



CAUDRON 714

par C.-J. Ehrengardt

Dès sa conception, le Caudron C.714 contient les germes de son échec. Chasseur léger (« jockey », comme on dit alors) dérivé d'avions de course à hautes performances, dont il a hérité la finesse exceptionnelle, il n'est cependant propulsé que par un moteur de 450 ch. Or, il n'est plus question de seulement filer en ligne droite ou de tourner en rond sur un circuit. Il s'agit de faire la guerre, donc de porter un équipement militaire et d'exécuter les manœuvres qu'imposent les combats aériens. Dans cet exercice, la puissance disponible se révélera bien insuffisante. Mais ce ne sera pas son seul défaut. Dans les années trente, le nom de Marcel Riffard est intimement associé aux avions de compétition qui assoient la réputation de la firme Caudron, notamment lors des coupes Deutsch de la Meurthe. Riffard s'intéresse alors à la militarisation de ses modèles de course. Il étudie deux monoplaces d'entraînement à la chasse, les C.690 et C.720, et surtout un véritable avion de chasse, baptisé C.710, directement dérivé du C.561 construit pour la coupe Deutsch de 1936 avec lequel il présente une similitude de lignes évidente. Il équipe le C.710 du moteur en ligne Renault 12 Rol de 450 ch qui confère à l'avion de course une vitesse de pointe de 550 km/h.

DU C.710 AU C.714

Faisant appel à une construction entièrement en bois avec revêtement en contreplaqué, sauf la partie avant en duralumin, le C.710 se distingue de son ancêtre direct par



◀ Le prototype du C.690, avion d'entraînement avancé à la chasse, dont il sera produit une petite série.

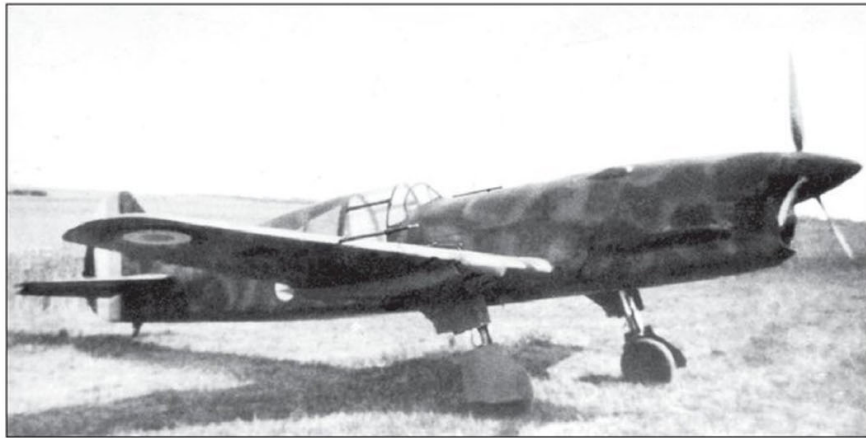
▶ Le C.710 avec son train fixe soigneusement caréné et ses canons d'aile. (Collection de l'auteur)

une surface alaire agrandie, un habitacle plus large (pour accommoder un pilote avec son équipement de vol militaire) et la présence de deux canons de 20 mm dans les ailes. Le prototype vole pour la première fois le 18 juillet 1936, Riffard espérant décrocher une commande de série dans le cadre du programme des avions de chasse légers de juillet 1934. Arrivé un peu tard dans la compétition et handicapé par une vitesse ascensionnelle nettement inférieure à celle de ses concurrents (malgré ses 800 kg de moins), il est rejeté par les services techniques.

Cependant, Riffard travaille déjà sur le C.713, baptisé Cyclone, dont le prototype, financé sur les fonds propres de l'entreprise, vole en décembre 1937. Ce modèle bénéficie d'un train rétractable. Toujours équipé du même moteur, s'il rivalise avec le MS.406 en vitesse pure (470 km/h à 4 000 m) au poids en charge de 1 665 kg (contre 2 450 kg à son rival), il lui faut 9 min 25 pour atteindre 4 000 mètres, temps nécessaire au Morane pour se trouver 2 000 mètres plus haut ! Cette fois encore, les services techniques font savoir qu'ils ne sont pas intéressés, d'autant que l'appareil a été conçu et réalisé hors programme officiel. Il est détruit dans un accident le 1er février 1938, entraînant son pilote dans la mort.

Pas découragé pour autant, Riffard propose alors le C.714, qui ne diffère du C.713 que par sa dérive allongée, sa structure renforcée et son nouveau profil d'aile, mais aussi par son futur armement composé de deux mitrailleuses de 7,5 mm en gondole sous chaque aile. Ces modifications font passer le poids en charge à 1 735 kg.





▲ Un C.714 anonyme.
(Collection J. Mutin)

Le C.714 intéresse les services techniques dans le cadre du Plan V, car, comme le Bloch 150, il utilise un autre moteur que le Hispano-Suiza 12Y dont les cadences de production sont trop faibles pour les besoins déjà existants. Néanmoins, ceux-ci font savoir que la signature d'un marché dépendra de l'amélioration des performances par rapport au C.713.

Le prototype (n° 01) vole en septembre 1938 et est transféré au CEMA de Villacoublay deux mois plus tard pour les essais officiels. Ces derniers s'avèrent satisfaisants : l'appareil atteint 487 km/h à 4 000 m et, surtout, grimpe à 4 000 mètres en 6 min 45. Un essai en piqué est même mesuré à 700 km/h.

PRODUCTION EN SÉRIE

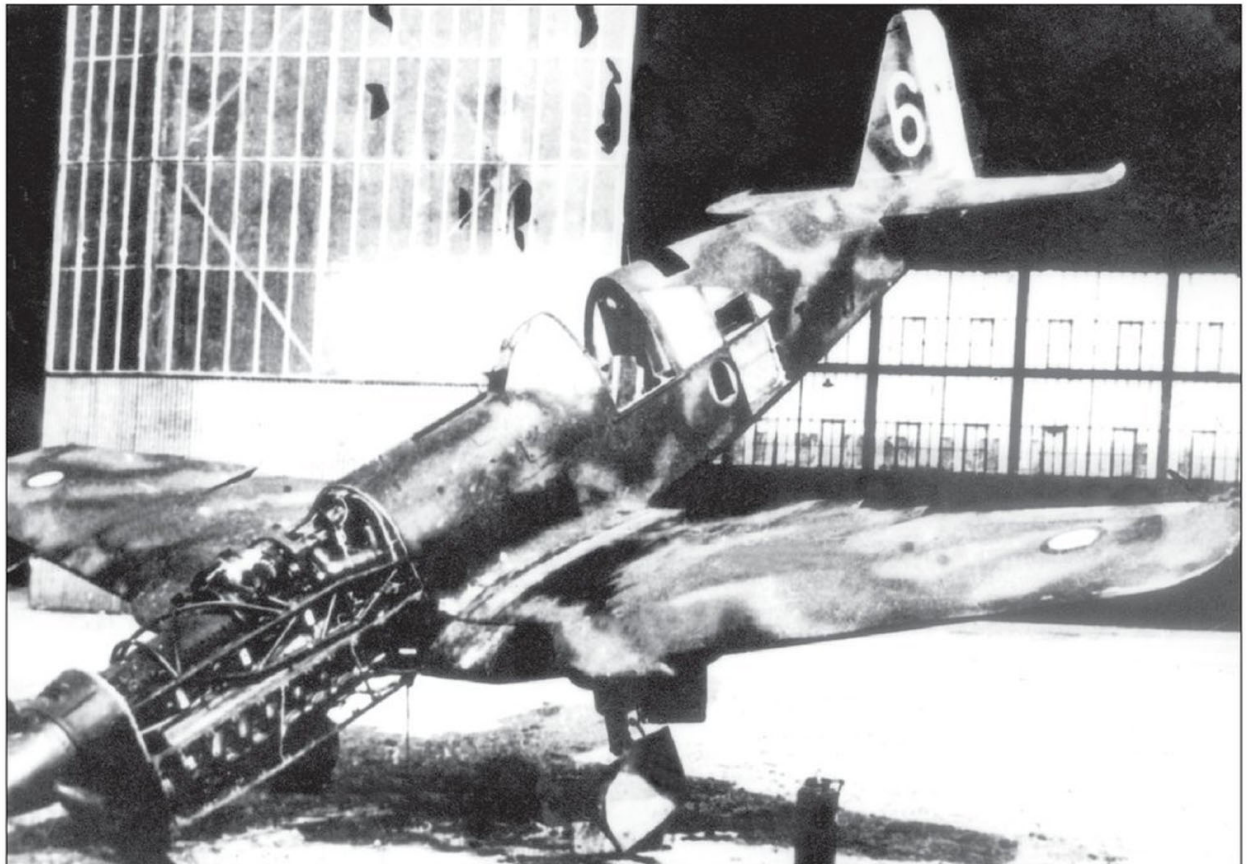
Rien ne s'oppose donc plus à ce que l'État signe le marché (n° 1646/38), en date du 5 novembre 1938, pour une commande ferme de 20 machines et une option sur 180 autres. Un avenant, daté du 27 janvier 1939, porte la commande ferme à 120 exemplaires à livrer avant la fin de l'année 1939, le constructeur s'étant engagé un peu

à la légère (mais c'est alors un peu la mode) à fournir les deux premiers dès mai 1939, puis à augmenter la cadence de deux à quatre par mois jusqu'en août, date à laquelle la production mensuelle doit atteindre un minimum de vingt-quatre exemplaires de manière à liquider le marché à la date prévue. Caudron fonde son planning sur la montée en charge progressive de sa nouvelle usine implantée au Point-du-Jour à Billancourt.

C'est hélas sans compter sur les nombreux retards accumulés par les équipementiers. Ratier informe Caudron qu'il est dans l'impossibilité de livrer ses premières hélices avant le mois d'août, quant à Renault, il est bloqué par la pénurie de démarreurs, dont aucun n'est disponible avant juillet.

Cependant, déjà d'autres nuages noirs se profilent à l'horizon du Cyclone. En dépit du renforcement de sa structure, quatre tests statiques consécutifs s'achèvent par une rupture de la cellule. Peu satisfait de la vitesse ascensionnelle de l'appareil, le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, demande à ce que le moteur Renault soit équipé d'un nouveau compresseur rétablissant à 1 500 mètres au lieu de 4 000, dans le but d'utiliser l'avion à basse altitude, vu qu'il s'avère incapable de grimper correctement. Cette demande ne sera pas suivie d'effet. Ce n'est peut-être pas plus mal, car on peut se poser la question de savoir à quoi le C.714 aurait bien pu servir à basse altitude !

En outre, les trois premiers exemplaires de série sont livrés incomplets en juin 1939, suivis par quatre autres dans le même état en juillet. Ils sont tous refusés par le CRAS (Centre de réception des avions de série). Il faut attendre septembre pour que les premiers appareils « bon de guerre » soient pris en compte. Les essais réalisés avec l'un d'eux sont catastrophiques. Avec son équipement militaire (mais sans radio, peu d'exemplaires, sinon aucun, n'en seront équipés), il se traîne à 460 km/h à 5 000 mètres, une altitude atteinte en... 12 minutes ! Par ailleurs, s'il est jugé comme une plate-forme de tir honorable, il se révèle de pilotage délicat au décollage et à l'atterrissage.



► Si toutes les sources s'accordent à identifier cet appareil comme étant le C.714 n° 27, le lieu est sujet à controverse. Certains situent la scène à Dreux, d'autres à Rouen, mais compte-tenu de la présence de hangars vitrés, il est plus vraisemblable que la photo a été prise à Lyon-Bron et que cet appareil appartenait à la DIAP. (Collection de l'auteur)



© J.-M. Guillou, 2009

Caudron C.714 n° 37 (I-217)
DIAP Lyon-Bron
Lyon-Bron, juin 1940.

La sanction ne se fait pas attendre. Le marché est aussitôt ramené à 83 exemplaires, dont les derniers sont attendus en février 1940. Encore une fois, on sera loin du compte : à cette date, seules 5 machines seront officiellement réceptionnées. Quand l'Allemagne passe à l'offensive, le 10 mai 1940, 44 C.714 ont été pris en compte. Prototype non compris, la production s'élève à 78 appareils, dont 63 effectivement livrés à l'armée de l'Air; 6 autres étaient en cours d'assemblage, lorsque l'usine de Billancourt a été évacuée, le 13 juin 1940.

BON POUR LES POLONAIS !

Très tôt, l'état-major se demande s'il est bien raisonnable d'équiper des unités de l'armée de l'Air avec un avion aux performances médiocres et probablement dangereux. Son souci est alors de chercher à s'en débarrasser et, justement, les Finlandais qui sont en guerre contre l'URSS depuis le 30 novembre 1939 réclament des volontaires et du matériel à la communauté internationale. Fin janvier 1940, le général Denain, chef de la mission de liaison auprès de l'aviation polonaise en France, propose d'engager en Finlande une unité entièrement composée de Polonais et équipée en C.714. Pour accélérer l'entraînement, les cinq premiers appareils livrés incomplets sont transférés au DIAP (Dépôt d'instruction de l'aviation polonaise) à Lyon-Bron.

Dans un grand élan de générosité, la France fait cadeau de 77 C.714 à la Finlande à livrer dans les plus brefs délais. En fait, quand l'armistice est signé entre les deux belligérants le 13 mars 1940, seuls six appareils (n° 2 à 7, ré-immatriculés CA-551 à 556) ont été expédiés et atteindront la Finlande en mai. Jugés dangereux par leur nouveau propriétaire, les deux seuls appareils affectés à la LLv 30 à Pori en septembre 1940 sont immédiatement interdits de vol ! Cinq sont envoyés à un dépôt de stockage et le sixième à une école de mécaniciens.

Quant au personnel polonais, il ne quittera pas Lyon-Bron. Cependant, les Français ont d'autres grands projets pour eux, dont la constitution d'un groupe de chasse à part entière, baptisé GC I/145 et autorisé le 6 avril 1940. Placé nominalelement sous les ordres du commandant Jozef Kepinski, il est en fait chapeauté par le lieutenant-colonel Lionel de Marmier. Malheureusement, l'état-major français est dans l'incapacité de dégager un nombre suffisant de Bloch MB.152 pour l'équiper, ce qui crée de vives tensions entre lui et son homologue polonais. Pour calmer les esprits et l'impatience des Polonais, surtout après que les Allemands sont passés à l'offensive, le 12 mai il est décidé de fournir 34 C.714 au GC I/145.

Les Polonais ne tardent pas à découvrir que le C.714 ne justifie en rien son nom de « Cyclone ». L'appareil est manifestement sous-motorisé et, s'il constitue une excel-

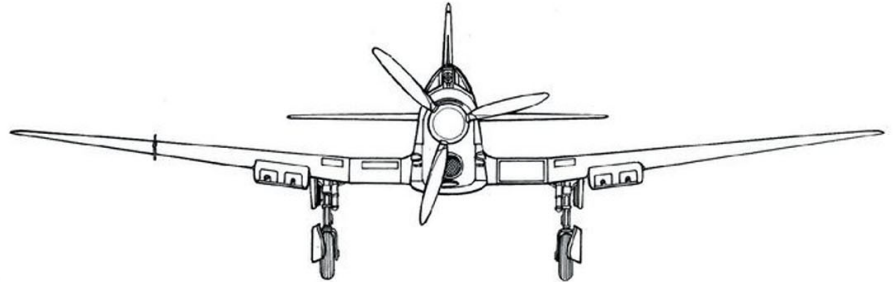
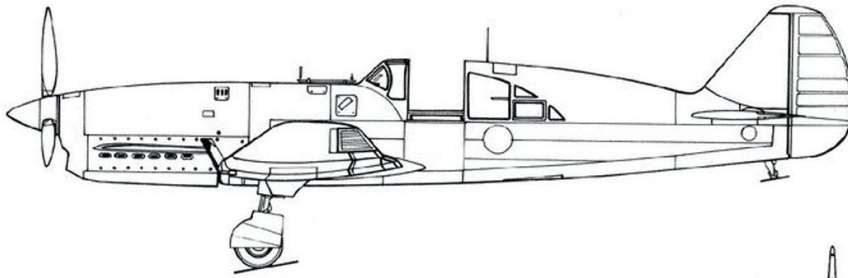


lente monture pour des démonstrations de voltige, il est totalement inadapté au combat aérien, en raison, entre autres, d'une vitesse ascensionnelle insuffisante et d'un armement trop faible. Il est en outre victime de nombreuses maladies infantiles. Le système permettant de faire varier le pas de l'hélice tombe fréquemment en panne, le capotage du moteur se déforme en piqué, les instruments de bord cessent de fonctionner après de violentes manœuvres, les canalisations d'huile et d'essence se disjoignent et le mécanisme du train se coince avec régularité. Comme le temps a manqué pour pousser les essais à fond, son manuel d'instructions ressemble davantage à une plaquette publicitaire qu'à une documentation technique; il ne contient aucune information sur les nombreuses modifications apportées sur les chaînes d'assemblage et pas davantage sur la maintenance du moteur ou le réglage du pas de l'hélice. Les ingénieurs de chez Caudron détachés auprès des Polonais ont une attitude négative vis-à-vis de l'appareil et les rapports sont tendus entre les mécaniciens polonais et les techniciens civils dépêchés par Renault, qui exigent le strict respect de la législation en matière de temps de travail.

▲ CA-555, l'un des deux C.714 affectés à la LLv30 en septembre 1940. (Collection K. Stenman)

▼ Le « 13 » du sous-lieutenant B. Gladych abandonné à Dreux. (Collection J.V. Crow)





Fiche technique

Type :

Chasseur léger monoplace.

Moteurs :

Un moteur de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide Renault 12 Ro3 développant 500 ch au décollage et 450 ch à 5 000 m.

Dimensions :

Envergure, 8,87 m – Longueur, 8,53 m – Hauteur, 2,88 m.

Poids :

À vide, 1 395 kg – En ordre de vol, 1 880 kg.

Performances :

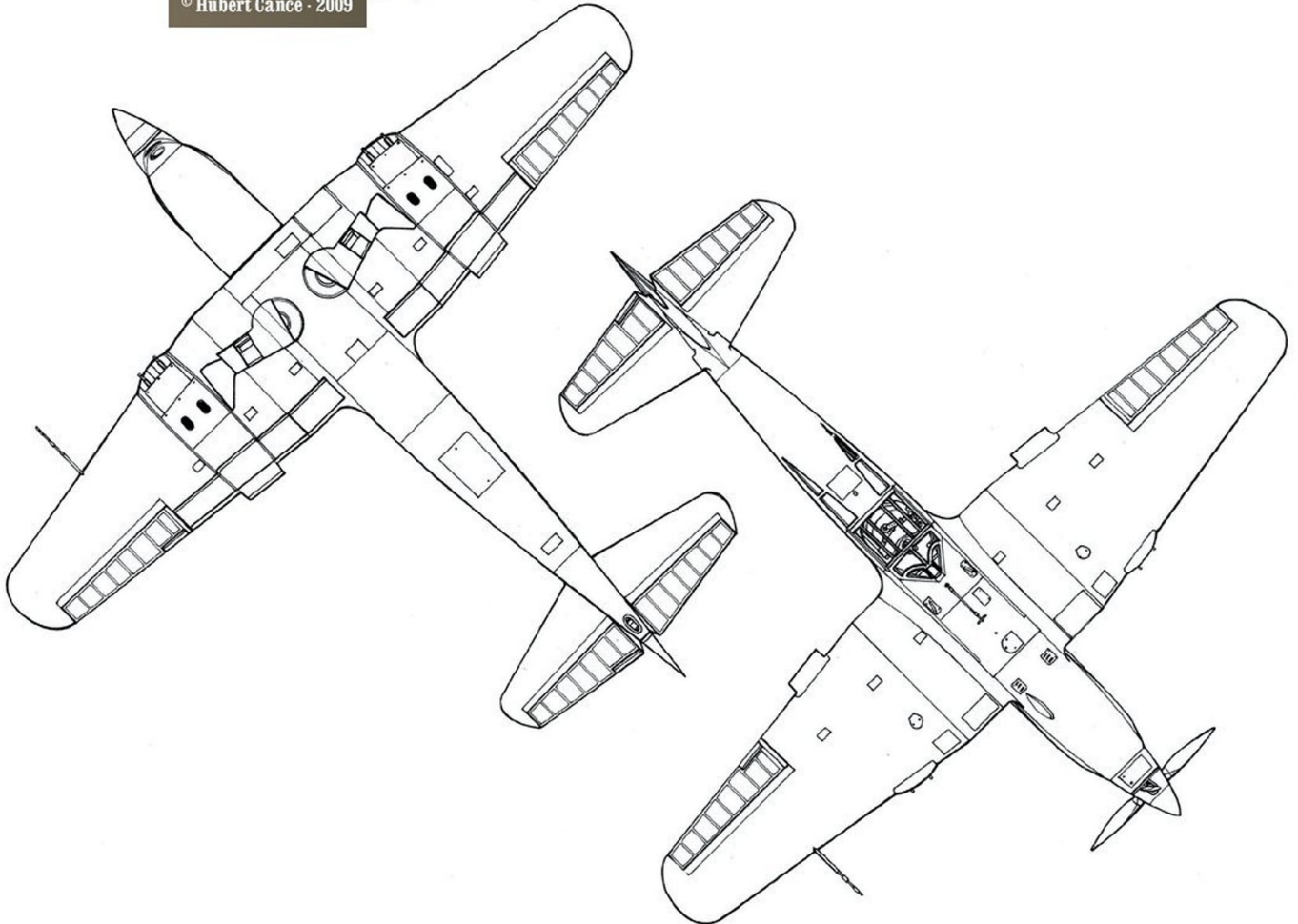
Vitesse maximale, 460 km/h à 5 000 m et 397 km/h à 8 000 m – Temps de montée à 4 000 m, 9 min 40; à 6 000 m, 15 min 30 – Plafond pratique, 8 000 m – Distance franchissable, 900 km.

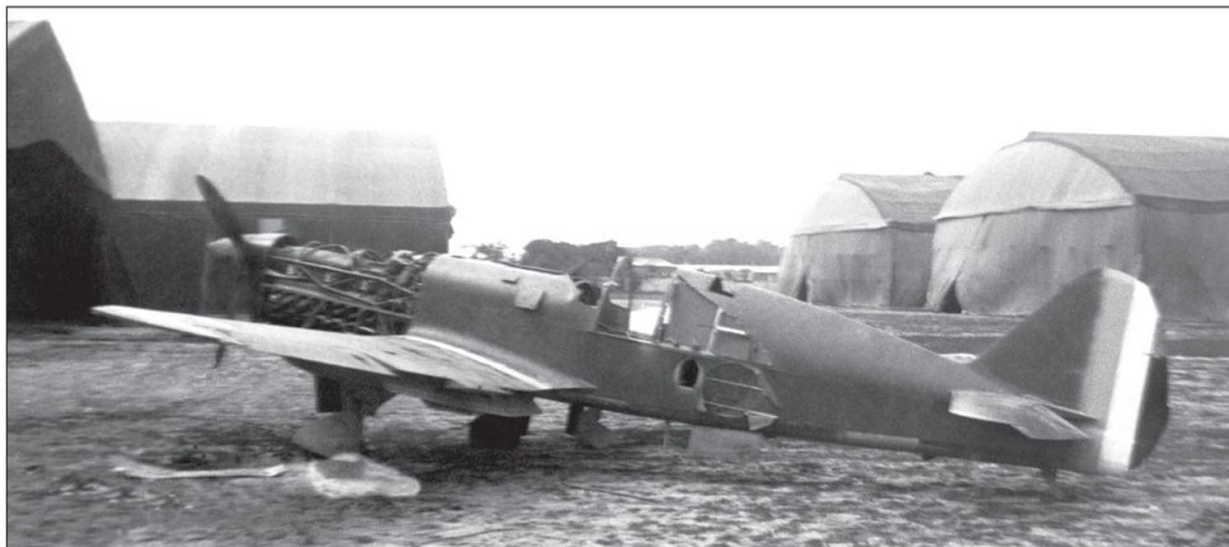
Armement :

Quatre MAC 34 de 7,5 mm (300 cpa).

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2009





◀ Un autre C.714 anonyme, vraisemblablement capturé à Guyancourt. Il ne porte aucune marque, pas même les spécifications du constructeur sur le gouvernail. La forme découpée sur le fuselage laisse à penser qu'il portait une cocarde française. (Collection J. Mutin)

Le 18 mai, le GC I/145 s'installe à Villacoublay. Le groupe, sous les ordres du commandant Jozef Kepinski, compte deux escadrilles, la 1ère commandée par le capitaine Antoni Wczelik et la 2e par le capitaine Juliusz Frey, ce qui représente un total de 32 pilotes et 184 membres du personnel technique et administratif.

Le 25 mai, deux avions entrent en collision sous les yeux du ministre de l'Air français qui prononce immédiatement l'interdiction de vol du C.714. Comme les Bloch 152 promis par les Français se font attendre, les Polonais passent outre et reprennent l'entraînement dès le lendemain.

L'état-major français ferme les yeux et affecte le GC I/145 au Groupement de chasse n° 21 et, le 2 juin, il s'installe sur le terrain de Dreux. Deux He 111 revendiqués le lendemain ne sont pas homologués. Détachée temporairement à Bernay, le 8 juin, la 1ère escadrille revendique deux victoires sans que personne n'ait vu tomber les avions. Cependant, comme les Français retrouvent cinq carcasses de Bf 110 sur les lieux du combat, ils homologuent cinq victoires aux Polonais !

Le 9 juin, une grande bagarre avec des Bf 109 et des Do 17 se solde par quatre victoires, mais aussi par deux tués, un

blessé grave, deux avions détruits et quatre endommagés. Le 10 juin voit le dernier combat qui offre trois nouvelles victoires, mais Kepinski, grièvement blessé, doit être remplacé à la tête du groupe par le capitaine Laguna. Dans la soirée, alors qu'il ne dispose plus que de onze C.714 en état, le I/145 est replié au sud d'Étampes. On annonce sa transformation sur Bloch 152, mais le temps manquera pour la mener à bien.

Le 17 juin, les Polonais abandonnent leurs onze derniers avions à Rochefort avant d'embarquer pour l'Angleterre. Entre le 10 mai et le 18 juin, le GC I/145 a réalisé 64 missions, représentant 322 sorties et 358 heures de vol de guerre. Il a été crédité de douze victoires homologuées et de deux probables et ses pertes se sont élevées à 11 C.714 détruits du fait de l'ennemi, trois pilotes tués, un disparu et deux blessés.

Début juin, le DIAP se replie à Saint-Symphorien-d'Ozon avec, notamment quatre C.714 non armés qui ont probablement été abandonnés sur place.

Le 25 juin 1940, seuls 9 C.714 sont recensés en zone libre. Ils seront envoyés au pilon en novembre 1940. ■

▼ La fin du chemin : les aviateurs polonais du GC I/145 ont abandonné leurs derniers C.714 en état sur le terrain de Rochefort avant d'embarquer pour l'Angleterre. Les chasseurs de souvenirs sont passés avant le photographe ! Le « 8 » au second plan est vraisemblablement l'avion du sous-lieutenant E. Fiedorczuk de la 1ère escadrille. (ECPA-D)

