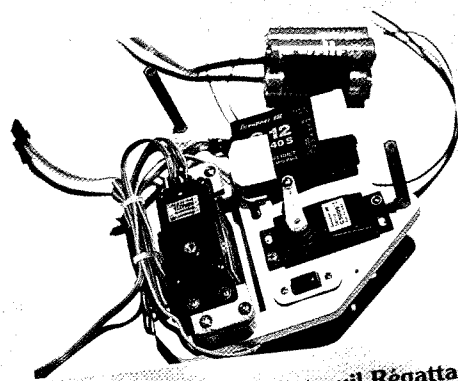


L'accès à la commande du safran.



La platine radio avec le treuil Régatta sans sa poulie.

sé par vissage. Un tournevis électrique avec les embouts cruciformes adaptés sera le bienvenu, car il y a quand même beaucoup de vis à serrer. Un petit reproche à ce niveau : il y a plusieurs types de vis différentes, en grandes quantités, qui sont presque toutes contenues dans un seul sachet. De même, les sachets comprennent des pièces de différentes opérations. Il aurait été plus judicieux de regrouper les sachets par opération, avec les vis et autres pièces nécessaires, cela aurait simplifié encore plus le montage. Comme cela n'est pas le cas, versez les vis dans une boîte assez large ainsi vous éviterez de les éparpiller et de les perdre. Attention : il y a des vis en excédent, mais certaines d'entre elles sont uniques. Avant de démarrer chaque opération, repérez les vis dont vous aurez besoin, à l'aide des dessins.

Le ber

La première opération consiste à assembler le ber. Celui-ci, contrairement à la remarque ci-dessus, est livré avec toutes les pièces en un seul sachet. Attention à la longueur des sangles : prévoyez un retour à chaque extrémité, sinon la quille touchera par terre.

La coque

Le seul travail consiste à ébavurer celle-ci au niveau du raccord coque-pont. Un petit ponçage léger permettra d'adoucir agréablement l'angle coque-pont. Ne suivez pas le dessin qui montre ce ponçage, car si vous tenez le papier de verre comme indiqué, vous allez rayer le pont et/ou la coque. Enroulez-le ou collez-le sur une cale en bois et tenez belle-ci sensiblement à 45 degrés. Ne ponchez pas trop : en cherchant un arrondi de 10mm de rayon, vous passerez à travers... (le raccord est prévu en angle) Un papier 220 puis un 400 conviendront très bien. Ensuite la notice vous invite à peindre la coque si vous le souhaitez. Si c'est le cas, il convient de dépolir au 400, puis au 600. Effectuez cette opération une bonne heure avant de peindre, ce qui évitera à l'électricité statique créée par le frottement du ponçage, d'attirer irrémédiablement toute poussière en suspension sur votre oeuvre en cours de séchage...

Pour ma part, considérant la beauté du décor fourni, et la vocation Ready-to-Sail de l'engin, j'ai préféré passer à la suite... Cependant je dois signaler qu'il y a trois petits traits de moulage peu marqués, mais présents, près de l'étrave, qui m'ont bien donné envie de peindre, mais c'est là un de mes (nombreux) défauts : le perfectionnisme souvent déplacé... En fait personnellement d'autre que moi n'a remarqué ces trois malheureux traits, comme quoi j'ai bien fait de leur f... la paix !

Je n'ai pas posé les autocollants tout de suite par peur de les abîmer pendant la suite du montage.

Ensuite, on passe aux choses sérieuses avec la pose de la jaumière de safran, sans difficulté.

C'est à l'étape suivante, la 6 qu'il faut percer le trou pour la sortie d'écoute. Attention, il y a là un petit piège qui ne s'est révélé qu'après les essais. Lisez donc la suite pour pouvoir vous décider en connaissance de cause.

Suivent la pose des attaches de haubans, que j'ai trouvée peut-être un peu légères (deux petites vis par côté), mais cela n'a pas bougé, même par très fort vent.

Voilà maintenant la seule étape où vous aurez à mélanger de la colle (Epoxy 5 min fournie), le collage du renfort de quille, plaque par le tube guide de la mèche de quille. Très bien conçu tout ça. En fait, ce collage ne sert qu'à l'étanchéité de cette partie, et aussi à la renforcer.

Installation radio

La notice préconise d'installer la radio maintenant. Pour ma part, j'ai effectué cette étape à la fin du montage. A vrai dire j'avais une furieuse envie de voir le gréement monté !

De plus, impatience mise à part, cela permet de mesurer précieusement la

course nécessaire à l'écoute, et ainsi de pré-régler la course du treuil. La platine radio est en plastique et tout est déjà prêt pour recevoir un équipement standard. La notice préconise l'utilisation d'un Servo de voile à bras. N'en ayant pas, j'ai utilisé l'excellent treuil Régatta de Graupner. Celui-ci rentre juste dans le trou prévu sur la platine, mais les fixations sont différentes, ainsi j'ai dû réaliser deux petites pièces en CTP multiplis aviation de 4 mm. Ce sont les seules pièces en bois du bateau ! Il est

dommage que la trappe d'accès ne soit pas un peu plus grande, ce qui aurait été possible sans difficulté, puisque le couvercle est loin de toucher les rebords du cockpit.

Le couvercle est muni de 2 "doigts" fixes à l'arrière, et d'un autre à l'avant, que l'on fait pivoter de l'extérieur. Très astucieux. Il faut cependant faire attention lorsque l'on glisse les doigts arrière, afin de ne pas abîmer le joint. Le couvercle est placé dans un renforcement du cockpit, ce qui gêne un peu sa manoeuvre. Le joint livré de type éponge laisse passer l'eau. Il est préférable de le remplacer par une mousse autocollante plus dense. Les essais ont montré que par forte gîte, l'eau passe nettement sur le pont. Ainsi, un bord de la trappe est largement immergé. Même après avoir changé le joint, l'eau parvenait encore à passer. Explication : le couvercle de trappe est en fait souple sur sa longueur, et comme il est retenu par les extrémités, il peut se cintrer, et l'eau passe. Le remède est très simple : il suffit de coller à la stabilite un raidisseur en bois au centre, sur toute la longueur.

Le servo de barre trouve gentiment sa place sur la platine. La commande de safran est prévue par aller retour de barres rigides équipées de chapes à boules. Une seule de ces barres trouverait sa place avec honneur sur un petit-gros de voltige, c'est dire que c'est costaud. Il m'est apparu inutile d'en monter 2, surtout avec des chapes à boules au bout, garantissant un fonctionnement sans jeu. Je n'ai monté que celle de droite, vu dans le sens de la marche, ce qui permet de dégager l'inter qui, avec 2 barres, se trouverait peu accessible. Ce n'est qu'après avoir monté le safran que j'ai découvert la raison d'être de cette 2ème barre, qui est de raidir un peu le safran, car la jaumière est un peu souple d'avant en arrière. Ceci est sans conséquence, sauf peut-être dans le transport.

L'inter est muni d'une protection étanche fournie, ce qui est une bonne idée. Il est prévu monté à l'intérieur, ce qui est très bien, mais je l'ai monté en extérieur, ce qui permet de l'actionner sans ouvrir la trappe.

L'accu prévu est un 4.8V de 600 mAh, ce qui est suffisant pour une demi-journée de navigation, voire plus, si vous êtes économe en coups de manches. La notice préconise de laisser l'antenne à l'intérieur du bateau. Pour ma part, j'ai préféré la faire sortir par le bouchon caoutchouc situé à l'arrière, et remonter le long du pataras. Cette disposition assure plus de portée.

Safran

L'étape 17 consiste à installer le safran en forme de sabre, et son guignol de commande. La mèche (axe) est munie d'un méplat ce qui est très bien car le guignol est automatiquement bien centré, mais en plus, au cas où celui-ci viendrait à être un peu desséré, il n'y a pas de risque de perdre le safran ce qui serait pour le moins gênant. De par le système employé pour la jaumière, il subsiste une légère excoissance sous la coque et le safran en est éloigné d'autant, soit presque 2 mm, ce qui me gênait, sinon du point de vue hydrodynamique, au moins pour l'esthétique. J'ai donc creusé le safran autour de la mèche afin qu'il vienne quasiment au contact de la coque. Cette modification a pris 15 min. De ce fait, la mèche remonte un peu sous la trappe d'accès, sans toutefois la toucher, et le guignol se trouve surélevé de par le méplat, ce qui laisse un jeu vertical. Il suffit d'intercaler une ou deux

rondelles de 4mm de diamètre intérieur pour rattraper ce jeu.

La jaumière étant assez courte, le safran s'incline assez facilement d'avant en arrière si l'on force dessus. L'étape 17 consiste à installer les deux barres de commande en aller retour. Comme indiqué précédemment, je n'en ai installé qu'une. De ce fait, lorsque l'on déplace le safran d'avant en arrière, il tourne très légèrement. Ceci est sans conséquence en navigation, mais si cela vous gêne, installez la deuxième barre, ce jeu sera totalement supprimé. Dans ce cas, veillez à bien régler la longueur des barres et l'écartement des boules, qui doit être identique sur le servo et sur le safran, sinon le servo forcera. De plus les chapes livrées sont ajustées très (trop !) serrées sur les boules, ce qui rend la commande un peu dure et fait consommer inutilement. Je saute à l'étape 22, où l'on réalise le bouchon de la trappe d'accès du safran. Celui-ci est muni d'un joint torique et l'étanchéité est parfaite. Veillez à mouiller ou huiler légèrement celui-ci lorsque vous fermez la trappe, afin de lui éviter de travailler à sec. Cette trappe comporte trois ergots qui permettent de l'enlever. Il est dommage qu'une petite poignée n'ait pas été intégrée au moulage, car tel quel, le seul moyen de la soulever est d'insérer un cutter sous un des ergots. Après de nombreuses navigations, les deux parties de cette trappe se sont partiellement décollées, et l'eau passait. Il vaut mieux donc faire un congé de colle Stabilit Express à l'intérieur. A noter que si le safran est effectivement démontable, cette opération n'est pas très pratique, d'autant que la vis allen du guignol n'est accessible que par le petit bout de la clé, et qu'il faut la dévisser suffisamment pour passer le méplat... Le safran ne sera donc sans doute pas démonté souvent, et sera vulnérable pendant les transports. Prudence donc.

L'hydrodynamisme du raccord ne me paraît pas des plus géniales, et il y a fort à parier que l'eau qui resterait inévitablement entre la capuche et le plomb aurait tôt fait d'oxyder irrémédiablement le nylstop. La solution consiste à refermer tout ça avec de l'adhésif blanc découpé en bandes d'environ 8 mm de large. Une bande d'abord sur la jointure de la capuche, qui remonte un peu sur le bord de fuite de la quille, en la pinçant, puis une bande autour de la quille, à cheval sur la capuche. J'ai utilisé de l'adhésif de publicité, très fin, qui colle très fort. De plus il n'a pas de retrait et est légèrement thermorétractable, ce qui permet une finition parfaite. Si vous n'en trouvez pas, essayez le vénilia ou certains autocollants. Le chatterton pourrait convenir, mais il a du retrait et risque de se décoller.

Par contre, il y a un trou au beau milieu de la quille, qu'il faut reboucher avec deux petites pièces que l'on colle de part et d'autre à la cyano. Malgré les précautions prises, la cyano a bavé, zut ! Je ne comprends vraiment pas l'utilité de ce trou. Peut-être qu'il est nécessaire à la fabrication, à moins qu'il ne serve qu'à montrer que l'axe traverse intégralement la quille ?

J'ai eu un problème avec la quille, qui ne met pas en cause directement le bateau, mais je tiens à le signaler car il pourrait vous arriver aussi. C'est lors de la rédaction de l'article que j'ai eu une mauvaise surprise : quand j'ai voulu la démonter pour peser les éléments. Cela s'est révélé impossible. J'ai tapé comme un sourd sur la mèche, en ayant calé la coque sur des tasseaux placés juste devant et derrière la quille, rien n'y a fait. La mèche a même glissé dans la quille donnant du jeu au plomb. Mais il semble que le plastique de la quille a dû se coller sur la coque, peut-être à cause de l'époxy trop fraîche à cet endroit. Je ne comprends pas, car j'ai démonté plusieurs fois la quille après les



Quille-lest

La quille en plastique est très mince, tant en largeur qu'en épaisseur. Un axe de 4 mm chromé la traverse intégralement et est fileté au deux extrémités, pour la fixation du lest d'un côté et de l'autre sur la coque de l'autre. La quille est assez souple, tant en flexion qu'en torsion, mais il est vrai qu'il s'agit d'un voilier de loisir, non destiné à la compétition de haut niveau, ou l'on recherche une rigidité maximum de cet appendice.

Le lest en plomb moulé est simplement boulonné au bout de la quille à l'aide d'un écrou nylstop de 4 mm. Sa finition mérite une mention très bien, non pas au niveau du plomb lui-même, mais plutôt pour l'astucieuse "capuche" en caoutchouc synthétique blanc, qui s'enfile dessus. Ce système est vraiment parfait en loisir car il permet une finition nickel sans peinture et protège très efficacement le lest des inévitables rayures qui guettent cet appendice exposé. La notice préconise de refermer la capuche à la cyano. Cela n'est pas suffisant et n'assure pas l'étanchéité entre la capuche et la quille.

première solution, et cela sans aucune difficulté. Si vous ne voulez pas avoir un bateau monobloc comme le mien, grattez la quille et la mèche avant le montage !

Équipement de pont

Winchs, doubles barres à nylon, viennent agréablement l'esthétique déjà très réussie du Seawind. Réalisés en plusieurs pièces de plastique noir, ils s'assemblent à la cyano fluide. Les modélistes non habitués à cette colle veilleront à en mettre le strict minimum, et ne pas laisser trainer leurs doigts sur les pièces, sinon les winchs seront agrémentés de morceaux de peau du plus bel effet... J'ai collé les pièces E4, E5, et E6 composant les consoles de barres. Ce n'est en fait pas nécessaire, mais si vous le faites, veillez à introduire E5 dans E4 avant de mettre la cyano. A l'usage il s'est