

1908-1936

L'épopée de l'aviation De Caudron à Potez

Alain Trogneux



L'épopée de l'aviation De Caudron à Potez 1908-1936

Alain Trogneux,
*professeur au service éducatif
des Archives départementales*

avec la collaboration des Archives départementales
de la Somme

Le Musée des Frères CAUDRON

Le Musée des Frères CAUDRON a été ouvert au public en novembre 1976. Les collections présentées : maquettes, trophées, bronzes, photographies, documents personnels authentiques, proviennent d'une donation de Madame René CAUDRON à la Ville de RUE.

Fils d'agriculteurs, passionnés par les travaux réalisés en aviation par les *Frères WRIGHT*, Gaston et René CAUDRON se lancent dans la construction de leur premier avion au printemps 1909. D'autres modèles suivront, dont le célèbre **G.3** utilisé pendant la guerre 1914-1918.

Cinquante-six escadrilles seront équipées d'avions CAUDRON pendant des périodes plus ou moins longues durant cette guerre. De nombreux Pilotes et Observateurs vont assurer différentes missions, d'observation, de reconnaissance, de réglage de tir d'artillerie au cours desquelles, en faisant leur devoir, certains y laisseront leur vie.

Vous trouverez toutes les photos des appareils CAUDRON au Musée avec leurs performances, et à travers l'ensemble des modèles d'avions présentés, vous constaterez l'évolution de la construction aéronautique de 1909 à 1939.

Au Beffroi de RUE, demandez à visionner la cassette !



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SOMME

61, rue Saint-Fuscien

80000 Amiens

Téléphone : 03 22 71 86 00

Télécopie : 03 22 92 16 98

archives@somme.fr

Les documents figurant dans ce *TDS* proviennent dans leur grande majorité des fonds des Archives départementales de la Somme.

ISSN 0769-5799

© Archives départementales de la Somme, Amiens, 2004.

Tous droits de traduction et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays.

« Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite. » (Article L. 122-4 du Code de la propriété intellectuelle. Loi n° 92-597 du 1^{er} juillet 1992). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal. Le Code de la propriété intellectuelle n'autorise, aux termes des alinéas 2° et 3° a de l'article L. 122-5, que « les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective [...] » d'une part, et d'autre part, que « les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées ».

Avant-propos

En cette fin d'année 2003, alors que les États-Unis s'apprêtent à célébrer le centième anniversaire du premier vol avec moteur des frères Wright, c'est l'occasion de remettre en lumière les exploits des Picards pionniers de l'aviation :

- les frères Caudron, natifs de Favières, qui, à partir de 1908, essaient fébrilement d'étonnantes machines volantes au-dessus de la baie de Somme avant d'équiper une bonne partie des escadrilles françaises de la Grande Guerre ;

- Henry Potez, originaire de Méaulte, qui aménage dans les années vingt, à deux kilomètres d'Albert, une usine d'aviation, considérée à l'époque comme l'une des plus importantes du monde.

Ce *TDS* rappelle l'aventure extraordinaire de ces quelques « doux rêveurs », bricoleurs de génie et pilotes casse-cou capables de toutes les audaces, mais aussi de ces pionniers qui ont placé entre les mains des hommes un formidable instrument de pouvoir.

Table des matières

Avant-propos	3
--------------------	---

1908-1914 : Les frères Caudron et la naissance de l'aviation	5
---	---

1920-1936 : Henry Potez, pionnier de l'aéronautique française	17
--	----

Bibliographie	31
---------------------	----

1908-1914

Les frères Caudron et la naissance de l'aviation

C*inq ans après les exploits des frères Wright à bord du Flyer, les frères Caudron construisent un premier avion et s'élancent pour la première fois dans les airs. D'autres vols suivent et bientôt des ateliers basés à Rue concrétisent les succès des aviateurs picards. Biplans, monoplaces et biplaces sont mis au point, puis les premiers hydravions sortent des hangars. En 1912, les Caudron créent une école de pilotage au Crotoy. Au début de la Grande Guerre, la proximité du front oblige les Caudron à transférer leur usine à Issy-les-Moulineaux et à Lyon. Malgré la mort de Gaston survenue en décembre 1915, des centaines d'avions sont construits pour équiper 56 escadrilles. La période de l'entre-deux-guerres est plus sombre. En 1928, l'école Caudron qui a formé des aviateurs célèbres (René Fonck, Jean Mermoz...), quitte le Crotoy pour s'installer à Ambérieu-en-Bugey (Ain), Royan (Charente-Maritime) et Guyancourt (Yvelines). En 1933, l'entreprise s'associe avec Louis Renault. Malgré quelques derniers succès bâtis sur l'aventure aéropostale, la firme est nationalisée avant de tomber peu à peu dans l'oubli.*

AÉRO-CLUB DE FRANCE
RECONNU D'UTILITÉ PUBLIQUE

35, RUE FRANÇOIS-I^{er}
CHAMPS-ÉLYSÉES
PARIS

SIÈGE ET SECRÉTARIAT
TÉLÉPH. : PASSY 66-21

COMMISSION D'AVIATION
TÉLÉPH. : PASSY 40-86

Paris, le 19 Mars 1914

CERTIFICAT

Rappeler l'indication
ci-dessous en répondant :
COMMISSION D'AVIATION

Dossier : N°

Nous soussigné, Georges BESANCON, Secrétaire
général de l'Aéro-Club de France, certifions que
M. Gaston CAUDRON, né le 18 Janvier 1882, à Favières
(Somme), est titulaire du brevet de pilote valable
pour la conduite des aéroplanes et des hydroaéroplanes,
délivré par l'Aéro-Club de France, sous le N° 434, le
3 Mars 1911.

En foi de quoi, nous avons délivré la présente
attestation pour servir à l'obtention du brevet admi-
nistratif.

A Paris, le 19 Mars 1914
35, Rue François I^{er}
PARIS
LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Georges Besancon



Document 1. – Certificat de brevet de pilote délivré à Gaston Caudron (1882-1915).

Arch. dép. de la Somme,
KZ 1637.

Document 2. – Certificat de brevet de pilote délivré à René Caudron (1884-1959).

Arch. dép. de la Somme,
KZ 1637.

Enfants d'agriculteurs
et natifs de Favières,
les frères Caudron effectuent leur scolarité
à Rue, puis au collège d'Abbeville.
Passionnés de sports mécaniques, c'est
à leur retour du service militaire qu'ils
s'attaquent à
la réalisation d'aéroplanes.



AÉRO-CLUB DE FRANCE
RECONNU D'UTILITÉ PUBLIQUE

35, RUE FRANÇOIS-I^{er}
CHAMPS-ÉLYSÉES
PARIS

SIÈGE ET SECRÉTARIAT
TÉLÉPH. : PASSY 66-21

COMMISSION D'AVIATION
TÉLÉPH. : PASSY 40-86

Paris, le 19 Mars 1914

CERTIFICAT

Rappeler l'indication
ci-dessous en répondant :
COMMISSION D'AVIATION

Dossier : N°

Nous soussigné, Georges BESANCON, Secrétaire
général de l'Aéro-Club de France, certifions que
M. René CAUDRON, né le 1^{er} Juillet 1884, à Favières (Somme),
est titulaire du brevet de pilote valable pour la condui-
te des aéroplanes et des hydroaéroplanes, délivré par
l'Aéro-Club de France, sous le N° 180, le 9 Août 1910.

En foi de quoi, nous avons délivré la présente
attestation pour servir à l'obtention du brevet admi-
nistratif.

A Paris, le 19 Mars 1914
35, Rue François I^{er}
PARIS
LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL,

Georges Besancon



Document 3. – Carton d'invitation à l'inauguration de la stèle élevée à Romiotte en commémoration des premiers vols

des frères Caudron.
Arch. dép. de la Somme,
KZ 142.

En juin 1908, avec l'aide
des ouvriers de la ferme

de Romiotte, les frères
Caudron construisent,
dans un hangar, un grand
biplan de 60 m².
Dans l'attente de moteurs,
ils font tirer l'appareil

par leur jument Luciole,
le planeur s'élève
et vole quelques centaines
de mètres.

Document 5. – Coupures de presse.

Arch. dép. de la Somme,
261 PER 5.

Après la traversée de la Manche par Blériot en juillet 1909, la presse suit le moindre événement aéronautique et les premiers exploits des frères Caudron sont relatés avec précision.

Document 4.

– Photographie de René Caudron sur son biplan.

Arch. dép. de la Somme,
DA 617.

Après les premiers essais, ils intègrent un moteur Anziani de 35 CV à leurs prototypes et triomphent des difficultés en avril 1910. Pour la première fois, ils effectuent un vol de dix kilomètres aller et retour entre Romiotte et Forest-Montiers.



Photo Hacquart.

Caudron — inventeur et pilote — sur son petit biplan

PONTHOILE

Les progrès de l'aviation excitent les concurrents et la vieille terre picarde, si féconde en hommes de valeur, ne reste pas en arrière quant à ce nouveau sport.

Après les succès d'Eugène Lefebvre, héroïquement tombé au champ d'honneur à Juvisy, nous avons à parler des efforts réalisés par un nouvel aviateur de l'arrondissement d'Abbeville.

Nous voulons parler de M. René Caudron, de Ponthoile qui, après avoir achevé la construction d'un nouveau modèle d'aéroplane, a fait quelques essais qui ont été couronnés de succès.

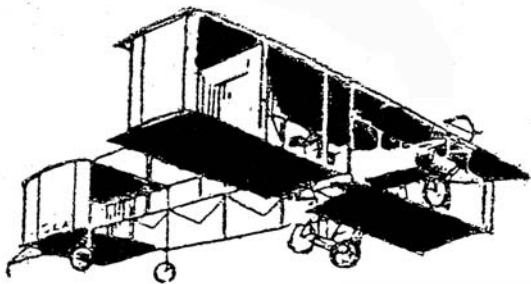
L'appareil, un biplan de 22 mètres carrés de surface, propulsé par un moteur Anzani, a exécuté plusieurs vols intéressants ces jours derniers ; certains ont dépassé un kilomètre. L'atterrissage s'est toujours effectué dans de très bonnes conditions en présence de nombreux spectateurs.

Espérons que M. René Caudron n'en restera pas là et que prochainement nous verrons son nom figurer parmi ceux des heureux champions des aérodromes futurs.

M. René Caudron, fils du grand agriculteur de Ponthoile, vient d'achever la construction d'un aéroplane. Dimanche après-midi, il procéda à des essais qui lui donnèrent satisfaction.

L'appareil, un biplan de 22 mètres carrés de surface, s'enleva très facilement. M. Caudron fit ainsi un premier vol de 500 mètres puis atterrit dans un champ de betteraves. Après quoi l'aviateur à quatre reprises s'enleva de terre et parcourut des distances d'environ un kilomètre.

Les essais de M. René Caudron ont retenu à Ponthoile de nombreux curieux, et nous espérons que bientôt nous verrons atterrir à Rue, l'appareil de M. Caudron.



LE CROTOY

Traversée de la Baie de Somme en aéroplane

Dans notre dernier numéro, nous avons annoncé que M. René Caudron, l'aviateur de Ponthoile tenterait de traverser la baie de Somme, du Crotoy à Cayeux dimanche dernier.

Cet essai a eu lieu en présence d'une foule d'amateurs et de curieux venus des alentours ; mais dont l'attente a été déçue.

En effet, malgré plusieurs tentatives répétées, M. René Caudron n'a pu parcourir que quelques centaines de mètres et s'est vu dans l'obligation de renoncer à son expérience.

Cet insuccès est attribué au mauvais fonctionnement du moteur. Aussi nous espérons que, dans les nouveaux essais qu'il ne manquera pas de faire, le jeune aviateur sera plus heureux.

Traversée de la Baie de Somme en Aéroplane

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que M. René Caudron, de Ponthoile, persévérant dans ses expériences d'aviation, tentera, si le temps le permet, la traversée de la baie de Somme en aéroplane, du Crotoy à Cayeux, le dimanche 15 mai courant vers cinq heures du soir.

Nous souhaitons bonne chance au sympathique aviateur et faisons des vœux pour la complète réussite de son projet.

LE COIN DES POÈTES

Aux Frères Caudron les Aviateurs Picards

Quand dans votre nacelle, au-dessus des nuages,
Vous vous promènerez, seuls en l'immensité,
Quand vous franchirez monts, forêts, cités, vil-
[lages,
Comme un oiseau géant par le vent emporté,

Quand la main au volant, les yeux vers quelque
[étoile,
Vous vous dirigerez tout là-haut dans les cieux,
Les foules fixeront sur vos ailes de toile
Des regards étonnés, ravis, mais envieux.

On fait fi du danger, on aime le prodige.
Le progrès dit à l'homme : « Il faut narguer la
[mort! »
Et l'homme, sans émoi, sans crainte et sans
[vertige,
S'élève dans l'espace en un puissant essor.

Crotoy, 14 août 1911

FERNAND POIDEVIN

Document 6. –
Aux frères Caudron.
Arch. dép. de la Somme,
248 PER 1.

Très vite, la notoriété
des frères Caudron

s'étale à la une des
quotidiens locaux,
régionaux et nationaux.
Ils deviennent des figures
de légende et des poèmes
sont composés à leur gloire.



Document 7. — Rue : ateliers Caudron frères.

Arch. dép. de la Somme,
8 Fi 6658.

Durant l'été 1910, les frères Caudron créent à Rue des ateliers qui deviennent vite une usine avec plusieurs dizaines d'ouvriers.



Document 8. — École d'aviation au Crotoy.

Arch. dép. de la Somme,
8 Fi 4538.

En 1910 également, ils ouvrent une école de pilotage au Crotoy où s'affirment de nombreux pilotes venus de toute la France.

LE CROTOY

Une visite aux frères Caudron. — Nous empruntons à l'*Aéro* cet article dans lequel M. Marcel Ramet raconte sa visite aux frères Caudron :

Il faisait un temps bien sombre, vendredi dernier, lorsque, attendu par les frères Caudron, je m'apprêtais à visiter leurs ateliers de construction d'aéroplanes.

Que de changement depuis mon dernier voyage, qui ne date pourtant que d'un mois. Tout un côté des ateliers est occupé par l'installation des machines-outils; un moteur industriel de première marque doit les animer. De plus, l'éclairage à l'acétylène est remplacé par l'électricité; plus de vingt ouvriers taudent, liment, profilent sans relâche. Plus loin, d'autres sont occupés au réglage des biplans qui vont sortir sous peu, afin de laisser la place libre à la mise au point d'autres appareils.

Au bureau du dessinateur, on s'occupe ferme des dessins d'une grande nouveauté : le monoplan Caudron.

En quittant les ateliers, Gaston Caudron me propose une promenade en aéroplane. Comme je ne suis jamais monté, j'accepte avec enthousiasme cette proposition et, aussitôt, nous voilà partis pour le Crotoy.

Là, sous la haute direction de de Laët, chef pilote, les élèves s'entraînent; les uns roulent, les autres font de petits bonds, d'autres enfin, des vols impeccables. Maicon, Dambricourt, Bonnette volent longuement; de la Camargue, Beauvais, Galby font de belles lignes droites. Plus haut et plus loin, le lieutenant Bon parcourt des kilomètres au-dessus de la mer, sur un des derniers Caudron militaires réceptionnés par l'armée.

Mais, comme l'ordre en avait été donné, un « deux places » était descendu sur la plage, et, après m'être équipé, je monte dans l'appareil, non sans un certain serrement de cœur, je peux l'avouer... Que celui qui n'a pas éprouvé cette impression lors de sa première ascension me jette la première pierre, Mais le « Gnôme » ronfle et déjà toute crainte a disparu et lorsque les aides lâchent l'appareil, je suis déjà acclimaté, cherchant à saisir le moment précis où je quitterai terre. Mais, avec un « Caudron » c'est peine inutile tellement tous les mouvements sont doux et réguliers, et nous sommes à plus de 10 mètres lorsque je m'aperçois que nous avons quitté le sol.

Document 9. — Une visite aux frères Caudron.

Arch. dép. de la Somme,
248 PER 1.

Dès ses débuts, l'école de pilotage du Crotoy est l'une des plus réputées de France.

Nous montons rapidement jusqu'à 75 mètres ; un fort vent de côté nous gêne et nous donne l'impression d'être en montagne russe ; nous sommes bientôt au-dessus de la mer. Confortablement installé sur mon siège, je contemple au-dessous de moi les verrotières et chercheuses de hénons qui, habituées de ce spectacle, ne suspendent pas leur travail pour voir passer l'oiseau.

Mais, pendant que nous volons, le soir tombe peu à peu, les barques de pêcheurs rentrent au port, les matelots saluent de loin la machine ailée ; au lointain, les phares s'allument. Le Hourdel ! Berck ! apparaissent à nos yeux. Nous sommes maintenant montés plus haut et nous dominons nettement tous ces feux. Et, comme pour me satisfaire, au-dessus de cette immensité, l'appareil ne semble plus avancer. On ne croirait jamais que l'on vole à 80 kilomètres à l'heure.

Pourquoi ne pas toujours rester ainsi ? Mais, tout à coup, le moteur s'arrête, l'appareil semble piquer vers le sol ; ému, je me cramponne aux montants. Ce n'est pas la chute, mais un simple vol plané, exécuté d'une façon impeccable par Gaston, qui me descend ainsi jusqu'auprès des hangars.

Marcel RAMET.



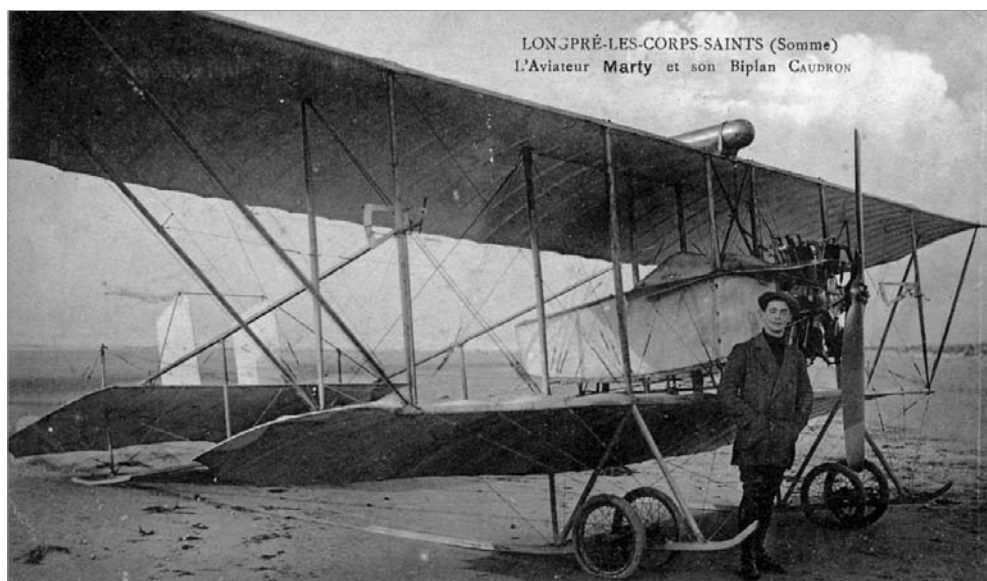
Documents 10 à 13. —

Arch. dép. de la Somme,
 8 Fi 4524, 8 Fi 4522,
 8 Fi 4586, 8 Fi 4536.

Parmi les pilotes
 chevronnés qui sortent
 de l'école des frères
 Caudron, on peut
 reconnaître ici les aviateurs
 Jacquemart, Maurice Allart,

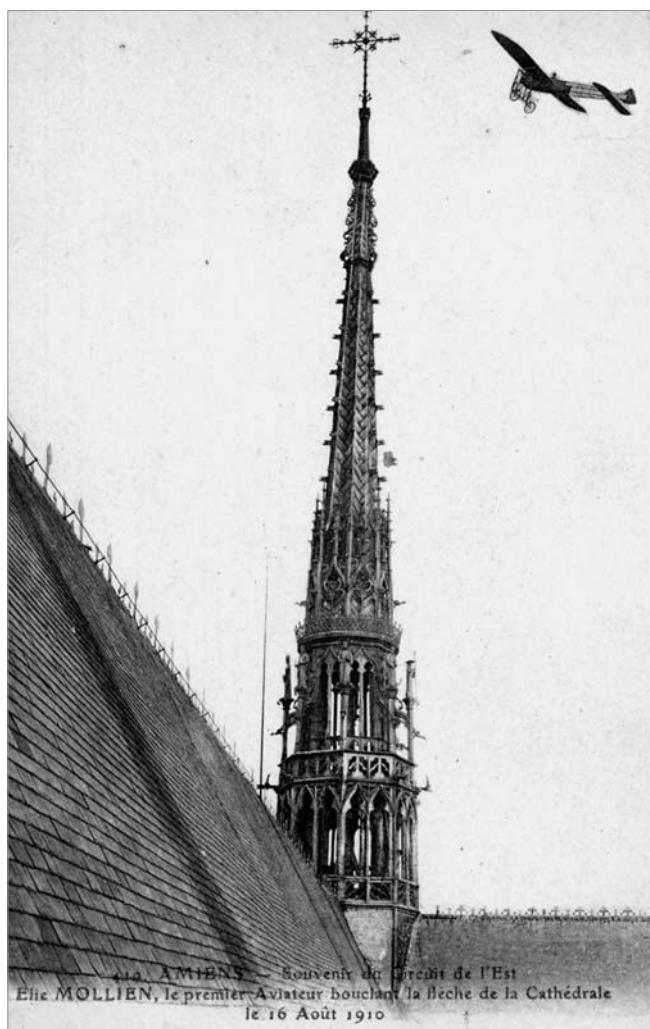
Marty, originaire
 de Longpré-les-Corps-
 Saints, qui se tua à l'âge
 de 20 ans, et le célèbre
 Pierre Chandeloup, premier
 recordman de vitesse,
 qui fut le premier à
 effectuer un looping en
 public sur avion Caudron.





*Document 14. –
L'hydroaéroplane
des frères Caudron*
Arch. dép. de la Somme,
8 Fi 4530.

En 1912, les frères Caudron furent les premiers à créer l'hydroaéroplane, premier modèle d'hydravion connu dans le monde. L'année suivante, ils livrèrent à la Chine douze avions biplaces. René Caudron fut le premier à photographier du ciel la Cité interdite.

*Document 15. –*

Arch. dép. de la Somme,
8 Fi 11.

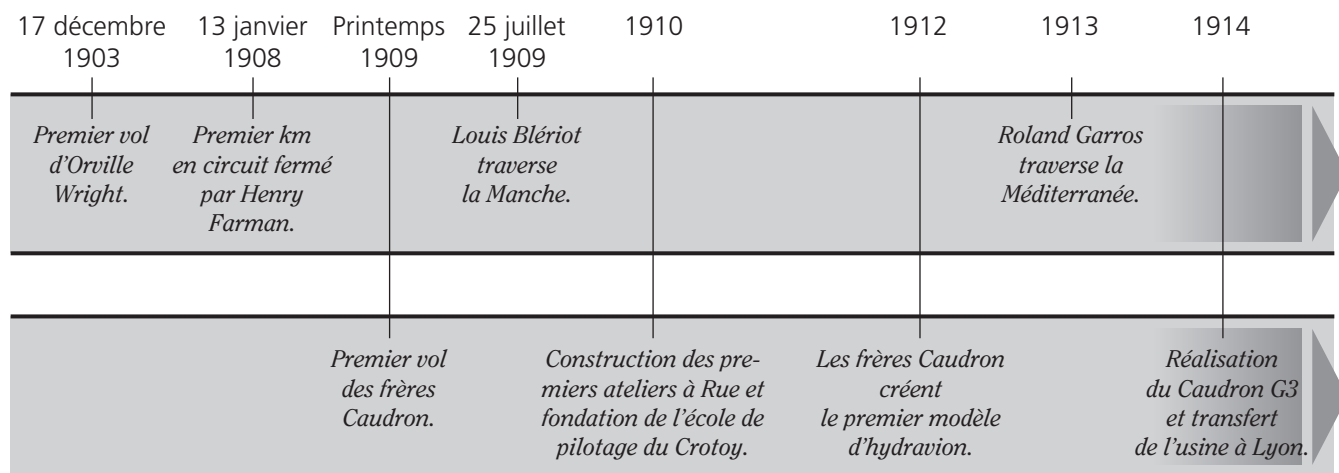
Les exploits les plus
insensés jalonnent
les débuts de l'aviation.
Lors des fêtes aériennes
du 16 août 1910, l'aviateur
Mollien survole la flèche
de la cathédrale d'Amiens.

*Document 16. – Chute
de l'aviateur Grazioli.*

Arch. dép. de la Somme,
8 Fi 3187.

La conquête de l'air
s'accompagne de nombreux
dramas. Ici, l'aviateur
Grazioli s'écrase
à Neuville-Coppegueule
(Somme) à la veille
de la Guerre de 1914.
En décembre 1915,
Gaston Caudron se tue
à Lyon en essayant
un bimoteur.

Les frères Caudron et la naissance de l'aviation



Comprendre

1. Identifier les documents

- ◆ Brevet.
- ◆ Carton d'invitation.
- ◆ Photographie.
- ◆ Coupures de presse.

2. Repérer

- ◆ Les limites chronologiques des événements.
- ◆ Les lieux évoqués : le Ponthieu, la baie de Somme.
- ◆ Les principaux aviateurs : les frères Caudron, P. Marty, P. Chanteloup.

3. Thèmes à aborder

- ◆ L'épopée de l'aviation.
- ◆ Les écoles de pilotage.
- ◆ La construction aéronautique.
- ◆ Sécurité et accidents.

Mots-clés

Aéroplane
Biplan
Hydravion
Escadrille
Prototype
Aéronautique

Étudier

1. Retracer les grandes étapes de l'épopée de l'aviation en Picardie.
2. Le rôle majeur joué par les frères Caudron avant et après 1914.
3. La formation des pilotes au Crotoy.
4. Les différents modèles d'avion G 1, G 2, G 3 et les premiers prototypes d'hydravions.
5. Le transfert de l'usine Caudron à Lyon et la fin de l'épopée.

1920-1936

Henry Potez, pionnier de l'aéronautique française

Henry Potez (1891-1981) est l'un de ces pionniers de l'industrie aéronautique qui allie des qualités de technicien hors normes avec celles d'administrateur averti. Après avoir créé « l'Hélice-Éclair », dont les modèles équipèrent tous les avions de la guerre 1914-1918, Henry Potez fonde avec son père, en 1919, la société des avions Henry-Potez. D'abord installée à Suresnes (Hauts-de-Seine), puis à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine), l'entreprise s'établit à Méaulte (Somme) près d'Albert grâce aux fonds des dommages de guerre.

Durant l'entre-deux-guerres, dans cette usine qui occupe plusieurs milliers d'ouvriers, Henry Potez conçoit quarante-huit types d'avions nouveaux, dont la moitié fut construite en série.

L'usine étant nationalisée en 1937, Henry Potez est mis à la tête de la SNCAN (Société nationale de construction aéronautique du Nord) et, au moment de la déclaration de guerre, l'usine de Méaulte fournit un millier de Potez 63 à l'armée française.

**Document 18. – Extrait
du Progrès de la Somme,
23 janvier 1923.**

Arch. dép. de la Somme,
35 W 109.

Pendant la Grande Guerre,
Henry Potez crée la société
« L'Hélice-Éclair » et
devient l'un des plus grands
producteurs d'hélices

de l'époque, avant de fonder
en 1919 les avions Potez. D'abord
implantée à Aubervilliers
(Seine-Saint-Denis),
puis à Levallois-Perret
(Hauts-de-Seine),
l'entreprise vient s'installer
à Méaulte (Somme) en
1922, grâce aux fonds des
dommages de guerre.

L'AVIATION DANS LA SOMME

**Notre département aura bientôt une
usine d'aéroplanes du dernier
perfectionnement**

Ce n'est pas seulement à l'étranger, mais aussi en France, qu'on rencontre des hommes imbus d'idées nouvelles et hardies, capables de renouveler efficacement nos méthodes industrielles, de voir grand et loin, pour conserver à notre pays, au milieu des luttes économiques qui s'engagent de toutes parts, un rang honorable. Nous n'en voulons pour exemple que le bel effort accompli par l'un de nos jeunes compatriotes, M. Henry Potez, qui, en l'espace de deux années, grâce à son initiative et à son esprit de décision, a su acquérir une place enviable dans le monde de l'aviation.

Nous applaudissons d'autant plus à sa réussite que ses brillants succès ne lui font pas oublier la terre picarde qui l'a vu naître. En effet, la commune de Méaulte, son pays d'origine, sera bientôt appelée à profiter de l'œuvre qu'il a si vaillamment conduite à bien. Ce sera, pour cette commune si cruellement meurtrie par l'invasion, une source de prospérité qui, nous n'en doutons pas, s'étendra à la région avoisinante.

Mais avant d'exposer en quoi va consister l'entreprise actuellement en voie d'exécution à Méaulte, il est nécessaire de dire quelques mots sur les efforts réalisés par notre distingué compatriote, dont la renommée a dépassé les limites de nos frontières comme on le verra bientôt.

Une tâche ardue et souvent ingrate

Personne n'ignore plus l'énergie indomptable, le sang-froid, les efforts opiniâtres dont nos aviateurs firent preuve pendant la paix, comme pendant la guerre, pour s'assurer la maîtrise de l'air. Parmi eux, beaucoup trop, et souvent les meilleurs, tombèrent mortellement frappés, au cours de leurs exploits audacieux. Mais s'il est de notre devoir de rendre hommage au courage, à la vaillance, à l'héroïsme de nos aviateurs, il serait injuste de méconnaître les efforts des constructeurs. Eux aussi peuvent revendiquer une place d'honneur au glorieux tableau de l'aviation.

En effet, leur tâche est souvent difficile, ingrate, car elle comporte maints aléas. On ne crée pas, du jour au lendemain, un nouvel appareil. Avant qu'il soit définitivement au point, le constructeur doit soigner de laborieuses recherches, engager des dépenses assez élevées, qui peuvent lui rester pour compte, si les essais donnent des résultats négatifs. En outre, il lui faut disposer d'un outillage spécial, d'un stock important de matières premières, etc...

Le constructeur doit également compter avec la loi du progrès, car l'industrie de l'aviation est une de celles qui se transforment presque au jour le jour, pourrait-on dire. Il lui faut aussi lutter contre la concurrence, en particulier celle de l'étranger, qui se manifeste d'une façon très active. Bref, le constructeur court beaucoup de risques, et le succès ne vient pas toujours récompenser sa bonne volonté et ses travaux personnels.

M. Henry Potez connaissait ces détails, qui n'étaient cependant pas de nature à modifier sa résolution. Aussi, plein de confiance dans l'avenir, persuadé du succès, il se lançait résolument dans la construction des aéroplanes. C'est à Levallois-Perret, centre industriel par excellence, qu'il installa sa première usine. Grâce à la compétence et à l'énergie de son jeune directeur, elle prit bientôt un magnifique développement.

LES AVIONS POTEZ

Aussi, la marque Henry Potez ne devait pas tarder à être connue avantageusement. En effet, ce sont les avions Potez, d'une puissance de 370 HP, qui effectuent journellement les trajets Paris-Varsovie et Paris-Vienne-Budapest, couvrant en neuf heures de vol, par-dessus les Vosges, la Forêt-Noire et la Bohême, les distances qui séparent Paris des trois capitales de la Pologne, de l'Autriche et de la Hongrie.

Homme d'initiative, persuadé que l'aviation n'avait pas encore dit son dernier mot, notre compatriote poursuivait ses expériences qui devaient démontrer, par exemple, que le vol à voile n'était pas un mythe. L'an dernier, ce fut sur un appareil Potez, sans moteur, que Douchy s'élança du Puy-de-Dôme, d'une altitude de 1.465 mètres, pour venir atterrir, après un vol de 9 minutes 2 secondes.

Au dernier salon de l'Aviation, la maison Potez se signala particulièrement par l'ingéniosité de ses conceptions et l'excellence de ses fabrications. Les trois appareils qu'elle exposait méritaient bien l'attention dont ils furent l'objet. Le premier était un tri-moteurs de transports, aménagé avec une luxueuse cabine, pouvant contenir 80 passagers. Cet avion, d'un type très heureux, pour nos lignes commerciales, avait, au préalable, effectué des essais dans des conditions tout à fait satisfaisantes.

Le deuxième était un avion-école ou de tourisme ; le troisième un avion militaire, entièrement métallique.

Sa réputation grandissant de jour en jour, la maison Potez eût bientôt à faire face à d'importantes commandes que sa première installation, bien qu'organisée superbement, ne suffisait pas toujours à exécuter aussi rapidement qu'on l'eût désiré.

M. Potez eut alors une idée vraiment heureuse, et dont ses compatriotes qui applaudissaient aux succès de son entreprise, se réjouirent. Il décida de créer, à Méaulte, un second établissement qui lui permettrait de fabriquer un plus grand nombre d'appareils dans un délai moins long. Telle fut la genèse de l'usine dont nous allons parler.

La nouvelle usine de Méaulte

Après de longs pourparlers avec les propriétaires, M. Potez se rendait acquéreur d'un vaste terrain, d'une contenance de 30 hectares, au lieu dit « le Carcailliet », situé en bordure de la route de Bray à Albert, à deux kilomètres environ de cette dernière ville, à l'angle de la route de Méaulte à Bécordel. Les travaux pour la construction de l'usine commencèrent aussitôt après, c'est-à-dire le 1^{er} juillet dernier. Ils devaient être poursuivis sans arrêt et, à présent, que le gros œuvre est terminé, on peut se rendre compte de l'importance de la nouvelle usine.

Document 17. – Portrait d'Henry Potez.

Archives du Courrier Picard.

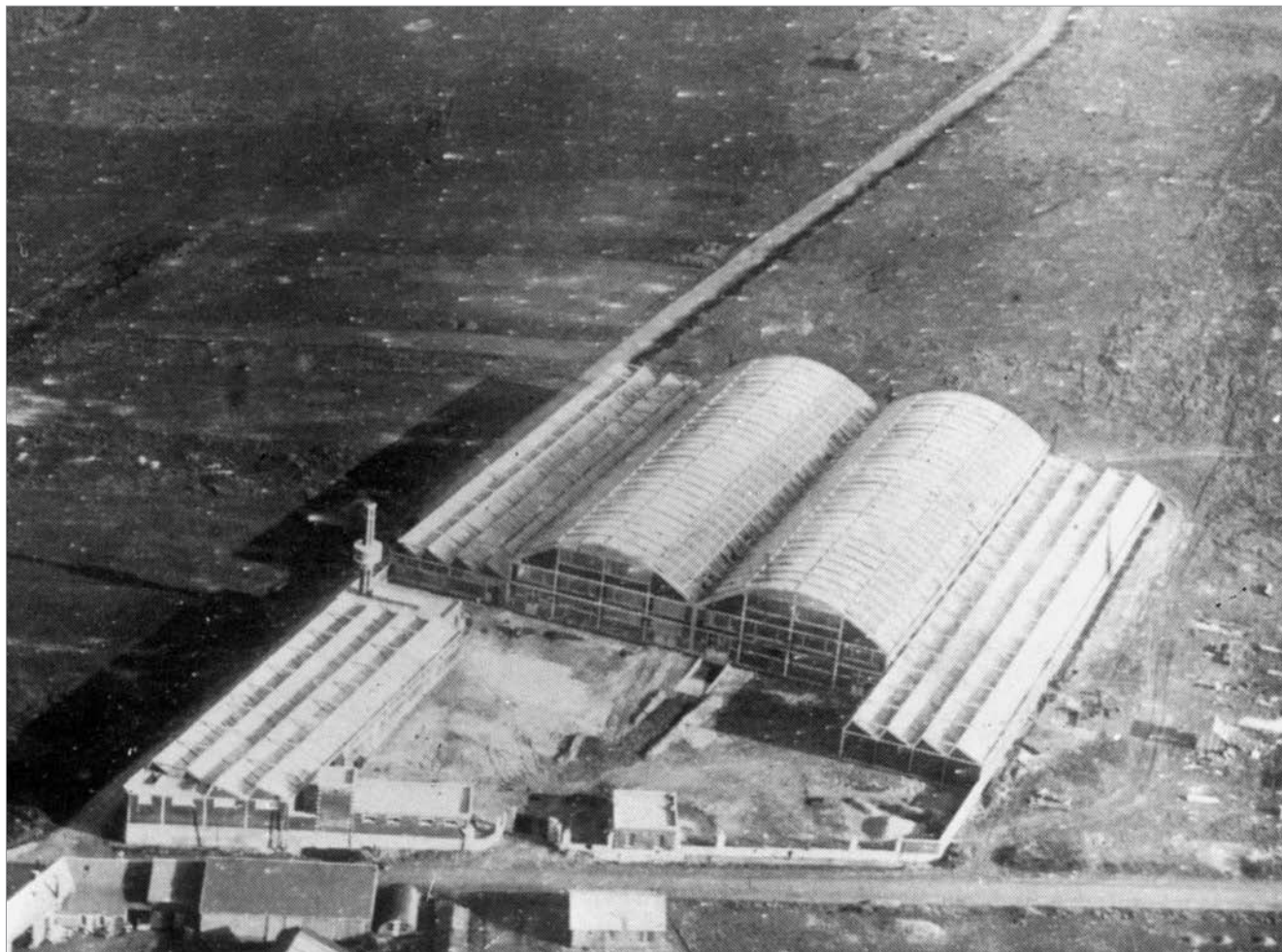
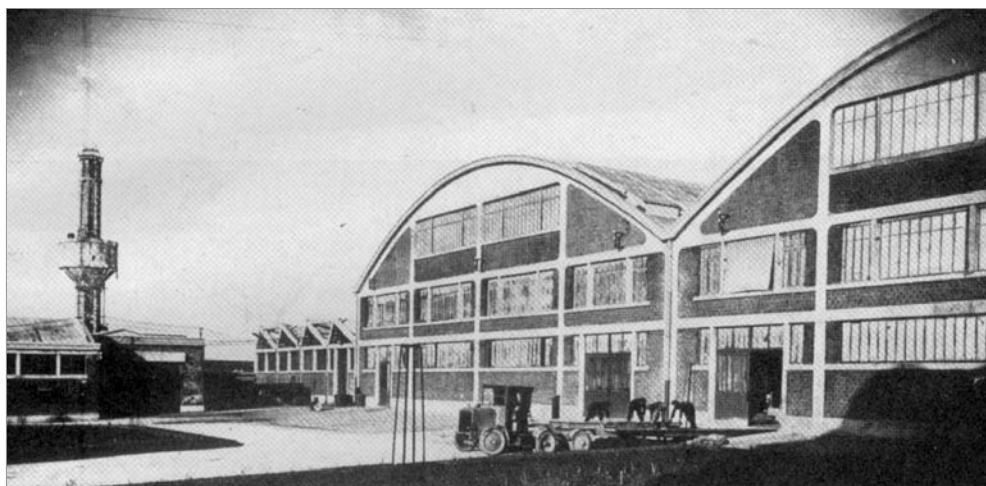
Henri Potez (1891-1981),
né à Méaulte (Somme),
est le fils de Charles Potez-
Leduc, minotier, maire
de Méaulte et conseiller
général d'Albert de 1895
à 1903. Après des études
primaires dans
sa commune natale,
il poursuit sa formation
à l'école professionnelle
d'Albert. Passionné
d'aviation, il entre à l'école
Duvignau, puis à l'École
nationale supérieure
de l'Aéronautique, dont
il sort promu en 1911,
en compagnie
de Marcel Dassault.

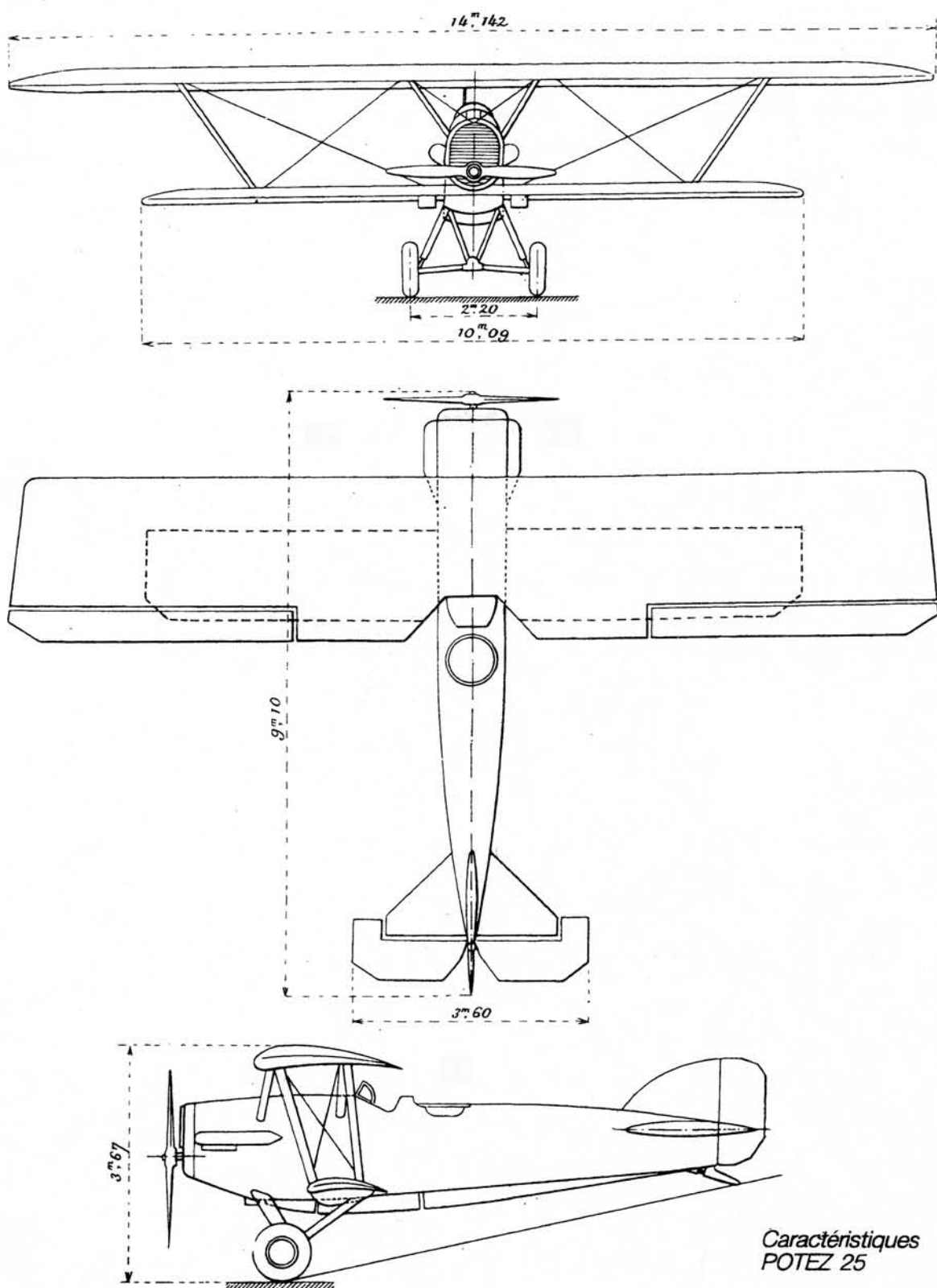


*Documents 19 et 20.
– Photographie aérienne
de l'usine Potez en 1924
et entrée principale.*

Arch. dép. de la Somme, Br
2358.

La première usine
comprend un grand hall
de 100 m de long et 50 m
de large et s'étend sur
25 000 m². À proximité est
construit un aéroport de
50 hectares.



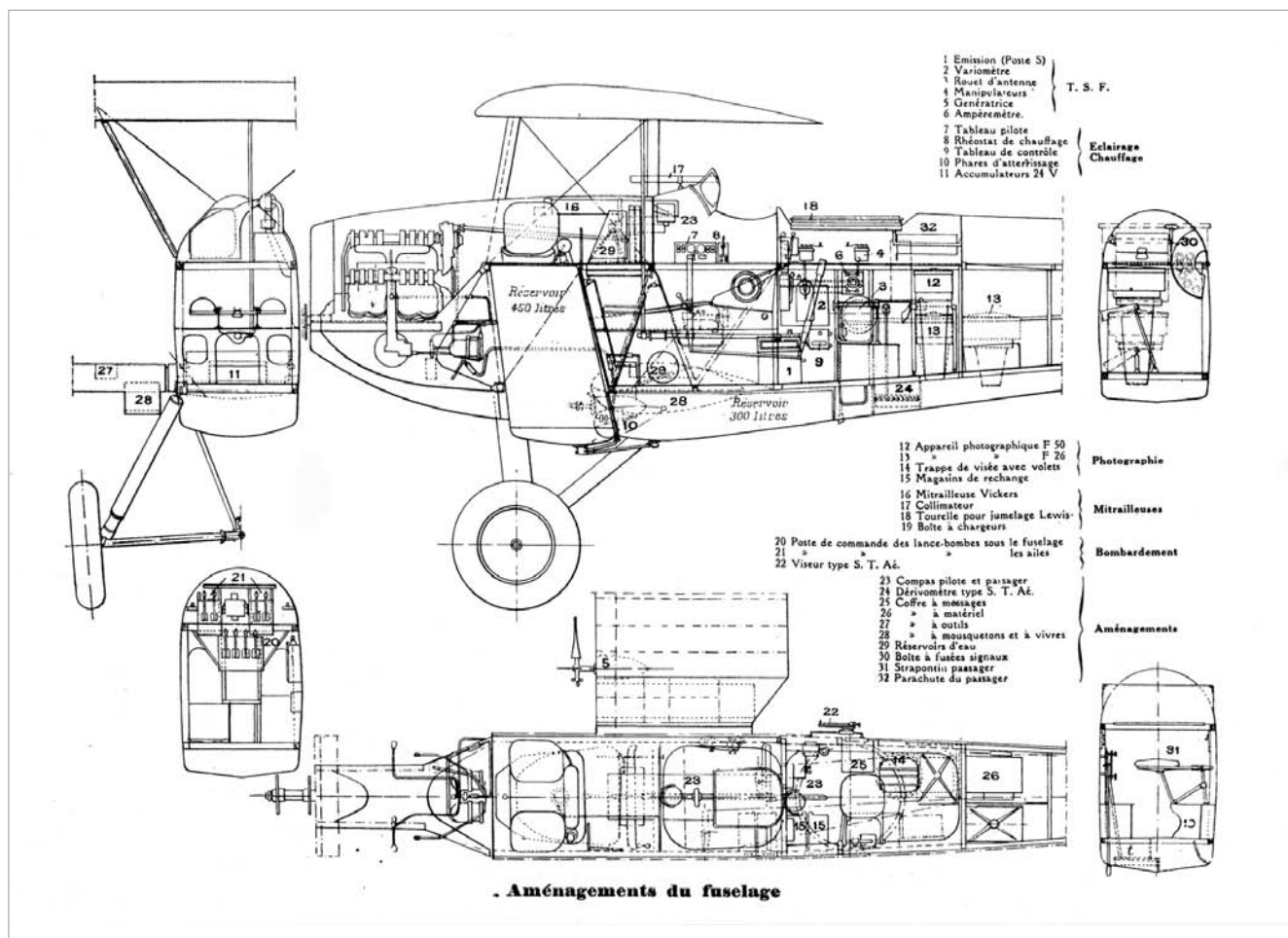


*Documents 21 et 22.
– Caractéristiques
du Potez 25 et
aménagement du
fuselage.*

Arch. dép. de la Somme,
Br 2358.

Le premier prototype
réalisé à Méaulte est le
Potez 25. Il s'agit d'un

biplace de reconnaissance,
entièrement conçu en
contre-plaqué.



*Document 23. – Publicité
de la société des
aéroplanes Henry Potez.*

Arch. dép. de la Somme,
KZ 527.

Après le succès du
Potez 25, les ateliers de
Méaulte sortent en 1927
le nouveau Potez 29, que
la publicité vante comme
la « limousine des grands
courriers ».

**LES MEILLEURS AVIONS
SORTENT DE LA MEILLEURE
USINE**

**L'AVION D'OBSERVATION
ET DE BOMBARDEMENT**

LE POTEZ 25

LA LIMOUSINE DES
GRANDS COURRIERS
L'AVION SANITAIRE
pour 3 blessés couchés

LE POTEZ 29

LA LIMOUSINE DE LUXE
A 6 PLACES

LE POTEZ 32

L'AVION DE TOURISME
BI-PLACE

LE POTEZ 36

Société des Aéroplanes Henry POTEZ

Bureaux à Paris
75, Av. des Champs-Élysées
Tél. Elysée 55-19 et 55-47

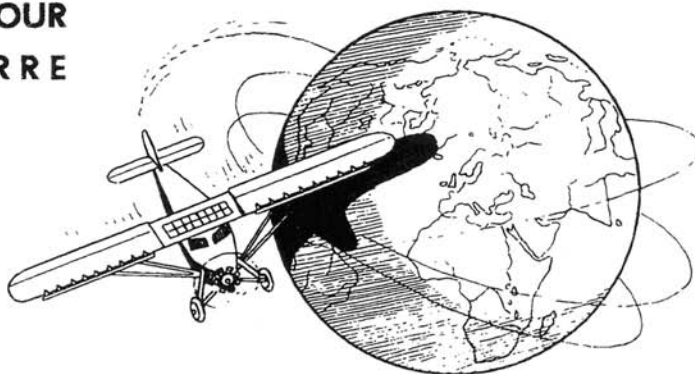
Usines & Ateliers à
Méaulte (Somme)
R. C. Péronne 45-75

Statistiques d'utilisation des Avions de Tourisme POTÉZ 36 en 1930-1931

LE TOTAL DES KILOMÈTRES PARCOURUS — SANS ACCIDENT —
PAR LES 234 AVIONS POTÉZ 36 VENDUS EN 1930-1931, CORRESPOND A

**80 FOIS LE TOUR
DE LA TERRE**

La moyenne du kilométra-
ge parcouru par chaque
avion, à la vitesse moyen-
ne de 107 kilomètres à
l'heure a été d'environ
— 13.700 kilomètres —



Tous choisissent le POTÉZ 36 pour sa SÉCURITÉ

Document 24. — Publicité
de la Société des
aéroplanes Henry Potez.
Arch. dép. de la Somme,
Br 2358.

En mars 1932, les usines
Potez sortent le deux
millième appareil et la
publicité insiste sur le
nombre de kilomètres
parcours sans incident.



Document 25. – Publicité de la Société des avions Henry-Potez.

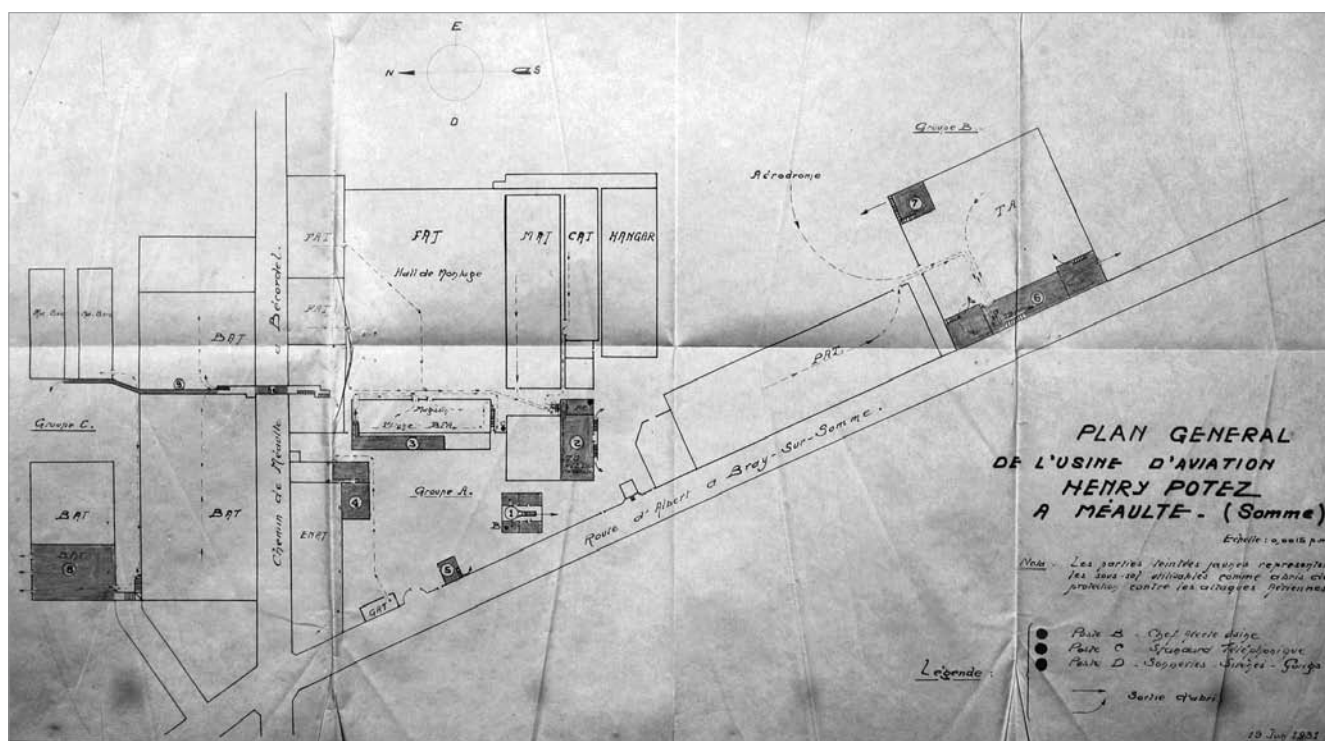
Arch. dép. de la Somme, KZ 197.

Document 26. – Plan des usines de Méaulte (Somme), juin 1931.

Arch. dép. de la Somme, 26 W 238.

Avec le succès croissant de ses avions, Henry Potez décide d'agrandir son usine et implante de nouveaux bâtiments, route de Bécordel. De 400 ouvriers

en 1924, l'effectif atteint plus de 3 000 personnes en 1931.



Carton n.° 100

PRIX : 1 fr. 50

FETE AERIENNE



PROGRAMME
OFFICIEL

AMIENS

13 SEPTEMBRE 1931



Documents 27 et 28.
– Programme des fêtes
aériennes d'Amiens.

Arch. dép. de la Somme,
DA 617.

Les avions Potez
s'illustrent
dans les meetings

d'aviation, comme ici à
Amiens en 1931 et 1932.

ABONNEMENTS

1 an - 60 fr.
6 mois - 30 fr.
3 mois - 15 fr.

REPARTISSEMENTS

1 an - 60 fr.
6 mois - 30 fr.
3 mois - 15 fr.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

1 an - 60 fr.
6 mois - 30 fr.
3 mois - 15 fr.

65^e Année - N° 20.113

Le Progrès de la Somme

20 centimes

BUREAU DE PARIS : 26, Rue du Quatre-Septembre (2^e)
TÉLÉPHONE : RICHIEUX 75-39 ET INTER-RIC 183

MARDI
2
OCTOBRE 1934

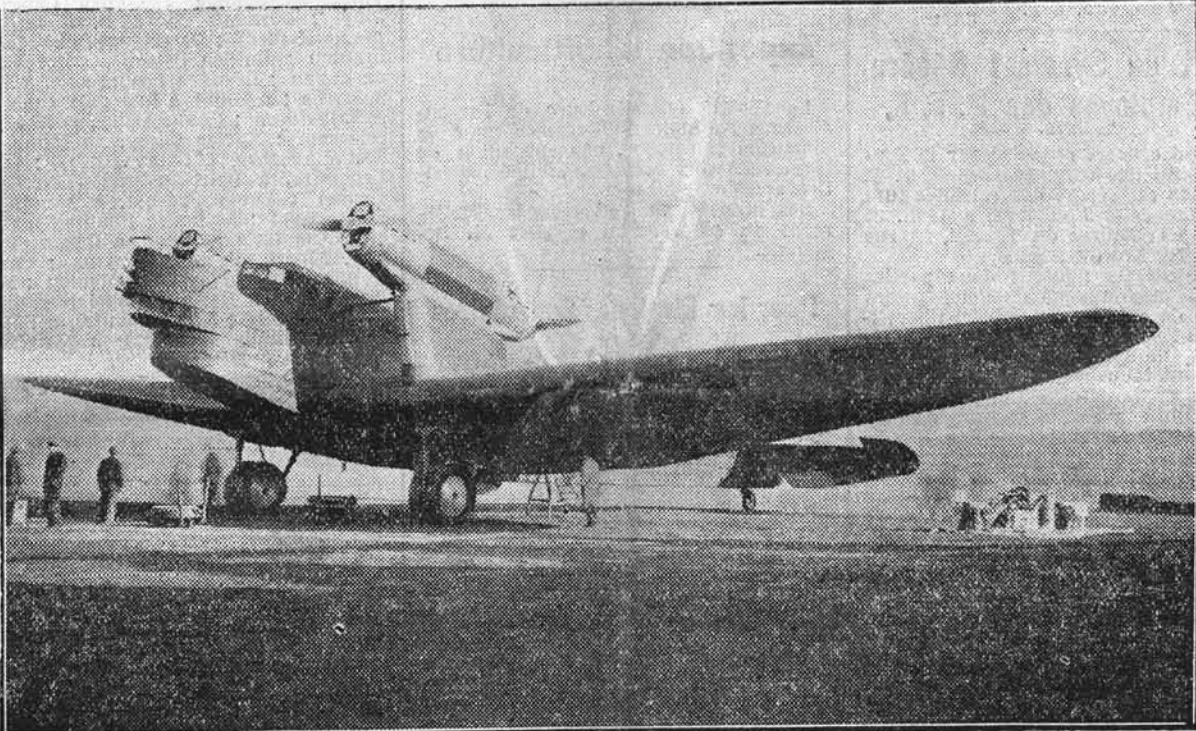
DIRECTION - REDACTION
ADMINISTRATION
14-16-18, Rue Alphonse-Paillard
AMIENS

TRIPES : 13.45, 13.45 - 13.45

UN TRISTE ACCIDENT D'AVIATION

Hier, au cours d'un vol d'essai le grand quadrimoteurs Potez s'est écrasé près de Pozières

Le pilote Gustave Lemoine est tué, son parachute n'ayant pas fonctionné.
Un des mécaniciens, Lenain, atterrit heureusement et son camarade Baillet,
resté dans l'appareil, s'en tire avec une jambe cassée



Le quadrimoteurs Potez 41

Cliche Progrès

Document 29. — Une du Progrès de la Somme du 2 octobre 1934.

Arch. dép. de la Somme,
259 PER 197.

La firme Potez connaît également des drames durant l'entre-deux-

guerres. En 1934, le quadrimoteur Potez 41 s'écrase près de Pozières (Somme). Le pilote Gustave Lemoine trouve la mort, son parachute n'ayant pas fonctionné.

Elections au Conseil Général du 17 Octobre

CANTON D'ALBERT

Scrutin de Ballottage

MES CHERS CONCITOYENS,

Parvenu, au premier tour de scrutin, à quelques voix de la majorité absolue, le Parti Radical et Radical-Socialiste me fait une obligation de me présenter au deuxième tour, pour que se groupent sur mon nom toutes les voix républicaines du Canton d'ALBERT.

Membre d'un Parti et d'une Fédération qui, dès avant le premier tour de scrutin, ont affirmé leur attachement au Rassemblement Populaire, j'entends grouper sur mon nom toutes les voix de ceux qui veulent que la Nation demeure forte pour assurer ses libertés et que le bonheur règne dans ses foyers.

Je me réclame, devant le Corps Electoral, de la majorité qui, au Parlement, soutient le Président Camille CHAUTEMPS dans son œuvre de redressement National et de sauvegarde des institutions Républicaines.

Enfant du pays, arrivé en tête au premier tour de scrutin, je suis, aux termes mêmes des engagements pris par les différents Partis constituant le Rassemblement Populaire,

le seul porte-drapeau de la République aux élections de Dimanche prochain.

**C'est avec confiance que j'attends les votes
de mes Compatriotes.**

Vive le Canton d'Albert ! Vive la République !

Henry POTEZ

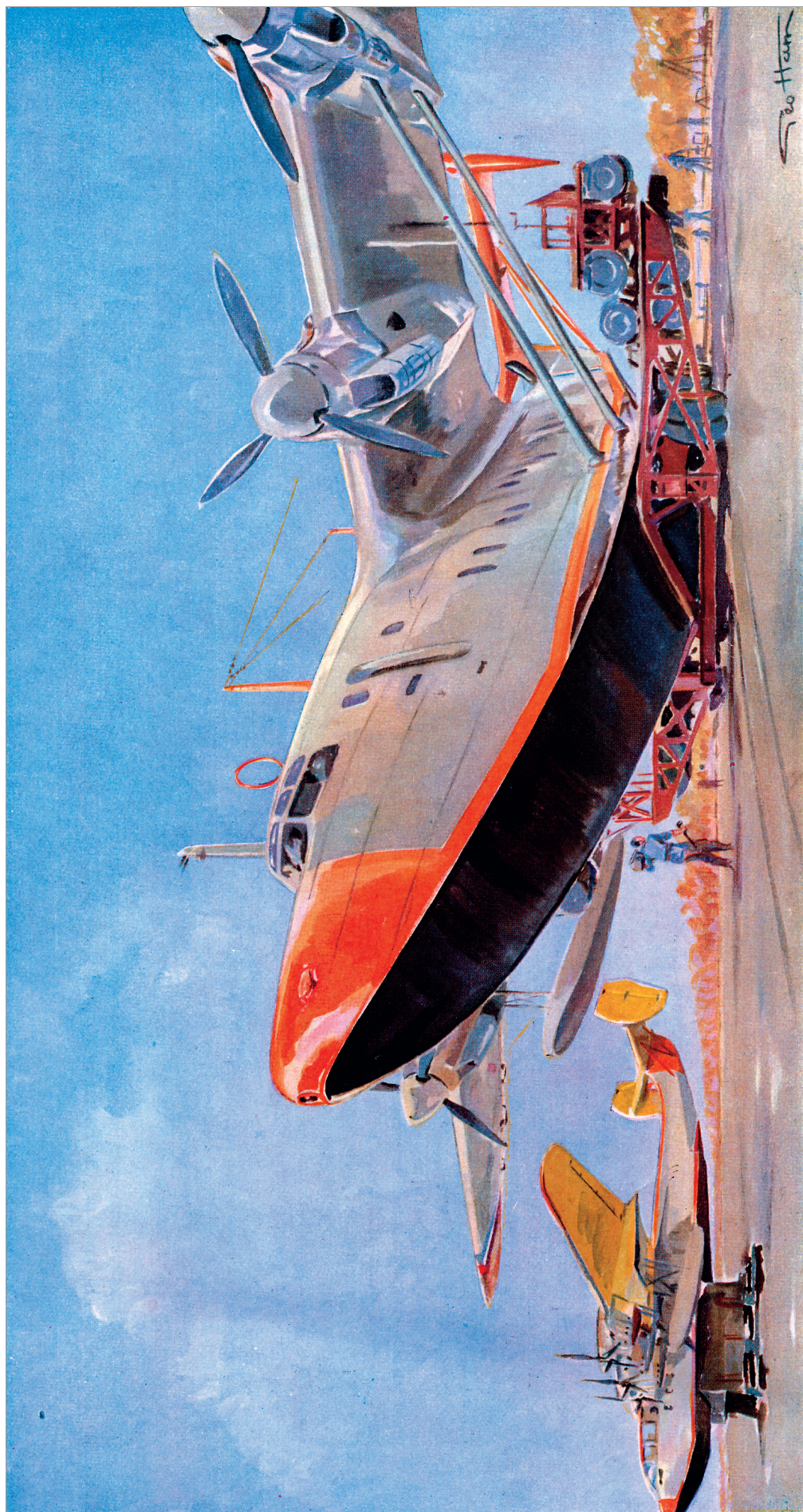
5007 N. Anstien. — Imp. de Progrès de la Somme

Document 30. — Affiche
des élections cantonales.
Arch. dép. de la Somme,
3 M 787/2.

Parallèlement à ses activités
professionnelles, Henry
Potez entame une carrière
politique d'élu local.
Maire de Méaulte de 1928
à 1940, il succède en

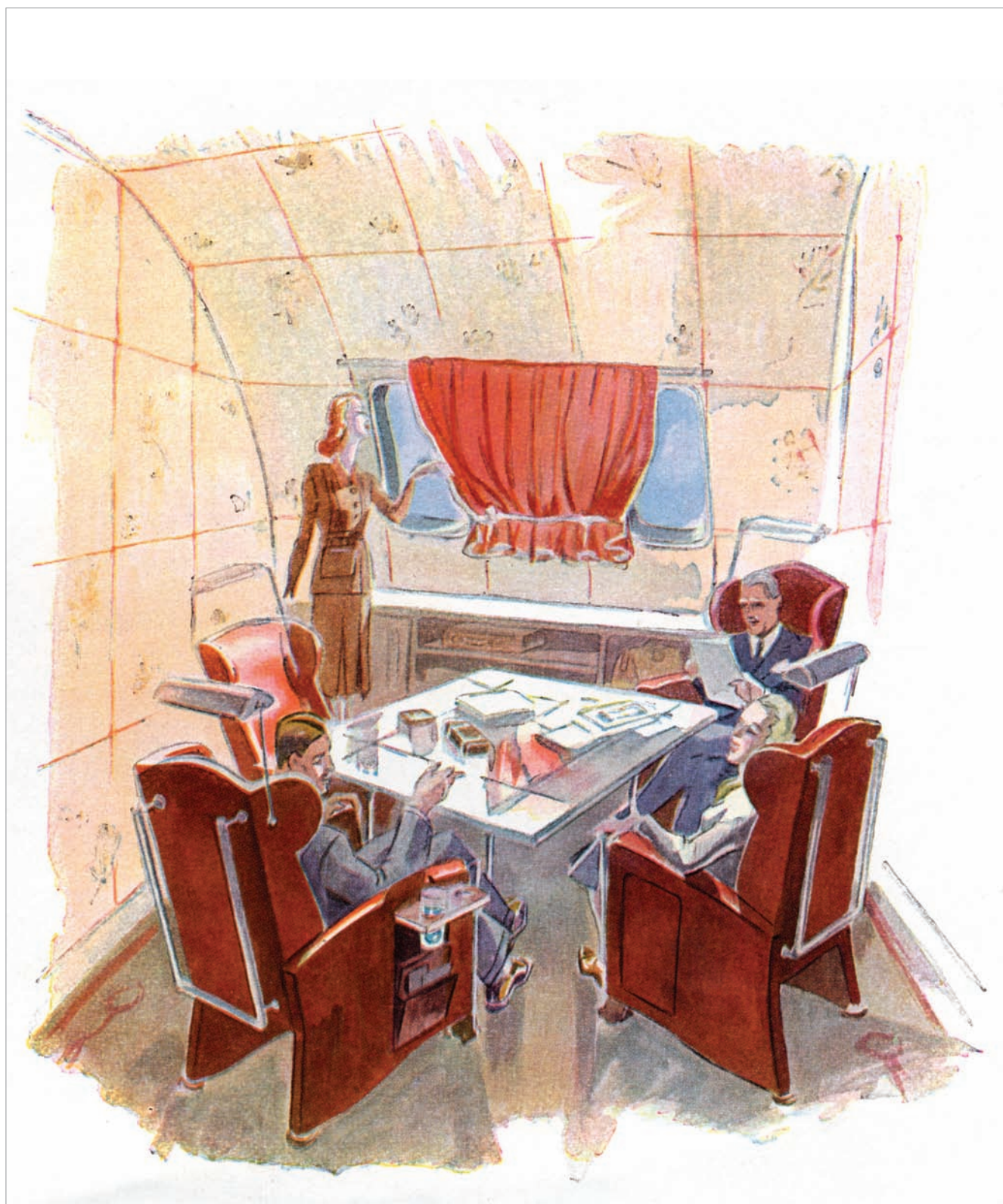
novembre 1930 à
Émile Leturcq au poste
de conseiller général
du canton d'Albert sous
l'étiquette radicale-
socialiste.

Il conserve ce mandat
jusqu'à la Seconde Guerre
mondiale, puis de 1949 à
1961.
Il sera également maire
d'Albert de 1947 à 1959.



*L'hydravion transatlantique Potez-161 (43 tonnes), vu de trois quarts avant, au sol sur son chariot de mise à l'eau.
Près du gros appareil, la maquette volante, établie à une échelle voisine du tiers (1 : 2,6).*

UN NOUVEL HYDRAVION TRANSATLANTIQUE LE POTEZ-161



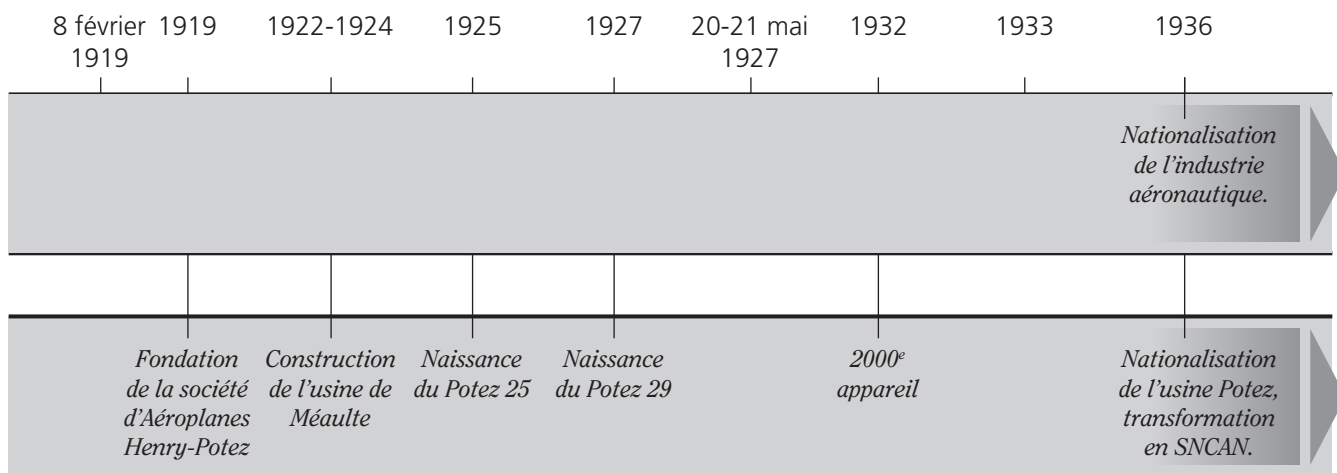
*Documents 31
et 32. – Projet de
nouvel hydravion
transatlantique
Potez 161.*

Arch. dép. de la Somme,
Br 2350.

Malgré la nationalisation
de 1937, la firme continue
ses activités sous
l'appellation SNCAN.
En 1937, l'ingénieur
Harel dessine un nouveau
Potez 161, hydravion ultra-

moderne capable d'effectuer
la traversée de l'Atlantique
nord en vingt heures.

Henry Potez, pionnier de l'aéronautique française



Comprendre

1. Identifier les documents

- ◆ Portrait.
- ◆ Photographie aérienne.
- ◆ Publicité.
- ◆ Plan.
- ◆ Programme.
- ◆ Affiche.

2. Repérer

- ◆ Les limites chronologiques des événements.
- ◆ L'évolution du site de Méaulte.
- ◆ L'itinéraire professionnel et politique d'Henry Potez.

3. Thèmes à aborder

- ◆ Le rôle d'Henry Potez dans l'aéronautique française.
- ◆ Son parcours politique.
- ◆ L'aventure de l'aéropostale.
- ◆ Les différents prototypes produits.
- ◆ Les conséquences de la nationalisation de l'industrie aéronautique.

Mots-clés

Aérodrome

Fuselage

Biplace

Quadrimoteur

Long courrier

Étudier

1. L'évolution du site de Méaulte, des années vingt à nos jours.
2. Les différents sigles : Aéroplanes Potez, SNCAN, SNIAS, Aéropostale.
3. La vie ouvrière autour de l'usine d'aviation.
4. La mémoire « Potez » dans le département.

Bibliographie

Ouvrages

- Poidevin (Fernand), *Les frères Caudron*. Rue : Imp. du Marquenterre, s.d.
- Allaz (Camille), *La grande aventure de la poste et du fret aérien*. Paris : ITA, 1998.
- Chadeau (Emmanuel), *L'industrie aéronautique en France (1900-1950), de Blériot à Dassault*. Paris : Fayard, 1987.
- Chadeau (Emmanuel), *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*. Paris : Fayard, 1998.
- *L'aviation civile et commerciale des années 20 à nos jours*. Paris : Service historique de l'armée de l'Air, 1994.
- *Méaulte, l'épopée à la conquête du ciel*. Heilly : Imp. de Picardie, 1989.
- Vivier (Thierry), *La politique aéronautique militaire de la France (janvier 1933-septembre 1939)*. Paris : L'Harmattan, 1997.

Revue

- Association historique de Méaulte, *75 ans d'activités aéronautiques à Méaulte*. Méaulte, 1999.
- Castrique (René), « Les frères Caudron. Contribution à l'histoire de leur famille », *Le généalogiste picard*, n° 51-53, 1988, p. 93-94, 176.
- Darras (Pierre), « L'aéro-club de la Somme », *Bulletin de la Société d'émulation d'Abbeville*, t. 28, 1998, p. 343-346.
- Dingremont (Jean), « Des pionniers picards de l'aviation avant 1914 », *Les cahiers du petit patrimoine picard*, n° 14, avril 2000, p. 21-31 ; n° 15, juillet 2000, p. 19-30.
- Dingremont (Jean), « Il était une fois les frères Caudron », *Les cahiers du petit patrimoine picard*, n° 10, avril 1999, p. 13-20.

Une autre façon d'aborder l'histoire

Le service éducatif des Archives départementales de la Somme

▼
Visitez le bâtiment des Archives
ancien couvent des Visitandines.

▼
Participez à un atelier
(sigillographie, cahiers de doléances, filiation, héraldique,
écriture d'une charte...) ou choisissez votre thème d'étude.

▼
Accueillez les archives
dans votre établissement en empruntant gratuitement une de nos expositions
(*Reconstruire et se souvenir dans la Somme, après la Première Guerre mondiale.
La tourbe...*).

▼
Recevez
Textes et documents sur la Somme ou enrichissez votre collection
avec les derniers numéros parus :

- n° 64 : La guerre froide
- n° 65 : Entre Restauration et Révolution
- n° 66 : Dans la Somme autour de la tourbe
- n° 67 : De la IV^e à la V^e République
- n° 68 : La ville réinventée
- n° 69 : L'extrême droite
- n° 70 : L'extrême gauche
- n° 71 : L'administration préfectorale dans la Somme
- n° 72 : La part des femmes dans la Somme
- n° 73 : Picardie du littoral, un espace incertain (1450-1850)
- n° 74 : La guerre d'Algérie (1954-1962)
- n° 75 : La Nièvre, vallée Saint frères (1857-1936)

▼
Écrivez-nous ou contactez-nous
61, rue Saint-Fuscien. 80000 Amiens
Téléphone : 03 22 71 86 00. Télécopie : 03 22 92 16 98. Mél. : archives@somme.fr.
<http://www.somme.fr/culture/archive>

Agent du patrimoine : Xavier Daugy. Animatrice culturelle : Cécile Deguehegny.

Nous tenons à remercier chaleureusement Pierre Roteux, président de l'Office de tourisme de Rue,
ainsi que le musée des frères Caudron (Rue), pour le prêt de documents
et pour l'accueil chaleureux réservé à Alain Trogneux, professeur du Service éducatif.

Photographies de couverture :

Première : *Duval sur biplan Caudron*, tableau de Berzin, 1911, et statuette de bronze à la gloire des frères Caudron (Musée des frères Caudron, Rue).
Quatrième : Brochure du G3 Caudron (Musée des frères Caudron, Rue) ; publicité de la Société des aéroplanes Henry Potez
et projet d'hydravion Potez 161 (Arch. dép. Somme, KZ 527 et Br 2350).

Maquette : Stéphane Pruvost. Réalisation : François Dumont, CRDP de l'académie d'Amiens.
Publié avec le concours financier de la Direction régionale des Affaires culturelles de Picardie.
Responsable de la publication : Frédérique Hamm, directrice des Archives départementales de la Somme.
Crédit photographique : Stéphanie Rannou, Archives départementales de la Somme.
Numérisation des images : Stéphane Crépin, Archives départementales de la Somme.

Achevé d'imprimer en janvier 2004 sur les presses de l'imprimerie du CRDP de l'académie d'Amiens
45, rue Saint-Leu, 80026 Amiens CEDEX 1.
Alain Picquenot étant directeur.
Dépôt légal janvier 2004.

1908-1936

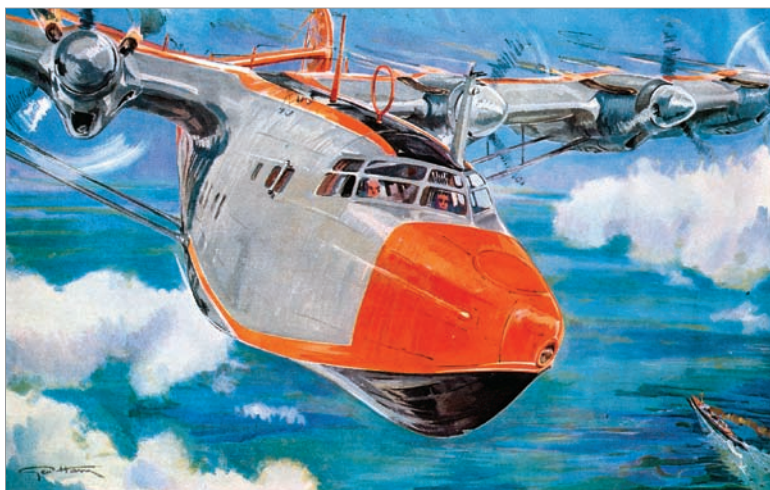
L'épopée de l'aviation De Caudron à Potez



En cette fin d'année 2003, alors que les États-Unis s'apprêtent à célébrer le centième anniversaire du premier vol avec moteur des frères Wright, c'est l'occasion de remettre en lumière les exploits des Picards

pionniers de l'aviation : – les frères Caudron, natifs de Favières, qui, à partir de 1908, essaient fébrilement d'étonnantes machines volantes au-dessus de la baie de Somme avant d'équiper une bonne partie des escadrilles françaises de la Grande Guerre ;

– Henry Potez, originaire de Méaulte, qui aménage dans les années vingt, à deux kilomètres d'Albert, une usine d'aviation, considérée à l'époque comme l'une des plus importantes du monde.



Ce TDS rappelle l'aventure extraordinaire de ces quelques « doux rêveurs », bricoleurs de génie et pilotes casse-cou capables de toutes les audaces, mais aussi de ces pionniers qui ont placé entre les mains des hommes un formidable instrument de pouvoir.