

MRB MODÈLE RÉDUIT BATEAU

651 SEPTEMBRE OCTOBRE 2020

WWW.MRB-MAGAZINE.COM

DOSSIER

RÉALISATIONS
DU CONFINEMENT (2)

LA BARRIQUE
UN CANOT SNS 052
UN HYDROGLISSEUR
UNE VELETTE DE POLICE

PLAN ENCARTÉ
LE STEAMER SWIFT

ÉCHO D'ATELIER
UNE VOITURE AMPHIBIE
UN DRAGUEUR DE MINES



LE BALISEUR
CHARLES CORNIC

L 12304 - 651 - F: 7,60 € - RD



BELUX 8,60€ - ESP-IT-PORT-CONT 8,60€ - CH 12,90FS - DOM/S 8,60€ - CAN/S 14\$CAD

Le Charles Cornic

Baliseur de la baie de Morlaix

Jean-Louis nous a déjà gratifiés de plusieurs représentations de magnifique facture de baliseurs du service des Phares et Balises, dont il nous a donné la primeur dans notre revue préférée. Cette fois-ci, il récidive avec l'une des plus petites unités de ce service, qui intervient principalement dans la baie de Morlaix, de Brignogan à Locquirec.



HISTORIQUE

Charles Cornic du Chesne (1731-1809) est le nom d'un corsaire morlaisien. Le bateau qui porte son nom a été construit par les chantiers Delavergne à Avrillé. Il a été lancé en 2004. Cette unité est conçue pour intervenir sur des zones de petits fonds avec un équipage limité. C'est une construction tout aluminium.

LA MAQUETTE

Pour assurer une cohérence de sa flotte de baliseurs lors des démonstrations et expositions auxquelles il participe, Jean Louis a reproduit son plan au 1/30, ce qui donne un modèle de 570 mm x 218 mm x 345 mm, pour un poids à vide de 1,375 kg et de 1,666 kg avec batterie. Facile à transporter dans le coffre d'une voiture, cette maquette pourra intéresser nombre d'entre vous.

CONSTRUCTION

En partant des plans du bateau, Jean Louis a redessiné la quille et sélectionné 9 couples sur les 20 que comporte le plan d'origine.

Des allonges ont été rajoutées afin de faciliter la construction. Ces pièces ont

été découpées au laser dans du CTP de 6 mm. Le chantier est réalisé de manière traditionnelle, quille en l'air.

Le bordé est réalisé avec des plaques de CTP de bouleau de 1 mm d'épaisseur, l'étrave est taillée dans un empilage de blocs d'ayou. Après retrait des allonges des couples, la coque est marouflée avec du tissu de verre et résinée à l'époxy. La tuyère de l'hélice est confectionnée en CTP de 0,4 mm imprégné de colle cyanoacrylate.

Les ponts sont en CTP de bouleau de 1 mm.

Compte tenu de sa taille (10 mm de diamètre), le propulseur d'étrave n'a pas été rendu fonctionnel et se résume à un tube alu fermé par 2 grilles en laiton obtenues par photo découpe.

Les renforts de coque à l'avant sont en CTP de 0,4 mm.

La timonerie est en CTP de 1 mm, et les découpes des fenêtres ont été réalisées au laser pour assurer une parfaite adaptation des entourages en laiton obtenus par photo découpe.

La cheminée est confectionnée en CTP de 1 mm et 0,4 mm, elle est maintenue en place par des aimants, ce qui facilite le transport.

Le bateau grandeur à quai.

Présentation de la tuyère sur le squelette.

L'ACCASTILLAGE

La grue hydraulique « Hydro-Armor », dont la cinématique est respectée, est construite en CTP de 1 mm et 0,4 mm. Les vérins sont en tube alu, les tuyaux hydrauliques sont représentés par des fils de scoubidou.

Les pompes hydrauliques sont obtenues par impression 3D.

Le guindeau de marque « VETUS » est sculpté dans un bloc d'ayou.

Les rambardes sont confectionnées en étiré de laiton de 1,5 mm et 1 mm, les chandeliers sont en laiton photo découpé.

La mâture est confectionnée en étiré de laiton soudé à l'étain.

Le radar est obtenu par impression 3D. La corne de brume est tournée dans de l'aluminium comme le cabestan Bopp du pont.

Les Bombards sont obtenus par impression 3D.

INFOS

Longueur : 17 m

Largeur : 6,46 m

Tirant d'eau : 1,70 m en charge

Propulsion : un moteur diesel de 225 CV pour

une vitesse d'environ 9 Nœuds.

Fourniture électrique par un GE de 65 KVA

Propulseur d'étrave

1 Grue hydraulique ARMOR de 7,5 t

Peut être équipé de béquilles d'échouage

Carré d'équipage pour 4 personnes

(kitchenette, WC et douche).





Collage du bloc avant.

Le bordé de la coque terminé, présentation de la timonerie.

Mise en place du renfort d'étrave.

Le mouton.

Réalisation des rambardes.

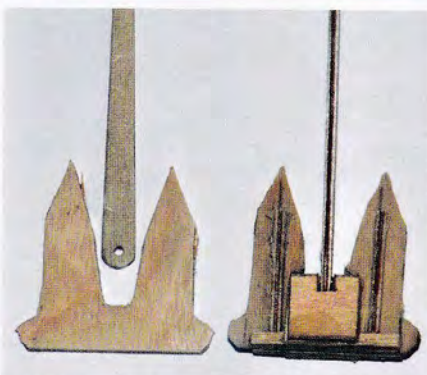
Confection des ancres.

Le guindeau.



le cerclage, le tout est collé à la cyanoacrylate.

Les ancres « Marit » sont faites (maison) dans un montage de CTP de 1 mm et mises en forme. La défense avant est réalisée en caoutchouc. Elle est collée entre deux pièces de laiton photo découpé. Les anodes « Kent » sont en laiton photo découpé. La protection de coque latérale tribord est en plasticard.



LA DÉCORATION

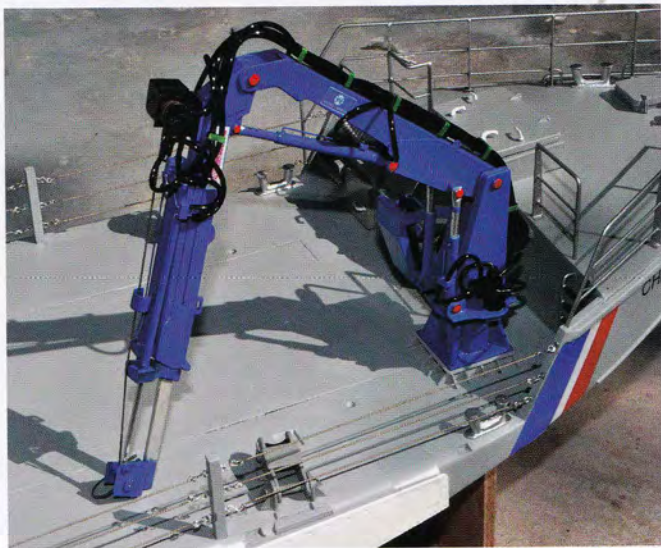
Les peintures acryliques sont réalisées à la bombe, à l'exception de l'antifouling qui est appliqué au pinceau. Le filet bleu de la coque est tiré dans du sticker de carrosserie de 6 mm recoupé à 3 mm. Les marquages de coque sont réalisés par décalcomanie. L'indicateur radio sur le toit de la passerelle est en laiton photo découpé.

LA MÉCANIQUE

La propulsion est assurée par une hélice tripale laiton de Ø 30 mm sous tuyère animée par un moteur brushless out runner de 1 100 kv. Du fait de son poids plume, son stator n'est pas fixé au bateau mais simplement bloqué en

Les deux projecteurs du bord de toit de la timonerie sont confectionnés en CTP de 0,4 mm et remplis de colle chaude. Les hublots « planus » situés à l'arrière de la timonerie ont été délicats à réali-

ser. Pour obtenir un bon rendu, ils sont composés d'un fond en CTP de 0,4 mm et d'une feuille de mylar noir pour simuler le vitrage. Une pièce en laiton photo découpé simule les charnières et



La grue à poste.

Le pont teugue.

L'avant de la timonerie.

Aménagements passerelle.





La mâture.

L'arrière de la passerelle.

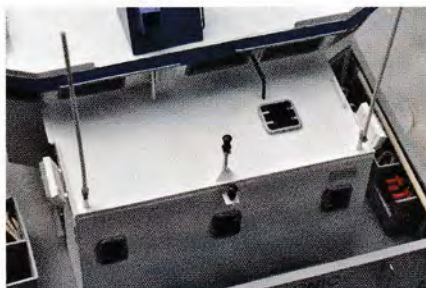
Trappe de largage des bidons ouverte.

Le pavois tribord.

La propulsion.

Le Charles Cornic par 3/4 tribord avant équipé de ses béquilles.

Le Charles Cornic par 3/4 bâbord avant équipé de ses béquilles.



rotation ce qui facilite la maintenance. Un variateur « marin » de 50 A alimenté par un bloc Li Po 2S de 5Ah assure la puissance. Après essais poussés à pleine puissance, il s'est avéré qu'un refroidissement par eau n'était pas nécessaire.

LA MAINTENANCE

L'accès à la mécanique se fait par une trappe découpée sur le pont et maintenue par 8 aimants. La timonerie est maintenue sur le pont par simple emboîtement dans le surbau d'une découpe pratiquée à l'arrière du pont. Le toit amovible permettant de voir l'aménagement de la passerelle est maintenu par des aimants.

CONCLUSION

Malgré un tirant d'eau très faible, mais grâce à une largeur importante, cette petite unité est très stable et très agréable à piloter. Ce modèle plaira

certainement à nos amis Bretons. Jean Louis remercie particulièrement l'Armement des Phares et Balises avec qui il entretient des relations privilégiées, ainsi que l'équipage du Charles Cornic pour leur aide et leur sympathique accueil.

La flotte de l'armement étant particulièrement riche et variée, notre auteur espère découvrir une nouvelle unité inédite dont il nous offrira la primeur. ■

www.youtube.com/watch?v=vrOWoG78fg