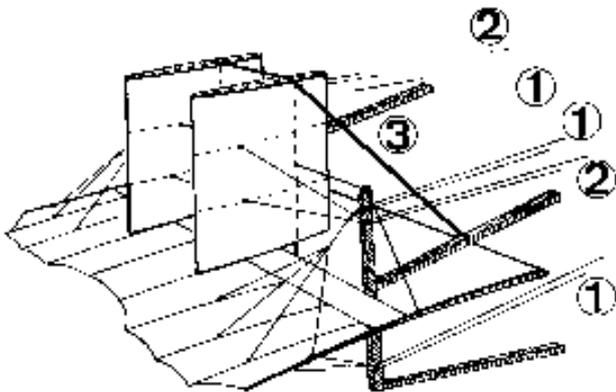
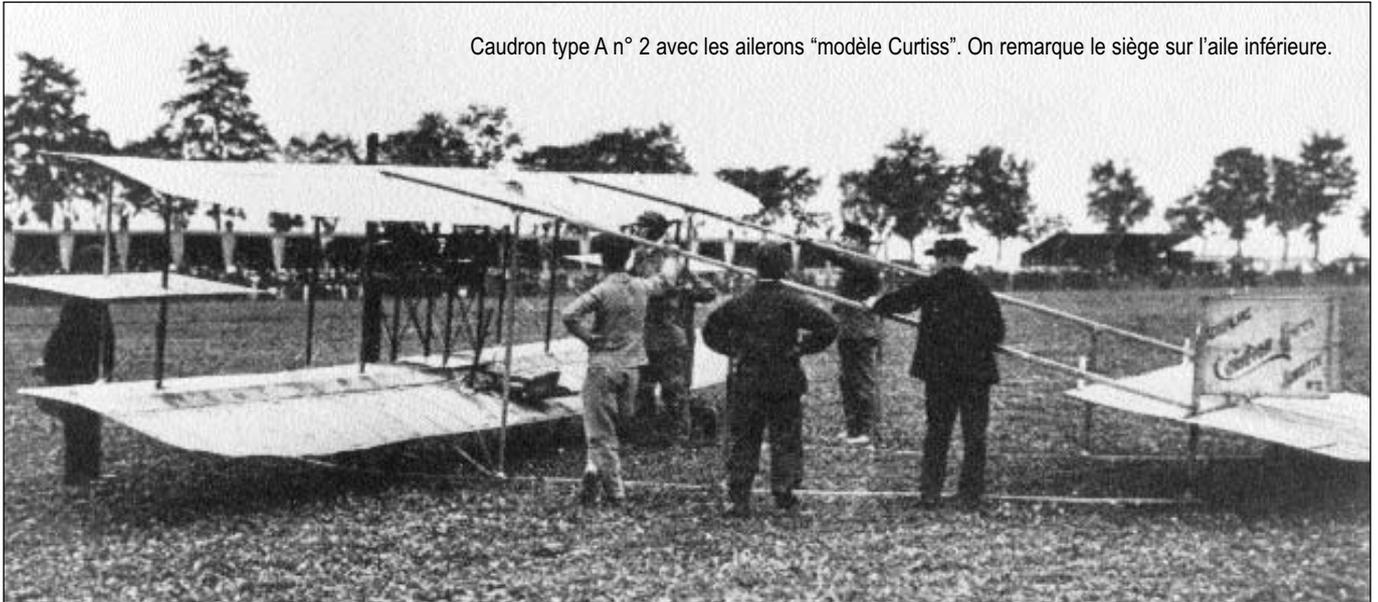


Caudron type A n° 2 avec les ailerons "modèle Curtiss". On remarque le siège sur l'aile inférieure.



Empennage

La stabilité longitudinale est assurée par une surface unique disposée à l'arrière du châssis. La partie arrière du stabilisateur est flexible et permet une variation de l'incidence de l'appareil. Les commandes du gouvernail de profondeur et des ailerons sont montées sur le même levier. Les gouvernails de direction sont commandés aux pieds.

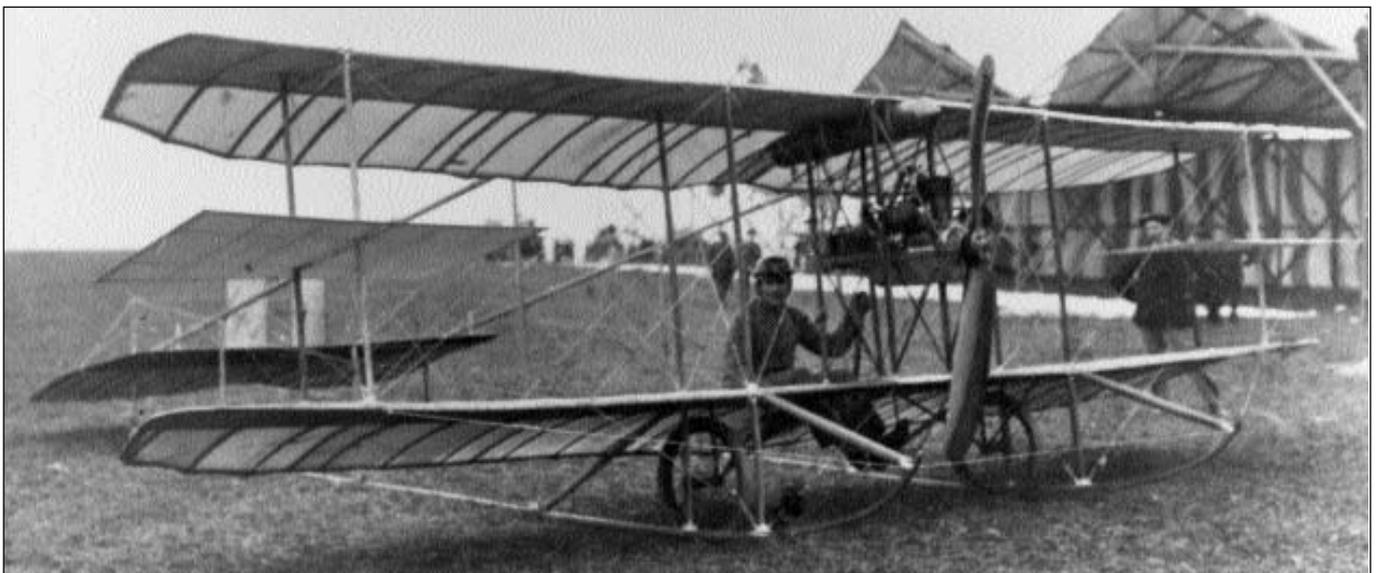
1. Commande de la profondeur.
2. Commande de la direction.
3. Structure du châssis.

Le siège du pilote

Sur le type A, le siège – bas – est posé sur l'aile inférieure dans laquelle est pratiquée une ouverture afin de permettre au pilote d'allonger les jambes. Sur le type A bis, le siège – surélevé – est fixé sur les barres métalliques du bâti-moteur qui sont prolongées vers l'arrière (Une disposition semblable avait déjà été remarquée sur le type A n/c 14 – à moteur Anzani 3 cyl. – utilisé par l'école Demazel). Là aussi, on verra une évolution dans l'aménagement. Dans un premier temps, le siège sera à l'air libre pour se trouver par la suite dans une nacelle offrant une protection – toute relative – au pilote. Les années passant, on verra aussi des types A, version hybride, à moteur 5 cylindres avec le siège sur l'aile inférieure ; c'est le cas pour l'appareil de Guilbaud ("Charlix"). Le Caudron type A n/c 4 fut équipé d'un 6 cylindres Anzani pour le Circuit européen, mais une photo le montre à Rue nanti d'un 5 cylindres.

Au cours de la période pendant laquelle le Caudron type A fut fabriqué, l'appareil fut l'objet de multiples modifications. Celles-ci, qui devaient déboucher sur le type A bis (n/c 17 de 1911 – dernier du nom), furent, dans la plupart des cas, réalisées au gré des utilisateurs.

Type A n° 2 à Amiens en août 1910. cet appareil possède un réservoir d'essence plus long que celui des n/c 3 et 4.



Caudron type E (1912)

Ce biplan-biplace a été adopté par le gouvernement français pour la formation des pilotes. Le n/c 34 nommé "Entente cordiale", réceptionné en septembre 1912 et codé CC3 par le SFA, fut offert par souscription. Le n/c 41 fut réceptionné en octobre et codé CC4. Il semble que deux autres types E – les n/c 44 et 45 – n'aient pas trouvé acquéreur au début de l'année 1913 pour une raison très simple : les "G" commencent à arriver sur le marché et "ils sont bien meilleurs" que les E.

La commande chinoise initialement en E a d'ailleurs été modifiée pour être livrée en G. L'un des deux E déjà construits – le n/c 44 – sera livré aux Britanniques pour devenir le RNAS 45 dans la *Royal Navy*.

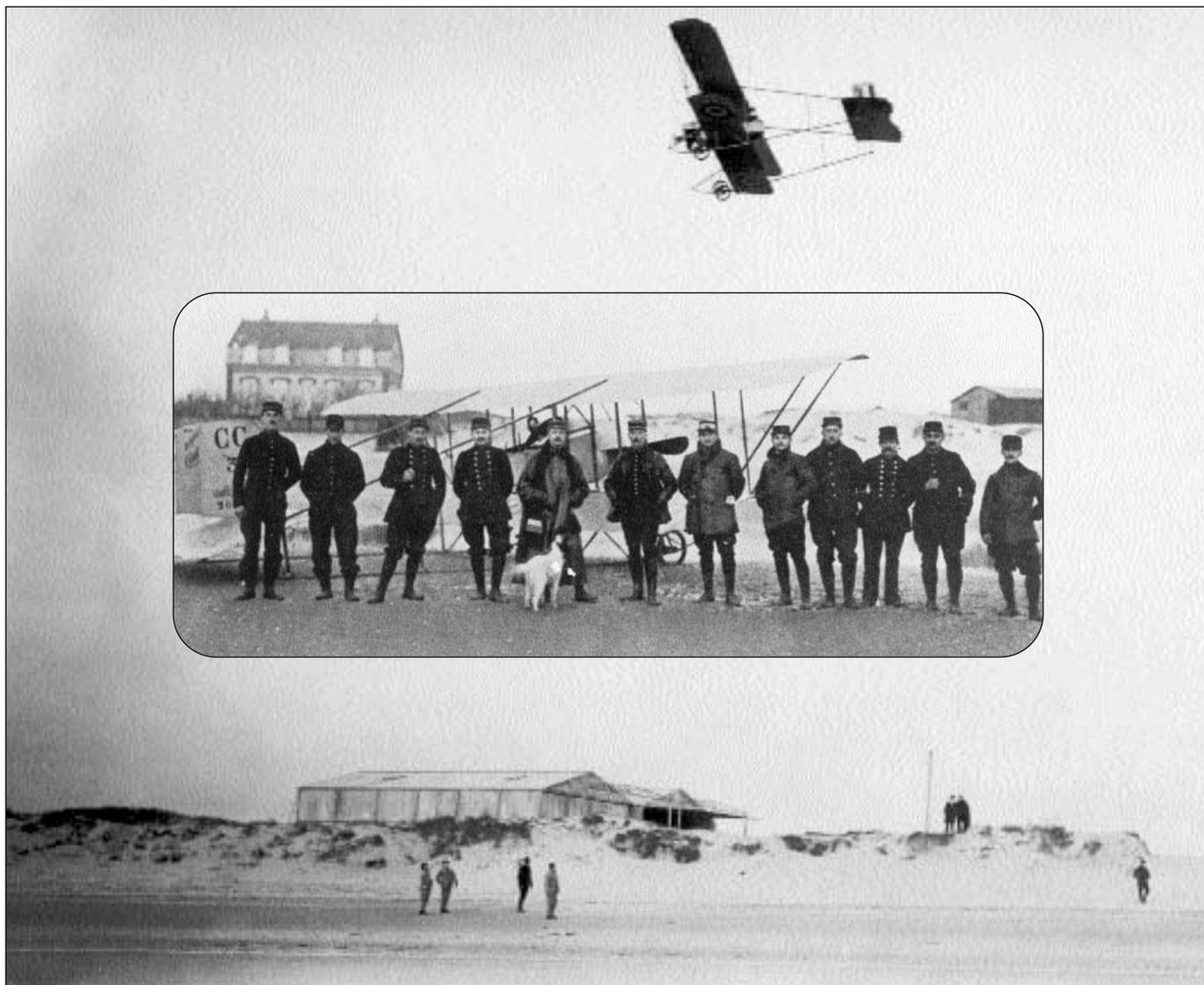
Le n/c 45 – mais ceci n'est qu'une hypothèse – va peut-être éviter de réparer le n/c 34 CC3 trop abîmé lors de l'accident du 7 mai 1913 et devenir ainsi le second CC3 apparaissant dans le registre de Rue. La firme Caudron en aurait profité pour "moderniser" le type E en remplaçant les gouvernes de direction carrées par des gouvernes de forme pointue.

Fiche technique du Caudron type E

(d'après le catalogue Caudron de 1912)

Moteur : Anzani 60 ch (*) ou Gnome 70 ch
Envergure : plan sup. 10,80 m ; plan inf. 7,30 m
Longueur : 7,15 m
Voie du train : 3,00 m
Surface portante : 28,00 m²
Poids à vide : 295 kg
Poids total : 555 kg
Charge utile : 260 kg
Charge alaire : 19,80 kg/m²
Vitesse max : 90 km/h
Montée à 500 m : 10 min

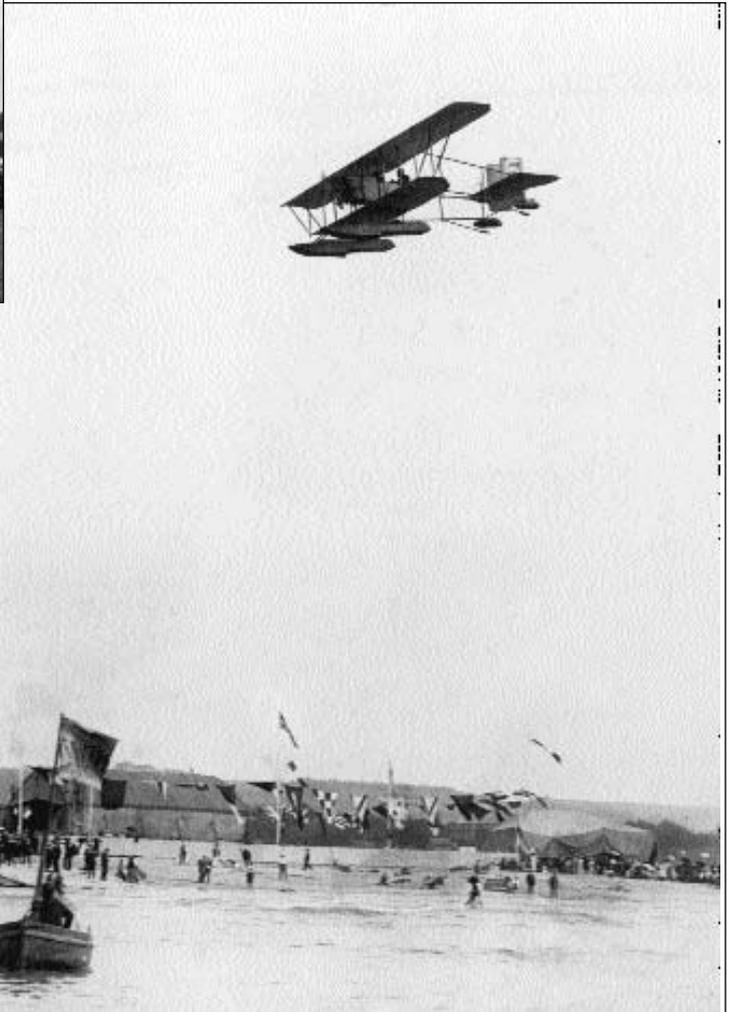
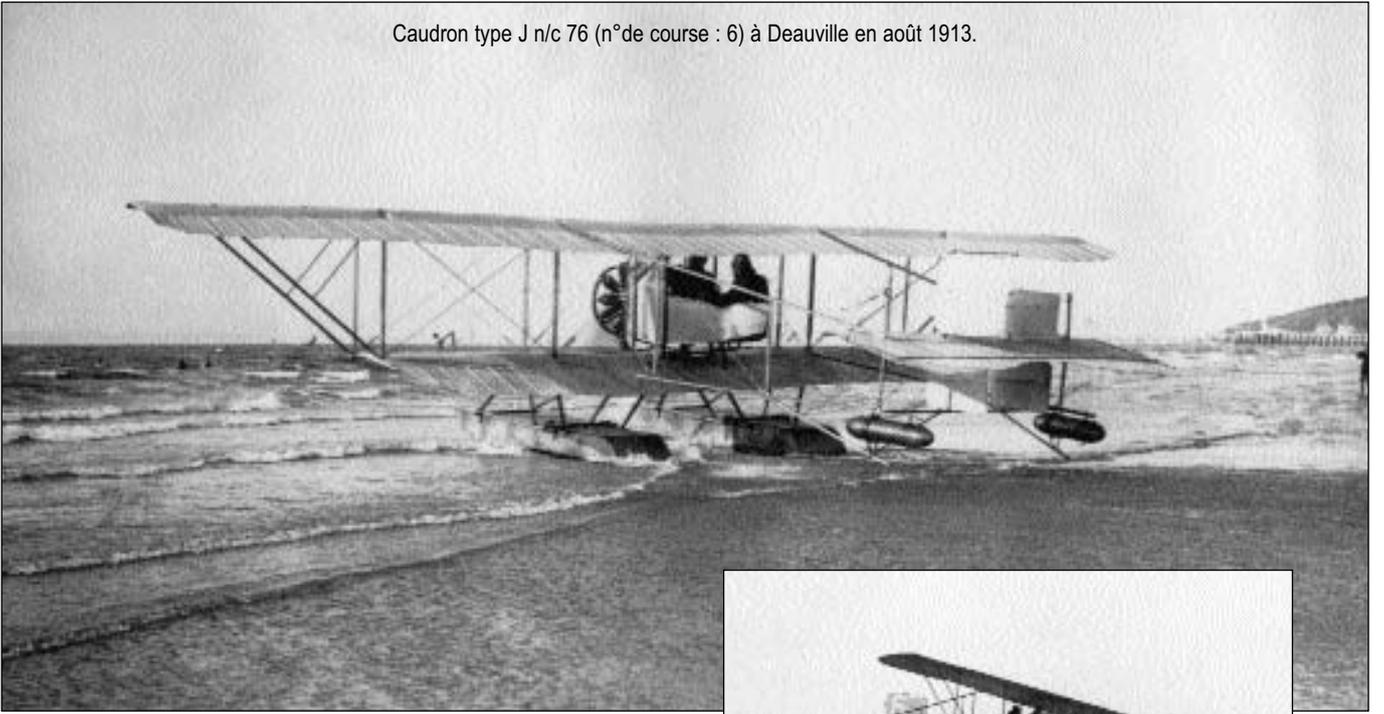
* Contrairement à ce qui est écrit dans le catalogue, il semble qu'aucun des types E connus n'ait été équipé d'un moteur Anzani.

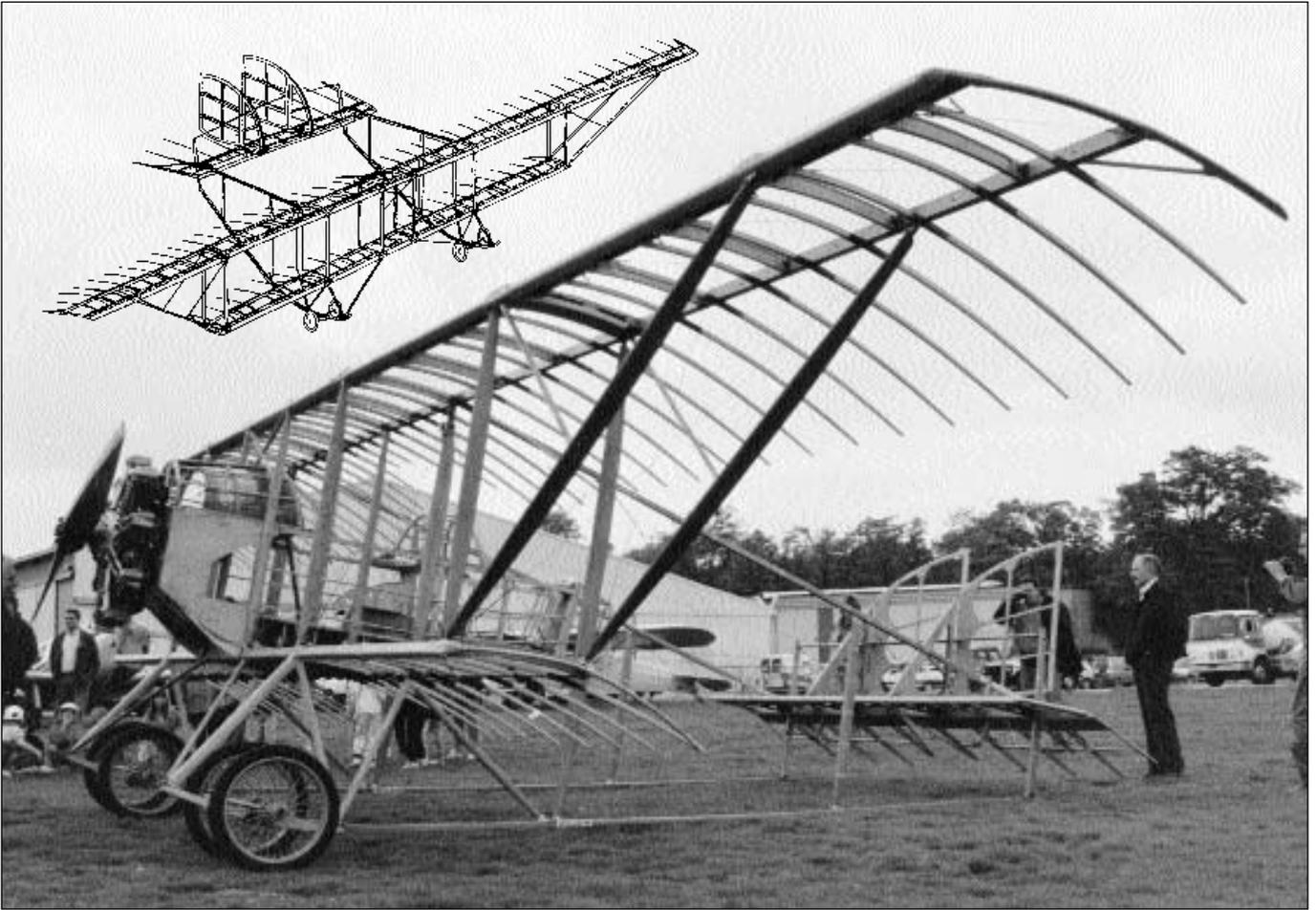


Des élèves militaires à l'école du Crotoy posent devant le type E n/c 34 immatriculé CC3. De gauche à droite : X, X, X, Bernouville, Le Bihan (brevet n° 877), Gérard, Jacquemart (464), Deloche (526), Poulet (709), Défougère (1142), Strohl (1144), Allard (480).

(Photo Rol)

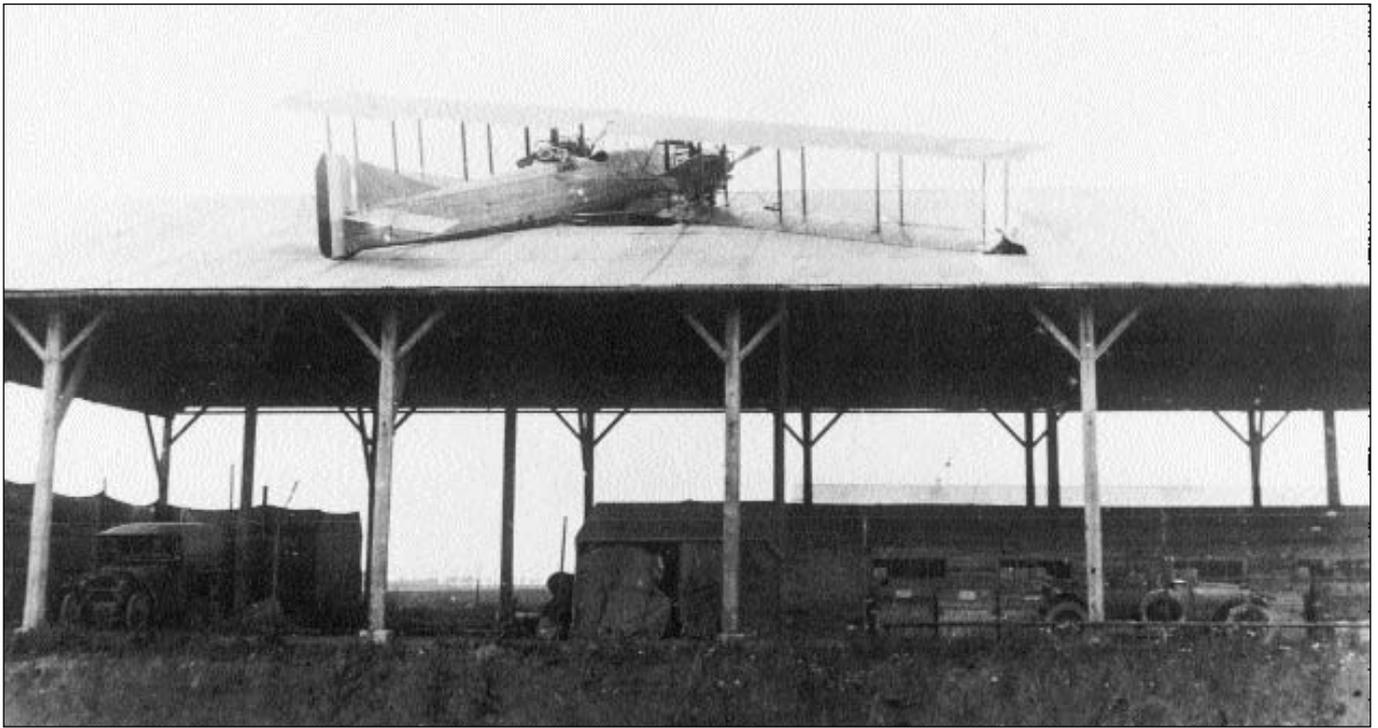
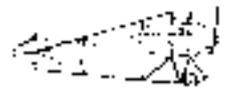
Caudron type J n/c 76 (n°de course : 6) à Deauville en août 1913.





Fabrication d'une réplique de Caudron G.3 par l'équipe de Jean Salis à La Ferté-Alais. Ces photos donnent une idée de la structure de l'appareil.





Un retour... imprévu !

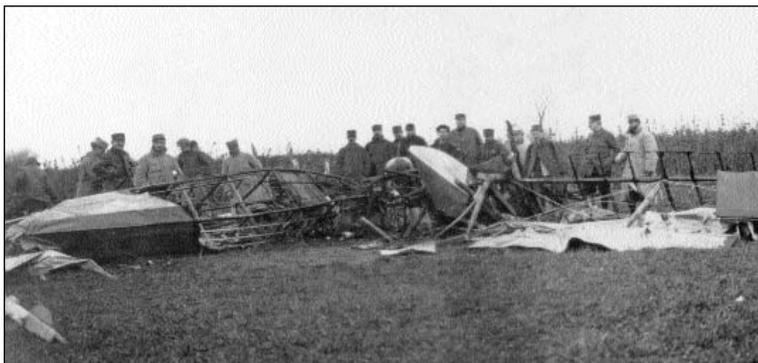
Extrait du livre de Madame Jeanne-Paul Deville : *Paul Deville et ses 58 prototypes* (p. 40)

Fin septembre 1915, Deville voit arriver un fuselage et les groupes moteurs du nouvel avion. Un examen de la construction le remplit d'effroi, d'autant plus que, quelques jours plus tôt, Poulet qui était allé chercher un R.4 à Lyon, dut se poser à Bessy-sur-Cure, à la suite de vibrations. Chanteloup arrive avec le sien à Issy-les-Moulineaux et signale des mouvements de cellule bizarres. Revenu de dépanner Poulet, Deville n'arrive pas à convaincre Gaston Caudron de ses appréhensions sur le manque de solidité de la nouvelle machine. Par contre, son frère René veut bien faire de la technique et, sur les indications de Deville, il renforce le fuselage et monte une roue à l'avant. En ce qui concerne la voilure, Deville n'ayant à sa disposition qu'une image au 1/50 de la cellule, le travail n'avance pas vite.

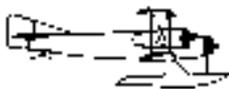
Soudain, le dimanche 12 décembre 1915, au cours d'un vol de présentation à Lyon-Bron, Gaston Caudron, Demarez et le mécanicien Jaumes se tuent sur un R.4 de série, à la suite du déboitage de la voilure au ras du fuselage, ce qu'avait malheureusement prévu Deville. Cuzent, qui assiste à l'accident, déclare :



"J'ai vu le R.4 après quelques évolutions, en virant à 200 mètres se replier en l'air et s'écraser au sol, où il explose. Les trois occupants sont "vidés" et tombent non loin des débris de l'avion".



Établi d'après les notes de son mari, l'exposé de Madame Deville contredit tout à fait le point de vue de Roger Labric quand il suppose qu'une mitrailleuse aurait pu, en se détachant, coincer les câbles du gouvernail de profondeur. Voir le livre *Les frères Caudron* page 48.



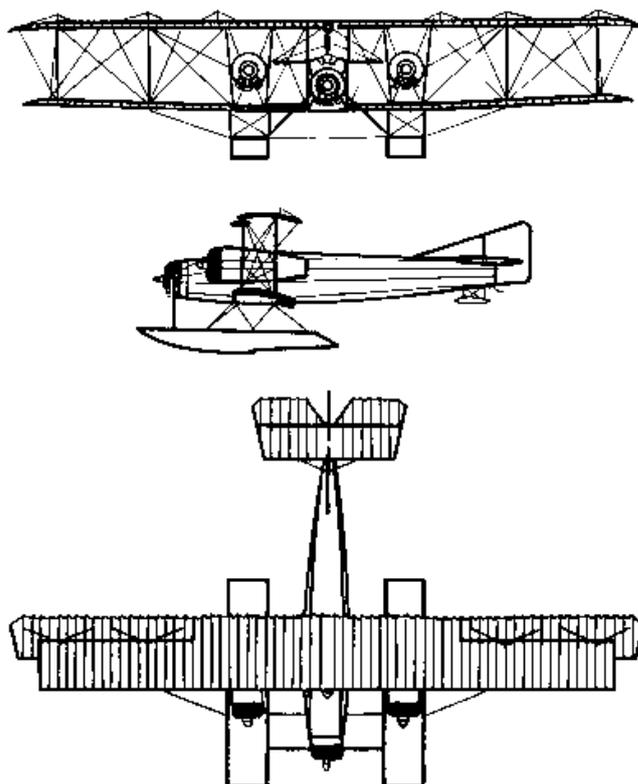
Caudron type C.39 (1920)

À l'origine, le C.39 a été un avion "terrestre" (immatriculation F-AIBI). Dans sa version hydravion qui apparaît au 4^e meeting de Monaco (18 avril au 2 mai 1920), on retrouve la béquille derrière le ballonnet de déjaugage arrière ; la transformation a eu lieu en vue de la réunion de Monaco. C'est Maïcon, sur le C.39, qui remporte la traversée Monaco-Ajaccio et retour en 8 h 10 min ; les mauvaises conditions météorologiques ont cloué les autres concurrents à la mer !

L'année suivante, la firme Caudron se présente encore au 5^e meeting de Monaco (du 13 au 20 avril 1921) avec le C.39 de l'année précédente, piloté par Maïcon et le C.51 présenté par le pilote Poirée. Maïcon triomphe à nouveau dans la course Monaco-Ajaccio et retour en effectuant, le 16 avril, le parcours de 492 km en 8 h 11 min 9 s, soit à la vitesse moyenne de 60,11 km/h. Le 19 avril, Maïcon est vainqueur de la course Monaco-Cannes-San Remo-Cannes-San Remo-Monaco et réussit, par ailleurs, l'exploit d'atteindre l'altitude de 2 000 m en 45 min avec 200 kg de lest à son bord.

Quoiqu'il en soit, cette formule ne connut pas de développement et, abandonnant l'hydravion, la firme Caudron se tourne définitivement vers les avions terrestres [1]. L'avion C.39 F-AIBI participe au Grand Prix de 1921. C'est le seul trimoteur présent au concours.

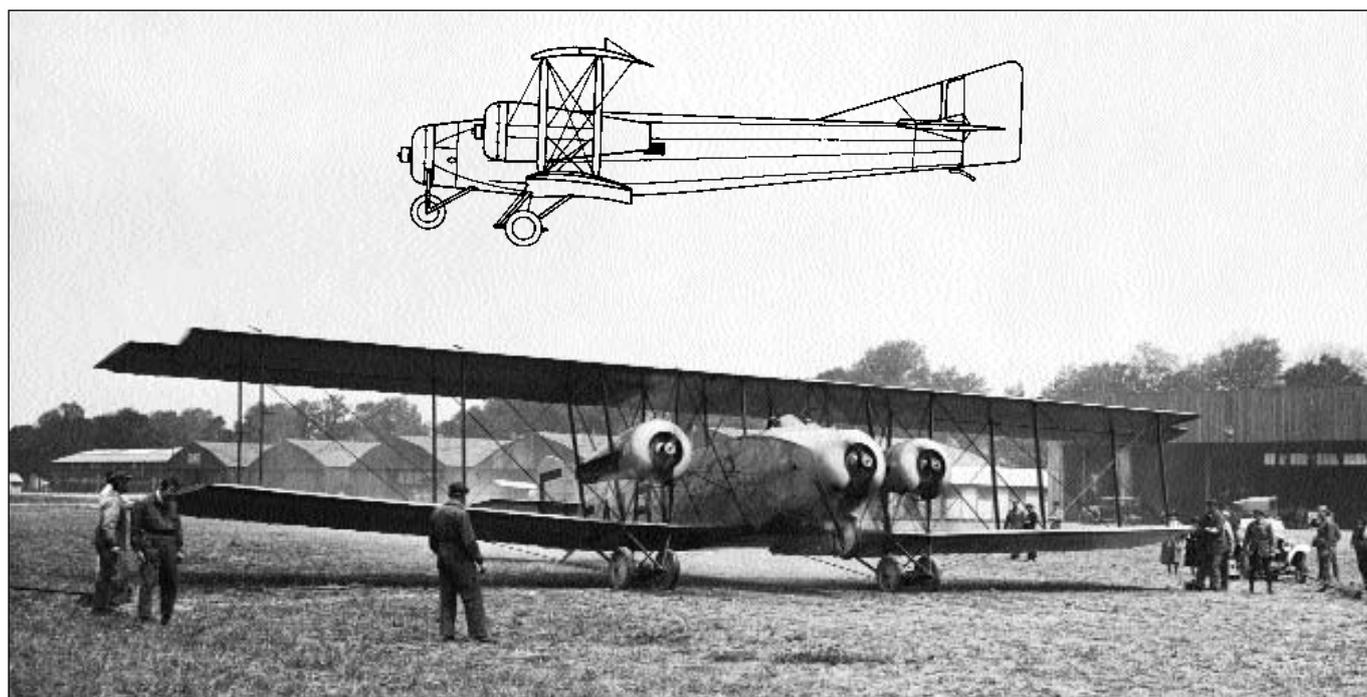
1. La firme Caudron tentera, toutefois, encore trois essais en hydravion avec le C.51, le C.65 et le C.87 mais sans suite valable.

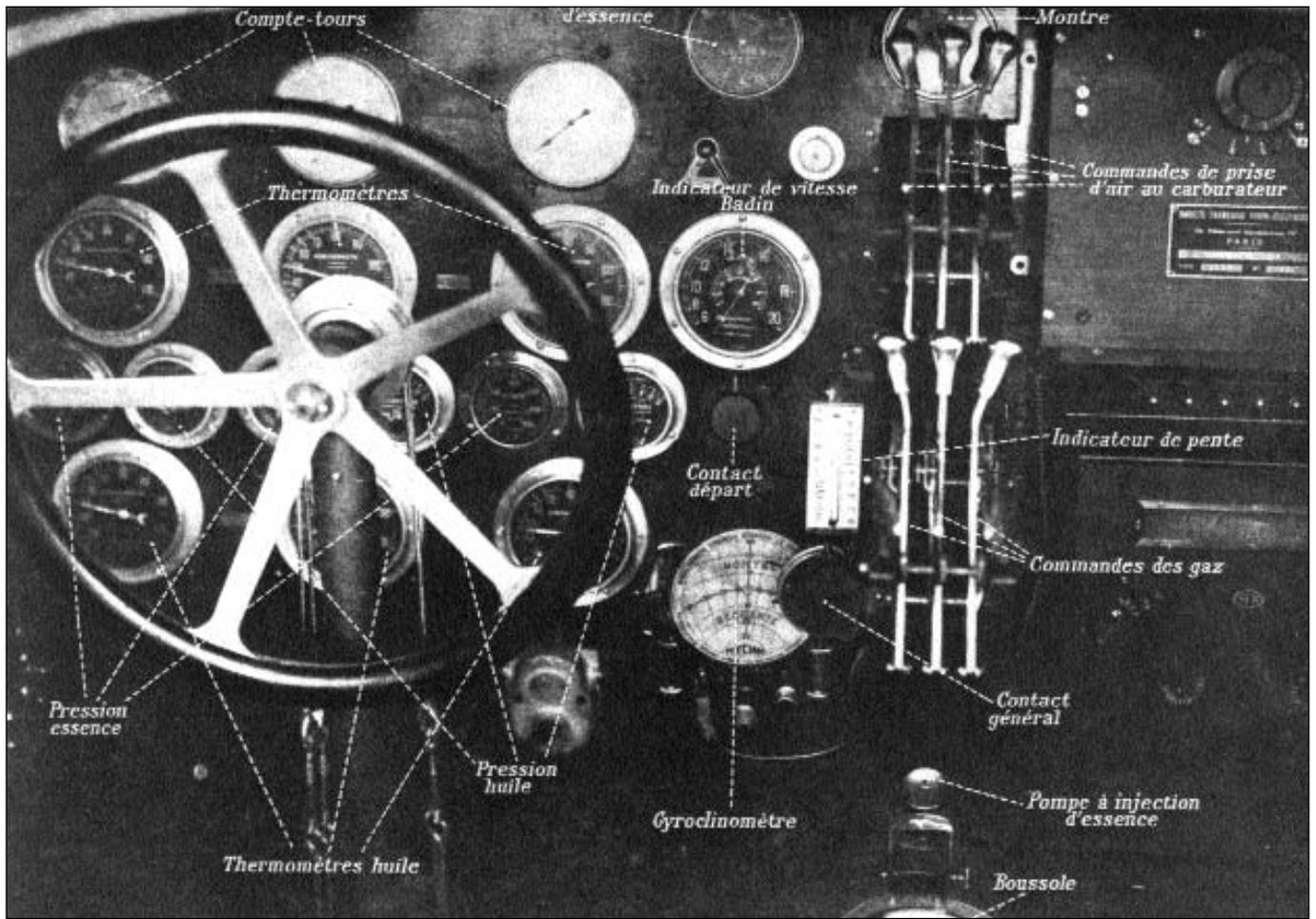


Fiche technique du Caudron type C.39

n/c 4920 du 14 avril 1920 (d'après *L'Air* du 5 avril 1922)

Moteur : trois Hispano-Suiza 8 A de 150 ch
ou trois Clerget 9 B de 130 ch
Envergure : aile sup. 20,92 m, aile inf. 19,52 m
Longueur : 13,10 m
Hauteur : 4,55 m
Écartement des axes des flotteurs : 5,00 m
Surface portante : 88,80 m²
Poids à vide : 2 170 kg
Poids total : 3 070 kg
Charge alaire : 35,40 kg/m²
Charge utile : 800 kg - 450 kg
Combustible : 450 kg
Vitesse : 130 km/h
Aménagement : 5 passagers et le pilote





COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE

22 Rue des Pyramides PARIS

AÉROPLANE TRI-MOTEUR CAUDRON C.81

POSTE DE PILOTAGE ET DE NAVIGATION

Labels in the cutaway diagram include:

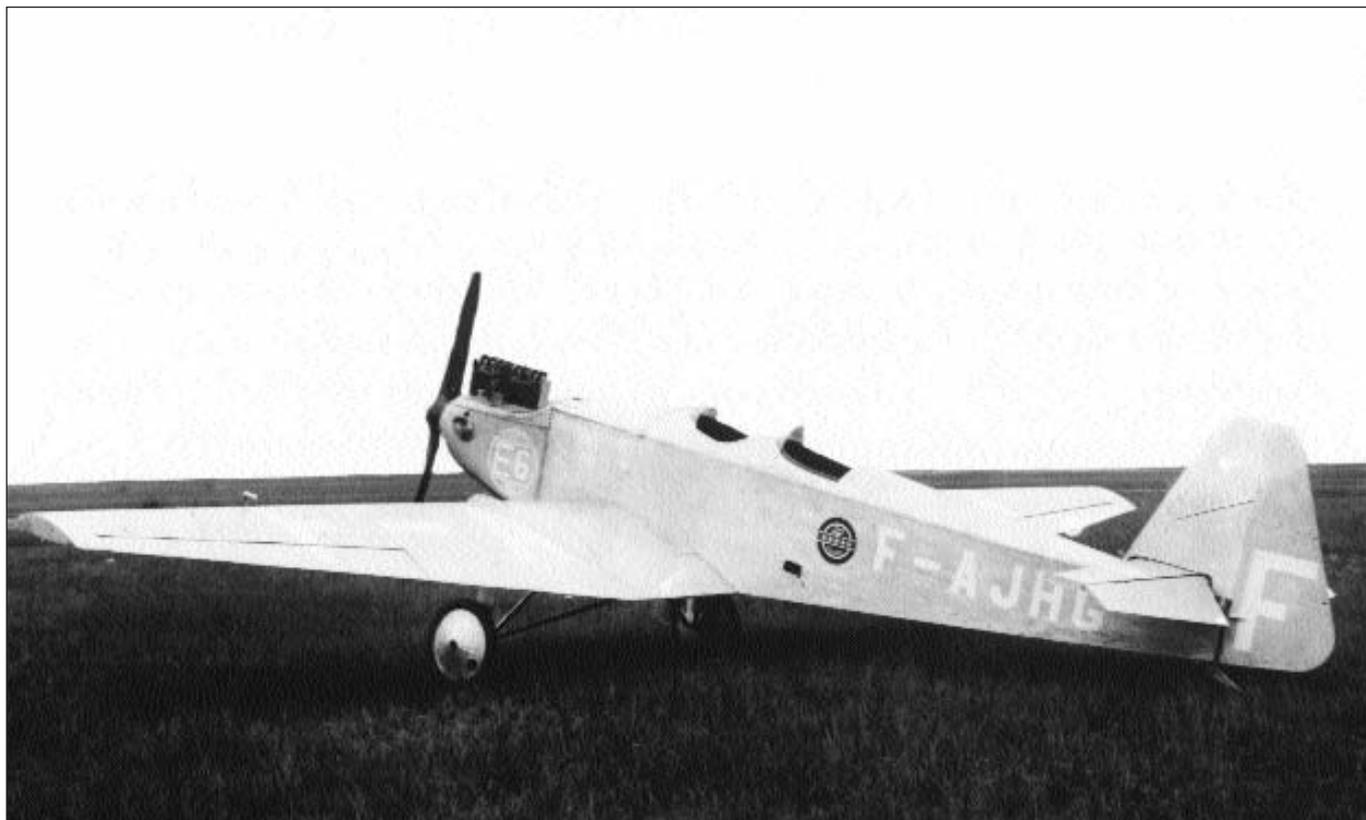
- MOTEUR LATÉRAL DROIT SALMON 240 CV
- MOTEUR CENTRAL ABAVI LORRAINE 400 CV
- MOTEUR AVANT
- RESERVOIR D'ESSENCE
- GÉNÉRATEUR ÉLECTRIQUE
- TOILETTE
- SALLE À MESSAGERS CARROSSÉ 400 kg
- CABINE À PASSAGERS
- PHARES D'ATTERRISSAGE
- UNIFORME ÉLECTRIQUE
- PHARES DE SYNCRISATION
- SALLE À MESSAGERS
- SALLE AVANT
- SALLE ARRIÈRE

SURFACE 148 M²
 PUISSANCE 830 CV
 PENTE TOTALE 6800 M
 CHARGE UTILE 2100 KG
 VITESSE MAXIMALE 300 KM
 L'ÉCART 70

COUPE SCHEMATIQUE DE L'AVION TRIMOTEUR CAUDRON C 81 SPÉCIALEMENT ÉQUIPÉ POUR LE VOL DE NUIT

LIGNES AÉRIENNES PARIS, STRASBOURG, PRAGUE, VARSOVIE,
 VIENNE, BUDAPEST, BELGRADE,
 BUCAREST, CONSTANTINOPLE, ANGORA.

Publiée le 30, Rue de Rivoli

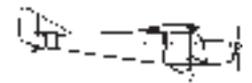


Caudron C.193 n/c 1/6424 à moteur Renault, immatriculé F-AJHG, lors du challenge international des avions de tourisme de 1929.

Du 21 juillet au 5 août 1930 : challenge international des avions de tourisme. Les aviateurs Arcachaut et Maurice Finat (deux avions) sont les seuls Français terminant le dur parcours de 7 550 km du tour d'Europe sur C.193 à moteur Renault de 95 ch, dans des conditions atmosphériques des plus défavorables. Ils reçoivent le maximum de points aux épreuves de consommation. (Ci-dessous et page suivante).

Les appareils étaient les n/c 4/6478 F-AJSH et n/c 5/6479 F-AJSI (Finat).





Groupe motopropulseur

Le moteur est un Renault 4 Pgi, à quatre cylindres inversés en ligne, à refroidissement par air, d'une puissance de 100 ch, est équipé d'une hélice Merville n° 619.

La commande du moteur comprend : une manette de gaz, une de correction altimétrique et une troisième manette qui actionne le robinet de fermeture d'essence par l'intermédiaire d'un câble Bowden.

Le démarreur Viet se compose d'un compresseur monté à l'avant du moteur, alimentant un réservoir d'air comprimé. Un régulateur met le compresseur à l'air libre lorsque la pression maximum est atteinte. Le réservoir est relié au distributeur qui envoie la pression dans les cylindres. La commande du distributeur est au tableau de bord ainsi que le manomètre qui permet de contrôler la pression.

Sur le sommet du Puy-de-Dôme

En 1911, Renaux et Senouque avaient réussi l'exploit difficile de se poser, avec un "Maurice Farman" sur l'étroit sommet du Puy-de-Dôme, gagnant ainsi le Prix Michelin. Le pilote Henri Valot vient de rééditer cet exploit ; de plus, il a repris son vol du sommet pour regagner Aulnat et c'est ce qui fait surtout l'intérêt de cette performance.

(*Les Ailes* - 27 novembre 1932)

Les différents versions du "Luciole"

(motorisation - année de sortie - nombre d'exemplaires)

C.270	Salmson 7 Ac de 95 ch - 1931 - 82
C.272	Renault 4 Pb de 95 ch - 1931 - 52
C.273	Michel R At-3 de 100 ch - 1931 - 13
C.274	Chaise H de 120 ch - 1932 - 1 ex. unique
C.278	Salmson 9 Nc de 135 ch - 1932 - 1 ex. unique
C.276	DH.Gipsy III de 105 ch - 1932 - 7
C.272/2	Renault 4 Pei de 100 ch - 1933 - 22
C.272/3	Renault 4 Pdi de 120 ch - 1933 - 15
C.270/1	Salmson 7 Aca de 105 ch - 1934 - projet
C.271/2	Lorraine 5 Pb de 110 ch - 1934 - 5
C.272/4	Renault 4 Pei de 140 ch - 1934 - 21
C.272/5	Renault 4 Pgi de 100 ch - 1935 - 80
C.275	Renault 4 Pgi de 100 ch - 1936 - 433
C.275/1	Renault 4 Pdi de 120 ch - 1937 - 1 ex. unique
C.277	Renault 4 Pei de 140 ch - 1939 - 9
C.275 R	Renault 4 Pgi de 100 ch - 1945 (F-BBAZ)
C.277 R	Renault 4 Po3 de 140 ch - 1949 (F-BDJR - ex. C.275)
C.276 H	Hirth HM-504 de 110 ch - 1956 - deux exemplaires à cabine fermée



C.270 n/c 6/6567 F-ALMU à moteur Salmson de 95 ch, devenu C.272 n/c 25/6567 à moteur Renault de 95 ch.

C.270 n/c 30/6603 à moteur Salmson.



Le challenge internationale de 1932 réunit les participants en Allemagne, sous la voûte d'un immense hangar à dirigeable.
 Le Caudron C.278 n/c 1/6630 F-ALXB est piloté par Raymond Delmotte.
 L'appareil "deviendra" plus tard le C.270 n/c 70/6630.



- Praga BH-111 # OK-BIH ✈
- Praga BH-111 # OK-BEH ✈
- Praga BH-111 # OK-BAH ✈
- OK-WAL ✈
- C.278 de Raymond Delmotte # F-ALXB ✈
- Potez 43 n° 01 # F-AMBN ✈
- Potez 43 n° 1 ✈
- Farman F.234 # F-ALHV ✈
- Peyret-Mauboussin XII n° 01 # F-ALVX ✈
- Farman F.234 # F-ALLY ✈
- RWD-6 # SP-AHN ✈
- PZL P-19 # SP-AHH ✈
- PZL P-19 # SP-AHI ✈
- RWD-6 # SP-AHL ✈
- PZL P-19 # SP-AHK ✈
- Breda Ba 33 # I-CTUS ✈
- Breda Ba 33 # G-ABXK ✈
- Breda Ba 33 # I-CONE ✈
- Breda Ba 33 # I-BIBI ✈