

633 MODÈLE RÉDUIT DE BATEAU

SEPT. OCT. 2017

DOSSIER SPÉCIAL 4 BATEAUX DE GUERRE DE LA ROYALE

- LES CONTRE-TORPILLEURS
KERSAINT & CHEVALIER PAUL
- LES ESCORTEURS CÔTIERS
ALERTE & ADROIT

PLAN ENCARTÉ

UNE VAQUELOTTE
DU COTENTIN



REPORTAGE

3^e RENCONTRE
DE GRAVELINES

ON A TESTÉ

LE KIT PLASTIQUE
DU CUIRASSÉ YAMATO

ÉCHOS D'ATELIER

- UNE BARGE DE SERVICE
- LE CANOT DE LA GUADELOUPE



Le contre-torpilleur Kersaint

Auteur: Didier Fontaine

CARACTÉRISTIQUES

- Déplacement 2450 Tx
- Longueur 129,30 m
- Largeur 11,84 m
- Tirant d'eau 4,97 m
- Armement:
- 5 x canons de 138 mm
- 4 x 37 mmAA
- 4 x 13 mmAA
- 7 x Tubes lance-torpilles de 550 mm
- 2 Grenadeurs
- 4 Mortiers « Thornycroft »
- Embarquement possible de 50 mines de 500 kg

HISTORIQUE

Dans l'entre-deux-guerres, la Marine Française se modernisa en tenant compte de l'expérience du premier conflit mondial. La menace venant des pays limitrophes, l'amirauté scruta les navires existant dans les autres pays.

Il en ressortit l'idée de concevoir un navire plus puissant et mieux armé que les torpilleurs.

D'abord nommé « Torpedo Boat », puis « Destroyer » par les Britanniques, ce type de navire fut dénommé « Contre Torpilleur » dans la Marine Française.

Plusieurs séries furent construites. Le *Kersaint* faisait partie du « type *Vauquelin* » dont 6 exemplaires virent le jour: *Vauquelin* – *Kersaint* –

Cassard – *Tartu* – *Maille Brèze* – *Chevalier Paul*. Il est à noter pour les amateurs que, dans les années cinquante, les Escorteurs d'Escadre type T 47, T53, T56 reprirent ces noms.

La carrière du *Kersaint* fut relativement courte. Mis sur cale aux Chantiers de Bretagne à Nantes en 1930, il fut lancé en 1931. Il commença son service actif en 1933, et participa à l'engagement de Mers el Kébir. Il fut sabordé dans le port de Toulon le 27 novembre 1942 à l'arrivée des troupes allemandes.

LA CONSTRUCTION

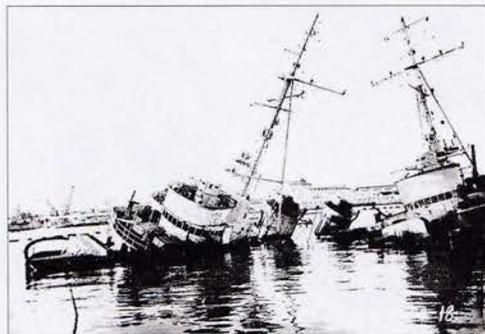
Le *Kersaint* a été construit en 1931 par Jean Louis Diard, en collaboration avec son père. Le





Le Kersaint grandeur.

Sabordage du Vauquelin et du Kersaint à Toulon.



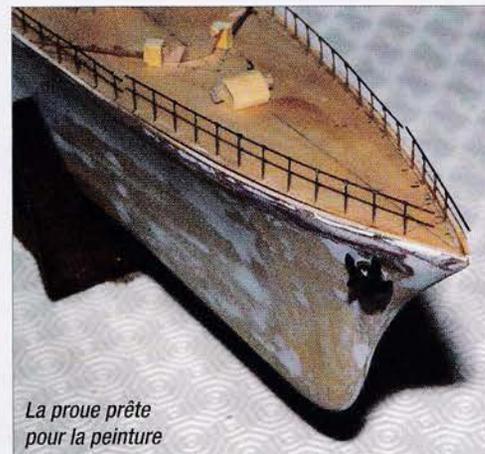
L'ossature.



Lattage de la coque après la pose des blocs d'étrave et de poupe.



La coque terminée.



La proue prête pour la peinture

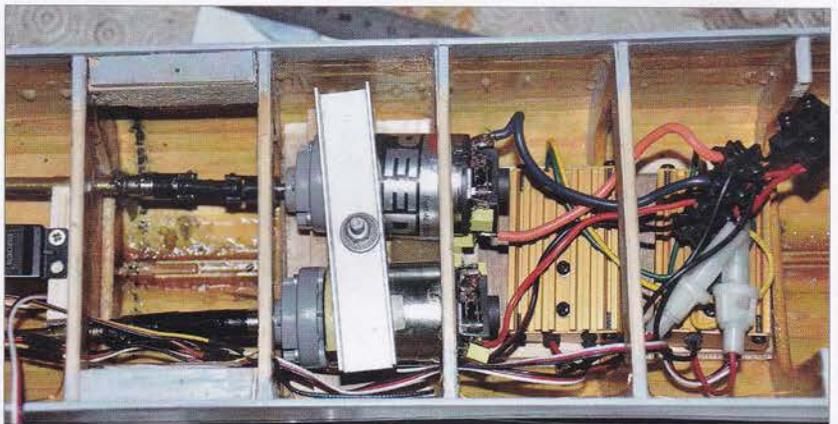
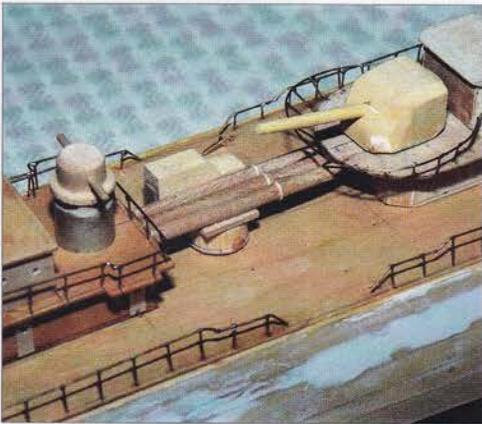
choix de ce bateau a été justifié par le fait que le père de J.L. Diard a navigué sur le *Tigre*, un Contre-Torpilleur d'un autre type.

Cet homme, je vous en ai déjà parlé puisque qu'il fut chef mécanicien sur le méthanier *Jules Verne* (MRB N° 596), dont il réalisa également la maquette avec son fils. Mais le fils n'est pas non plus un inconnu, ses maquettes de navires des affaires maritimes vous sont familières si vous suivez régulièrement notre revue préférée. Jean Louis Diard nous présente donc ici ce Contre-Torpilleur, issu d'un plan MRB (N° 851). L'échelle choisie est celle du 1/100^e, parfaite pour obtenir une maquette transportable. Les constructeurs voulant faire un modèle navigant, ils prirent tout de suite en compte le problème principal : le centre de gravité.

De fait, tous les amateurs de ce type de navire connaissent ce souci qui a occasionné de nombreux naufrages sur les plans d'eau. Donc, la première chose a été de penser à construire le plus léger possible dans les hauts. Malgré cela, l'étroitesse de la coque fit que la gîte pendant les essais était inévitable. La solution retenue pour pallier ce problème fut de rajouter une quille en plomb sur la longueur de la carène afin d'alourdir les fonds et de descendre au maximum le centre de gravité sans trop nuire à l'esthétique.

La construction de la coque reste classique, bordé de peuplier 10 x 3 posé sur des couples en CTP de 5 évidés. L'étrave et la poupe sont réalisées avec des blocs de ramoin mis en forme après séchage définitif. Une couche de G4 est passée à l'intérieur pour parfaire l'étanchéité, l'extérieur est maroufflé au tissu de verre et à la résine.

Les superstructures sont réalisées en CTP aviation de 0,4 mm et 1 mm, les cheminées sont



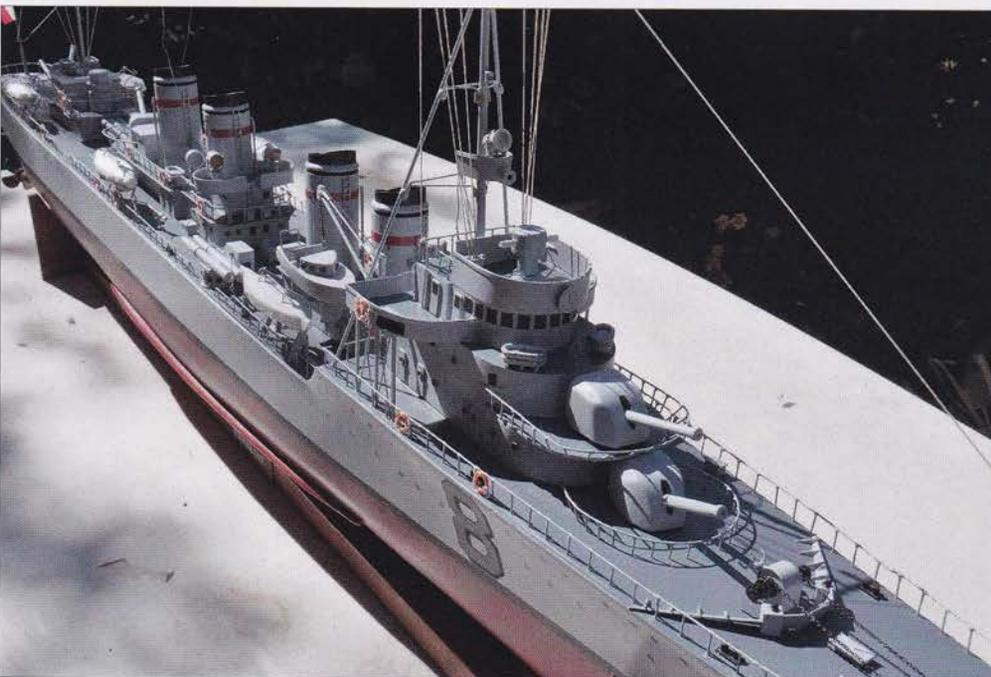
La poupe en préparation.

Réalisation de l'armement.

Aperçu de la construction avant peinture.

Vue sur la propulsion.

Une grande partie du pont est amovible pour un accès aisé pour intervenir à l'intérieur de la coque.



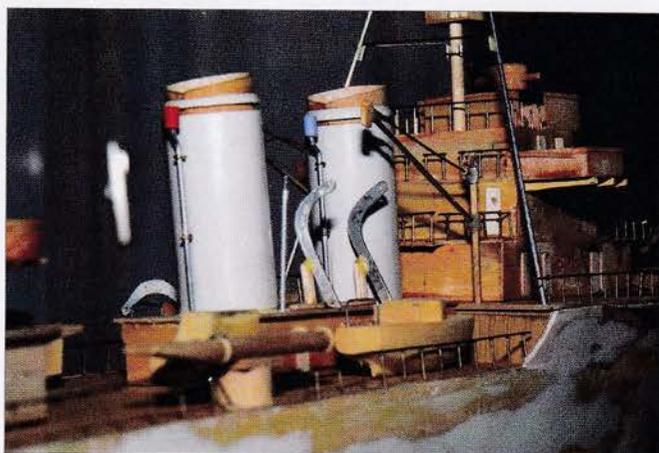
Vue sur la plage avant et la façade de la passerelle.

Sur cette vue de face du Kersaint, on peut apprécier l'étroitesse de la coque.



Vue générale de la maquette.





La passerelle et les cheminées avant vues sur tribord.

Les cheminées, les bossoirs et la mâture.



Vue sur l'arrière du Kersaint.

taillées dans du tube IRO, les bossoirs sont en aluminium de 1 mm.

La drome, les canons, les télémètres sont sculptés dans du ramin, la mâture est en rond de hêtre effilé, avec des étais en alu. Les lentilles des projecteurs sont réalisées avec une goutte de colle époxy. Toutes les rambardes sont en étiré de laiton soudé à l'étain. Les antennes et haubans sont en fil élastique pour permettre un démontage facile des superstructures qui s'enlèvent en un seul bloc jusqu'à la première cheminée.

LA PEINTURE

La peinture est de la glycérophtalique satinée appliquée au pinceau à poil acrylique. Le lettrage est découpé dans de l'adhésif transparent imprimable.

LA PROPULSION

Elle est assurée par deux hélices quadri-pales en laiton entraînées chacune par un moteur avec réduction 1/3. Les deux moteurs sont pilotés

par deux variateurs électroniques indépendants, donnant ainsi une meilleure manœuvrabilité à petite vitesse. Le tout a été alimenté à l'origine par une batterie 6V5Ah, qui a été remplacée depuis par une batterie lithium 2S apportant une meilleure autonomie. La maquette en état de naviguer pèse 4,5 kg pour une longueur de 1,30 m et 0,15 m de largeur.

CONCLUSION

Même si cette maquette accuse son âge et, sur certains détails, un manque de finesse dû aux techniques de construction de l'époque, elle reste attachante par son histoire, et a fort bien supporté les outrages du temps et les déboires qu'elle a vécus au cours de ses nombreuses navigations. Son propriétaire est toujours heureux de la présenter en situation sur les plans d'eau de la région Bourgogne où elle file à bonne vitesse grâce à ses lignes épurées. Mais il doit manier la commande de barre avec précaution s'il ne veut pas la voir se coucher, avec à la clé un naufrage inévitable. ■