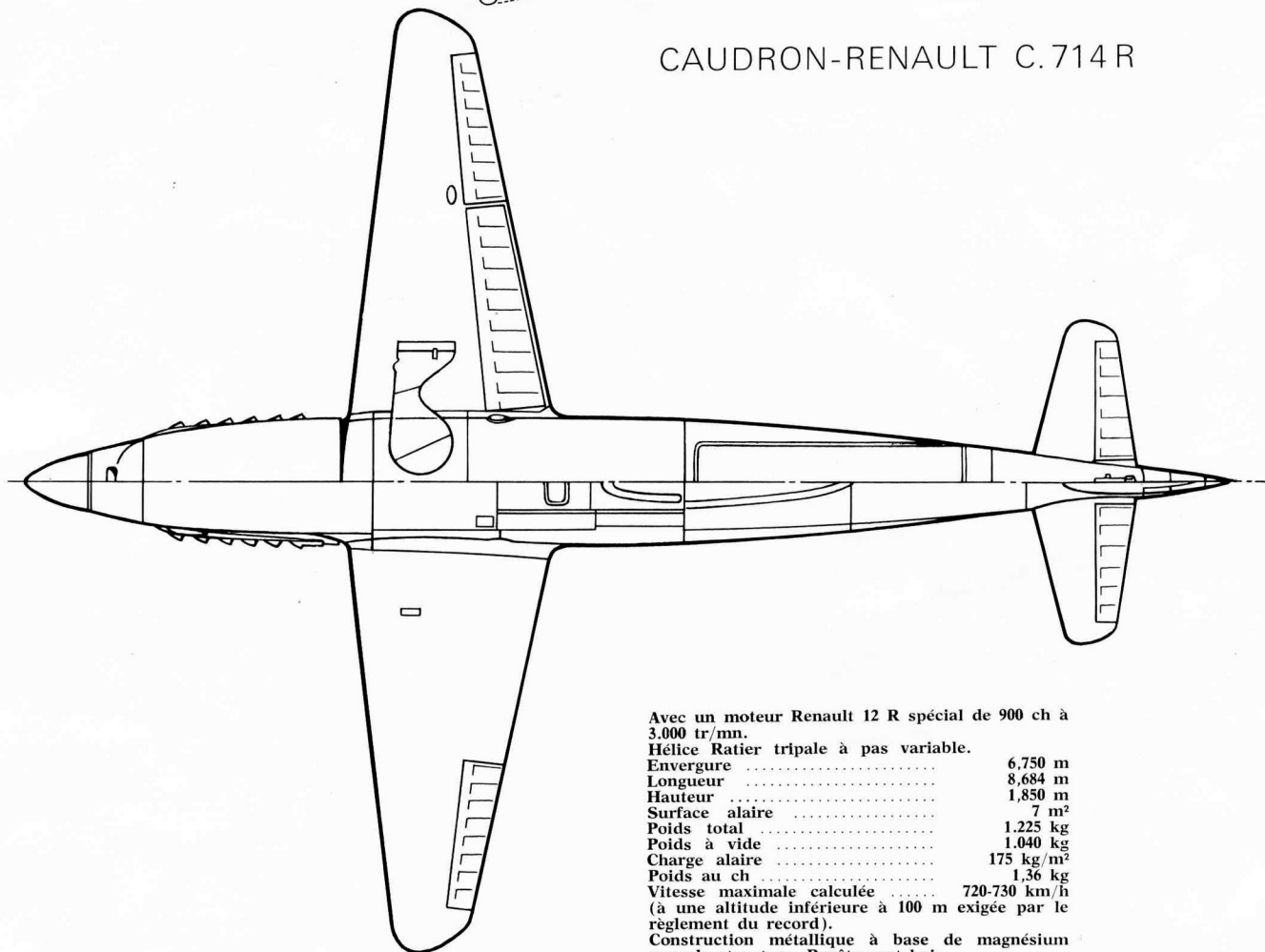


CAUDRON-RENAULT C.714 R



Avec un moteur Renault 12 R spécial de 900 ch à 3.000 tr/mn.

Hélice Ratier tripale à pas variable.

Envergure 6,750 m

Longueur 8,684 m

Hauteur 1,850 m

Surface alaire 7 m²

Poids total 1.225 kg

Poids à vide 1.040 kg

Charge alaire 175 kg/m²

Poids au ch 1,36 kg

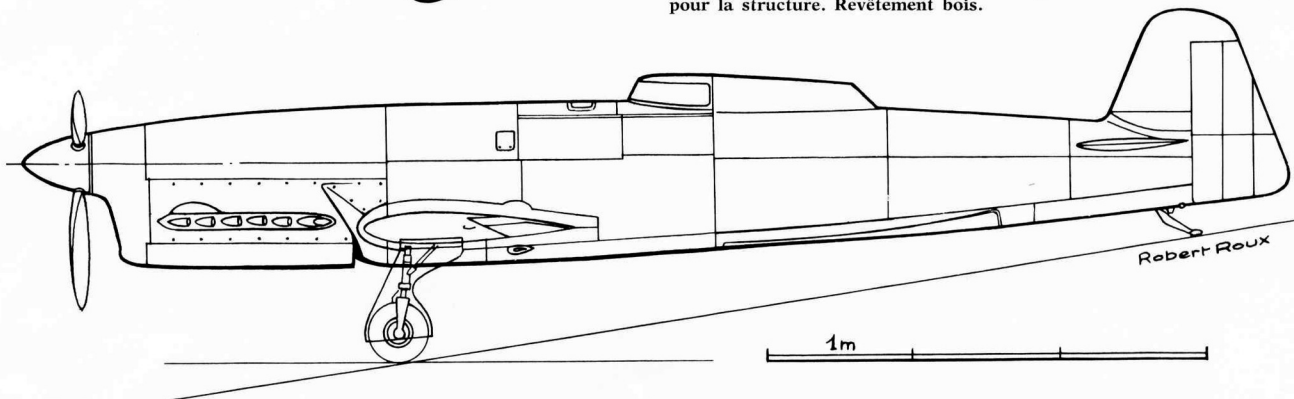
Vitesse maximale calculée 720-730 km/h

(à une altitude inférieure à 100 m exigée par le

réglement du record).

Construction métallique à base de magnésium

pour la structure. Revêtement bois.

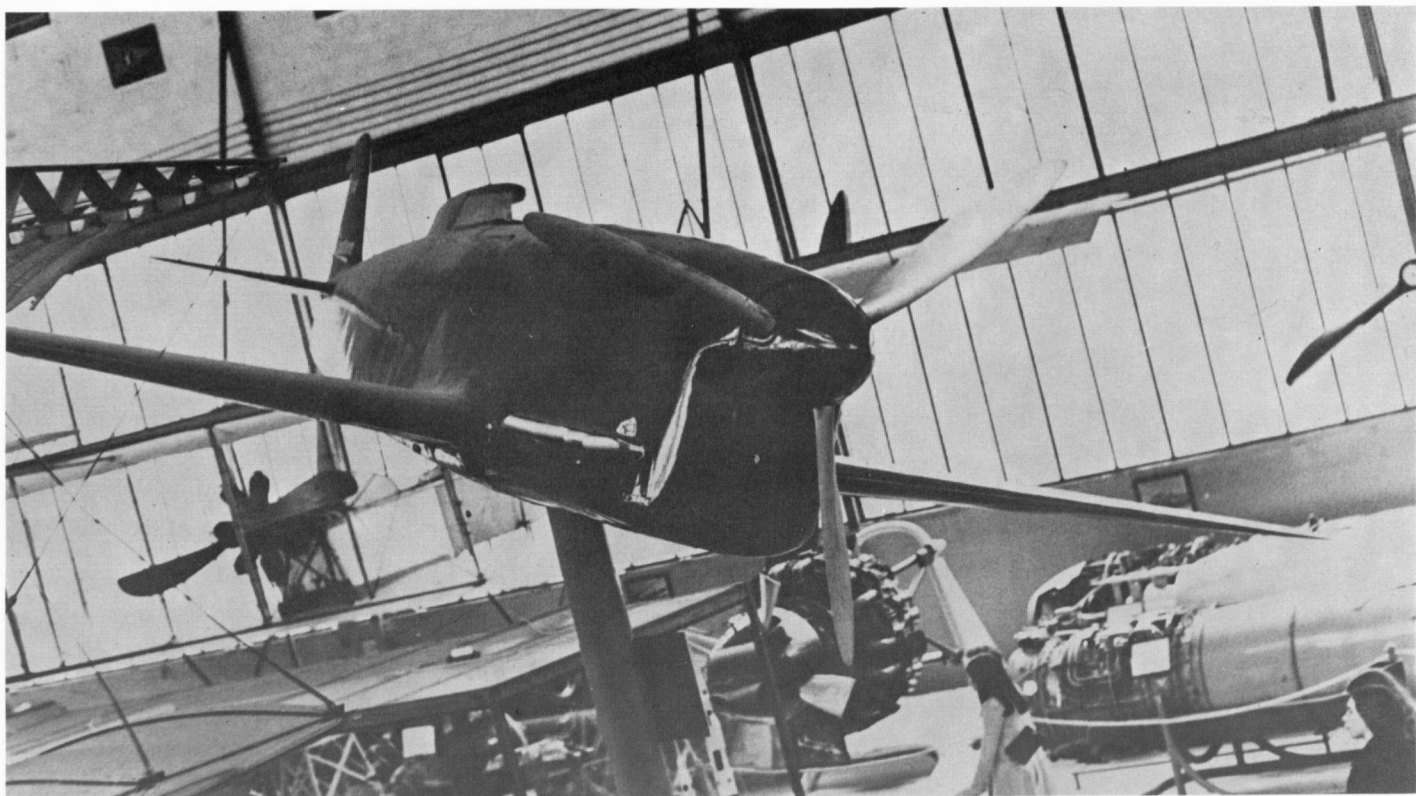


Robert Roux

la guerre
l'empêcha de
faire
ses preuves

*Les
Belles
Bêtes
du
Temps
Passé*

Le Caudron-Renault C. 714 R tel qu'il est présenté actuellement au Musée de l'Air de Chalais-Meudon. La peinture est d'un bleu trop foncé et trop brillant pour ressembler à celle des avions de record français des années 30.



CAUDRON-RENAULT C.714 R

On était en 1936, la firme Caudron était alors à l'apogée de sa gloire. Elle glanait en effet depuis plusieurs années un grand nombre de succès en compétition et en records de toute nature. La Coupe Deutsche de la Meurthe seconde version avait été en particulier un terrain propice aux exploits des petits bolides bleus Caudron à moteur Renault. Dans la panoplie du motoriste de Billancourt venait justement d'apparaître un 12 cylindres de 450 ch dont on disait le plus grand bien.

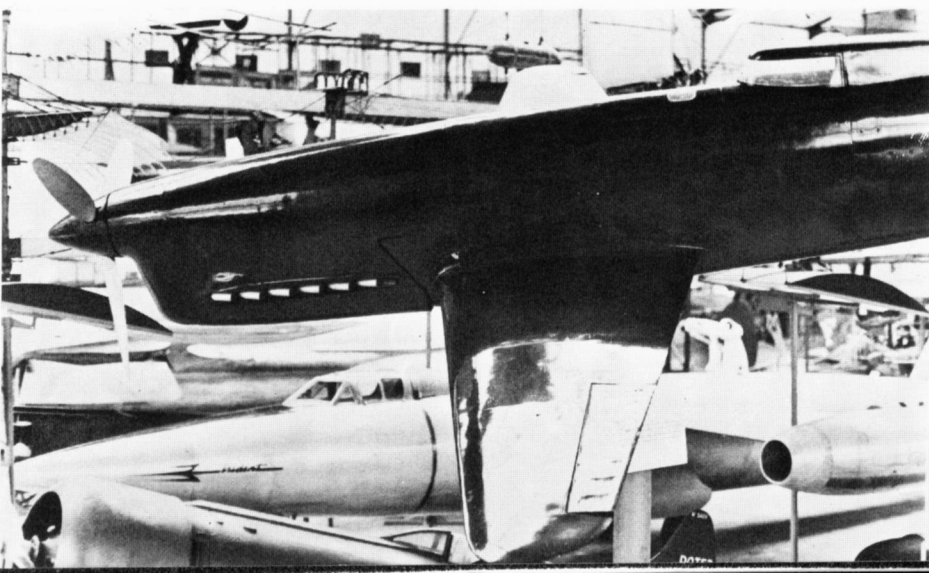
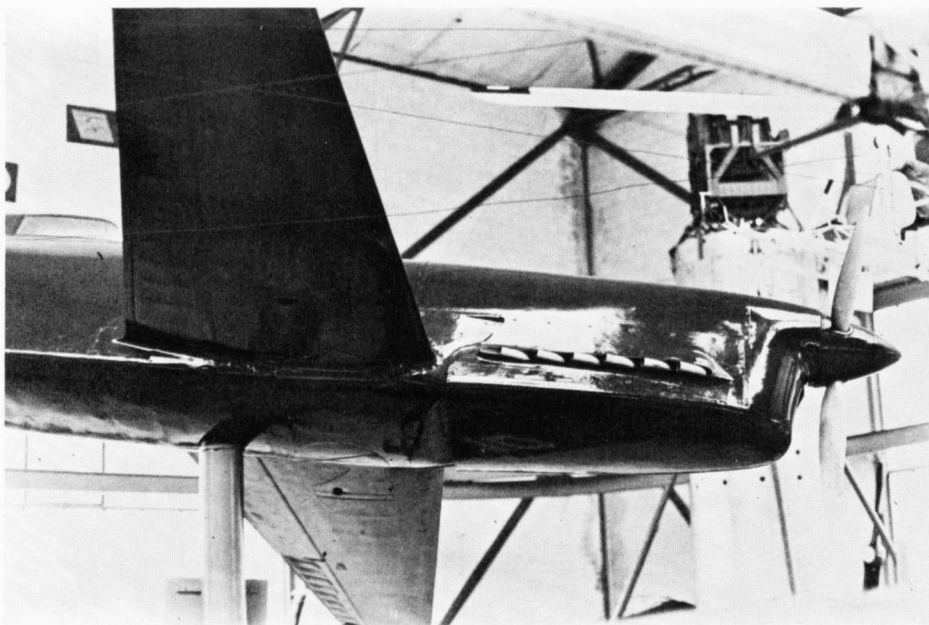
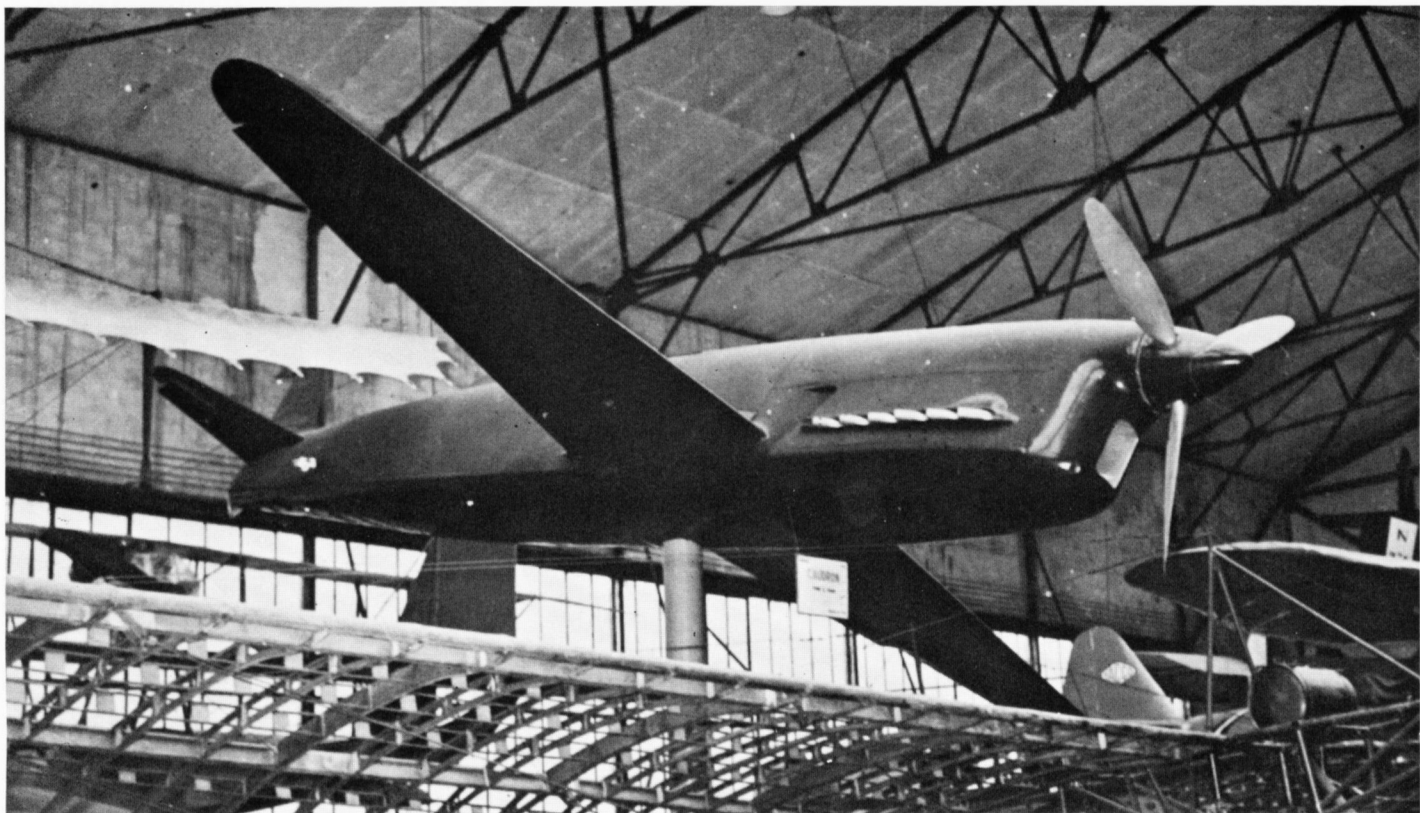
L'ingénieur Georges Otfinovsky, responsable du bureau d'études Caudron placé sous la direction de Marcel Riffard, demanda à son patron de le libérer d'une étude concernant un futur chasseur dérivé des avions de course. La mode des chasseurs légers commençait à sévir et l'on avait imaginé bien naturellement de dériver des petits bolides un avion de combat. Selon Georges Otfinovsky, le moteur envisagé pour cet avion d'armes ne pouvait pas être suffisant pour donner en combat les deux atouts majeurs du chasseur : la puissance de feu et la vitesse ascensionnelle. De plus, Georges Otfinovsky était occupé à la préparation d'un monoplane

de grand raid destiné au pilote André Japy et à l'étude d'un monoplan à aile haute d'observation répondant à un programme français identique à celui du « Storch » allemand. L'ingénieur Devlièger fut donc chargé de dessiner l'avion militaire Caudron C.710 (voir album n° 33 et suivants).

Le Caudron C.712 R était sorti d'usine et avait fait son premier vol le 24 décembre 1936. Équipé cette fois d'un moteur Renault 12 R spécial porté à 730 ch, l'avion était en fait un composé d'une aile de C.560 type Coupe Deutsch et d'un fuselage de C.710. L'avion fut baptisé « Cyclone » comme les chasseurs légers et faisait une excellente machine de record. Les 730 ch du 12 cylindres étaient obtenus à 3.200 t/mn. On obtenait à l'époque 40 ch au litre environ ; on se rappelle que la cylindrée des moteurs utilisés dans la Coupe Deutsch ne devait pas dépasser 8 litres et le 6 cylindres avait une puissance de 320 ch, il était donc possible de prévoir la puissance que donnerait le 12 cylindres spécial. L'avion fut convoyé à Istres où il eut une existence éphémère puisqu'au cours d'une tentative de vitesse entre les mains de Raymond

Delmotte l'avion se cassa en vol le 29 avril 1937, non sans avoir eu le temps d'atteindre 620 km/h. Le pilote sauta en parachute, mais l'avion, évidemment, fut entièrement détruit.

L'ingénieur Otfinovsky revint alors sur l'étude d'un nouvel avion de record. Un même cocktail fait d'une voilure de C.560 et d'un fuselage de C.710 fut retenu. La structure du fuselage du 710 avait été retenue, mais non les formes extérieures pour lesquelles on revint à la solution course avec une canopée réduite à sa plus simple expression et se terminant à l'arrière par un carénage en lame de couteau. Alors que la dérive était ronde sur le 712, celle de l'avion nouveau revenait à la forme trapézoïdale, au dessin très particulier, signé Caudron. Le moteur Renault était un nouveau prototype toujours à 12 cylindres, mais devant développer cette fois 900 ch. Il devait être capable de faire voler le C.712 R à 720 km/h et devait donc ramener à la France le record du monde de vitesse absolue sur base détenu par l'hydravion Macchi du pilote italien Agelo avec 709 km/h. Dans un souci de propagande nationale et voulant prouver que cet



avion était dérivé en ligne droite du chasseur C.714, on rebaptisa le C.712 R en C.714 R (R pour record). Sans le savoir, les Français utilisaient la même supercherie que celle des Allemands du III^e Reich qui n'avaient pas hésité (on l'a vu dans l'album n° 13) à faire un avion spécialement destiné au record du monde de vitesse et que l'on fit passer pour un Bf 109 militaire légèrement amélioré.

Le Caudron 714 R une fois terminé devait être transporté à Istres, malheureusement la guerre fut déclarée le 3 septembre 1939 et finalement l'avion ne prit jamais l'air. Cet avion eut malgré tout une petite histoire, car il fut caché soigneusement pendant toute l'occupation allemande au 53, avenue des Champs-Élysées dans le sous-sol du grand hall d'exposition que possédait alors Renault pour ses voitures et ses engins utilitaires.

L'avion fut remonté au grand jour après la Libération de Paris, pour les besoins d'une exposition aéronautique organisée au Vélodrome d'Hiver de Paris, où il fut présenté bien à tort comme un pur produit de l'industrie aéronautique française renaissante. Malheureusement, pour être exposé, l'avion fut peint en bleu comme l'étaient les avions de la Coupe Deutsch, alors que l'ingénieur Riffard avait pris un soin particulier à la finition des surfaces et que l'avion devait être utilisé pour son record dans sa robe transparente faite de laque incolore au travers de laquelle on voyait la belle matière des feuilles de bois du revêtement. C'est dans sa couleur bleue un peu grossière que l'on peut voir maintenant le C.714 R au Musée de l'Air. Rappelons qu'il fut exposé l'année dernière à l'occasion du Salon du Bourget dans la grande vitrine du pub Renault aux Champs-Élysées à Paris.

Ainsi finit la courte histoire d'un avion d'une étrange beauté, qui ne vola jamais, mais qui étonne encore les experts actuels par la perfection de ses lignes. ●