

Avec une photo pareille, osez dire que la bête ne vous tente pas ! Sa construction, classiquement tout bois, va vous permettre de passer l'hiver au chaud avant de vous faire remarquer sur les terrains...



EN VOL

FACILE COMME UN TRAINER

Pas de roulette de queue sur le Caudron 714, mais une béquille qui, a priori, ne représente pas la configuration idéale pour taxier l'avion au sol. Néanmoins, la gouverne de direction est assez efficace et le modèle pourra gagner la piste par ses propres moyens si le cœur vous en dit. En l'occurrence, une utilisation judicieuse de la manette des gaz pour souffler la gouverne par à-coups permet de diriger le Caudron 714 à peu près là où on le veut. Cependant, un avion n'est pas fait pour avaler du bitume... Dès la mise progressive des gaz, pour ne pas passer sur le nez, le bel oiseau accélère doucement mais sûrement et, en une trentaine de mètres, il est en l'air. La puissance du moteur apparaît d'emblée parfaitement adaptée. Je bénis d'ailleurs les techniciens de chez OS qui ont conçu cette petite merveille de 60 4-temps qui, après six à sept ans stocké plus ou moins correctement dans un tiroir, tourne comme une véritable horloge, et ce en dépit d'une pipe d'admission à demi écrasée à la suite d'un crash !

Quelques tours de piste permettent de juger rapidement du comportement général de l'appareil : celui-ci apparaît d'emblée sain sous tous les aspects. La réponse aux gouvernes est homogène et très souple avec les débattements indiqués. Sur ce point, le Caudron 714 en remontrera à bien des trainers

supposés adaptés aux débutants. Un essai de décrochage confirme ces excellentes dispositions. Gaz réduits à fond et manche de profondeur au ventre, le Caudron s'arrête presque totalement dans le ciel avant d'effectuer une légère abattée sur une aile, qui se récupère très facilement.

La voltige de base est bien entendu une formalité. Elle passe de manière très fluide et très coulée, comme il se doit sur un appareil de cette génération. Les tonneaux tournent en deux secondes environ et sont très légèrement barriqués. La puissance du moteur permet de passer des boucles amples à vitesse constante, en dosant la puissance du moteur. Huit cubains et immelmans sont aisés, et le renversement, figure pas toujours très facile à exécuter proprement, est ici un jeu d'enfant. Le vol dos tient lui aussi sans problème, en poussant légèrement sur la profondeur. Même le vol tranche est possible, bien que la puissance du moteur soit ici un peu juste.

Avec un avion de si bon caractère, vous vous doutez que l'approche ne pose pas de problème. Mais attention, le bougre est fin et il allonge beaucoup. Le modèle peut cependant effectuer sa PTL à vitesse très réduite, avant de venir se poser aux pieds du pilote, comme une fleur.

lage. Au minimum, leurs platines sont présentes, et il ne vous reste qu'à visser les servos en place et à les raccorder aux gouvernes.

La finition du modèle est confiée à un entoilage intégral au Solartex. Notre Caudron 714 reçoit ensuite deux couches de peinture AVI 3000 blanche, mélangée à un colorant gris bleu. La même peinture est utilisée pour le camouflage, toutefois teintée avec différents colorants jusqu'à obtention des couleurs requises. On obtient ainsi une finition particulièrement bon marché et qui résiste parfaitement à l'agression du temps et du carburant. Les cocardes et différentes inscriptions proviennent du commerce ou sont découpées dans du Vénilia. Le modèle photographié reproduit l'avion du lieutenant polonais Glowczynski de la deuxième escadrille en juin 1940.

Beau comme un Caudron !

Si vous cherchez un warbird aussi facile à piloter qu'un trainer, le Caudron 714 est fait pour vous. Sa construction le met à la portée du plus grand nombre et sa facilité de pilotage est au-dessus de toute critique. Sa ligne inimitable est en outre un réel plaisir sur le plan esthétique ! L'adjonction d'un train rentrant augmentera certes quelque peu la charge alaire, mais le réalisme ainsi gagné en vaut certainement la peine. En bref, voilà un avion très agréable, à mettre entre (presque) toutes les mains. Merci monsieur Caudron !

au modèle choisi. Puis collez la clé en CTP 30/10 et coffrez intégralement l'intrados de balsa 15/10. Attention, par manque de place sur le plan, le dessin ne représente que la moitié de la clé d'ailes, qui doit être découpée d'un seul tenant après report de la partie manquante. Une fois la seconde aile réalisée selon le même principe, vous pouvez raccorder ces deux pièces en collant solidement à l'époxy la clé dépassant de la première aile déjà construite, en vérifiant soigneusement que vous n'introduisez aucun vrillage pendant cette opération délicate. Les ailerons sont également

réalisés en structure, selon une technique similaire à la voilure. Cette construction se termine par l'adjonction des saumons, de la partie avant du bord d'attaque, puis par un ponçage soigneux de l'ensemble.

L'assemblage des éléments consiste à coller les éléments de l'empennage sur le fuselage, ce qui ne doit vous poser aucun problème, l'assise du stab étant prévue de construction. Il est cependant préférable d'installer les ailes en premier, puis d'appliquer les principes bien connus de la méthode de triangulation (pour obtenir un avion bien "droit") avant de coller le stab sur

son assise.

Le moteur installé sur le prototype est un bon vieux OS 60 4T, qui ne brille pas par une surabondance de puissance mais s'est toujours distingué par une excellente fiabilité. De plus, il dispose d'un échappement particulièrement discret et sait se faire oublier sous le capot d'une semi-maquette. Il est fixé sur un bâti en nylon, culasse vers le bas, ce qui ne gêne en aucune manière son démarrage.

Si vous avez suivi mes recommandations lors de la construction, les servos de profondeur, direction et gaz sont déjà installés dans le fuse-