

LES RADIATEURS CHAUSSON À TIRE-D'AILE

Le 2 août 1914, la France s'engage dans le conflit et les constructeurs d'automobiles sont mis à contribution. Plus question cependant de fabriquer des voitures particulières, les usines se consacrent désormais à l'effort de guerre. Très vite, on s'aperçoit que les hostilités vont durer et les besoins en matériel et fournitures militaires explosent.

DÈS SEPTEMBRE 1914, la marque Chausson est présente sur les premiers champs de bataille, car ses radiateurs équipent quelques-uns des célèbres Taxis de la Marne, des Chenard & Walcker. Gaston et Jules Chausson sont mobilisés sur place, afin d'assurer la production demandée par l'Armée. Grâce à l'équipement très moderne de leurs ateliers, les Établissements Chausson Frères sont bien placés pour répondre à la montée en régime demandée par le gouvernement. Il faut donc pousser les murs. L'usine d'Asnières s'agrandit encore de 18 000 m², et surtout, une implantation en dehors de la région parisienne – toujours potentiellement menacée par l'ennemi – est décidée. Le choix se porte sur Vichy, où une usine de 10 000 m² est achetée en 1917 pour augmenter les capacités de production.

Les ateliers tournent à plein régime. Il faut fournir radiateurs et réservoirs aux nombreux camions qui sortent des usines pour le front. Afin d'accompagner « l'innovation technologique », un atelier spécial sera même créé en 1917 pour la fabrication de radiateurs destinés aux nouveaux chars légers Renault, actifs contributeurs à la victoire finale. La rapidité



d'adaptation de l'usine aux demandes de l'État va également lui permettre de développer une activité prometteuse : la production de radiateurs et réservoirs spécifiques à l'aviation. Cette industrie naissante (*l'aéronautique militaire a été créée en 1912*) deviendra très vite prépondérante pour Chausson.

L'État-Major, dubitatif au début du conflit quant au rôle potentiel de l'aviation (*tous les avions à*



À GAUCHE Fabriqué à plusieurs milliers d'exemplaires, le char Renault FT-17 constituera le fer de lance des offensives de 1918. La photo du haut montre un char de retour des premières lignes en octobre 1918, en Belgique.



À Messieurs Chausson qui ont fourni
les radiateurs de nos appareils.
En souvenir de ma 75^{ème} victoire
REUTLINGER - PARIS
13. 11. 18

l'entrée de guerre étaient affectés à l'observation), se montra rapidement favorable à un emploi plus offensif. À tel titre, que la France commença la guerre avec 160 avions, et la termina quatre ans plus tard avec 32 000...

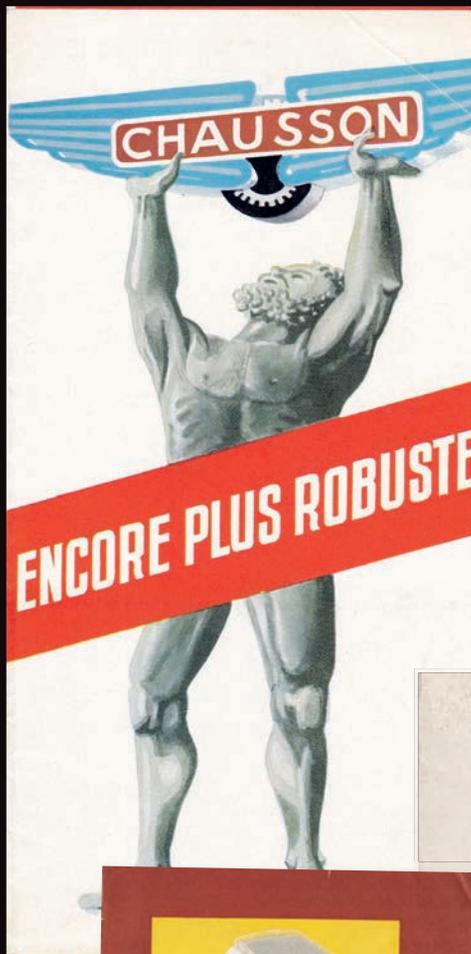
Les exigences nouvelles de l'aviation furent l'opportunité que l'entreprise ne manqua pas de saisir. À l'époque, la sécurité des frêles avions dépendait entièrement de leur unique moteur, pour lequel un bon refroidissement était essentiel. Un radiateur de qualité s'imposait donc ... celui de Chausson évidemment !

L'entreprise dédia une grande partie de son activité à la réalisation de radiateurs « nid-d'abeilles », pour les fameux chasseurs SPAD fabriqués par Blériot (14 000 avions livrés entre 1916 et 1918), l'appareil des « As » : Fonck et Guynemer, ainsi que pour les

bombardiers Breguet XIV, entrés en service en 1917 et construits à 5 000 exemplaires. Fonck et Guynemer exigeaient que leurs appareils soient équipés, ou réparés, par Chausson. Le livre d'or de Chausson comporte une photo de Fonck avec cette mention manuscrite : « À Messieurs Chausson qui ont fourni les radiateurs de nos appareils. En souvenir de ma 75^{ème} victoire ».

Chausson produisit ainsi plus de 80 000 radiateurs d'avions pendant ces années de guerre, soit 80 % des équipements de ce type montés sur l'ensemble des appareils alliés, sans compter les réservoirs, capots, silencieux, destinés à Bloch, Farman, Nieuport, Blériot... Cela propulsa l'entreprise tout simplement au premier rang mondial des fabricants de radiateurs d'aviation ! Même si la part de l'aviation dans le chiffre

CI-DESSUS Autographe de l'« As des as » René Fonck, exprimant sa gratitude aux frères Chausson. Le 10 mai 1918, le sous-lieutenant Fonck de l'escadrille n°103, pose de retour d'une mission devant son avion de chasse SPAD XII Canon. Au cours de la journée, il totalise 6 avions ennemis abattus.

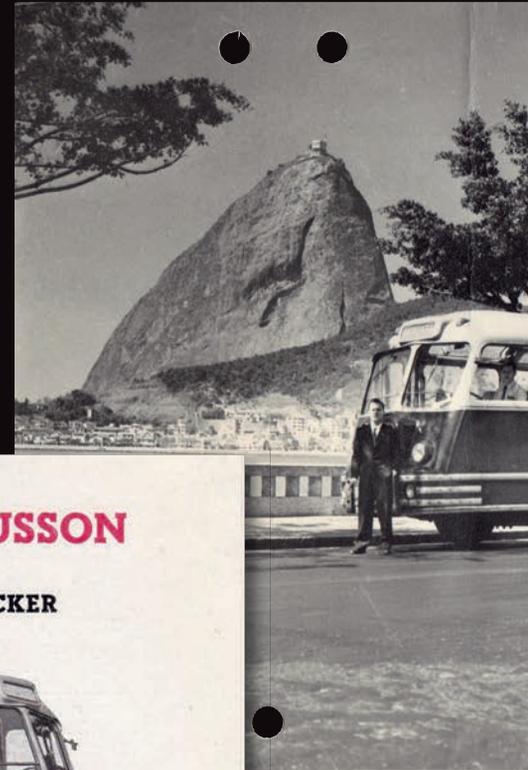


10

LE PAQUEBOT
DE LA ROUTE

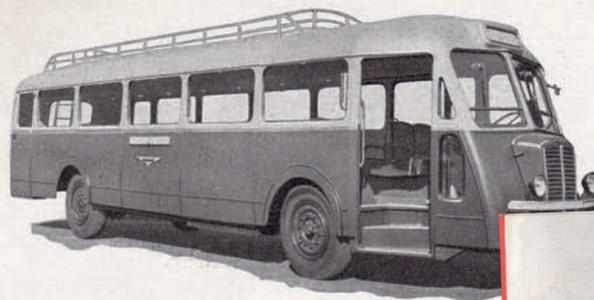


9



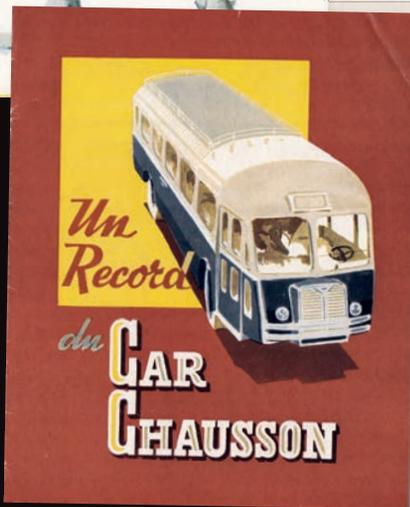
LES AUTOCARS CHAUSSON

Distributeur Général :
Automobiles **CHENARD & WALCKER**



5

1



2

La Société des Usines CHAUSSON utilisant son expérience technique en matière de carrosseries embouties (brevets BUE) les Autocars CHAUSSON. Elle a ainsi réalisé une « Poutre » à « revêtement travaillant ».

Cette réalisation entraîne :

- La suppression du châssis.
- Une rigidité absolue.
- Une résistance remarquable aux chocs tant qu'intérieurs.
- Un allègement considérable (2 tonnes en rapport à un véhicule classique de même capacité).

La disposition des organes mécaniques : le moteur à l'avant, poussé par l'arrière, offre comme avantages :

- Une accessibilité parfaite et un démontage du moteur et de ses accessoires, le groupe complet avec son radiateur sortant aisément par l'avant.
- La surveillance directe du moteur par le conducteur tout en réservant aux passagers la presque totalité de la longueur permise, soit 10 mètres.

D'autre part, lorsque le véhicule est en charge, les poids sont également répartis à l'avant et à l'arrière, ce qui permet :

- La suppression des pneumatiques jumelés ;

L'AUTOCAR CHAUSSON EST LE PREMIER VÉHICULE DE CETTE IMPORTANCE CONSTRUIT EN FRANCE EN GRANDE SÉRIE

Un nouveau modèle comportant des transformations adaptées par le constructeur E. de Riva à l'air sensation et obtenu la plus haute récompense au dernier Concours International d'Étampes. Le titre de sa présentation est de son développement le plus élevé (100 places). Voir la notice spéciale.

Le car repartant et démonté en la société CHAUSSON chauffeur, avec habillage de luxe et 11 places assises. Moteur Diesel 120 et 130 CV ou moteur essence 135 CV. Radiateur électrique et tous aménagements spéciaux sur demande.

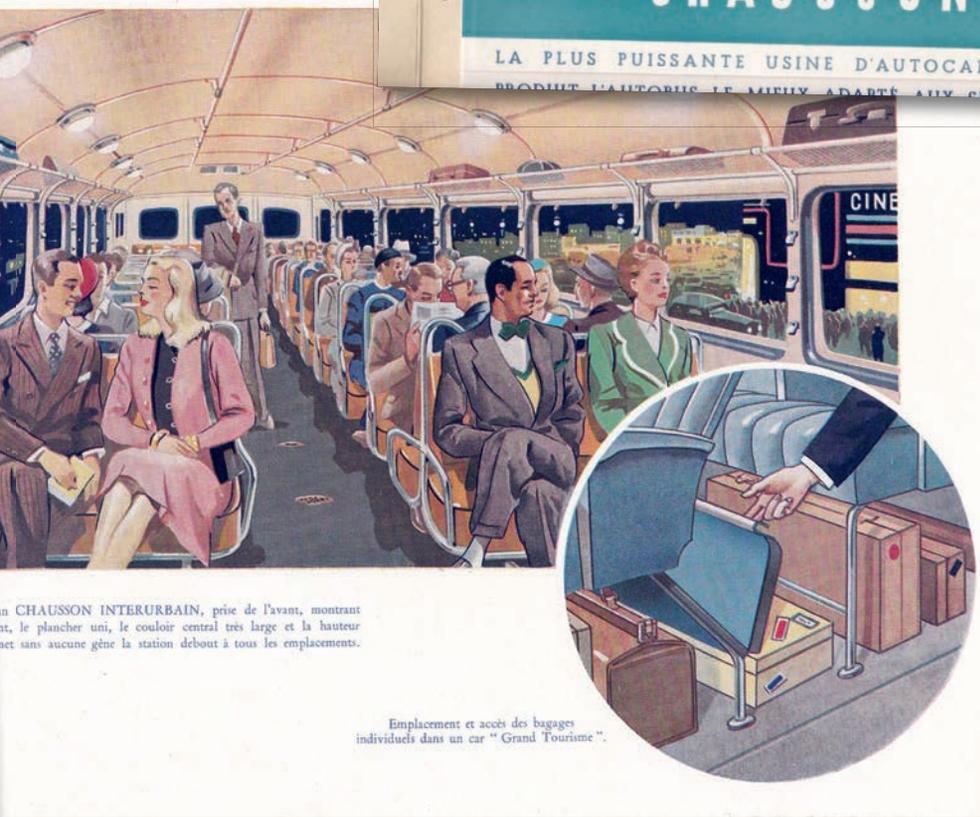
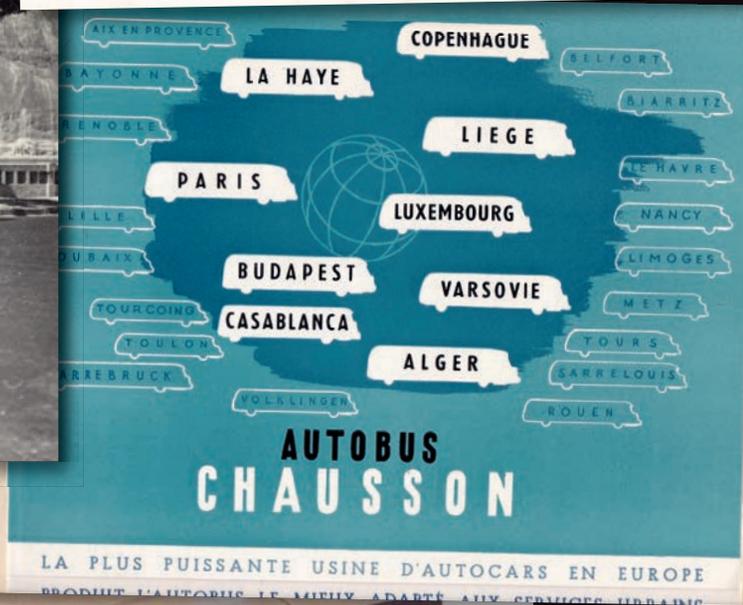


CHAUSSON GRAND TOURISME

3

4





CHAUSSON INTERURBAIN, prise de l'avant, montrant
 at, le plancher uni, le couloir central très large et la hauteur
 met sans aucune gêne la station debout à tous les emplacements.

Emplacement et accès des bagages
 individuels dans un car "Grand Tourisme".

PHOTOS ① & ⑤ Dépliant publicitaire pour les cars Chausson en 1950. Le dieu Hercule est symbole de puissance et de robustesse.

PHOTO ② Dépliant de 1948 mentionnant un record... A l'intérieur, on y apprend que 140 personnes ont réussi à tenir dans ce car ! Cet exemple illustre la pénurie de transports interurbains de l'époque, et la performance (exceptionnelle quand même) de capacité des cars Chausson.

PHOTOS ③, ⑥ & ⑧ Brochure de l'autocar Chausson AP 48 en 1950. Tout le confort d'un car « Grand Tourisme » y est présenté par le menu.

PHOTO ④ Publicité de 1946 pour les cars Chausson, à destination des transporteurs. Les bénéfices de la fameuse « caisse-poutre » sont fortement mis en avant.

PHOTO ⑦ Catalogue de 1950. Les autobus Chausson règnent sur de multiples villes d'Europe et d'ailleurs.

PHOTO ⑨ Cette photographie de 1949 illustre la diffusion des cars Chausson dans le monde. Un AP 48 pose fièrement devant le « pain de sucre » à Rio de Janeiro.

PHOTO ⑩ Publicité de 1948. Tout est résumé dans l'accroche : « Le paquebot de la route »...

1



2



3



4



5





PHOTO ① La CHS fait connaissance avec l'atelier d'O-One. Les spécialistes vont bientôt intervenir.

PHOTO ② Connectés à une batterie neuve, les phares n'ont visiblement pas souffert. Le numéro d'adjudication de Silverstone Auctions subsiste sur le pare-brise.

PHOTO ③ Premiers coups de marteau afin de rectifier la carrosserie décapée.

PHOTO ④ & ⑤ Dernière étape avant la peinture. L'apprêt souligne tous les détails de la carrosserie.

Ci-dessus Le décapage de la carrosserie dévoile une caisse plutôt saine, sans rouille perforante. Mise à nu, la coque autoporteuse a toujours fière allure.

étonnante, Josserand de Murard propose de mettre les équipes d'O-One au service de sa restauration. Cela tombe bien, car la variété des prestations de la société correspond au travail conséquent qui attend la CHS. Il s'agit, ni plus ni moins, de rénover la carrosserie, remettre en état le moteur, la boîte de vitesses et la suspension, refaire le circuit électrique, la sellerie et l'habillage intérieur... Une seule condition, qu'on lui laisse le temps de bien faire ! Marché conclu, la restauration peut commencer.

Comme pressenti, le travail sur la carrosserie n'est pas trop lourd. La caisse est saine, seule la malle arrière a souffert et nécessite un morceau

de plancher neuf. Le tablier et les traverses révèlent parfaitement la couleur aubergine d'origine. Quelques reprises de tôlerie et, une fois sablée et enduite, la coque autoporteuse dévoile ses lignes épurées et sa belle conception « *made in Chausson* »... Pour le moteur et la boîte de vitesses, c'est évidemment une autre histoire. Il faut tout démonter et nettoyer pièce par pièce. Avant de s'y attaquer, Josserand de Murard s'offre un petit plaisir... Un nettoyage rapide du carburateur, un peu de mélange, et hop, le moteur va redémarrer et fonctionner pendant 15 secondes. Rien n'est grippé, et le bruit caractéristique du 2-temps anime l'atelier ! Avec la dépose du moteur, le travail minutieux