

# MRB

638 MODÈLE RÉDUIT DE BATEAU

# RC MARINE

JUILLET AOÛT 2018

BIMESTRIEL 7,60€

## LE BALISEUR ATLANTIQUE

REPORTAGES

- L'ART' MEIN GLAZ FESTIVAL
- NAVIGATION AUX TUILERIES

PHARES & BALISES

ON A TESTÉ

LE «DRAGON FORCE» V6

ÉCHOS D'ATELIER

- UNE BARQUE DE PÊCHEUR
- L'ESCORTEUR «MAILLÉ-BRÉZÉ»
- LA VEDETTE NORDIQUE «DELTA»
- LE REMORQUEUR «JEAN BART»
- VAPEUR, UN MOTEUR BICYLINDRE OSCILLANT

PLAN ENCARTÉ

LE «MS J.L. RUNEBERG»



L 12304 - 638 - F: 7,60 € - RD

www.mrb-magazine.com

France: 7,60 € / Belgique: 8,60 € / España: 9 € / Italia: 9 €  
Dom: 9 € / Port. Cont: 9 € / Canada: 10,20 \$ CAN





# Le baliseur Atlantique

Le Service des Phares et Balises des Affaires Maritimes renouvelle depuis plusieurs années son parc de matériel navigant. Nous avons vu dans de précédents numéros que ces anciennes unités, provenant généralement de la pêche, ont été remplacées par des navires spécialisés de construction neuve, étudiés pour ce type d'intervention spécifique. Mais il arrive aussi, et c'est le cas du modèle que nous allons découvrir, que l'on fasse à nouveau appel à des anciens bâtiments de la pêche, ce qui demande moins d'investissement et qui, après des modifications propres à leur utilisation, finissent par rendre les mêmes services.

Texte: Didier Fontaine • Photos et Construction: Jean-Louis Diard

## LE BATEAU GRANDEUR

La maquette que je vais vous présenter aujourd'hui se nomme l'*Atlantique*. Basé à St-Nazaire, il remplace le *Charles Babin*, bien connu des amateurs de la flotte des Phares et Balises. Ancien thonier sous le nom de *Saint Antoine Marie II* basé à Port Vendre pour l'armateur Serge Perez, il a eu une courte carrière à la pêche. Construit par les chantiers Piriou à Concarneau en 2004, il a été victime des quotas, et a été racheté par les Phares et Balises en mai 2012. Le bâtiment entra en carénage pour modifica-

tions afin d'être doté des appareils nécessaires à sa nouvelle fonction, dont principalement la mise en place d'une grue complémentaire et d'un nouveau treuil adapté au travail spécifique des baliseurs.

Des plaques de protection de coque en ertalon furent mises en place sur la muraille bâbord arrière, et une modification du pavois du même bord fut effectuée.

Pour finir, la peinture fut refaite afin que le bâtiment arbore les couleurs de sa nouvelle C<sup>ie</sup>. Sa mise en service eut lieu en 2015.







Long de 43,41 m et large de 9,5 m, il est propulsé par 2 moteurs Wärtsilä de 400 kW chacun. Les aménagements intérieurs permettent d'accueillir un équipage de 15 personnes.

### LE MODÈLE RÉDUIT

Jean-Louis Diard en est le constructeur. Il est inutile de vous le présenter, étant donné ses nombreuses réalisations parues dans la revue. Grâce à ses relations, approcher l'équipage de l'*Atlantique* lui a été facile, ce qui résout considérablement le problème de tout modéliste : trouver les plans de construction. Une fois à bord du bâtiment et après l'accueil amical habituel, il a pu se mettre au travail avec la documentation aimablement fournie. La moisson de photos et les renseignements glanés auprès de l'équipage lui ont permis de monter un dossier solide pour envisager la construction.

De retour à son domicile, Jean-Louis s'est mis au travail en commençant par dessiner les plans de coque.

Construit à l'échelle 1/30, cela donne un modèle ayant un poids à vide de 8,6 kg, et 17,5 kg pour rentrer dans ses lignes d'eau.

L'année choisie pour sa reproduction est 2017 : ainsi le modèle bénéficie de toutes les modifications que Jean Louis a pu relever lors de sa visite. Passons à la réalisation de la maquette.

Pour le gros œuvre, Jean-Louis a toujours privilégié la construction « tout bois » et il n'a pas dérogé à cette règle pour ce modèle.

### LA COQUE

Elle est bordée sur membrures avec des lattes de ramin 8 x 3 collées sur des couples en CTP de 10 mm. Les ouvertures pour les propulseurs sont déjà découpées à l'arrière. L'étrave et le bulbe sont formés dans des blocs poncés pour la mise en forme. Le pavois, dont la construction

### Structure de l'Atlantique.

*Vue générale de la coque et des superstructures avant la mise en peinture.*

*Réalisation du pavois.*

*Pause des lignes d'arbres.*

*Mise en place de la motorisation.*

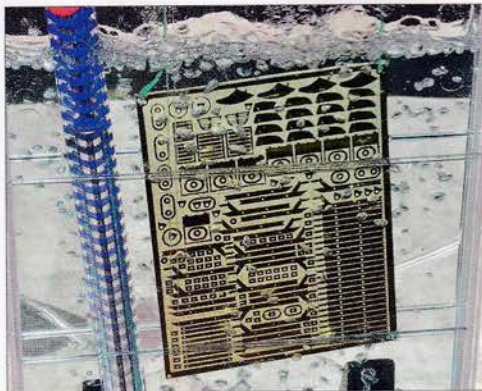
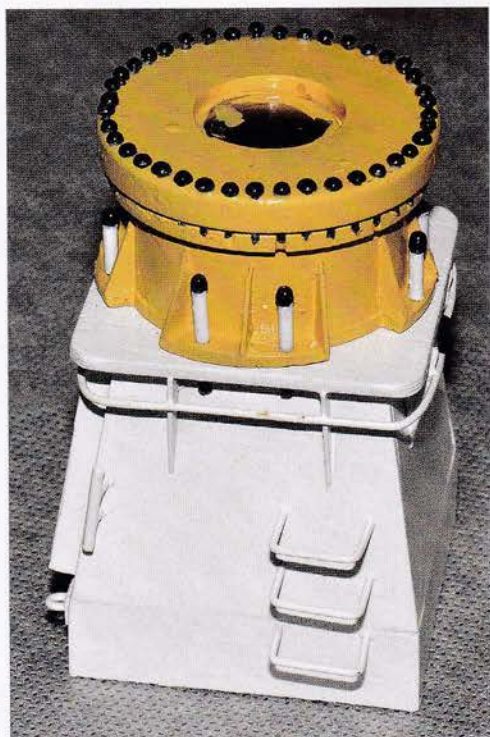
*Cette photo permet de voir les aimants qui permettent de tenir en place la passerelle.*



relativement compliquée à cause de sa forme en accent circonflexe a demandé une attention toute particulière, a été construit en CTP de 0,6 mm sur des couples provisoires.

Ce modèle, au contraire des deux derniers présentés dans les MRB N° 36 et 39, est doté de deux lignes d'arbre classiques. Leur mise en place a lieu avant toute préparation de la coque ; après repérage, les emplacements sont percés pour le passage des tubes d'étambots qui sont positionnés à l'aide de gabarits avant collage. Elles recevront deux hélices en laiton 4 pales de forme banane. Le même procédé est utilisé pour le safran, celui-ci prendra appui sur le renfort de quille en laiton démontable qui permettra





Le fût de la grue avec ses goujons réalisés avec des gouttes de colle époxy.



Réalisation de la photo découpe de l'accastillage.

son entretien. Après préparation par masticage et ponçage de la coque, celle-ci est entièrement recouverte de fibre de verre et résinée, l'intérieur est seulement résiné.

Les protections de coque en ertalon sont simulées par des panneaux découpés dans du CTP 1 mm au laser.

Une fois les finitions effectuées, la mise en peinture est faite au pinceau avec des peintures glycéro satinées, le blanc quant à lui provient de bombes.

## LES SUPERSTRUCTURES

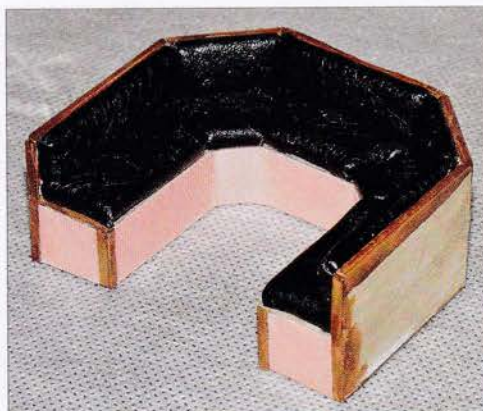
Tous les blocs passerelle et diverses superstructures sont construits en caissons de CTP aviation 0,6 mm et le pont fermé en CTP de 1 mm. Il est à noter que la plage arrière devant rester amovible pour accéder à l'ingénierie, elle est maintenue par 9 aimants. Sur ce même pont, la grue, le winch et le treuil sont fixés par le même principe. Le treuil est doté de 3 aimants lui conférant ainsi un positionnement automatique.

## LES EMMÉNAGEMENTS

Le mobilier de la passerelle est construit lui aussi en CTP 0,4 mm et reçoit diverses finitions (teinture, verni, papier peint) avant d'être mis en place. Le canapé d'angle a été réalisé en cuir par une tapissière de métier. Les photos prises à bord ont été primordiales pour la réalisation finale.

## LES APPARAUX

Ayant eu l'occasion de monter sur le toit de la timonerie, Jean Louis a pu relever les vestiges des appareils de la vie antérieure du bâtiment (un grand banc, 2 caissons, un pied de support de jumelles) et ainsi compléter sa documentation pour la reproduction exacte du modèle en



L'habillage de la banquette est en véritable cuir.



Le barbecue.





configuration 2017. Le treuil fait appel aussi au CTP de 1 mm pour les flancs et de 0,6 pour le reste ; le travail a été exécuté suivant photos, car les modifications apportées n'avaient pas été relevées sur le plan. Idem pour la grue de charge bâbord.

La grue principale Effer Deco 120 est reproduite en CTP 0,4 mm selon le plan et les photos ; la cinématique est conforme et fonctionnelle manuellement, elle se déplie et pivote. Les tuyauteries sont reproduites en fil de scoubidou pour les souples et en laiton pour les rigides. Les vérins sont des tubes d'aluminium.

Les goujons de fixation de la grue sur son fût sont confectionnés avec des gouttes de colle époxy déposées sur des têtes de clous. Les pompes hydrauliques ont été tournées dans du buis.

Toute la décoration a été faite par décalcomanies après mise en peinture.

### LA DRÔME

Elle se résume par un Zodiac équipé d'une motogodille Yamaha. Le Zodiac est confectionné dans un bloc de ramin.

Les Bombards sont tournés dans du buis, les bouées dans du CTP de 0,8 mm.

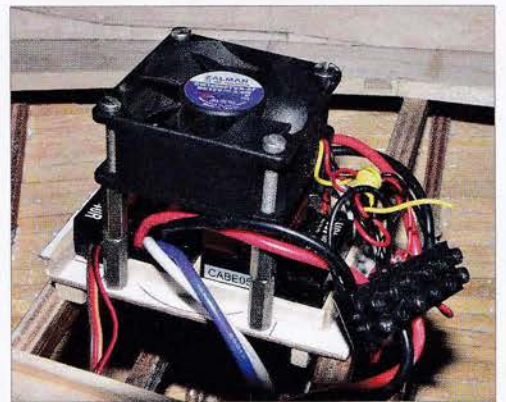
### CONSTRUCTION DE L'ACCASTILLAGE

Tous les entourages de fenêtres et différents hublots sont confectionnés par photo découpe et soudure, les vitrages proviennent de récupération de blisters d'emballages.

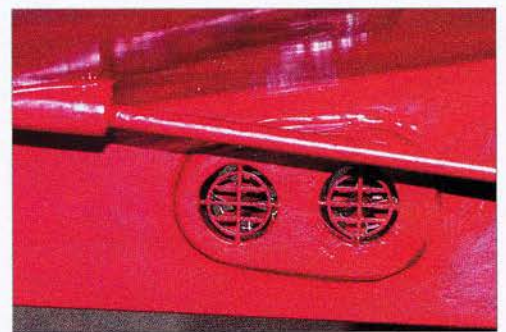
Les plaques antidérapantes des marches ainsi que les trois différents modèles de chandeliers conformes à la réalité sont issus de photo découpe.

Les filières sont en étiré de laiton de 1,5 et 1 mm. Il est à noter que toutes les rambarde et leurs escaliers respectifs sont amovibles, ainsi

*Le variateur et le moteur de Atlantique.*



*Les propulseurs arrière.*



*Vue sur la plage avant.*







*Vue sur la cheminée et la grue.*

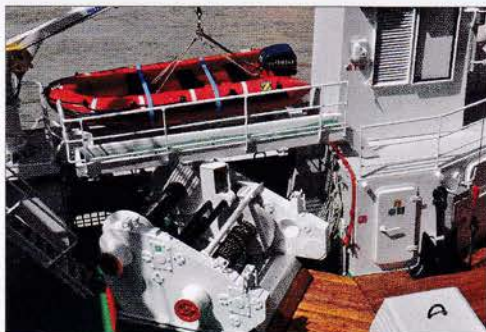
*Gros plan sur la grue de travail.*

*Gros plan sur le treuil de manœuvre.*

*Grue bâbord.*

*Vue générale du pont milieu.*

*Vue sur l'arrière du pont.*



que la galerie du zodiac, ce qui rend, avec le montage des grues par aimant, le modèle facile à nettoyer.

Les grilles des propulseurs sont confectionnées dans du CTP par découpe laser.

Le pont de travail sur le modèle grandeur est constitué de palettes juxtaposées sur le pont métallique, réminiscence de sa carrière à la pêche. Ceci constitue une particularité pour son maintien en place ; l'irrégularité de hauteur demande une attention particulière pour marcher. Les palettes sur la maquette ont été réalisées au mieux en respectant le calepinage. Elles sont confectionnées en baguettes de ramin collées les unes contre les autres puis teintées et fixées en fonction des contraintes du pont ; certaines sont collées, d'autres vissées, et le reste simplement posé.

Les guindeaux bloqueurs de chaînes pieds d'éléphants (points d'ancrage sur le pont) sont réalisés d'après les plans en laiton par photo découpe.

La bouée relevée est confectionnée pour le flotteur en CTP 0,4 mm enroulé sur des couples et découpé au cutter pour la balise.

Le barbecue est confectionné en photo découpe.

Les échappements sont des tubes en cuivre tronçonnés et collés, puis vernis pour conserver la couleur.

Les ancres sont tirées dans des blocs de ramin. Le projecteur, les dalots ainsi que les vantelles sont en laiton.

Les lampes étanches de pont sont confectionnées à partir de fusibles en verre 5 x 20, elles ne sont pas fonctionnelles.

Il est à noter que les caractères du patronyme du bateau sont différents d'un bord à l'autre comme sur le modèle grandeur, une modification du pavois bâbord ayant entraîné la réalisation du nouveau marquage au pochoir.

## LA MOTORISATION

Les deux lignes d'arbre sont entraînées par un moteur de ventilateur de Fiat Panda en prise directe par l'intermédiaire d'un cardan.

Deux variateurs électroniques assurent le pilotage de chaque hélice indépendamment, un ventilateur en assure le refroidissement, et à cet effet, tous les hublots ne sont pas obstrués afin de faciliter la circulation d'air.

Les propulseurs latéraux ne sont pas fonctionnels. L'accu 3S Lipo 8 Ah assure la puissance.

## LA NAVIGATION

Les essais de navigation ont été effectués sur un plan d'eau dans de très bonnes conditions, la maquette est bien dans ses lignes d'eau et ses réactions sont tout à fait conformes à celles attendues, la vitesse est réaliste et les virages n'in-



duisent pas une gîte excessive. Les deux hélices de diamètre correct assurent une puissance importante en marche avant comme en arrière.

## CONCLUSION

Cette maquette de très bonne facture dans sa livrée bleue et blanche des Affaires Maritimes est très élégante et a fière allure en navigation comme ses consœurs. Ce modèle est unique et complète l'armada de notre armateur de la meilleure façon, gageons qu'il aura un succès certain dans les prochaines réunions estivales.

Jean Louis Diard remercie le commandant et le second capitaine ainsi que l'équipage pour leur accueil et toutes les facilités et renseignements ayant aidé à la réalisation de ce modèle.

## POUR EN SAVOIR PLUS

L'auteur étant membre du Club de modélisme de Chatenoy le Royal, la vidéo de la navigation est visible sur la chaîne You Tube CMNC71. L'historique de ce bâtiment est consultable sur le site suivant :

<https://www.meretmarine.com/fr/content/le-saint-antoine-marie-ii-devrait-rejoindre-les-phares-et-balises-en-2014> ▲



La bouée à poste.



Vue arrière de la passerelle.



Marquage tribord.

Jean-Louis et son Atlantique.

