

Miss Take



Depuis l'hélice jusqu'aux servos, toutes les pièces mécaniques de cet hydroglisseur modèle réduit à propulsion aérienne sont interchangeables avec celles d'un modèle réduit d'avion télécommandé par radio.

par Gérald Leake

TOUT commença par un accident d'avion. Il arrive un moment dans la vie de tout constructeur de modèle réduit d'avion télécommandé où il a envie de faire autre chose qui ne se transformerait pas en un tas de morceaux de balsa au premier choc un peu violent. C'est ainsi que naquit Miss Take.

Vous verrez qu'un bateau à propulsion aérienne a de nombreux avantages. Il démarre facilement, n'a pas besoin d'un système compliqué de refroidissement par eau, et ne charge pas le moteur quand on le place dans l'eau. En somme, les problèmes d'entretien sont ceux d'un modèle réduit d'avion télécommandé par radio.

Le prototype était équipé de six canaux mais vous pouvez vous contenter de quatre si vous abandonnez le gouvernail aérien comme commande auxiliaire de direction.

Aux petites vitesses, ce gouvernail fonctionne moins bien que le gouvernail immergé mais il suffit pour ramener le bateau au rivage si le gouvernail immergé tombe en panne. A grande vitesse, il est au contraire très efficace, et peut même faire chavirer le bateau si vous ne prenez pas la précaution de réduire le moteur avant de l'appliquer.

Le réservoir de carburant contient 280 centimètres cubes assez pour faire tourner un moteur KB-45 pendant dix minutes à puissance réduite. Vous pouvez utiliser n'importe quel moteur du 19 au 45 sur le Miss Take. Tout moteur plus fort que le 45 est à écarter, car les risques de chavirage augmentent rapidement.

La construction du Miss Take est décrite dans les pages suivantes. Il y a peu à ajouter aux explications des dessins. Il faut sur-



Le système de double gouvernail apparaît clairement sur cette vue de l'arrière du Miss Take. Le gouvernail aérien renforce l'action du gouvernail marin à faible vitesse joue un rôle plus important à grande vitesse.

tout ne pas oublier de poser des plaques de bordage avec le fil du bois en travers de la coque.

Pour fabriquer le réservoir, faites deux entailles en croix pour la tuyauterie au lieu de percer des trous. En retroussant les bords des fentes, on obtient une plus grande surface de soudure entre le réservoir et les tubes.

Quand le réservoir est achevé, reliez un bout de tube en néoprène à la sortie du réservoir, plongez le réservoir dans l'eau et soufflez dans le tube en néoprène tout en bouchant avec le doigt la prise d'air. Si vous voyez des bulles se dégager, repérez la fuite et remettez de la soudure sur cette partie.

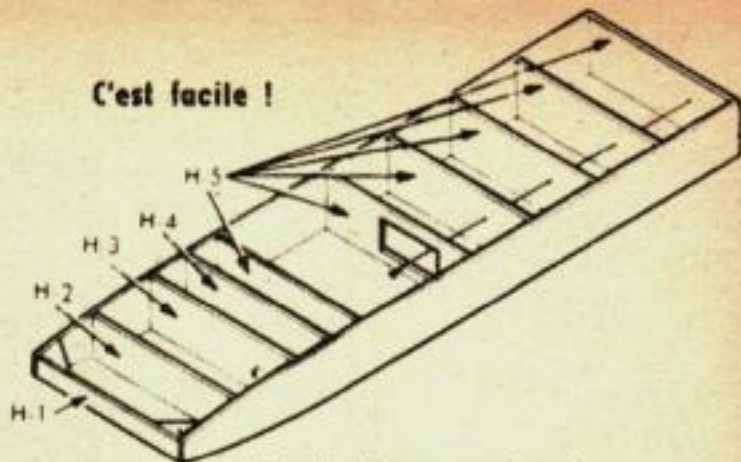
Si vous découvrez une fuite après avoir monté le réservoir dans le pylône, vous pouvez y remédier sans avoir à démonter le pylône. Percez un petit trou dans le haut du pylône et versez un peu de colle étanche dans le trou chaque jour pendant une semaine. Au bout de ce temps, le réservoir est complètement enrobé dans la colle et aucune fuite n'est possible.

Après avoir poncé la coque, collez le pylône dans l'axe de la coque. Pour être sûr de le mettre dans l'axe, marquez sa position avec un crayon et mesurez la distance de chaque bord de la coque vers les bouts du pylône avant de coller ce dernier. Prenez les mêmes précautions pour le montage de l'empennage arrière sur l'axe du bateau.

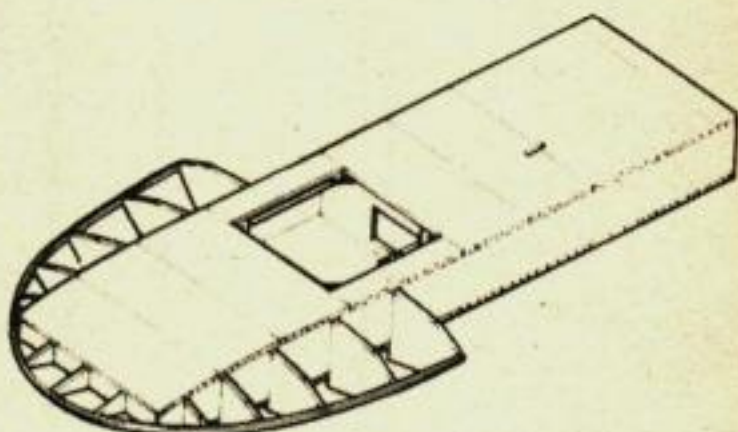
Fabriquez la charnière du gouvernail marin en passant un morceau de fil métallique 3 mm dans des lames de 4 mm servant à monter le train d'atterrissage. Soudez une rondelle à chaque bout du fil quand les lames sont montées.

On utilise une seule vis pour maintenir la manivelle du gouvernail marin. De sorte qu'en desserrant cette vis et en déplaçant le gouvernail, on peut faire de petits réglages de centrage sans avoir à soulever le capot pour avoir accès aux servos. Utilisez une rondelle d'arrêt sur cette vis pour l'empêcher de se desserrer pendant les secousses.

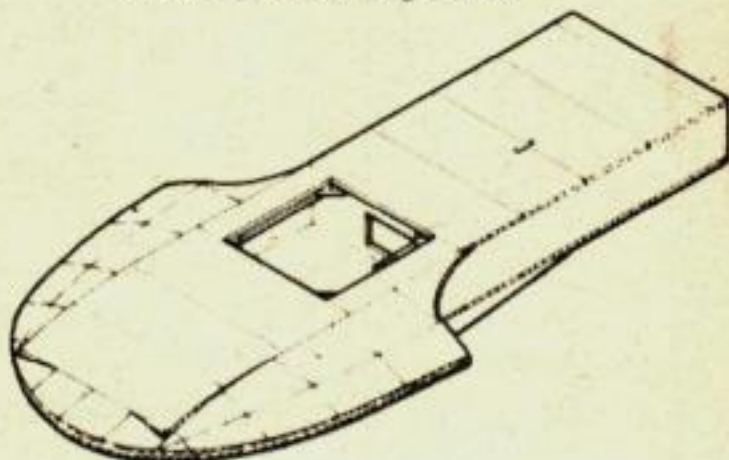
C'est facile !



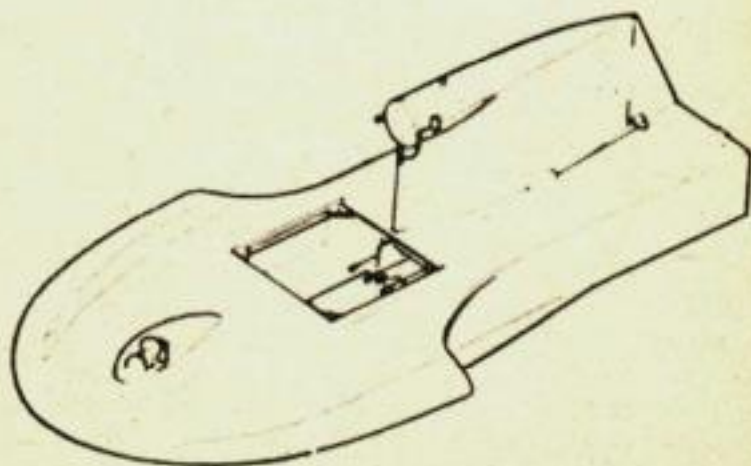
Montez la coque à coffrage.



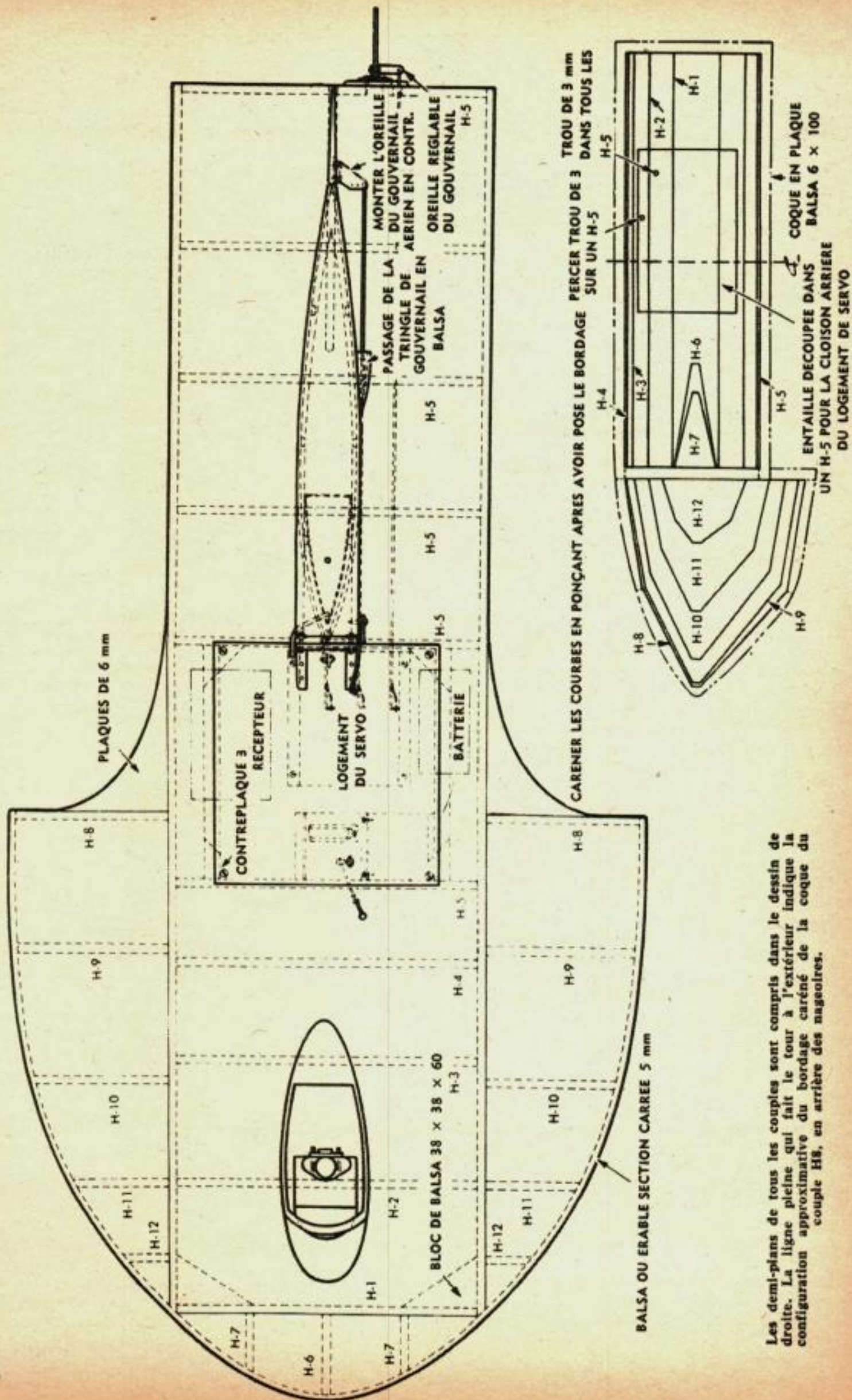
Couvrir la coque et monter les couples des nageoires.



Couvrir les nageoires et poncer la coque.



Monter le pylône du moteur et les commandes.

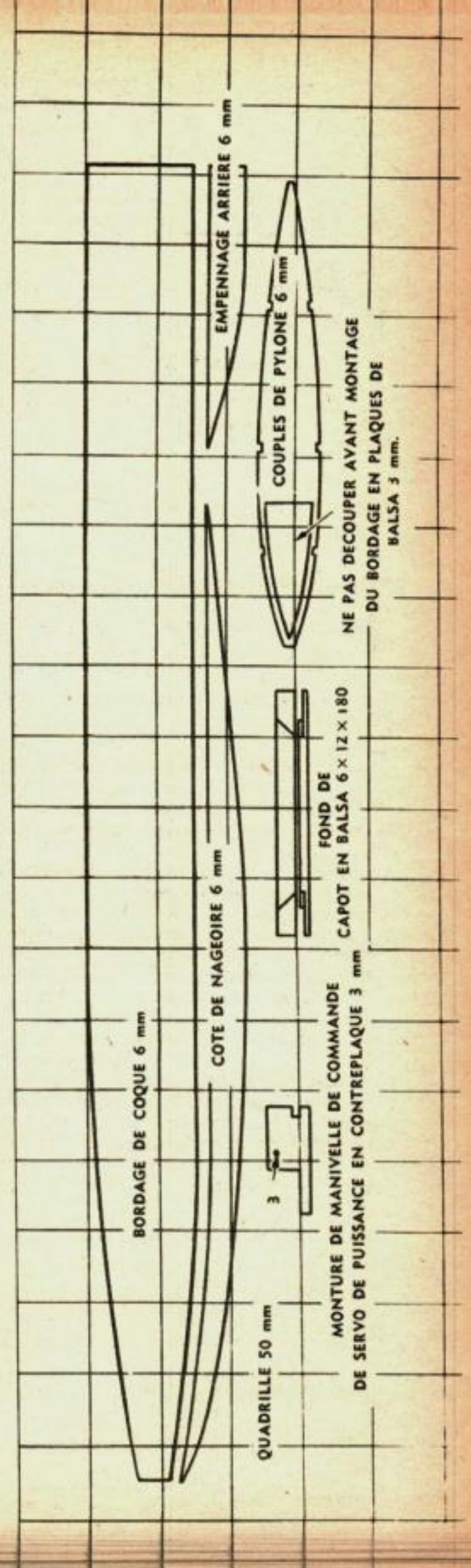
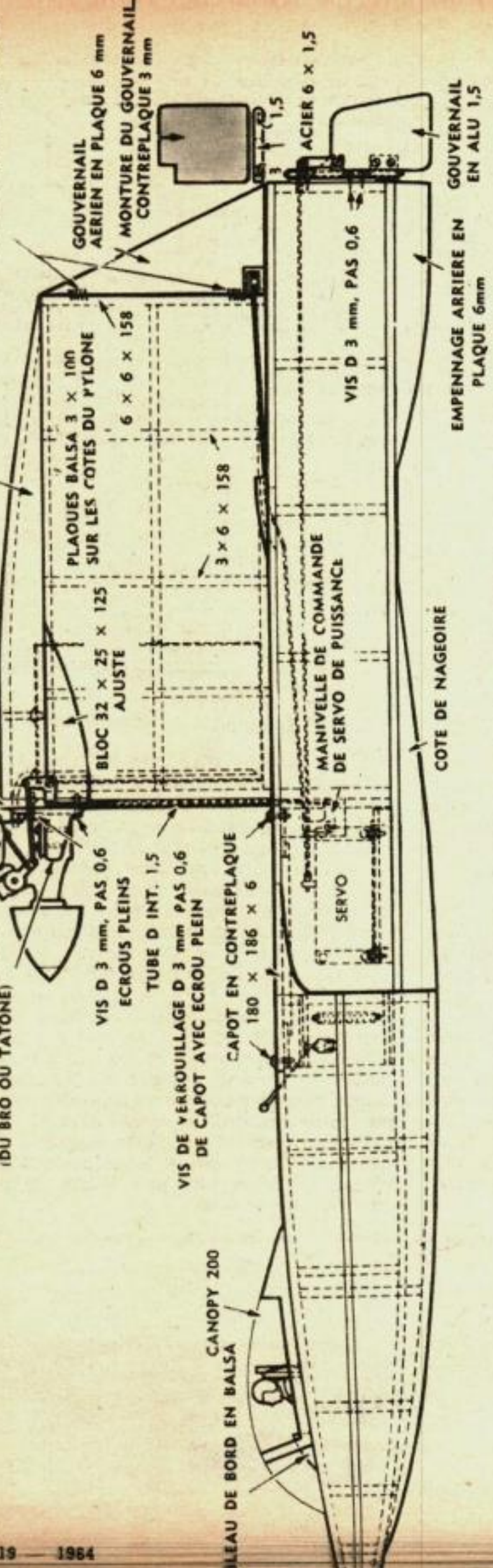


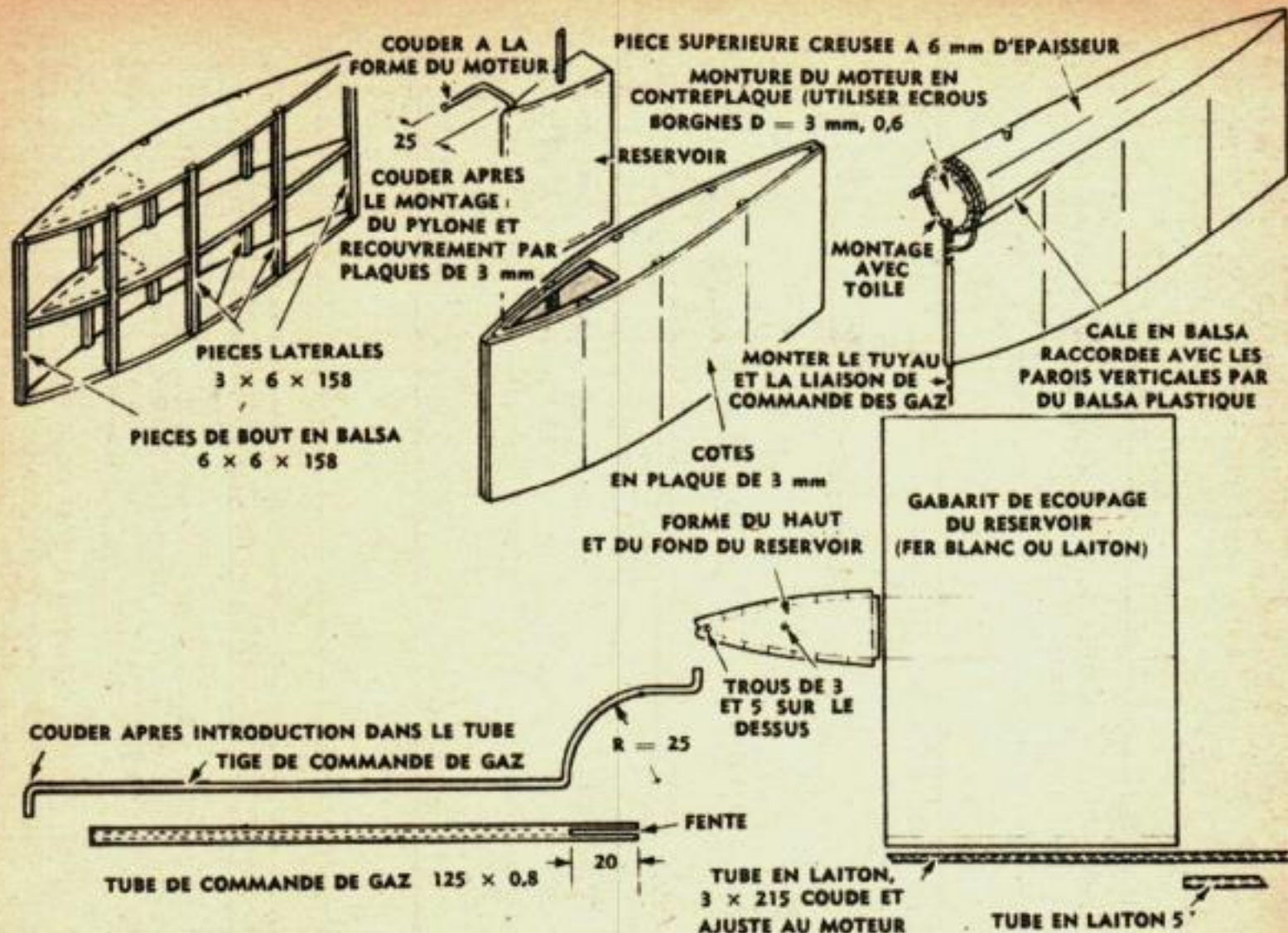
Les demi-plans de tous les couples sont compris dans le dessin de droite. La ligne pleine qui fait le tour à l'extérieur indique la configuration approximative du bordage caréné de la coque du couple H-8, en arrière des nageoires.

CHARNIERE DE GOUVERNAIL FABRIQUEE
AVEC DES CHAPES DE TRAIN
D'ATERRISSAGE ET UN BOUT
DE FIL METALLIQUE 3 mm
PASSE A TRAVERS 4 CHAPES

MONTURE DU MOTEUR EN
CONTREPLAQUE
6 x 50 x 65 mm

MONTURE DU MOTEUR EN ALU
(DU BRO OU TATONE)





Une fois que vous avez fini de monter le Miss Take, de monter le gouvernail marin et la charnière, donnez au modèle au moins trois couches de vernis marine. Poncez ensuite à fond et recouvrez toute la coque de soie ou de nylon. Mettez ensuite par-dessus dix couches de peinture étanche.

Quand la dernière couche est sèche, poncez au papier de verre humide fin pour faire disparaître tout le fil du bois et obtenir un beau poli. Enfin, pulvériser deux couches de couleur et appliquez le vernis. Après avoir poncé avec une poudre à poncer, lavez avec de l'eau tiède pour éliminer la poudre à poncer et pulvériser quatre couches de vernis transparent pour protéger la couleur. Encore un ponçage et le travail est terminé.

Fixez le gouvernail aérien avec du gros fil nylon en utilisant une série de nœuds en 8. Terminez en montant le support du moteur, le moteur, les servos et le gouvernail marin.

Il est indiqué d'obturer le capot avec de la bande adhésive pour protéger le compartiment radio contre l'eau. Protégez le récepteur avec du caoutchouc mousse et un sac plastique épais en serrant le bout par où sortent les fils avec une bande élastique. Quand ce montage est fait, caliez du caoutchouc mousse tout autour du matériel radio pour absorber l'humidité qui pourrait encore pénétrer dans le compartiment.

Il est impossible d'empêcher l'humidité de pénétrer à l'intérieur si le bateau reste longtemps dans l'eau. Aussi, dès que vous le sortez de l'eau, il faut enlever le capot, le récepteur, la batterie et tout le caoutchouc mousse. Laisser le caoutchouc mousse et le compartiment sécher toute une nuit avant de mettre de nouveau le bateau à l'eau.

La construction doit être soignée ; ne lésez pas sur le vernis. Vous aurez ainsi un bateau qui vous sera une source de plaisir pendant des années.

Fendant les flots d'un étang, le Miss Take laisse un bourrelet d'eau moins haut qu'un bateau à hélice marine.

