



Baliseur

Côtes de Cornouaille

Jean Louis est devenu incontestablement le constructeur officiel des maquettes de baliseurs des Phares et Balises français. Après nous avoir régalés avec ses précédentes constructions de baliseurs (voir MRB N° 624/638/647/651), il nous présente aujourd'hui une des petites unités travaillant sur des zones de petits fonds, le *Côtes de Cornouaille*. Ce bateau fait partie d'une série de cinq du même type avec: *Le Cardonnet*, port d'attache Caen, *le Pointe de Grave*, port d'attache Bordeaux, *le Bonne Anse*, port d'attache St-Nazaire, *le Beg an Arvor*, port d'attache Paimpol. Le *Côtes de Cornouaille* est quant à lui basé au centre de balisage de Concarneau.

INFOS TECH

Original

Construit en 2008 par le chantier OCEA des Sables d'Olonnes.

Coque en aluminium Longueur: 18,70 m

Largeur: 6,30 m

Tirant d'eau max: 1,45 m

Propulsion 2 moteurs Cummins entraînant 2 hélices à pas fixe

1 propulseur d'étrave

Vitesse en charge 10,5 kt

1 grue Hydro-Armor 9 t/m

1 cabestan de balisage 5 t

Aménagements: timonerie

Modèle

Longueur: 63 cm

Largeur: 21 cm

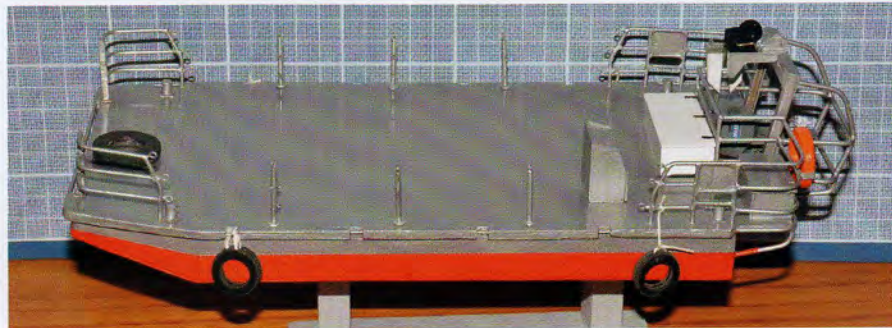
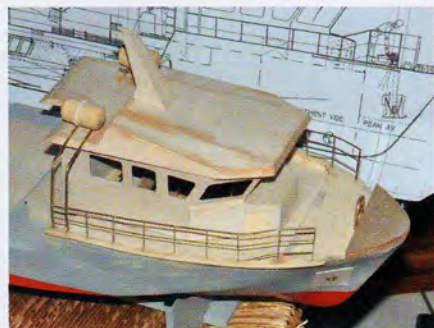
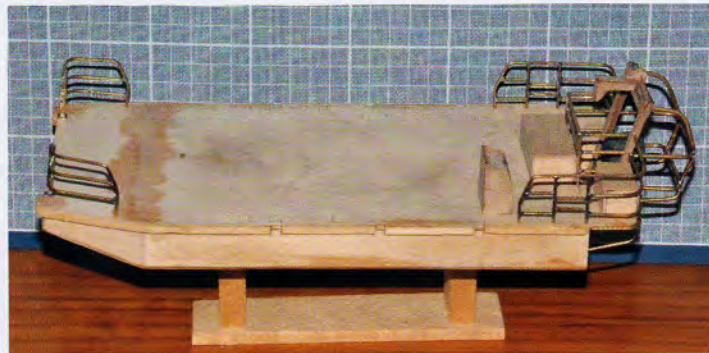
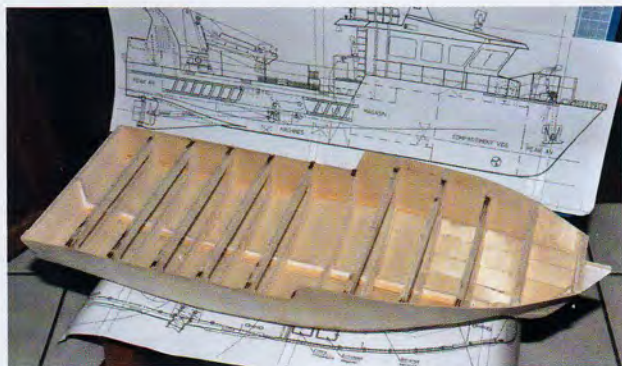
Déplacement: 2,045 kg

Un chaland de travail de 8 m x 3,75 m

construit en 2003 par les chantiers Pêch'Alu de Lorient lui est associé pour le transport de matériaux lourds ou du personnel jusqu'aux sites de travail de petits fonds où il y a risque d'échouage; celui-ci peut aussi intervenir comme remorqueur complémentaire en cas de nécessité.

Il est propulsé par un moteur hors-bord Yamaha de 100 cv.





CONSTRUCTION

Afin de conserver l'homogénéité de l'ensemble de sa flotte de baliseurs, JL a adopté l'échelle du 1/30.

La construction se fera de manière classique, à l'envers. 12 couples ont été choisis à partir des plans reçus, ils sont dessinés rallongés afin de caler le squelette sur son chantier, puis reportés sur du CTP de 6 mm. Le tout est positionné sur le chantier, puis la quille de même épaisseur est montée en vérifiant la perpendicularité de chaque couple.

Le bordé est réalisé avec des plaques de CTP de bouleau de 1 mm ; il est découpé au préalable (l'emploi de gabarits facilite les choses).

L'étrave est réalisée avec des blocs d'ayous mis en forme par ponçage.

La coque terminée, celle-ci est résinée à l'intérieur, puis marouflée au tissu de verre à l'extérieur avant masticage et peinture.

Les blocs du "mouton" de protection d'étrave sont réalisés avec des morceaux de baguettes arrondis pour simuler le caoutchouc.

LA PEINTURE

Les peintures utilisées sont acryliques, elles sont appliquées à la bombe sauf l'antifouling qui est appliqué au pinceau. (RAL 9006 pour le gris Aluminium).

Le filet bleu est un sticker de carrosserie auto de 6 mm recoupé à 3 mm.

LA TIMONERIE

Le bloc timonerie est construit en CTP de 1 mm ; une attention toute particulière est apportée aux découpes des différents panneaux des parties vitrées formant des angles différents, l'esthétique de l'ensemble en dépend. Les encadrements de fenêtres sont en laiton, ils sont obtenus par photo découpe.

Les vitres encastrées sont découpées dans une feuille de polycarbonate.

La fixation de l'ensemble timonerie sur la coque est assurée par 4 aimants.

Un des problèmes rencontrés a été de rendre amovibles les 2 rampes de largage des Bombards ; ces rampes étant fixées au toit de la timonerie et au pavois, il a fallu « tricher » un peu (les rampes sont tenues par des tubes sur le pavois pour permettre leur démontage).

L'aménagement de la timonerie a été réalisé d'après photos, tous les meubles et ensembles sont construits en CTP fin et habillés avec du papier imprimé. L'intérieur est entièrement démontable, tous les sous-ensembles sont eux aussi démontables et maintenus entre eux par des aimants.

LE MÂT

La base est réalisée en CTP de 1 mm surmontée d'un tube de laiton sur lequel sont soudées les équerres de renfort en étiré de laiton. Sa fixation sur le

Bordage terminé.

Construction de la barge.

Bloc timonerie.

Peinture du chaland de travail.

toit est assurée elle aussi par un aimant. La corne de brume est tournée dans de l'aluminium.

LE PONT

Les aménagements

Le davier fonctionnel, il est réalisé en CTP de 1 mm, le rouleau est en buis. Le guindeau est tiré dans un bloc d'ayous.

La grue Hydro-Armor est réalisée en CTP de 1 et 0,6 mm, sa cinématique est respectée, les vérins sont en tubes d'aluminium ; sa fixation sur le pont et son axe de rotation font appel à des aimants.

Le cabestan est tourné dans du buis.

Les ancrs plates sont construites en CTP de 1 mm.

La plaque de protection tribord est en plasticard.

Les bandes antidérapantes du pont sont réalisées en papier 90 g imprimé en gris, collées à la colle vinylique et protégées par un verni acrylique contre les projections d'eau.



La barge terminée.

La maquette terminée, vue façade tribord.



Les rambardes sont en étiré de laiton 1,5 et 1 mm, les chandeliers sont réalisés par photo découpe.

Les filières arrières sont en fil élastique et traversent des poteaux en aluminium amovibles comme dans la réalité.

LES MARQUAGES

Tous les marquages sont réalisés à l'aide de décalcomanies maison.

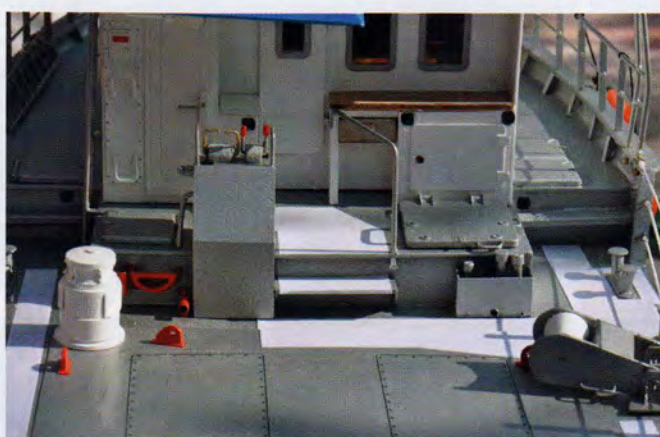
LA PROPULSION

La propulsion fait appel à 2 moteurs Brushless A2830/1 000 kV commandés par 2 contrôleurs 45 AMP alimentés par un accu Lypo de 2600 mAh entraînant 2 hélices en laiton du commerce de 30 mm de Ø.

Les deux lignes d'arbre sont commandées indépendamment pour une plus grande manœuvrabilité.

Compte tenu de sa taille, le propulseur d'étrave n'est pas fonctionnel, mais il est équipé d'une hélice tripale.





LE CHALAND DE TRAVAIL

Construction

Les plans communiqués étant relativement succincts, ils n'ont finalement servi qu'à la réalisation de la coque.

Elle mesure 290 mm x 125 mm pour une hauteur de 20 mm.

La construction fait appel au CTP de 1 mm et elle est résinée à l'époxy.

La superstructure et les détails sont réalisés à partir de photos envoyées par un marin du bord.

La partie la plus ardue à réaliser a été le treillis métallique assurant la protection du moteur (réalisé en étiré de laiton).

Le moteur est tiré d'un bloc d'ayous

sculpté. La cinématique de levage et l'orientation sont fonctionnelles manuellement à condition d'avoir des doigts fins.

Le tube orangé le long du mât est un réflecteur radar.

LE PETIT ACCASTILLAGE

Les défenses, bouées couronnes et divers sont toujours fastidieux à reproduire en grand nombre, mais leur présence est nécessaire au réalisme de la maquette, aussi JL, privé de sa source habituelle pour cause de Covid, a décidé de sauter le pas et de se mettre à l'impression 3D.

Vue générale sur la plage avant avec son guindeau.

Façade avant de la timonerie.

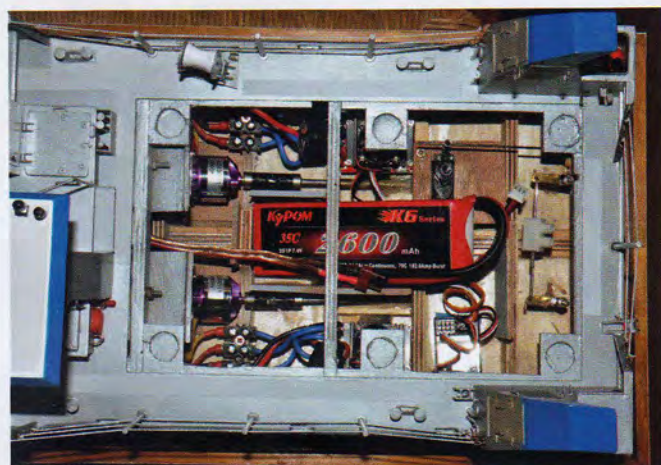
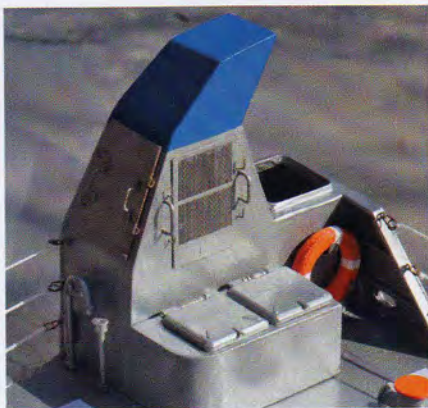
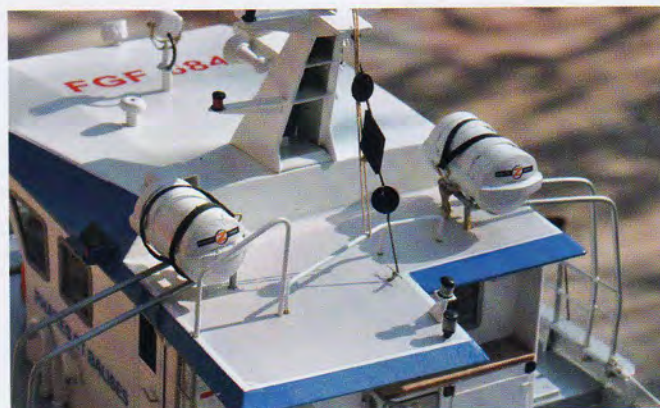
Façade tribord de la timonerie.

Les aériens.

Face arrière de la timonerie.

Pont devant la grue.





La réalisation de toutes ces petites pièces est devenue ainsi une formalité et sera une bonne expérience pour les prochaines réalisations.

LA NAVIGATION

Dès les premiers essais, il était évident que le centrage n'était pas bon, l'étrave avait tendance à piquer.

Le recul de l'accu passé sur l'arrière a remédié à ce problème sans grosse modification.

La première remorque du chaland exécutée avec du câble de pêche n'était pas réaliste car trop rigide, elle a été remplacée par un cordage qui lui convient parfaitement.

CONCLUSION

Jean Louis tiens à remercier les Phares et Balises pour leur coopération, avec une pensée toute particulière pour son correspondant à bord qu'il a beaucoup sollicité.

Pour visionner la construction et la navigation, vous pouvez visiter les sites suivants :

- <http://cmnc.jimdofree.com/nos-constructions/>
- *Chaine youtube: club cmnc71* (https://youtu.be/PxoBN8_twiY)

Pour sa prochaine réalisation, JL quittera les côtes de Bretagne pour les rivages plus chauds de la Corse avec une vedette du service de balisage. ▲

Gros plan sur la grue.

Le dessus de la timonerie avec les Bombards.

Le davier déployé.

L'un des deux échappements.

Vue sur les hélices et les safrans.

Motorisation du Côtes de Cornouaille.

Intérieur de la timonerie.