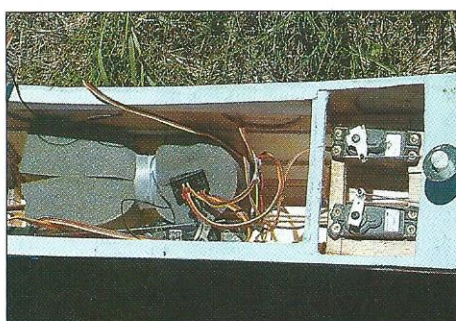


# PLAN ENCARTE Caudron 714, le chasseur raté



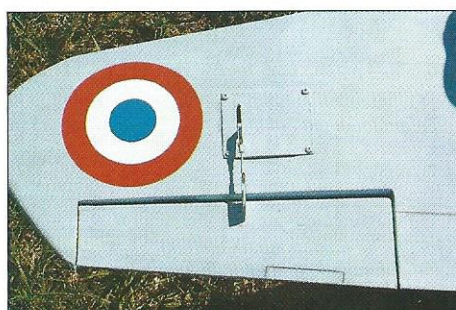
Gros plan sur le train d'atterrissage bicyclette, fixe ici mais qui pourra avantageusement être remplacé par un train rentrant mécanique ou pneumatique.



L'installation radio est ultra basique : pas besoin de servos spéciaux, sauf dans le cas d'un train rentrant mécanique.



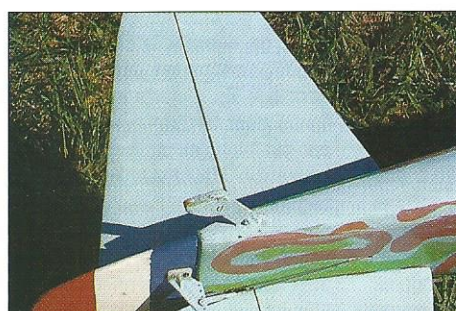
Le vénérable OS 60 4T qui motorise l'avion n'est pas très puissant mais d'une excellente fiabilité. Son échappement particulièrement discret a l'avantage de facilement s'intégrer sous le capot, chose toujours appréciable en semi-maquette.



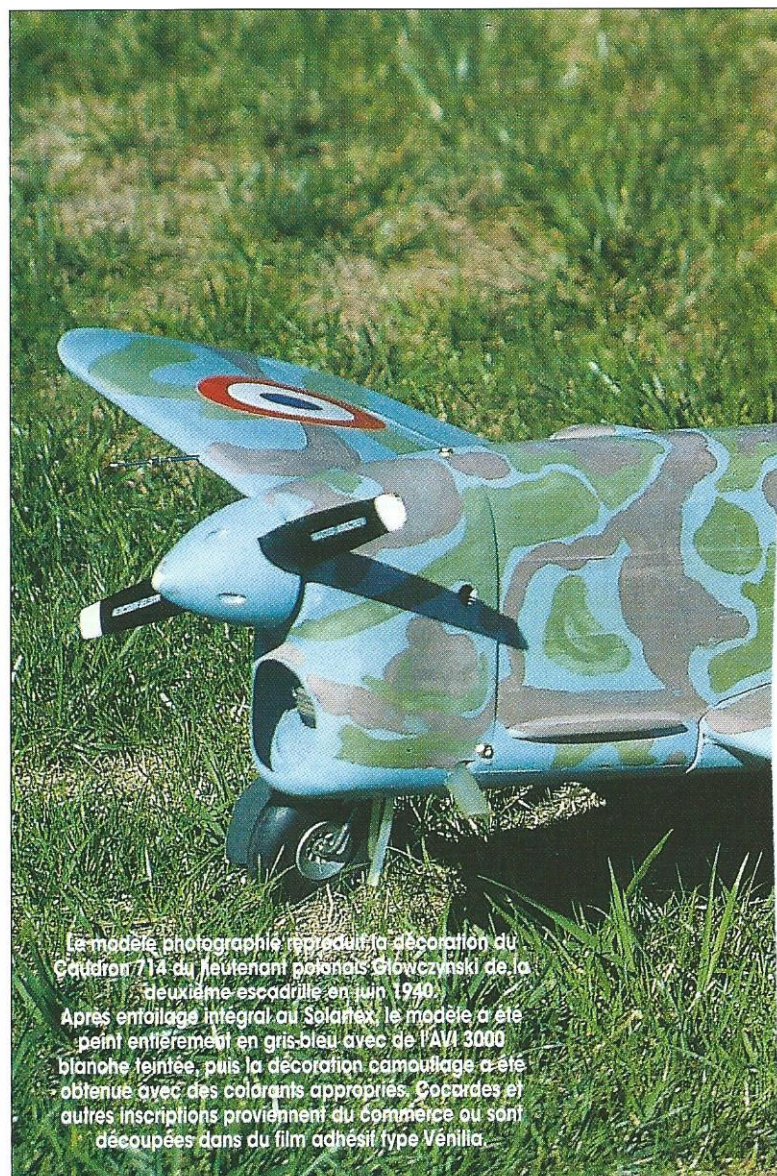
Chaque aileron est commandé par un servo en attaque directe : y a pas plus simple ni plus efficace. Le récepteur est généreusement emballé dans de la mousse mais reste accessible pour le branchement des servos d'ailerons.



Cette photo montre l'ouverture du plastron du capot-moteur, ce qui assure un bon refroidissement de la mécanique.



Comme sur le vrai, il n'y a pas de roulette de queue mais une simple béquille. Le volet de dérive assez efficace permet cependant au Caudron de gagner la piste par ses propres moyens.



Le modèle photographié reproduit la décoration du Caudron 714 du lieutenant polonais Glowczynski de la deuxième escadrille en juin 1940.

Après emboîlage intégral au Solanex, le modèle a été peint entièrement en gris-bleu avec de l'AVI 3000 blanche teintée, puis la décoration camouflage a été obtenue avec des colorants appropriés. Coparades et autres inscriptions proviennent du commerce ou sont découpées dans du film adhésif type Vénilia.

ments prévus en les maintenant avec une goutte de cyano fluide, puis collez les deux lisses latérales destinées à assurer une cohésion de l'ensemble. Collez alors les renforts intérieurs que vous aurez pris la précaution d'ajouter largement afin de les alléger au maximum. Vous pourrez ensuite débiter le coffrage en balsa 30/10 de ce demi-fuselage. Latéralement, le fuselage est plat, ce qui permet d'avancer rapidement en utilisant quasiment des planches entières. Sur les parties dont la courbure est accentuée, coffrez au moyen de baguettes balsa 10 x 3 juxtaposées, conformément à la technique bien connue de la construction monocoque. Les formes simples de l'avion permettent de venir rapidement à bout de cette opération.

Après avoir construit l'autre demi-fuselage de la même façon, on peut réunir ces deux pièces. Auparavant, profitez de l'accès idéal qui vous est offert pour installer les tringleries de commande des gouvernes de profondeur, de direction,

des gaz, et pour préparer les platines servos. Raccordez ensuite les deux demi-fuselages l'un sur l'autre en les maintenant avec des bracelets élastiques durant le séchage. Vérifiez bien que vous n'introduisez pas de vrillage pendant cette opération, en conservant un parfait alignement des deux parties.

## Un avion pour 10 cm3 4-temps

Pour l'empennage, par souci de simplification, toutes les surfaces sont constituées de planches balsa 60/10 simplement renforcées de baguettes balsa 10 x 6 sur certains bords marginaux. N'hésitez pas à largement ajouter ces pièces afin de gagner le plus de poids possible. Plus l'avion sera léger, mieux il volera.

La première étape de la construction des ailes passe par la découpe des nervures, soit une par une (elles sont toutes dessinées sur le plan encarté), soit par la méthode du bloc.