

d'acajou. Il sera verni (2 couches) avant de former les ferrures en bande de laiton. La position des clous sera pointée pour guider le foret lors du début du perçage. Les clous seront ensuite recoupés à 2 mm en dessous de la tête et collés dans les perçages par une goutte de cyano. La quille sera composée d'un sandwich de CTP (épaisseurs : 2 mm et 1 mm), en laissant un tunnel pour le passage d'un arbre d'hélice. L'astuce pour percer le trou en face de ce tunnel, est de prendre un tube du diamètre de l'arbre d'hélice, de faire des dents à l'extrémité avec une lime et de se servir de la quille déjà collée comme guide pour ce foret improvisé qui n'usurera pas la quille en bois (contrairement à un foret normal). Afin de s'harmoniser avec le gouvernail plaqué acajou, la quille le fut aussi car je décidais de laisser la coque entièrement blanche avec un filet de couleur marquant la ligne de flottaison. Après avoir collé l'arbre d'hélice et monté le gouvernail en place, il est temps de s'occuper du groupe vapeur.

Le groupe vapeur

Il sera assemblé et monté sur une planche annexe pour les premières chauffeuses. Le moteur étant livré assemblé depuis cette année, il ne vous restera qu'à peindre en noir les supports de l'arbre de la roue d'inertie, en rouge les rayons de cette dernière et à rajouter un carré de feutre (40x38 épaisseur 3 mm) entre chaque cylindre et son cache pour l'isolation thermique. Dans cette boîte, le moteur avait un défaut : un des deux cache-cylindres était marron car il n'avait pas eu la couche de peinture noire, je décidais donc afin d'avoir un moteur uniforme et original de les faire plaquer or tous les deux. En fait, le plus gros du travail se trouve sur la chaudière. Les lattes d'acajou fournies déjà coupées seront collées à la colle cyano directement sur la chaudière, poncées et vernies (2 couches), puis cerclées par 2 bandes de laiton. J'ai apporté quelques modifications sur ce groupe : l'installation d'un surchauffeur (simple tube de laiton formé) permettant à la vapeur de repasser directement sur la flamme de façon à la sécher, bouchage de la lumière opposée à celle qui permet le passage du brûleur, de façon à éviter la fonte du moteur si le bateau a le vent de face ; la flamme du brûleur ressortant par cette lumière et venant lécher le moteur, installation d'un manomètre de pression (en possédant un de diamètre trop important pour être esthétique, je l'ai caché dans le compartiment avant), installation des options condenseur et séparateur d'huile (respectivement réf.22-111 et 22-110) de façon à obtenir la sortie de vapeur à côté de la cheminée, ce qui sera plus réaliste que la sortie de vapeur prévue sur le côté gauche de la coque. Le rodage du moteur fut réalisé dans les deux sens de rotation en le branchant sur un compresseur pendant 3 heures afin de le libérer complètement (prévoir une lubrification importante pour ce rodage). Le support du réservoir de gaz sera assemblé, mais il est important de ne pas coller les deux berceaux sur l'embase, ce qui permettra un remplissage du réservoir de gaz plus simple en le démontant du bateau. Il est à noter que Krick a utilisé la technique de la découpe jet d'eau (jet d'eau d'un diamètre 0,1 mm à une pression de 4000 bars) pour ce support de réservoir, ce qui permet d'avoir un ajustement parfait des différentes pièces, sans aucune retouche. Ce support a été plaqué en acajou, toujours dans un souci d'esthétique. Le remplissage du réservoir de gaz s'effectuera de la manière suivante :

1) positionner l'embout sur la bonbonne de gaz en intercalant un petit joint pour parfaire l'étanchéité.



Le souci des détails, un magnifique gouvernail en bois verni avec ses ferrures en laiton,

2) poser le réservoir sur un plan horizontal (trou de remplissage au-dessus) et appliquer la bonbonne de gaz à l'envers en appuyant pendant 2 minutes.

3) Au bout de ces deux minutes, continuer d'appuyer sur la bonbonne, mais ouvrir la sortie du réservoir pour le mettre en dépression et permettre de le remplir à fond. Vous constaterez au bout de 2 autres minutes que le gaz liquide sort par le gicleur, le réservoir est maintenant complètement rempli. En respectant ce mode de remplissage, vous aurez une autonomie de 45 minutes environ. Après la première chauffe réalisée sur la planche réservoir, il faut effectuer la vérification des vis du niveau d'eau.

Finition du compartiment moteur

Le groupe sera monté de manière définitive dans son compartiment et les tuyauteries laiton seront toutes isolées par un double enroulement de fils de chanvre, les liaisons entre les différents éléments seront effectuées avec du tuyau silicone, ce qui facilitera la dépose d'un élément seul sans sortir l'ensemble du groupe vapeur. N'ayant jamais utilisé de moteur à vapeur, j'ai constaté lors de la première chauffe sur la planche, des projections d'huile de chaque côté du moteur à cause du mouvement bielle/manivelle. Il fut donc décidé de rajouter de chaque côté du moteur des protections amovibles en PVC transparent pour protéger le bois de la chaloupe. Le servo des gaz sera ins-

taillé derrière le couple n° 42 à l'abri donc de la chaleur et raccordé au levier de commande par une corde à piano filétée à une extrémité, pour visser la chape en plastique. Après vissage, cette dernière sera montée sur le palonnier du servo et l'autre extrémité sera recoupée à longueur et repliée à 5 mm de l'extrémité, pour se monter sur le bras de commande du distributeur de vapeur. Je l'ai fixée par dessous avec l'intérieur d'un petit

domino électrique (tube laiton + vis). Afin d'avoir un modèle plus proche de l'original, le réservoir de gaz est habillé par une caisse de bois amovible, qui sera retirée pour les chauffeuses lors des navigations, afin qu'un retour de flamme ne vienne la détériorer.

Réalisation de la cabine

Contrairement à la notice, il est préférable d'appliquer l'ordre suivant : coller les flancs de la cabine n° 107 après les avoir poncés et arrondi les arêtes, puis faire le montage des banquettes. Il est souhaitable de laisser les deux banquettes latérales démontables afin de pouvoir utiliser la place disponible pour loger les différents accessoires. Ayant décidé de monter la lumière, un avertisseur sonore et une toile pare-soleil fonctionnelle, la place ainsi récupérée me permet de disposer du côté droit un accu 7,2 v. 1700 mAh (alimentation des lampes et du buzzer) et de l'autre côté les 3 modules électroniques de commande ainsi que l'accu récepteur et l'accu du mécanisme de toile. La banquette arrière, démontable elle aussi, permet d'accéder au récepteur ainsi qu'au module de contrôle de tension de l'accu de réception. Les coussins des assises et des dossiers sont recouverts de cuir à grain fin respectant l'échelle (échantillons de cuir de canapés que vous négocieriez avec un vendeur compétent). La console supportant la barre fut refaite d'un assemblage de contre plaqué acajou retaillé dans les chutes des planches 7 à la place du bloc d'obochi. Le buzzer sera fixé dans cette console creuse, la partie avant de la cabine servant de caisse de résonance. La partie de l'arbre d'hélice située entre la console et le couple de séparation avec le compartiment moteur, sera aussi recouverte avec les chutes de CTP acajou de façon à harmoniser tout le compartiment cabine de couleur acajou pour trancher sur le plancher en pin. Le mécanisme permettant de replier ou déplier la toile pare-soleil à partir de l'émetteur sera logé dans le faux-plafond de la cabine. Ce mécanisme est réalisé avec un petit moteur plat et des pignons de récupération, afin de former un réducteur qui entraîne un tube laiton servant de tambour enrouleur ; les renvois du fil de traction de la toile étant faits par des poulies scudées sur les montants arrière des supports de toile. La circulation des deux fils (de chaque côté) entre leur sortie du faux-plafond et les poulies arrière, est cachée derrière une latte faisant tout le tour et recouvert d'un galon à franges. Le toit a été coupé en deux de façon à coller en place la partie arrière et laisser démontable la partie avant afin d'accéder au mécanisme. L'accastillage (feux de position, etc...) sera collé sur le toit et sur le pont, puis il faudra passer 3 couches de vernis avec un léger ponçage au papier abrasif très fin (600 ou 1000) entre chaque couche. Après cette opération de vernis, les vitres en PVC transparent