

# Toujours plus vite : Le Caudron-Renault 714 R

**La vitesse a toujours fasciné l'être humain. Après l'automobile, le monde de l'Aviation n'y a pas échappé. En 1906, Santos Dumont volait à plus de 40 km/h. Depuis les records n'ont cessé d'être battus. Si Concorde fascine toujours autant, c'est, outre son élégance, à sa vitesse qu'il le doit.**

Durant l'entre-deux guerres, l'aviation s'oriente vers deux pôles :

► Aller plus loin. Outre l'Atlantique Nord, Paris - New York et le « rêve fou » de P.G. Latécoère, ce sont les liaisons avec les colonies : L'Afrique Noire, Madagascar et l'Indochine pour la France ; le Congo pour la Belgique ; les Indes néerlandaises pour les Pays Bas et bien sûr l'empire britannique pour le Royaume Uni.

► L'autre pôle est la vitesse. On organise des courses de vitesse qui attirent des spectateurs enthousiastes, on bat des records mondiaux.

## Les coupes Deutsch de la Meurthe

En 1909, Henry Deutsch de la Meurthe, industriel et mécène, un des fondateurs de l'Aéro-Club de France en 1898, crée la coupe qui porte son nom. Cette première, prévue sur trois ans, sera courue en 1912 et 1913, interrompue par la guerre. Une seconde est disputée entre 1921 et 1922.

En 1931, Suzanne Deutsch de la Meurthe, une des filles d'Henry, relance une troisième édition : de 1933 à 1935, elle se déroule toujours à Etampes sur ce petit aérodrome qui porte le joli nom de Mondésir.

Il se trouve que le 1<sup>er</sup> juillet 1933, la société des avions Caudron (créée en 1909 par les frères Gaston et René Caudron) est rachetée par le constructeur automobile Renault.

Caudron venait d'embaucher un ingénieur en aérodynamique : Marcel Riffard. Renault et Riffard vont se lancer dans la construction d'avions de course ou de record. Ils s'appuient notamment sur de nombreux essais réalisés au laboratoire de la soufflerie Eiffel, rue Boileau à Paris.

Pour la coupe de 1933, Caudron engage deux appareils, un C.360 et un C.362. Cette compétition est remportée par le Potez 53 que l'on peut admirer au Musée.

En 1934, c'est une écurie de quatre appareils qu'aligne Caudron qui remporte l'épreuve grâce à Maurice Arnoux sur un C.450...



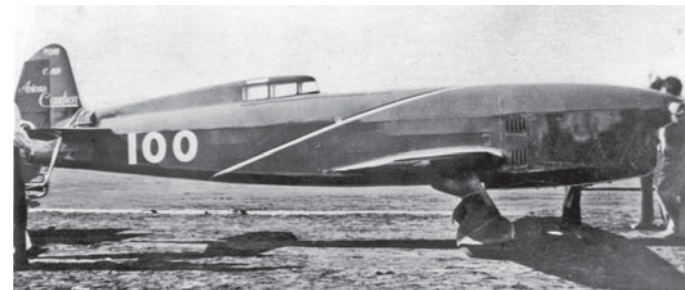
Le C.714 R du Musée, Bois-métal

© C.Semenoff-T.C/ Collection musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget

## Des Caudron Renault « Rafale »

Les C.430 / 450 / 460 ont été appelés *Rafale* (une réplique du C.431 est exposée à l'Espace Air Passion GPPA d'Angers-Marcé), premier du nom en 1934.

Dans le même temps, Hélène Boucher, dont les exploits soulèvent l'enthousiasme, vient d'être engagée par Renault qui lui confie le C.450 et la promotion des élégantes décapotables « Vivasport » et « Vivastella ». En août 1934, elle porte les records du monde toutes catégories sur 1 000 km à 409 km/h et féminin sur base à 445 km/h. Elle se tue en novembre 1934 à Guyancourt sur un C.430, à 26 ans.



Le C.460 lors du National Air Races, remporté par Michel Détroyat en 1936

Espace Air Passion GPPA / Collection Jacques Noettinger

## Caudron-Renault et les records

L'édition de la course Deutsch de la Meurthe de 1935 se résume en une compétition entre Caudron ; cinq appareils prennent le départ, trois terminant l'épreuve remportée par le C.460 de Raymond Delmotte.

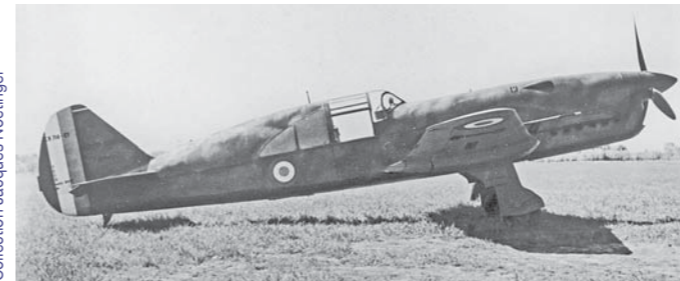
En 1936, une quatrième coupe Deutsch est organisée. Là encore les seuls concurrents sont des Caudron (un C.461, un C.450 et deux C.560). La compétition perd de son intérêt.

Restons humbles, alors que le record d'Hélène Boucher est de 445 km/h, le record mondial est détenu, pour la coupe Schneider, par l'hydravion *Supermarine S-6B* et ses 655 km/h. Ce record sera battu fin 1934 par un autre hydravion, le *Macchi MC-72* qui dépasse les 700 km/h.

De l'autre côté du Rhin, discrètement, malgré (ou à cause) les bruits de bottes, on travaille sur ce record.

C'est dans ce contexte, outre la vitesse qui est aussi une vitrine, que Caudron-Renault travaille à une demande de l'armée de l'Air d'un chasseur léger, parallèlement à la production des C.635M *Simoun* et C.440 *Goéland*.

Le C.710, chasseur léger, monoplane à aile basse et train fixe, toujours construit en bois et équipé d'un moteur Renault R12-01 de 500 ch, vole en 1935.

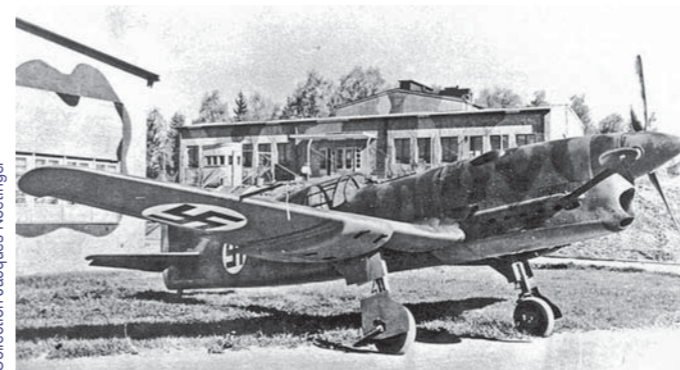


C.714 avec les cocardes de l'armée de l'Air

Espace Air Passion GPPA / Collection Jacques Noettinger

Construit à trois exemplaires cet appareil donne naissance au C.712, appareil de record construit autour d'un fuselage de C.710 et d'une aile de C.560. L'avion s'est désintégré lors d'une tentative de record à Istres.

Ils sont suivis par le C.713 *Cyclone* qui reste à l'état de prototype. Il vole à Guyancourt en décembre 1937. Puis, en 1939, sort une version chasseur, le C.714 équipé d'un moteur Renault de 12 cylindres en V de 450 ch, avec un armement de quatre mitrailleuses de 7,5 mm. L'armée de l'Air annule sa commande de 100 appareils. Cet appareil équipe les forces aériennes finlandaises, sous cocardes en svastika<sup>1</sup> (ou croix gammée), face à l'invasion soviétique de novembre 1939 (symboliquement six exemplaires sur 50 commandés<sup>2</sup>).



L'un des six C.714 finlandais avec leur cocarde en Svastika

Espace Air Passion GPPA / Collection Jacques Noettinger

Les pilotes polonais ayant réussi à être évacués de leur pays envahi des deux côtés, à l'Ouest par les Nazis et à l'Est par les Soviétiques, combattent au cours de la Bataille de France sur ces avions au sein du GC 1/145.

Ils remportent huit victoires en juin 1940.

La perte du C.712 et l'étude du C.714 n'empêchent pas la quête du record de vitesse, fortement soutenue par l'opinion publique. On se lance donc dans la construction d'un nouveau C.712. Si le nouvel appareil garde la voilure du C.560 montée sur la structure de fuselage du 712, l'aérodynamique extérieure a été repensée.

La canopée est réduite à sa plus simple expression et la dérive retrouve la forme trapézoïdale typique des appareils

## Division de chasse « Warszawski » GC 1/145



Caudron CR.714C1, c/n 8549 (B-207) sous-lieutenant Aleksy Zukowski GC 1/145, Evreux, juin 1940

© DR

## Caudron C.714 aux cocardes polonaises

Caudron. Le moteur, un Renault 12 cylindres devait développer 900 ch permettant de propulser l'appareil à 720 km/h. Dans un souci commercial, l'appareil est redesigné C.714R (R pour Record), laissant entendre qu'il s'agit d'une version du chasseur C.714 que l'entreprise cherche à vendre.

Hélas, début 1939, le Heinkel He 100 atteint 746 km/h. En avril suivant, le Bf 209V vole à 755 km/h. (l'appareil sera rebaptisé Bf 109 R à des fins évidentes de propagande).

Tout est à remettre sur le métier, et la guerre se profile. L'appareil est caché et stocké dans les sous-sols de l'espace Renault, au 53 avenue des Champs Elysées.

Il ressortira à la Libération pour une exposition aéronautique, avant d'être remis au musée de l'Air (qui n'est pas encore de l'Espace). Sa livrée bleu foncé n'est pas celle d'origine, plus claire.

L'exposition « Les Années folles de l'aviation » nous permet d'admirer cette superbe machine.

Le musée de l'Air et de l'Espace possède en outre une dizaine d'avions Caudron de différents types.

Jacques JULIEN, AAMA



Le Caudron C.714 R de l'exposition des Années folles de l'aviation

© P.Pierre Brémard - AAMA

**Sources :** *Fana de l'aviation* n°36, n°146 à 149 pour « les Caudron de Marcel Riffard ». NB : Il avait fait la couverture du *Fana* N°1

1. Les forces aériennes finlandaises portaient depuis 1918 cette croix gammée bleue (droite et non inclinée à 45°), issue du symbole sanscrit de chance et de prospérité, bien avant l'avènement du Nazisme. Ils ne l'ont retirée qu'en 1944.

2. Le CR.714 N°5 finlandais a été récupéré par les « Ailes Anciennes » de Dugny en octobre 1982. C'est l'un des six du même type qui est arrivé en Finlande fin mai 1940. Après avoir été réassemblés à l'usine d'aviation d'état, ils furent testés en vol et reçurent leur matricule Finlandais, CA-551 à CA-556. Il est toujours en cours de restauration.