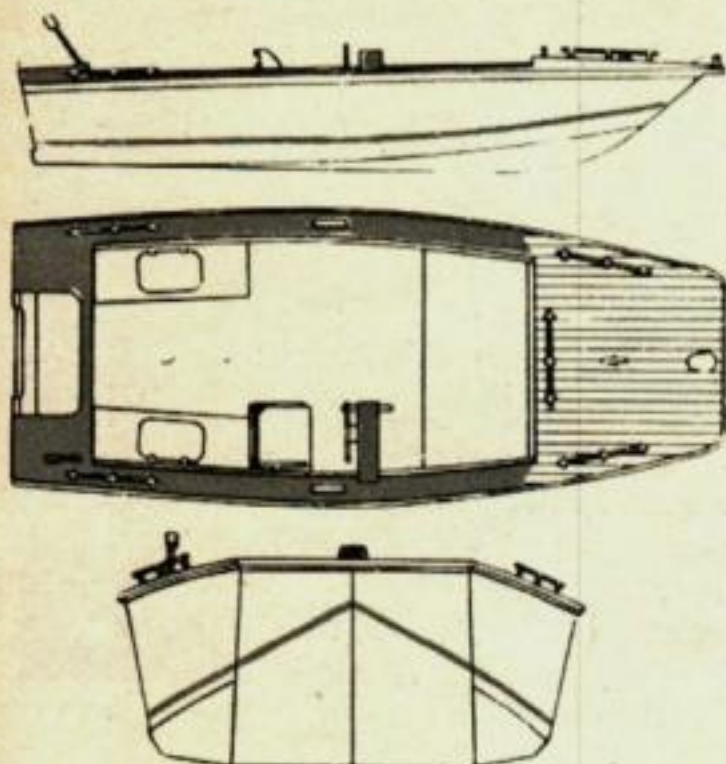




Hydroglisseur de sport

5 m² de cockpit sur une coque à vallée d'une grande solidité. De la vitesse mais aussi du confort, un bateau de sport adaptable à beaucoup d'usages.

Par Arthur MIKESELL

COQUE à vallée (en V) ;

LONGUEUR : 490 cm hors tout ;

MAITRE BAU : 215 cm hors tout ;

POIDS : 270 kg ;

NOMBRE DE PLACES ASSISES : 6 ;

FRAIS DE CONSTRUCTION : 200 \$;

DUREE NORMALE DE CONSTRUCTION : 125 heures ;

PUISSANCE MAXIMUM : 100 CV
(nouvelle moins hors-bord) ;

VITESSE : 55 km/h (moteur Johnson
RD - 25 D de 40 CV, hélice 265 ×
340 mm, charge utile : 150 kg) ;

PLANS DE CONSTRUCTION : George
Blow, service artistique de M.P.

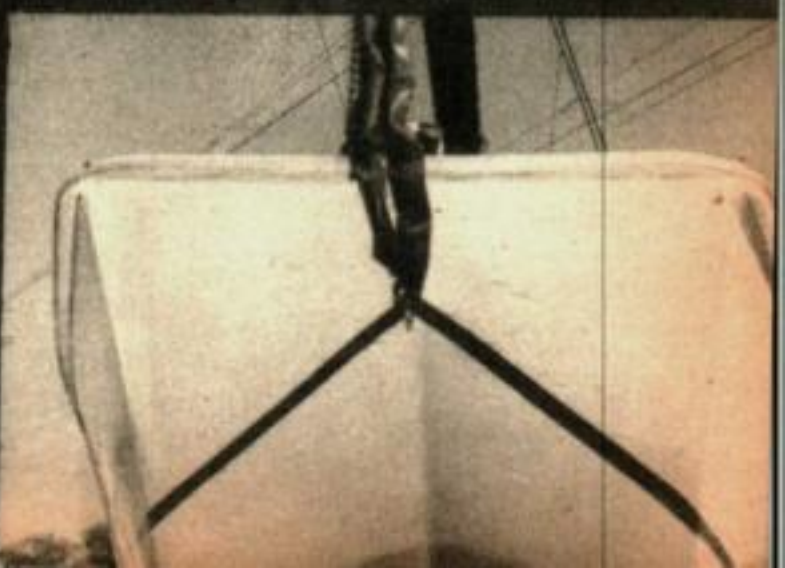
NE vous y trompez pas, malgré sa silhouette de coursier et ses lignes élégantes, cet hydroglisseur est un vrai bateau de sport, solide et adaptable à de nombreux usages. Il est pratique pour la pêche, sensationnel pour le ski nautique et assez spacieux pour tenir tout votre matériel de pêche tout en laissant encore les coudées franches. Et naturellement, vous avez la place pour mettre tous les poissons que vous êtes capable de prendre.

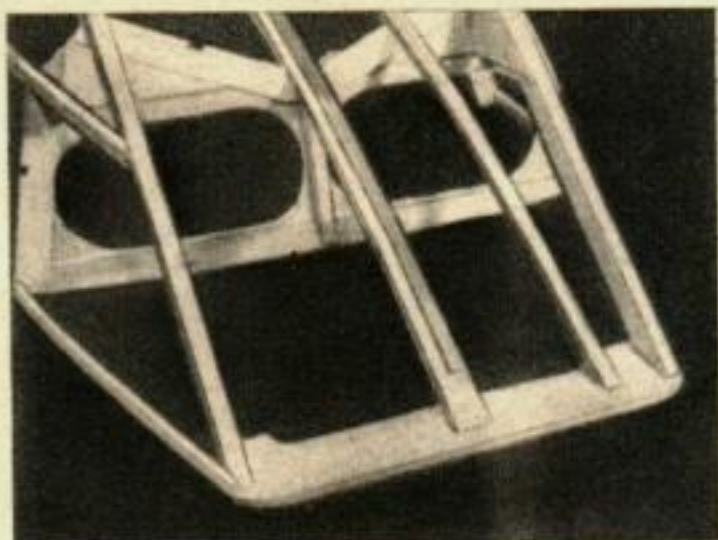
Dans la construction, suivez les mêmes règles générales que pour tous les autres plans de bateaux de « M.P. » :

- Construisez les membrures avec le meilleur bois de charpente que vous pouvez trouver sur place. Le bois mi-dur ordinaire fait l'affaire à la condition d'être sans grand défaut. Toutes les dimensions données sont conformes aux normes des pièces de charpente C. à D. 25 × 100 mesure en réalité 21 × 90.
- Utiliser des clous nautiques à saillies (Stronghold, Anchorfast ou similaires) et de la colle étanche pour joindre le bordage, en contreplaqué 10 mm aux membrures. Des clous et des vis galvanisés font l'affaire si vous comptez utiliser le bateau en eau douce seulement mais il faut leur substituer du bronze au silicone si le bateau doit aller en mer.

- Chaque fois que cela s'impose, faire des modèles grandeur nature en papier en utilisant le quadrillage pour agrandir les plans. Calquer ensuite ces modèles sur la charpente ou le contreplaqué avec une roue dentée de couturière (vous pouvez en improviser une avec un engrenage d'un vieux réveille-matin monté avec un clou entre les branches d'une pince à linge en bois). Découper un peu plus grand pour pouvoir ajuster ensuite.

- Noyer légèrement toutes les fixations extérieures et boucher les trous avec du mastic de bois.





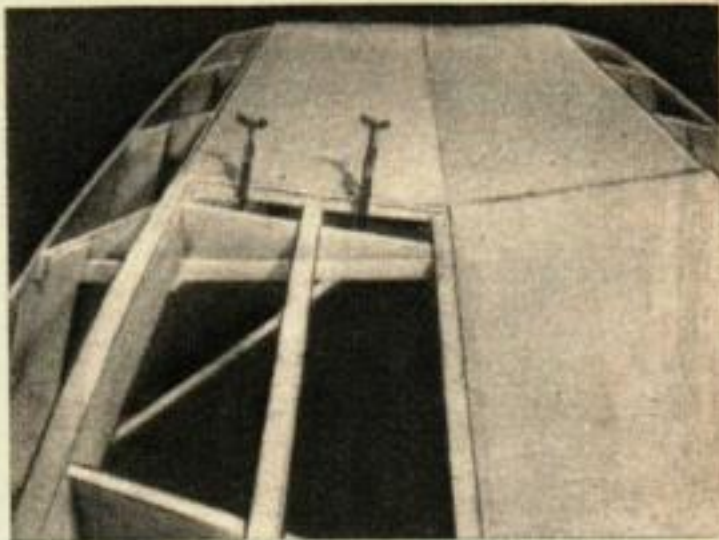
Des pièces de calage montées sur la carlingue ont un angle décroissant qui donne à ce couple sa configuration en V inversé. L'ajustage final par tâtonnement de ces pièces avant de recevoir le bordé fait partie du carénage.

● La garniture de fibre de verre est une question de goût personnel mais pour cette coque en particulier, il est fortement recommandé d'obturer les joints en dessous de la ligne de flottaison avec des bandes de fibres de verre.

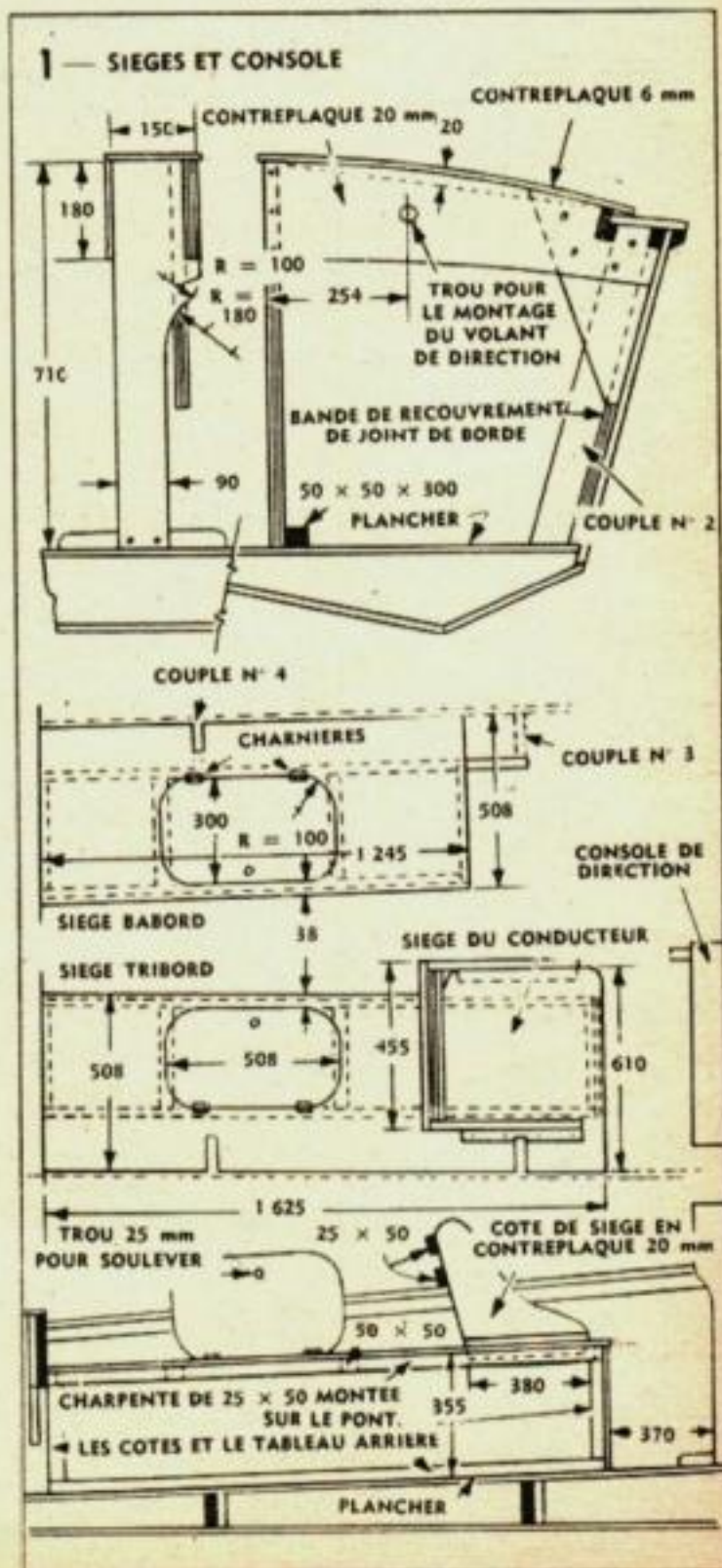
Aucun gabarit n'est nécessaire pour cette construction, mais il faut disposer d'une plate-forme stable pour le montage des couples. Si vous ne voulez pas vous donner la peine de monter une plate-forme de construction complète, montez un cadre rigide un peu plus grand que les dimensions extérieures de la coque et ne couvrez le plancher qu'aux endroits où les couples doivent être posés. Tracez ensuite un axe sur ce plancher et marquez les positions des couples en prenant bien soin de les maintenir perpendiculaires à l'axe. Une fois ce travail exécuté, vous pouvez aborder la construction du bateau.

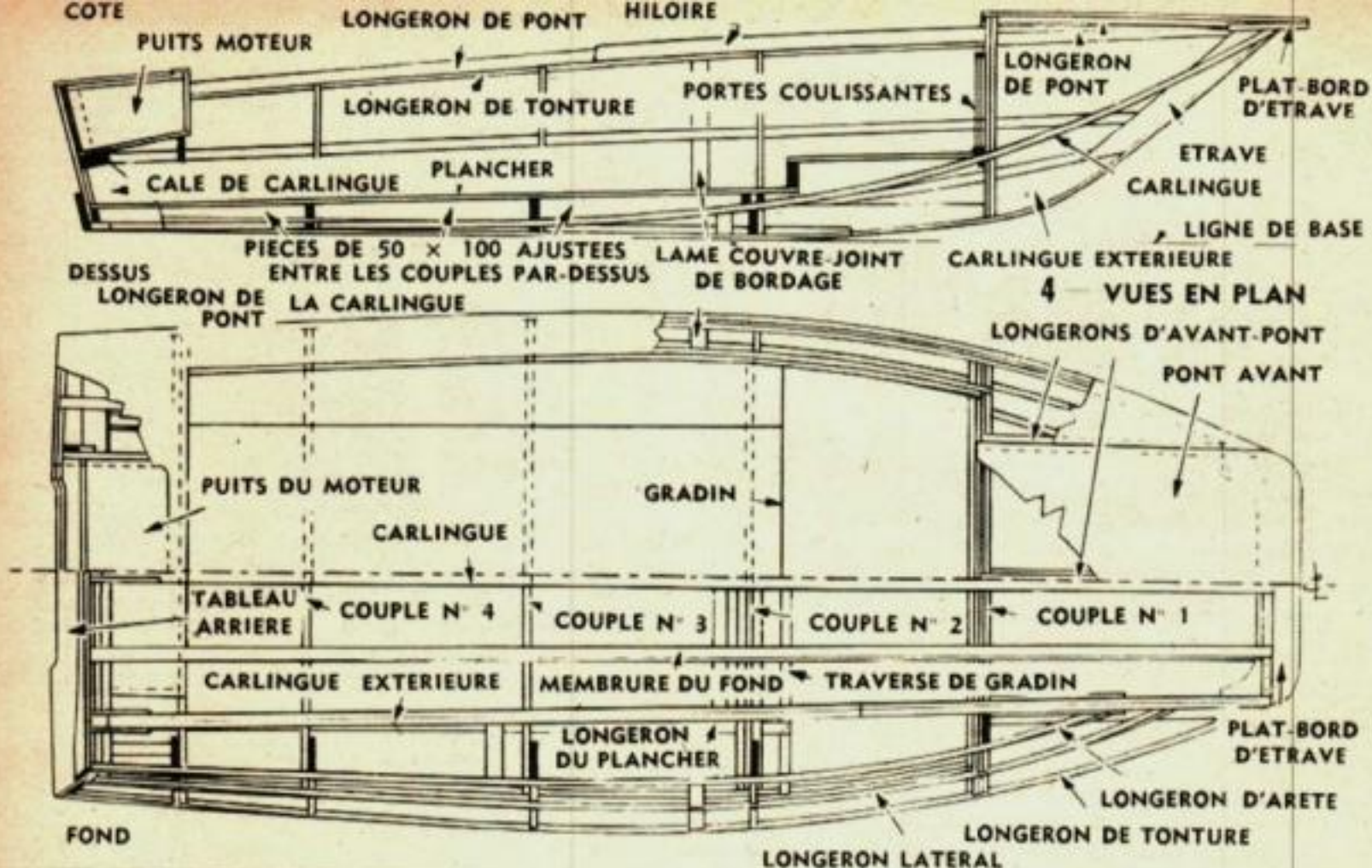
Il faut d'abord couper et assembler tous les couples, fig. 7. Fixer les pièces latérales aux pièces transversales du fond avec de la colle et des vis de 38 mm, D : 4 mm à tête plate, à raison de 3 par joint. Utiliser des vis de même taille pour monter la charpente intérieure du tableau arrière en contreplaqué 20 mm en les espaçant d'environ 75 mm (le renfort extérieur de tableau arrière n'est monté que lorsque la charpente a été recouverte). Fixer le renfort intérieur en 50 x 100 avec des vis D : 5 mm de 50 mm vissées de l'extérieur du contreplaqué. Et ne pas oublier de recouvrir toutes les surfaces de contact de colle.

Quand vous avez terminé les couples 2, 3 et 4, il faut les étayer avec des barres de 25 x 25 comme on voit sur les photos de la page 71 pour empêcher les déformations pendant la suite de la construction. Noter que le couple n° 2 est renforcé avec des pièces de 25 x 50 en doublure de part et d'autre de la traverse du fond. Monter ces pièces avec de la colle et des vis D : 4 mm de 38 mm. Ne pas oublier de faire des en-

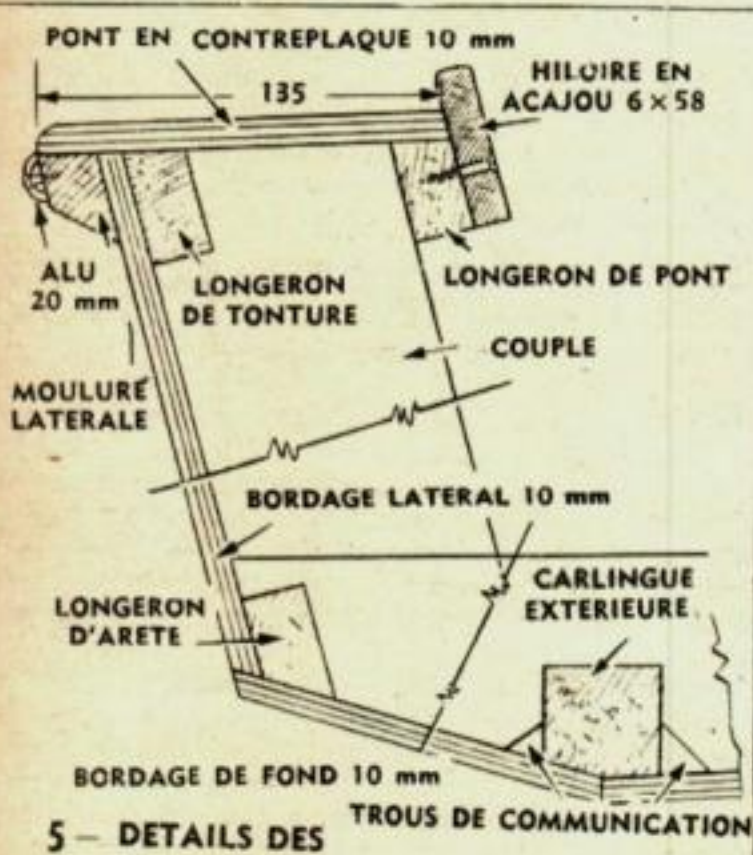


Commencer le bordé au tableau arrière et progresser vers l'avant. Les bandes de contreplaqué 63 mm couvrant les joints du bordé doivent être coupées de manière à s'ajuster entre les membrures ; ne pas oublier de colmater tous les joints avec des bandes de fibre de verre.

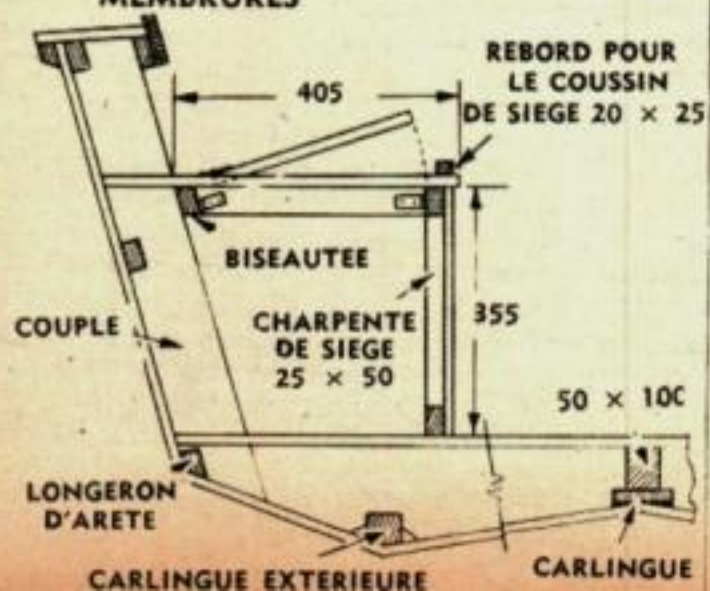




4 - VUES EN PLAN



5 - DETAILS DES MEMBRURES



coches sur la traverse supérieure du couple n° 1 pour caler les longerons d'avant-pont.

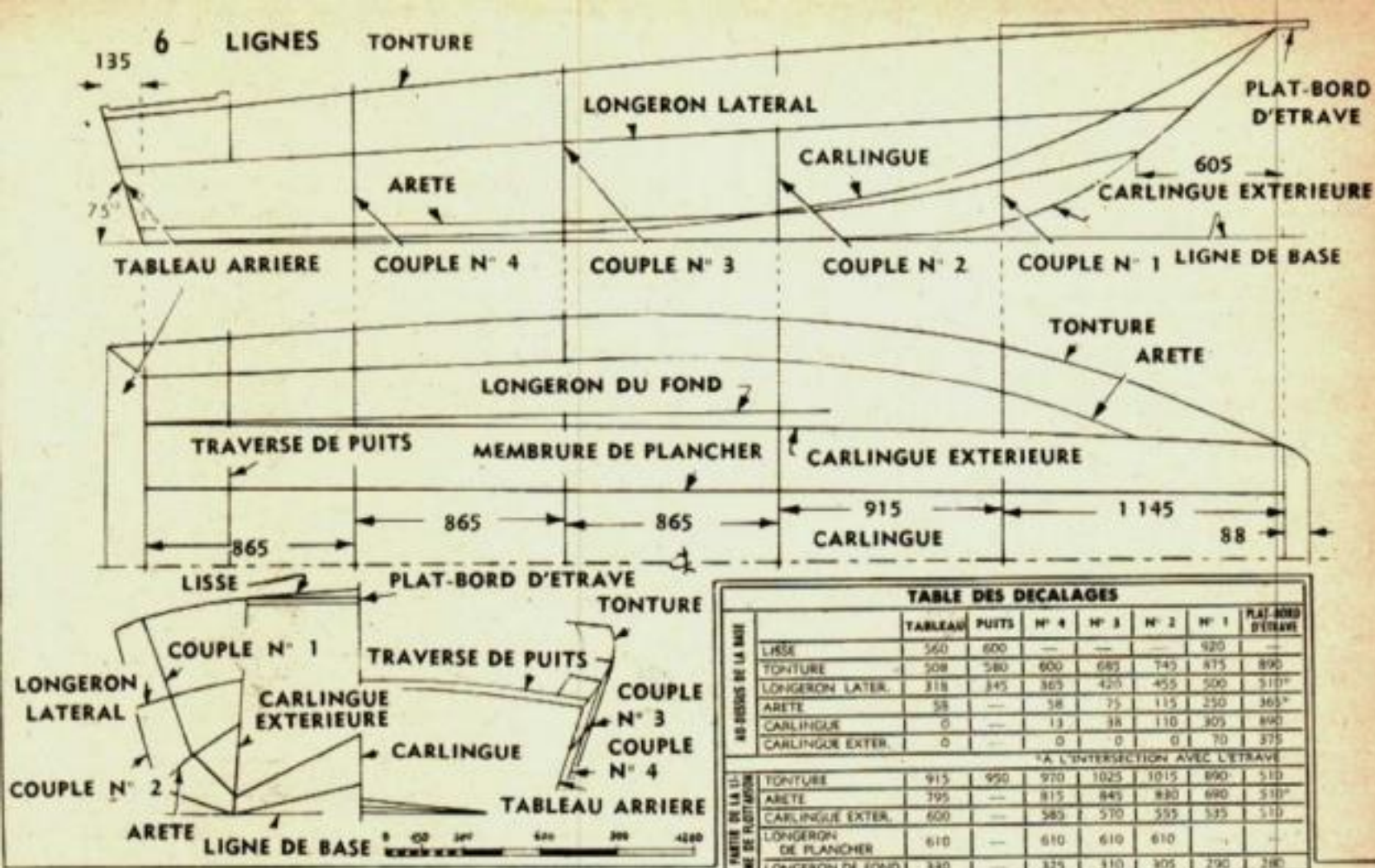
Tandis que la colle des couples se durcit, porter votre attention sur les membrures longitudinales (fig. 7). Scier toutes les carlingues, les longerons et les moulures en premier lieu. Régler ensuite la scie à 30 degrés de biseau pour tailler en long les longerons d'arête.

Comme ce bateau a trois étraves — une de chaque côté de la vallée, la troisième étant sur la ligne axiale — la construction peut sembler assez compliquée au premier abord quand vous examinez les plans. Mais une fois la construction commencée, vous vous apercevrez que c'est au fond assez simple.

Commencez par le montage de l'étrave qui comprend les couples n° 1 et 2. Ces couples et les deux pièces carlingues-étraves extérieures doivent être montées en position droite (normale) en fixant des bouts courts aux étraves avec des brides pour les surélever de la bonne hauteur au-dessus de la ligne de base, fig. 6. Couper d'abord le plat-bord d'étrave dans du contreplaqué 20 mm.

Il faut ensuite couper et monter les deux pièces carlingues-étraves extérieures (fig. 1). Après avoir enduit toutes les surfaces de contact de colle, fixer les deux cales en contreplaqué 10 mm (par étrave) avec des clous D = 4 mm, de 32 mm, puis visser trois vis D : 5 mm de 75 mm dans le bout avant comme on voit, un du dessus et deux d'en dessous. Ces vis doivent être légèrement noyées pour laisser une marge de rabotage.

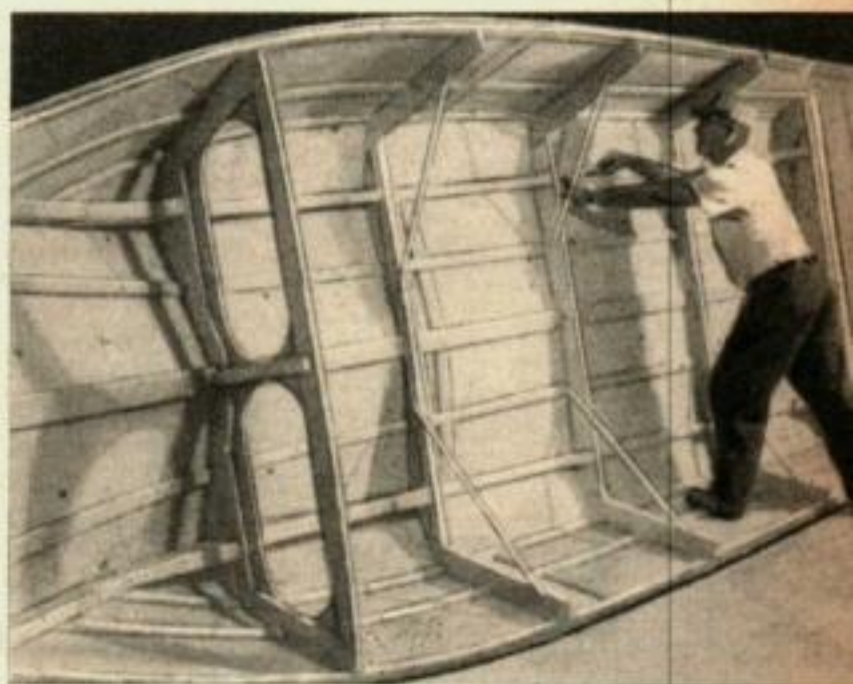
Quand la colle a durci, monter la carlingue



extérieure 50×50 sur la charpente de l'étrave avec de la colle et 2 vis D : 5 mm de 75 mm. Il faut ensuite faire des entailles dans le couple n° 1 pour l'ajuster à la pièce basse de l'étrave, et avec des pieds attachés aux deux étraves extérieures, ajuster le couple n° 1 par-dessus et vérifier l'ajustage. Mettre ensuite le plat-bord d'étrave sur ces deux étraves et marquer les points de contacts. Après quoi, si tout est ajusté à votre satisfaction, enlever le couple n° 1 et le plat-bord d'étrave, enduire toutes les surfaces de contact de colle et remettre toutes les parties en place, en fixant le couple n° 1 aux deux étraves extérieures avec deux vis D : 5 mm de 50 mm par joint (fig. 1), et le plat-bord d'étrave aux bouts des deux étraves extérieures avec deux vis de même taille par joint.

Avant de fixer le couple 2 sur les carlingues extérieures, retourner tout l'ensemble sans dessus dessous. Enduire toutes les surfaces de contact de colle et enfoncer une vis D : 5 mm de 50 mm à travers la membrure dans le bout arrière de chaque ensemble d'étrave.

Monter ensuite les couples 3 et 4 en utilisant de la colle et une vis D : 5 mm de 75 mm par joint. Enfin, fixer le tableau arrière sur les carlingues extérieures avec deux cales (figure 2). Enduire les surfaces de contact de colle et fixer avec 3 vis D : 5 de 75 mm — une traversant le renfort intérieur du tableau, une à travers l'arrière du tableau et une à travers la carlingue extérieure. Fixer ensuite les cales en contreplaqué avec de la colle et des clous, attacher



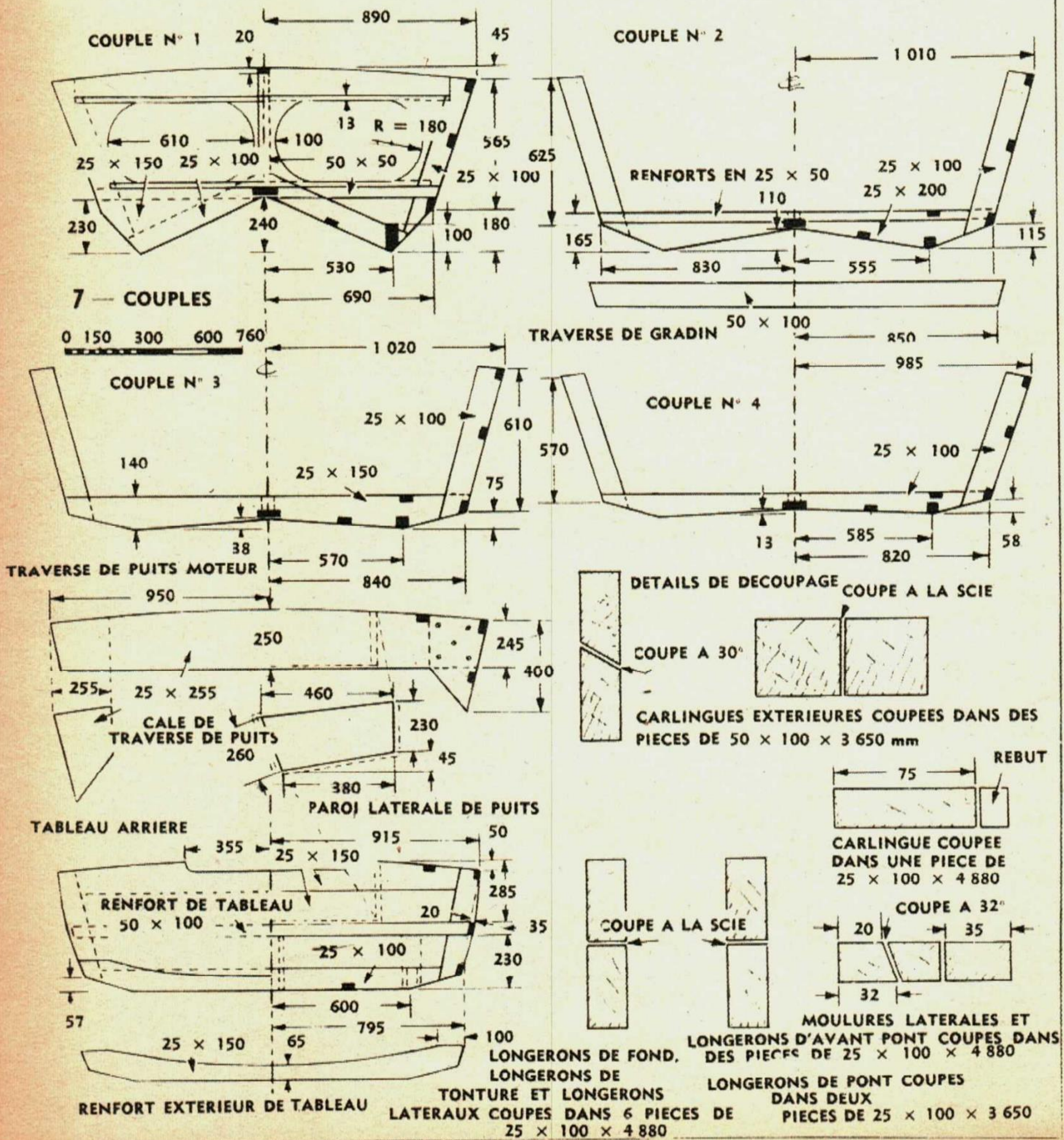
les pieds en 25 x 50 sur le tableau arrière et fixer ces pieds au plancher avec des clous en biais.

La pièce de charpente à monter ensuite est la carlingue du milieu. Sur le tableau arrière, elle est fixée de la même manière que les carlingues extérieures (figure 2). Elle est fixée sur chaque couple avec de la colle et une vis $D = 5$ de 50 mm. Biseauter le bout de façon à le poser à plat contre le plat-bord d'étrave, puis recouvrir les surfaces de contact de colle et visser 2 vis $D = 4$ de 38 mm. Il faut monter ensuite les pièces d'arête coupées d'avance. Couper un bout de 2 à 3 cm

pour servir de modèle pour les entailles
d'arête sur les couples.

Ces entailles sont pratiquées perpendiculairement à chaque membrure. Puis les pièces d'arête étant en position, passer une scie à main entre la pièce d'arête et l'entaille du couple pour obtenir un logement parfait de la pièce dans l'encoche. Fixer avec de la colle et une vis D 5 mm, de 50 mm par joint. Ne pas fixer encore les pièces d'arête sur les étraves parce qu'il faut biseauter d'abord les étraves. Après avoir terminé cette partie du carénage, biseauter les bouts des pièces

(Suite page 121)



ne se forme pas de bosse. Si l'angle est trop grand, il se développe dans le joint des tensions trop grandes. »

Les essais de la General Dynamics montrent que les surfaces sont fondues, mais seulement pendant une fraction de seconde. Le chercheur Cole nous dit : « Les gaz et l'air prisonniers sont réduits au moment du choc à un volume presque nul ; la chaleur produite par cette compression est absorbée par les deux surfaces et les liquéfie jusqu'à une faible profondeur, qui ne dépasse pas 3/1 000 de millimètre. »

Il y a quelques mois, l'équipe de Cole a annoncé une modification du procédé appelé « réunion à grande vitesse... par un nouveau phénomène physique ». Aucun détail n'a été divulgué, mais les métaux soudés sont unis si intimement qu'ils n'en font plus qu'un, ce que la société nomme « union à l'état solide ». Les microscopes les plus puissants ne peuvent mettre la jonction en évidence.

La soudure à l'explosif, cependant, ne réussit pas avec tous les matériaux, pas même avec tous les métaux. Les essais de Stanford ont montré que les tentatives pour unir le tungstène à l'acier, le zirconium à l'acier et l'aluminium à l'acier et au cuivre, ne donnent pas de bons résultats. D'autre part, le procédé réussit à souder des matériaux assez délicats, cuivre sur cuivre et cuivre sur or. D'autres succès ont porté sur l'acier avec l'acier, et l'acier avec le niobium et le tantale.

Explosif à haute rapidité

Cette technique ne pourrait exister sans les explosifs extra-rapides, comme le PETN (Pentaérythrite tétranitrate) de Du Pont, explosif insensible à l'eau, granuleux, qui se comporte un peu comme la nitroglycérine, mais qui est beaucoup plus facile à manipuler. Certains explosifs en feuilles, y compris le PETN ont une plus grande rapidité de détonation (2 500 m par seconde) que la nitroglycérine (2 400 m par seconde).

D'ordinaire, l'explosif est collé sur une des pièces métalliques et on le fait partir avec un détonateur. Mais les chercheurs de Stanford utilisent maintenant deux feuilles d'explosif qui sont capables d'exploser exactement en même temps. Comme la double détonation rend l'enclume superflue, Stanford appelle ce système « enclume explosive ».

La soudure à l'explosif n'est pas limitée par la taille ou l'épaisseur du métal ; Du Pont soude régulièrement des plaques d'acier de sept mètres de long sur deux mètres de large. Et cette société a dernièrement plaqué un revêtement d'acier inoxydable de 18 millimètres d'épaisseur dans des tubes d'acier au carbone de 38 millimètres d'épaisseur.

Toutefois, à cause du bruit, il est probable que la soudure à l'explosif sera employée surtout, au moins au début, dans les constructions et dans les fabrications de plein air ; ou bien en laboratoire. Ne vous attendez donc pas à voir le garagiste du coin l'utiliser avant quelque temps.

Mais au moins il est possible de dire que le nécessaire à souder s'est enrichi de deux choses : explosifs puissants et coton pour les oreilles.

Hydroglisseur de sport

(Suite de la page 72)

d'arête pour les ajuster aux étraves et fixer avec de la colle et une vis D : 5 mm de 50 mm.

Comme les longerons d'arête, les longerons du fond courent tout le long jusqu'au tableau arrière et sont fixés avec une vis D : 5 mm de 50 mm par joint. Les centrer à mi-chemin entre la carlingue centrale et les carlingues extérieures. Pour simplifier le cintrage, fendre le bout avant sur 180 cm environ en faisant passer la tranche sur une scie d'établi. Puis, après avoir biseauté le bout fendu pour l'appliquer à plat contre le plat-bord d'étrave, appliquer de la colle sur les deux faces de la fente et fixer avec une vis D : 5 mm de 50 mm.

Suivre la même méthode en gros pour rogner suffisamment chaque pièce pour que le longeron soit bien appliqué sur chacune. Dans la pratique, c'est une affaire de tâtonnement : placer le longeron, raboter légèrement la surface et appliquer le longeron de nouveau pour vérifier l'ajustage. Comme vous l'avez sans doute saisi, les longerons remplacent le bordage.

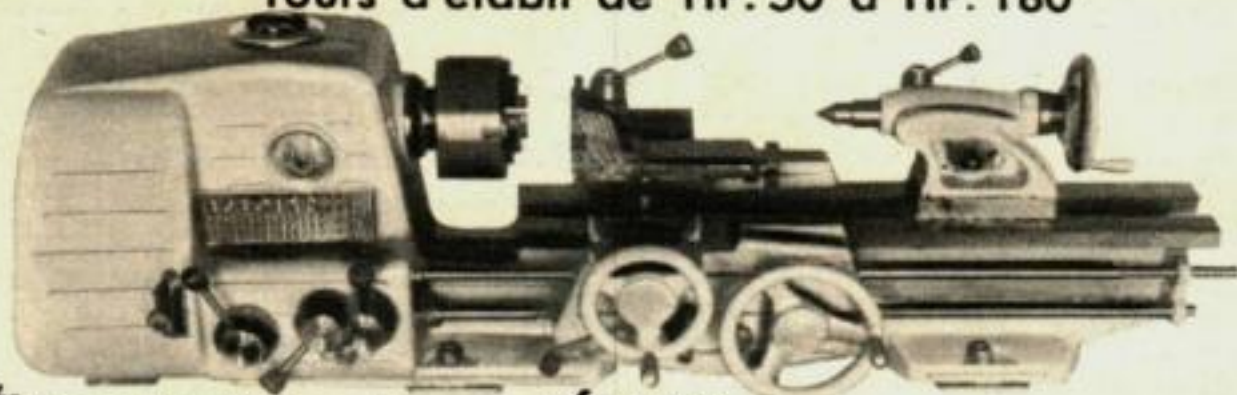
Il faudrait peut-être enlever les vis de certaines pièces pour pouvoir les caréner convenablement. Dans ce cas, percer de nouveau pour revisser après carénage. Des pièces de calage doivent être ajoutées le long de la carlingue centrale et sur le plat-bord d'étrave entre les bouts des pièces basses de couples. Monter ces pièces avec de la colle et des clous à grillage de 25 mm une fois que le carénage vous semble à point. Néanmoins, pendant le travail de carénage proprement dit, elles seront plus faciles à ajuster si elles sont simplement bridées en place.

Monter la coque est un travail très simple. Les joints à plat — qu'on voit sur les photos de la page 69, et en figure 2 — doivent être renforcés avec des lames de contreplaqué de 20 x 63 mm fixées au bordage avec de la colle et des vis D : 4 mm de 32 mm espacées de 38 mm. Utiliser de la colle et des clous de 85 mm à saillies annulaires de 32 mm pour fixer le bordage à la charpente, en les espaçant de 63 mm le long du tableau arrière.

Pour éviter toute erreur, fabriquer un modèle en carton ondulé des plaques de bordage de part et d'autre de la carlingue centrale, dans la partie avant de la vallée. Ajuster le modèle jusqu'à obtenir une pièce parfaite et calquer ensuite sur le contreplaqué.

Une fois que le bordage du fond et des côtés a été monté, vous pouvez monter le renfort extérieur de tableau arrière ; puis, avant de tourner la coque sur sa position normale, colmater tous les joints (y compris

Tours d'établi de HP. 50 à HP. 180



Éléments Mécaniques GÉLAUR, 66, rue Jean-Zay, BELLERIVE (Allier)

les joints à plat du bordage) avec de la bande de fibre de verre 75 mm et de la résine. Quand la résine a durci, vous pouvez poncer et peindre le fond. Mais pour obtenir une coque plus durable et plus facile à entretenir, vous devriez la recouvrir complètement de fibre de verre.

Sur le modèle pilote, nous avons tendu une ficelle de maçon sur l'axe du creux de la coque par-dessus le tissu de fibre de verre et nous l'avons fortement imprégnée de résine pour colmater le joint. Comme vous devez vous en rendre compte, le joint du creux subit le plus d'effort sur ce type de coque.

La coque étant ensuite redressée, vous pouvez maintenant monter la charpente intérieure.

Noter que la carlingue centrale est renforcée avec des bouts de 50 x 100 coupés de façon à se coincer entre les couples (fig. 4). Après avoir placé ces pièces, recouvrir les surfaces de contact de la moulure latérale et de la coque de colle, les brider en place et les fixer avec des vis D : 4 mm de 38 mm espacées de 15 cm.

C'est au tour du puits du moteur (fig. 2 et 4). Après avoir entaillé la traverse de puits pour les longerons de pont, fixer les cales avec de la colle et 5 vis D : 4 mm de 38 mm par cale, puis monter l'ensemble à l'intérieur de la coque en vissant 3 vis

de même taille de l'extérieur de la coque dans les cales de chaque côté. Couper les parois latérales du puits dans une planche de 25 x 300 mm de 120 cm de longueur et les monter entre la traverse et le tableau arrière avec des vis D : 5 mm de 50 mm. Pour achever le puits, couper le fond en contreplaqué 10 mm et le fixer sur le renfort intérieur de tableau arrière, aux parois latérales et à la traverse avec des clous de 32 mm et de la colle. Eviter les infiltrations en colmatant tous les joints du puits avec de la bande de fibre de verre et de la résine.

Les longerons de ponts s'étendent de la traverse de puits au couple 1 et tracent la limite du cockpit. Les fixer avec une vis D : 5 mm de 50 mm par joint. Les longerons du pont avant passent dans les encoches de la pièce supérieure du couple 1 et sont biseautés de manière à s'appliquer à plat contre le plat-bord d'étrave et les longerons de tonture. Utiliser des vis D : 4 mm de 38 mm pour les fixer. Caréner la charpente du pont comme vous avez fait pour le fond et suivre la même procédure pour appliquer le bordage. Les lames de plancher en contreplaqué, entaillées de manière à encadrer les membrures et s'appliquer contre la face intérieure du bordage doivent être soutenues par deux longerons de plancher montés sur les carlingues extérieures. Ces dernières vont du tableau arrière au couple 2.

SEULS LES RABOTS **RECORD**

SONT EQUIPÉS
d'un *fer* DU FER
SUPER STERLING



AGRÉÉ PAR :

- FORMICA
- NOVOPAN
- ISOREL
- ISOPLAST
- POLYREY
- DECOPON, ETC...

FABRICATION
ANGLAISE

RECORD

Documentation 67
sur demande
à

MARKT & C^o
(PARIS) L^{td}

107, avenue Parmentier
PARIS-XI^e

Téléphone : PYR. 31-19

LE TOURNEVIS
AUTOMATIQUE IDÉAL



SPIRALUX
FABRICATION ANGLAISE

SERVICE APRÈS VENTE, ASSURÉ

Comme la carlingue centrale s'élève au-dessus du niveau du plancher principal entre les couples 1 et 2, cette partie du plancher est légèrement surélevée de manière à former un gradin (figures 2 et 4). Pour fixer la traverse sur laquelle s'appuie le gradin (pièce de 50 x 100), visser deux vis D : 5 mm de 75 mm à travers le bordage latéral dans les bouts coupés de la traverse. Le bord avant du gradin repose sur le renfort de 25 x 50 monté sur le couple 2.

Quoique ce ne soit pas absolument nécessaire, nous avons ajouté 350 dm³ de mousse d'uréthane pour réserve de flottabilité sous le plancher et en avant du couple 1 pour ajouter à la solidité de l'ensemble. Cela augmente la rigidité de la coque et lui permet de mieux supporter les chocs violents que donne la navigation en eaux agitées. Mais il est certain que la plupart des gens ne s'aventurent pas sur les eaux agitées aussi c'est là un choix personnel à faire.

Une fois que vous avez installé le plancher du cockpit, la coque essentielle est achevée et prête pour la peinture. Les sièges et la console en forme de caissons peuvent être installés et peints par la suite.

Comme vous pouvez le constater sur la photo de la couverture, nous avons utilisé une disposition de couleurs rouge et blanc et couvert le pont avant de vinyle blanc type marine (Nautolex, Du Pont ou similaire). Pour la sécurité, nous avons utilisé de la peinture antidérapante pour le plancher du cockpit.

L'aspect « achevé » du bateau est au goût du propriétaire. Vous seriez peut-être tenté de reproduire l'original et d'ajouter une hiloire en acajou 3 mm et une bordure de cockpit en contreplaqué d'acajou, etc. Vous pouvez également employer une garniture moins coûteuse, bordure de cockpit en fibre de bois ou pas de bordure du tout. Néanmoins, si vous voulez border le cockpit, monter d'abord les sièges et la console et faire ensuite des modèles de la bordure en papier s'adaptant autour de ces montages.

Les sièges et la console (figures 2 et 3) sont simplement des caisses montées à l'intérieur du cockpit. Utiliser des cornières en fer pour monter la charpente de siège en 25 x 50. L'espace de 37 cm entre la console et le siège est une mesure approximative. Vérifier cette mesure avant de monter la console et, s'il faut plus d'espace pour les jambes, déplacer la console vers l'avant.

Une fois le cockpit achevé, monter les vidanges du puits moteur, les fers, le moteur et les commandes, et vous voilà prêt pour une saison de sport nautique comme vous n'en avez jamais connue.

LISTE DES MATERIAUX

Charpente :

- Couple 1. — 25 x 100 x 1525, 25 x 100 x 1830, 25 x 150 x 610, 50 x 50 x 2440.
- Couple 2. — 25 x 100 x 1525, 25 x 200 x 1830.
- Couple 3. — 25 x 100 x 1525, 25 x 150 x 1830.
- Couple 4. — 25 x 100 x 1220, 25 x 150 x 1830.
- Tableau arrière. — 25 x 100 x 1830, 50 x 100 x 1830, 25 x 150 x 1830, 25 x 100 x 915.
- Arêtes. — 25 x 100 x 4880.
- Carlingue. — 25 x 100 x 4880.

Une Situation d'avenir en étudiant chez soi

DESSIN INDUSTRIEL : Calqueur, Détaillant, Dessinateur d'exécution, Projeteur. — Tous les C.A.P., B.P. de la Métallurgie et Baccalauréat Technique.

RADIO-ELECTRICITE : du Monteur à l'Agent Technique en Radio, Télévision, Electronique. Préparation théorique aux C.A.P. et B.P. de Radio-Electronicien.

BETON ARME, BATIMENT, TRAVAUX PUBLICS, les métiers du gros œuvre, les C.A.P. et Brevets industriels du bâtiment - du maçon ou dessinateur - du projeteur ou calculateur. - Méthode exclusive inédite, efficace et rapide.

AUTOMOBILE : Mécanicien, Electricien, Motoriste, Spécialiste Diesel. — Tous les C.A.P. (formation théorique).

AVIATION : Mécanicien, Pilote-Aviateur, Agent technique — B.E.S.A. et Brevet de Pilote.

- TRAVAUX PRATIQUES EN RADIO
- PRÉSENTATION AUX DIPLOMES D'ETAT
- SERVICE DE PLACEMENT

BROCHURES MP 64 GRATUITES DÉTAILLÉES SUR SIMPLE DEMANDE

Institut Professionnel Polytechnique

14, Cité Bergère, PARIS-9^e - Tél.: PRO 47-01

DÉCOUVREZ

VELOUMAT

LA PEINTURE "FAITE POUR L'AMATEUR"

ses qualités vous étonneront !

FACILE Application aisée à la portée de tous. Aucune trace de pinceau ni de raccord.

RAPIDE VELOUMAT sèche en quelques heures, sans aucune odeur, même en local fermé. Couvre en une couche.

ÉCONOMIQUE Moins de 0,20 le m². Vous permet de renouveler plus souvent votre intérieur.

DÉCORATIVE 20 teintes pastels, jeunes et fraîches, dont le nouveau "Rouge décor". VELOUMAT a la richesse du papier peint.

RAPPELEZ-VOUS :

VELOUMAT

mâte et veloutée comme du velours

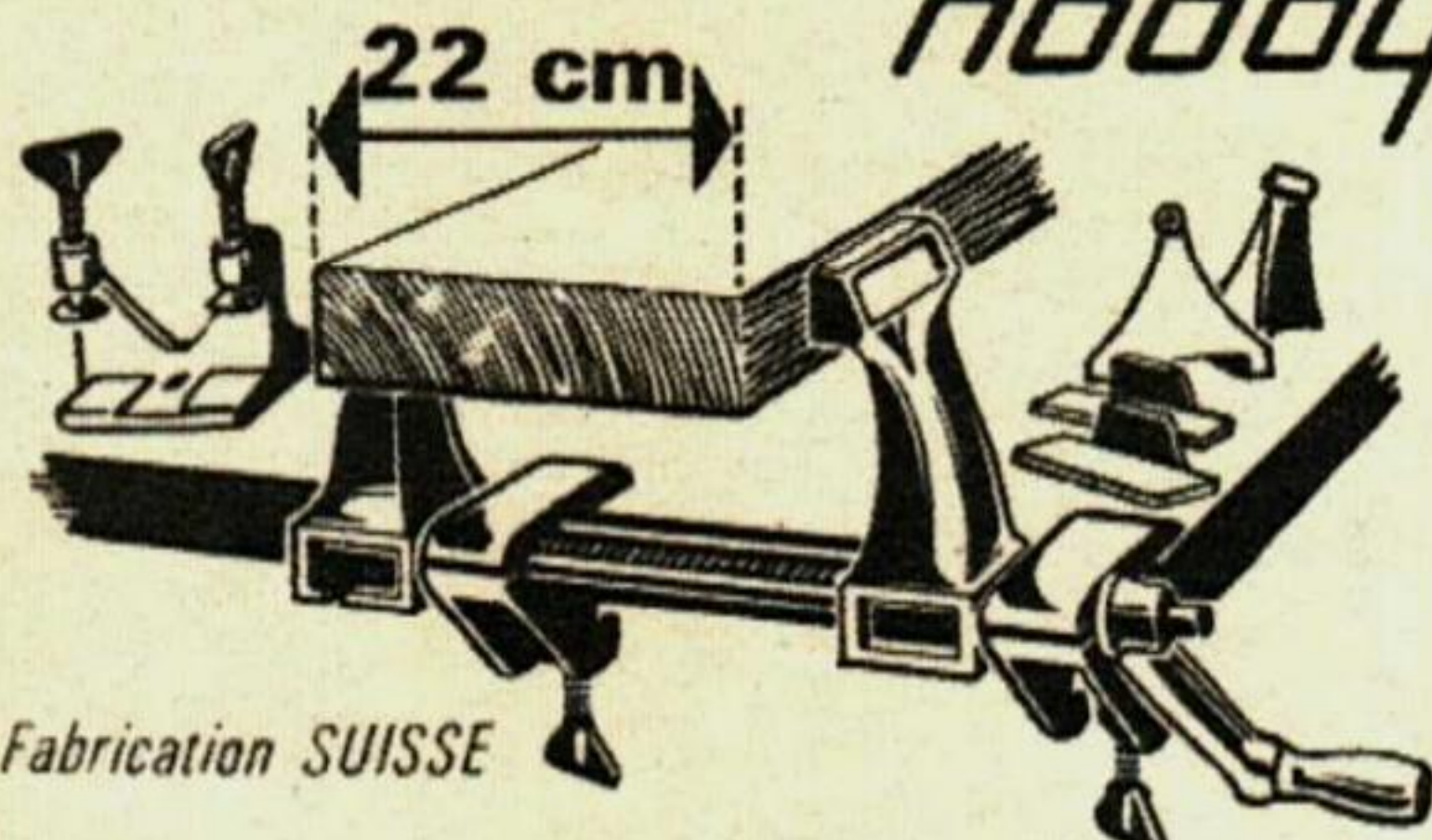
En vente : Drogueries et Gds Magasins

Conseils pratiques et cartes de coloris sur demande aux ANI, 175, rue de la République, 93 14, CORBEIL-ESSONNES (S. & O.)

Un outil extraordinaire !

le
combiné

ZYLYSS
hobby



Fabrication SUISSE

Etau universel, transformable en établi, serre-joint, touret, etc...

HOBBY, dont chaque pièce est remplaçable, permet le travail de toutes les matières.

Facile à transporter (moins de 5 Kg avec sa boîte).

Il ne coûte que 135 Francs.

hobby

Documentation
gratuite H

19, rue de Lattre de Tassigny
RIEDISHEIM-MULHOUSE (H'-Rhin)

COMMENT RÉUSSIR VOS PEINTURES

Vous êtes parfois déçu par l'aspect final des peintures que vous venez de refaire, malgré le soin apporté à votre travail et la qualité des peintures employées.

La cause de cette déception ? La plupart du temps une préparation insuffisante des surfaces à peindre. En effet, la meilleure peinture sur un mauvais fond ne peut donner de bons résultats.

Alors, la prochaine fois, avant de prendre votre pinceau, insistez sur le nettoyage, et surtout le rebouchage des murs et des plafonds. Du soin que vous y apporterez dépend le résultat final de votre travail.

Pour mettre toutes les chances de votre côté, employez **REBOUCHEUR 57 EXPORT**, nouveau produit spécial pour reboucher trous, fentes, joints autour des encadrements de portes et fenêtres...

Si vous voulez parfaire votre travail (notamment si vous employez des peintures brillantes), vous enduirez ensuite l'ensemble des fonds ainsi rebouchés avec l'**ENDUIT TOUPRET**.

Le particulier apprécie **REBOUCHEUR 57 EXPORT** et **ENDUIT TOUPRET** pour leur grande facilité d'emploi et leur adhérence exceptionnelle sur tous les fonds.

En vente chez votre droguiste.

Conseils pratiques sur demande à :

Etablissements JARDIN

Service 401, B.P. 14, CORBEIL-ESSONNES (S.-et-O.)

- Carlingues extérieures. — 50×100×3050.
- Longerons de fond. — 25×100×4880.
- Longerons de tontures. — 25×100×4880.
- Longerons de pont. — 25×100×3660.
- Longerons latéraux. — 25×100×4880.
- Moulures latérales. — 25×100×4880.
- Etraves. — 50×150×2440, 50×100×2440.
- Cales de carlingue. — 50×100×2440.
- Coins de tableau arrière. — 50×255×1220.
- Traverse de plate-forme. — 50×100×1830.
- Parois latérales du puits. — 25×305×1220.
- Traverse et cales de puits. — 25×255×2440.
- Charpente de siège. — 25×100×2440 (4 pièces coupées dans le sens de la longueur pour faire 8 pièces).
- Longerons de plancher. — 25×100×2440 (coupé dans le sens de la longueur pour faire 2 pièces).
- Hiloire. — 12×58×3660 en acajou (2).
- Contreplaqué :**
- 10 panneaux. — 10×1220×2440.
- 1 panneau. — 10×810×1830.
- 1 panneau. — 20×1220×2440.
- Fixations :**
- 3 livres de clous à 32 mm de 85 mm en saillies annulaires, en bronze silicone ou acier galvanisé.
- 1 grosse de vis diam. 4 mm à tête plate de 32 mm.
- 2 grosses de vis diam. 4 mm de 38 mm à tête plate.
- 1 grosse vis à tête plate diam. 5 mm de 50 mm.
- 3 douzaines de vis à tête plate diam. 5 mm de 75 mm.
- Divers :**
- Peinture. — blanc et orange de grande visibilité.
- Mousse plastique, fibre de verre et résine Vinyle pour pont.
- Garnitures de pont.
- Dalots de puits (2).
- Coussins de sièges.