



Les servos de profondeur (2) et direction en place.



Gros plans sur l'emplanture du panneau externe, montrant l'articulation du volet à fente.



Les trappes d'accès au récepteur et au logement accu (à l'avant, bien sûr).

► Le servo central actionne avec du fil de pêche les hydroflaps.

A l'eau !

Avec une masse de 2,6 kg, la maquette est à peu près à la masse à vide de l'appareil grandeur (20,8 tonnes pour 21 tonnes). Cela lui confère une assise sur l'eau très réaliste, mais cependant un peu haute... on ne va cependant pas la charger à 4 kg pour lui donner l'assise de l'appareil grandeur à pleine charge !

Le décollage se fait avantageusement avec 1/3 volets, mais peut aussi se faire en "lisse" bien entendu. Prévoir cependant entre 50 et 80 m de course car l'appareil est chargé à 70 g/m², mais cela peut être largement réduit avec un peu de vent (de face bien sûr... un hydravion décolle toujours parfaitement vent de face !).

Jusqu'à 10 cm de creux (soit 2 m en "grandeur" !), il n'y a aucun problème de déjaugage et le passage sur le redan se fait tout seul, sans



Gros plan sur le gouvernail marin couplé à la dérive.

qu'on ait besoin de toucher à la profondeur. On évitera soigneusement de cabrer pour hâter le décollage car cela produirait l'effet contraire : le laisser filer bien droit, manche au neutre, et attendre que ça décolle en veillant surtout à maintenir les ailes bien à l'horizontale pour ne pas faire toucher les ballonnettes qui entraînent très facilement un magistral "cheval de bois" dans une gerbe d'écume !

La tenue en direction se fait à grands coups d'ailerons et palonnier conjugués, mais ceci n'est efficace qu'à partir d'une certaine vitesse

A faible vitesse par contre, tout devient plus compliqué et le vent, en soulevant une aile ou l'autre, plonge l'un ou l'autre ballonnet dans l'eau, ce qui a pour effet de le faire tour-

ner le plus souvent du côté où l'on ne veut pas ! C'est alors qu'il faut agir sur les hydroflaps dans le sens voulu, et encore n'est-ce pas aussi efficace qu'on pourrait l'espérer... c'est pourquoi je me suis résigné, au grand dam de mon esprit "maquettiste", à rajouter un gouvernail classique conjugué à la direction (qui figure au plan et que je vous recommande vivement)

Au-delà de 10 cm de creux, le décollage est encore possible mais devient beaucoup plus délicat...

En l'air !

La commande de profondeur est très vive et nécessiterait une bonne

dose d'exponentiel (que je n'ai pas !). La direction est également très efficace... ce qui n'est pas le cas des ailerons, un peu mous. En tous cas, c'est un avion rapide qui ne se pilote pas comme un "trainer".

L'avion vole parfaitement à mi-gaz (environ 20 à 25 A) ce qui lui assure une autonomie très raisonnable de l'ordre de 10 à 15 minutes avec la batterie de 4 Ah.

On aura intérêt, pour soigner l'amerrissage, à garder un peu de tours aux moteurs.

L'amerrissage sera fait bien dans l'axe du vent, pleins volets et très cabré de façon à réduire la vitesse au minimum... dans le cas contraire, attention au rebond !



Fiche technique

Marlin

Envergure :	1.860 mm
Longueur :	1.330 mm
Corde :	260 mm à l'emplanture 130 mm en bout
Profil :	NACA 2415
Surface :	36 dm ²
Masse :	2,6 kg
Charge alaire :	72 g / dm ²

Servos :	4 micros, 3 standards
Moteurs :	2 x 300 W absorbés départ batterie (50 A sous 12 V) kv = 1135 t/mn/v
Hélices :	APC-E 11x 7 retouchées à 10 1/2 x 7
Accus :	3S lipo 3200 à 4000 mAh

