

Paul Husson
Photos : le Shrimp

Le Revival de MHD



«E bella la vita» !

Après les voiliers Triumph 800 (MRB 523) et Gemini (MRB 524) de MHD, voici le superbe Revival dont les lignes rappelleront, même aux moins initiés, la magie des fameux Riva ! Appareillons sans plus attendre pour une promenade romantique.



Nous vous avons déjà parlé du nouvel élan initié par MHD qui propose des modèles originaux, prêts à naviguer, reprenant les détails les plus réalistes des unités grandeurs pour finaliser des modèles de type semi-maquette. Quelques noms de kit avaient alors été annoncés (*Marie Astrid, Le Petit Charles, Elcano, la Belle Margot...*) dans la gamme Charming Collection.

Le Revival, qui fait partie de cette collection, séduit d'entrée. Il faut reconnaître que même les modélistes les plus expérimentés auront du mal à croire que tout n'est pas en acajou ou en bois précieux. A l'ouverture d'un carton très sobre, nous découvrons une unité parfaitement protégée, livrée dans un véritable écrin au luxe aguichant !

La coque est très travaillée. Entièrement réalisée en fibre de verre et résine polyester, elle reçoit également des habillages et placages de bois vernis. Cette technique, particulièrement aboutie, permet de proposer des unités destinées au grand public et aux modélistes expérimentés ; ces unités allient à la fois la technologie de la plasturgie au savoir-faire du bois avec des coûts de production maîtrisés.



Cette coque de très belle facture reçoit d'origine un servo de gouvernail et un variateur BEC qui accepte des alimentations de 6 à 12 volts, avec une puissance maximale de 50 A. Ces caractéristiques nous ont directement permis d'opter pour un accu embarqué de 10 éléments. Nous observerons ce qu'il en est des performances, vu que cette généreuse et puissante source d'alimentation accroît substantiellement la masse finale du bateau.

Le câblage de l'installation électrique de réception est intégralement réalisé en usine. En fait, au sortir du carton de livraison, le pilote n'aura qu'à positionner le Revival sur son ber (en bois vernis !) pour se livrer simplement à la finalisation de l'équipement du bateau. A noter qu'avec le modèle reçu pour essai, la notice n'était pas jointe. Sur les modèles adressés aux rédactions, cela arrive. Connaissant les habitudes de MHD, cette notice explicative sera naturellement incluse dans les kits destinés au commerce. La préparation du modèle n'excèdera guère une heure trente.



Un tableau de bord vraiment superbe : volant, instruments et cadrans 3D. Les compromis ont été laissés au vestiaire !



Toujours version chrome, les éléments d'aération du coffre avant.



La platine avant reçoit les sièges du pilote et de son passager. Cette platine constitue la trappe qui permet l'accès au moteur et à l'accouplement à l'arbre d'hélice. Elle est maintenue en place par gravité. Nous avons ajouté un système de verrouillage identique à celui de la trappe arrière, en corde à piano.



La platine qui abrite les éléments de la radio embarquée. Notez les matelas du bain de soleil, réalisés en simili cuir. Le verrouillage est obtenu via les deux pattes en plastique implantées au verso de la platine. Simple et efficace.



Appréciez le projecteur, certes factice, mais que les modélistes perfectionnistes pourront rendre opérationnel moyennant quelques adaptations.

Les habillages reproduits pour représenter les chromes et métaux précieux équipant les Riva grandeurs. A la proue, un très élégant «guindeau» métallique !

DÉFINISSONS L'ÉQUIPEMENT...

Côté radio...

... bien peu de choses à dire en vérité ! Le servo de direction est déjà installé, câblé avec prise UNI, compatible avec tous les ensembles disponibles sur le marché, de la simple radio deux voies économique, à l'ensemble informatisé le plus complexe.

Ne disposant sur le modèle livré pour essai d'aucune information spécifique concernant le variateur BEC, c'est en décollant ce dernier de son support que nous avons pu obtenir les caractéristiques reportées sur une étiquette collée au dos : alimentation de 6 à 12 volts avec une puissance maximale de 50 A. Ce variateur est aussi câblé avec prise UNI pour le récepteur. Côté transit des 6 à 12 volts, des fils de forte section (des autoroutes à ions en quelque sorte !) assurent un précâblage réalisé en usine côté moteur et aboutissent à une prise classique pour une connexion à l'accu embarqué.



Les câblages moteur, variateur et servo de direction.

sur la platine radio qui reçoit le servo de direction ainsi que le variateur. Vous en profiterez pour connecter d'erechef ce fameux servo de direction et ledit variateur BEC. Il y a certainement des opérations plus simples, mais l'on n'a pas encore trouvé !



La prise d'air moteur tribord.

Pour des raisons pratiques eu égard au matériel disponible destiné à l'essai, nous avons remplacé cette prise d'origine, parfaitement dimensionnée, par des prises PK de 4 mm. Insistons vraiment sur le fait qu'il s'agit là de convenances tout à fait personnelles, nullement techniques, le matériel d'origine étant tout à fait adapté.

A ce stade, vous pourrez installer le récepteur, maintenu au Velcro ou collé à l'adhésif double-face,

Vous vouliez que la mise en oeuvre soit rapide ? Vous n'allez pas être déçus avec le Revival, comme c'est d'ailleurs le cas avec l'ensemble de la Charming Collection de MHD !

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : env. 870 mm
Largeur : env. 260 mm
Moteur (fourni) : format 550
Variateur (fourni) : 6 - 12 V/50 A
Servo direction (fourni) : standard
Radio : 2 voies
Masse : env. 3.750 grammes
 (avec 10 éléments 2000 mA)



La ligne d'échappement bâbord.



Visite de la poupe... Notez les détails de la commande de direction dont le servo, la transmission et le gouvernail sont pré-installés. Nous avons simplement serré davantage le «Nylstop» de fixation du palonnier sur l'axe du gouvernail. La trappe est maintenue par système Velcro.

Et côté alimentation ?

L'accu embarqué sera composé, comme évoqué antérieurement, de cinq à dix éléments dont la capacité sera de 2000 mA, minimum. Nous avons opté pour 10 éléments 2400 mA, ce qui correspond naturellement à une tension maximum autorisée par le variateur fourni de 12 volts. La place est largement adaptée à cet accu un peu volumineux et quelque peu pesant, il faut bien le reconnaître. Les connexions par fils de 1,5 mm2 sont réalisées par des prises PK, alors disponibles pour finaliser l'essai. L'accu spécifiquement constitué est serti dans une gaine thermorétractable spécifique.

Les modélistes peu expérimentés comme les plus moustachus seront particulièrement attentifs au respect des polarités lors des câblages et naturellement des connexions.

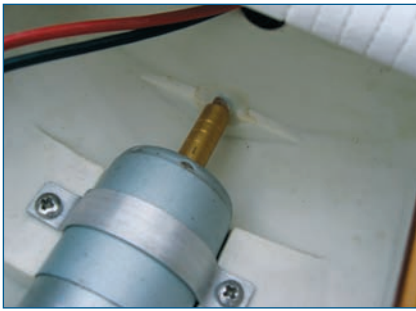
Les prises d'origine étant pourvues de détrompeurs, la phase potentiellement à risque d'erreur sera lors de la soudure de la prise côté accu si vous confectionnez vous-mêmes votre pack. La remarque peut sembler superflue, mais l'expérience démontre que cette manipulation doit constamment être surveillée, d'autant que tous les équipements électroniques ne sont pas munis de sécurité les préservant de pernicieuses inversions de polarité !

TOUJOURS EN CALE SÈCHE...

... mais plus pour très longtemps ! En effet, est venu le temps de connecter la source d'alimentation au variateur. Nous allons ainsi, avant de «verrouiller» l'installation radio, vérifier que tout fonctionne parfaitement. Une fois encore, contrôlez le respect des polarités avant de brancher l'accu ! Oui, oui, c'est obsessionnel...

Le variateur BEC est doté d'un judicieux interrupteur de mise sous tension qui permet ainsi de conserver la source d'alimentation connectée de son domicile jusqu'au plan d'eau, et favorise donc une mise en œuvre





L'accouplement moteur est des plus simples et des plus... efficaces ! Voici qui confirme au passage la précision de l'alignement entre le moteur et l'arbre d'hélice.

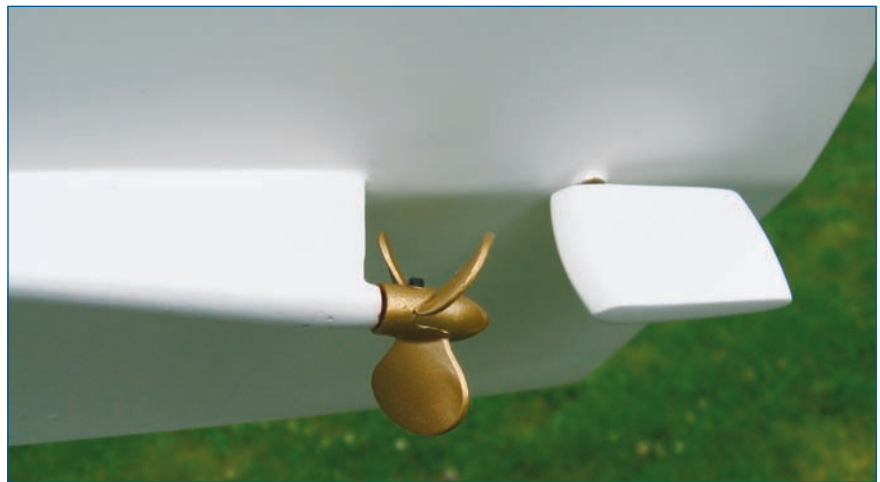
sur site particulièrement rapide. Emetteur en fonction, moteur stoppé, l'interrupteur du variateur est positionné sur «ON». Testez le moteur (un format 550/600 déjà installé et accouplé à l'arbre de transmission) : il doit fonctionner... dès lors que votre accu embarqué est naturellement chargé ! Testez également la commande de direction. Le cas échéant, inversez le sens de rotation du servo de direction, à partir de l'émetteur et affinez éventuellement le neutre du gouvernail en fonction du neutre servo en liaison avec votre émetteur. A ce stade, bénéficiant d'un accès optimal à la commande de gouvernail grâce à la descente de bain intégralement amovible, maintenue par de simples et efficaces Velcro, nous avons augmenté le serrage de l'écrou bagué Nylon (Nylstop) qui maintient le palonnier sur l'axe de gouvernail. Bien peu de chose en vérité, et en tout état de cause, c'est la seule intervention réalisée sur le *Revival* par rapport aux installations de série en usine. Pas mal, non ?

Ces vérifications et opérations rondement menées, passons sous la ligne de flottaison en vérifiant le serrage de l'hélice et en inspectant le gouvernail : RAS ! Vous n'aurez donc a priori pas à compter sur le filetage hélicoïdal de l'arbre de transmission recevant l'hélice pour ramener votre *Revival* à bon port !

PROMENADE HAUT DE GAMME

Nous voici déjà sur les rives de quelque lac au nom chanteur pour la navigation inaugurale. Le faible tirant d'eau, malgré une masse qui ne laisse pas indifférent, autorise des départs de berges peu profondes. Une caractéristique que l'on apprécie forcément.

L'attitude sur l'eau est irréprochable. Ceci illustre une répartition des masses idéale, particulièrement une implantation bien pensée de l'accu embarqué. Nous vous rappelons que nous sommes pourtant ici dans une configuration masse quasi maximale eu égard à la source d'alimentation choisie. La ligne de flottaison est donc bien définie pour accepter tout type d'alimentation électrique. A la mise en puissance, le déjàage est bien présent, tout en puissance. S'il ne fait pas littéralement «décoller» le *Revival*, le phénomène dégage une impressionnante puissance de déplacement d'eau avec une étrave qui fend littéralement l'élément liquide. Les débattements du gouvernail ont été réglés à environ 40° de part et d'autre de la barre à zéro. Cette configuration permet une bonne sécurité lors des manoeuvres à haute vitesse et maniabilité optimale à l'arrivée au port ou à l'accostage au ponton. Autant dire que la houle n'effraie nullement le *Revival*, et le vent encore moins ! Il faut reconnaître que la masse globale du bateau lui permet de sortir finalement par tous temps.



Immersion rapide sous la coque pour une inspection de l'hélice (métal, svp !) et du gouvernail.

«E BELLA LA DONNA» !

Avec le *Revival*, MHD permet à chacune et à chacun de prendre la barre d'un bateau mythique. Prêt à naviguer en quelques opérations particulièrement aisées, il permet de

rejoindre le cercle très fermé des épicuriens de l'acajou, des charmeurs les plus entreprenants et naturellement de s'imaginer stoppant l'embarcation près du Palais des Doges, sous le Pont du Rialto ou encore voguant au gré des mystères du Pont des Soupirs. •

