421 exemplaires.

Et mon G 4 ?

Propulsé par deux moteurs Rhône 9C de 80 Cv, il pouvait emporter 830 Kg de charge utile à une vitesse maximale de 132 Km/H. Reconnaissable à une quadruple dérive, à des moteurs partiellement capotés, il emportait un pilote et un observateur – mitrailleur et 100 Kg de bombes. En raison de sa vulnérabilité dans les opérations à l'arrière du front voire au dessus du territoire allemand, la version bombardier fut rapidement retirée du service actif



1915 - Avion G. 4 - Biplane - Bi-moteur Rhône 80 CV. Volant parfaitement bien avec un seul moteur

mais la version reconnaissance sera maintenue jusqu'à la fin du conflit.

En 1919, un G 4 fit le trajet – par étapes bien sur ! – Issy les Moulineaux ... Melbourne et, dans la même année, Paris ...Rangoon !

Et mon C 23 ?

Il lui ressemble comme deux gouttes d'eau à ceci prêt qu'il est beaucoup plus grand, beaucoup plus puissant (2 Salmson CU 92 de 260 Cv), avec une seule dérive, avec une capacité offensive importante de trois mitrailleuses dont une ventrale, d'une capacité d'emport d'une tonne de bombes et qu'il ne fut construit qu'en 1918. (Ce qui rend impossible la dédicace de la photo)

Ce fut le dernier prototype des avions bombardiers conçus pendant la première guerre mondiale.



Une version qui eut peu de succès fut proposée pour en faire un appareil de transport civil. C'est sur un C 23 que Védrines trouva la

mort à Saint Rambert d'Albon, sur casse moteur, en tentant de joindre Paris à Rome.

**C'est fou ce qu'on peut découvrir à partir d'une photo !
Avez-vous des images semblables que l'on pourrait « faire parler » ?**

