

MRB

596
JUIL
2013

MODÈLE RÉDUIT DE BATEAU

www.mrb-magazine.com

PLAN ENCARTÉ

La pilotine *Tadorne*

ÉCHO D'ATELIER

Le méthanier
Jules Verne



TADORNE LA PILOTINE DE DIEPPE



ÉCHO D'ATELIER

Restauration
d'une coque

AU BORD DU BASSIN

Championnats de France
de maquettes

ÉCHO D'ATELIER

Barge
de dragage portuaire

SILLAGE & ÉCUME

Championnats de France
offshore

M 01772 - 596 - F: 5,80 €



Du gaz dans la marchande,
le 1^{er} méthanier commercial
Français.



LE MÉTHANIER JULES VERNE

Jean-Louis Diard quoiqu'habitant dans le Centre – Est n'est pas un terrien, de l'eau de mer coule dans ses veines et sa collection de maquettes le prouve si besoin en était.

Jeune, habitant Le Havre, port maritime bien connu pour les illustres unités ayant frappé leurs aus-sières sur ses quais, son horizon était toujours limité

par des mâts et des passerelles de navires en cours de chargement ou déchargement. Son père était chef mé-canicien du méthanier Jules Verne et lui ouvrait toutes



Alignement des cheminées de dégazage.



Vue bâbord du château.



Après quelques modèles en kit pour se faire la main, une idée folle s'est imposée, construire le navire sur lequel son père naviguait

Problème, aucun plan à l'époque (1993) n'était disponible et la montagne de documents techniques et photographiques ne faisait qu'exacerber leur envie de le construire, aussi la décision fut elle prise de construire en scratch, difficile, mais pas impossible, la preuve.

HISTORIQUE DU JULES VERNE

Premier méthanier commercial Français construit au Trait pour la compagnie Gaz Marine et exploité par Gazocean pour le compte de Gaz France.

Lancé le 2 septembre 1964, il effectua son voyage inaugural en février 1965 entre Le Havre et Arzew en Algérie. Il navigua jusque dans les années quatre-vingt avant de devenir le *Jules Range* puis *Cinderella* en 1989 sous pavillon espagnol et fut vendu à des démolisseurs indiens, il finit sa longue carrière beaché à Alang le 1^{er} septembre 2008.



Préparation du chantier.

les portes (étanches) du bâtiment sur lequel il naviguait et notre jeune homme de l'époque ne se faisait pas prier pour en profiter et ainsi accumuler de la documentation qui lui rendra bien service plus tard. Ceci entraînant cela, le virus du modélisme le rattrapa et en duo avec son père, il se mit à l'œuvre sans discontinuer jusqu'à nos jours.



L'entretien de l'arbre d'hélice permet de voir le gouvernail.



Sur le pont une forêt de tuyaux.

du fond qui sert de soutien à la cuve est constituée par 450 mm de Klegecell. Sur cette isolation et séparé de la cuve par une épaisseur de Klegecell un fond conique constitue une barrière secondaire. L'isolation des verticales et du toit est constituée par de la perlite.

Comme on peut le voir, à cette époque, les méthaniers étaient des bâtiments construits comme tous les autres dans la coque desquels on insérait des cuves indépendantes. Cette construction fut vite remplacée par des constructions spécifiques où les cuves épousaient la forme de la coque gagnant ainsi du volume de chargement.

Le déchargement est assuré par deux pompes immergées de 450 m³/h par citerne et trois pompes de reprise à vapeur de 800 m³/h placées sur le pont. Le déchargement complet est effectué en 10 heures.

Le méthane évaporé pendant la traversée est envoyé à la chaudière et, quand il n'est pas utilisé, celui-ci est envoyé au mât de dégazage.

Au retour on remplit d'eau de mer les ballasts latéraux pour retrouver sensiblement les mêmes lignes d'eau.

Toutes les manœuvres de pompes et de vannes tant de ballastage que de cargaison ainsi que les contrôles de températures sont centralisés dans un poste de contrôle placé dans les emménagements au-dessous de la timonerie.

Caractéristiques

- LHT : 201 m
- Longueur entre PP 188,25 m
- Largeur hors Membrures 24,70 m
- Creux au Pont Principal 16,50 m
- Tirant d'eau sous quille 7,52 m
- Vitesse 17 Nds
- Volume des Citernes 25500 m³
- Appareil de Propulsion 15000 CVE
- Turbines à Vapeur CEM Parsons,
- Chaudière à chauffe mixte Foster Wheeler
- Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée et les Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime.

Destiné au transport de gaz liquéfié à une température voisine de -160° à une pression absolue voisine de la pression atmosphérique dans sept cuves cylindriques à axe vertical avec fond conique et toit elliptique en acier à 9 % de nickel. L'isolation



Les superstructures sont en place.

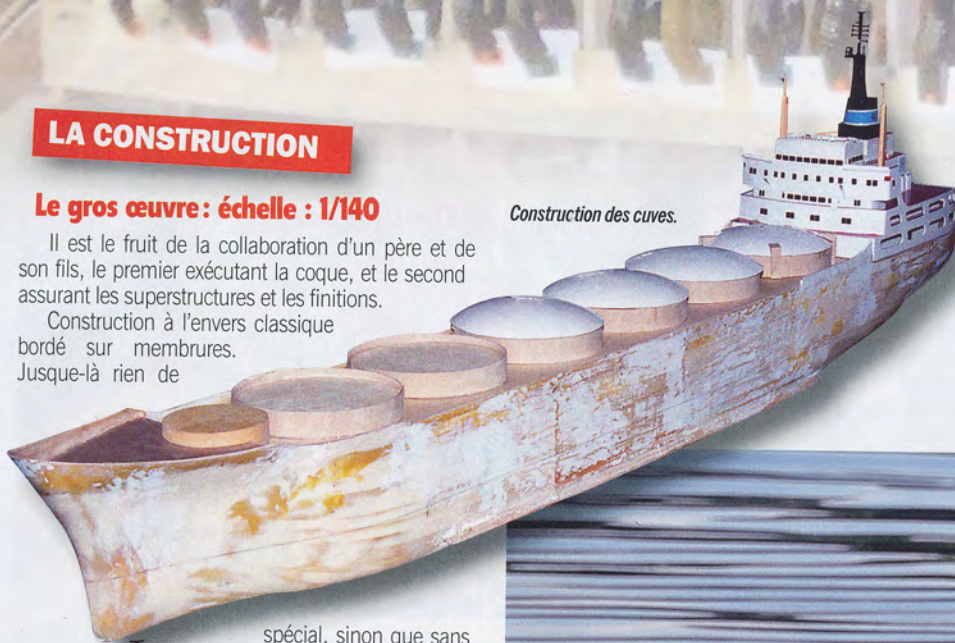
LA CONSTRUCTION

Le gros œuvre : échelle : 1/140

Il est le fruit de la collaboration d'un père et de son fils, le premier exécutant la coque, et le second assurant les superstructures et les finitions.

Construction à l'envers classique bordé sur membrures. Jusque-là rien de

Construction des cuves.



spécial, sinon que sans plan il a fallu relever les cotes sur des photos en respectant les proportions. Des gabarits carton ont été confectionnés de façon à s'assurer que celles-ci étaient correctes. Le résultat montre que le but est atteint.

Détails des cuves.



Réalisation des appareils de la plage avant.



L'étrave et la poupe sont constituées de blocs mis en forme par ponçage.

Anecdote: La coque construite, apparaît une erreur principale, la longueur ne correspond pas au nombre de cuves (il en manque une) aussi se pose la question, que fait on? reconstruction complète ou...? la solution se

trouve dans la construction grandeur, on tronçonne et on rajoute une tranche. Erreur réparée, la photo en est la preuve.

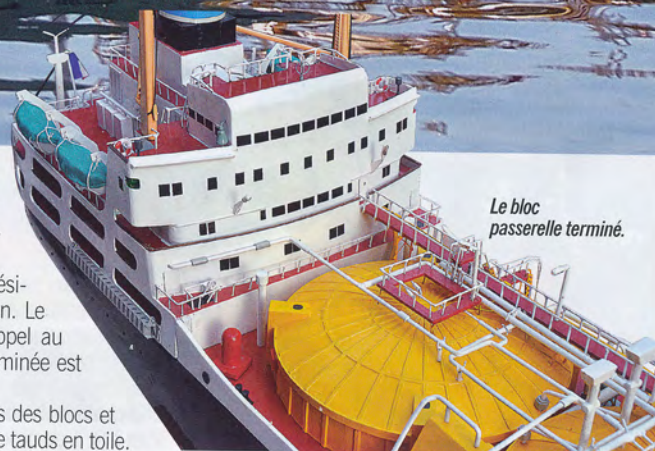
Le tout recollé, la coque est résinée puis poncée pour préparation. Le pont, les superstructures font appel au CTP aviation de 0,8 mm, la cheminée est taillée dans la masse.

Les annexes sont taillées dans des blocs et après peinture sont recouvertes de tauds en toile.

Les citernes font appel à du CTP roulé pour les cylindres et les couvercles sont moulés en résine. Là, notre constructeur a fait fort puisqu'il a emprunté une soucoupe du service à café en porcelaine de sa belle-mère pour servir de gabarit puisque celle-ci (la soucoupe) avait les cotes parfaites. Cela ne nuira pas à leurs relations futures.

Les nervures des cuves sont obtenues par collage de fines bandes de CTP de 0,4 collées à la cyanocrylate.

Le bloc passerelle terminé.



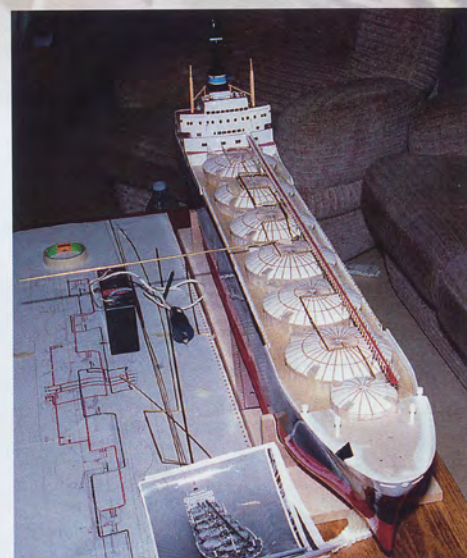
L'ACCASTILLAGE

Toutes les canalisations sont réalisées avec des tuyaux ou du fil laiton soudé à l'étain, les rambarde appliquent la même technique. L'hélice est du commerce et faite avouée à moitié pardonnée mériterait d'être remplacée par une hélice 5 pales comme sur le modèle.

L'animation de la maquette consiste en un éclairage par ampoules 6v du plus bel effet, les

leds n'existant pas en petite taille à l'époque. La propulsion est assurée par un moteur de ventilateur de Fiat Panda contrôlé par un variateur électronique alimenté par 2 batteries au plomb 6V 4Ah en série donnant une vitesse et une puissance réaliste, un piquage 6v assure l'alimentation de l'éclairage.

Vue sur la partie arrière côté tribord.



Détail de l'aménagement du pont.



leds n'existant pas en petite taille à l'époque. La propulsion est assurée par un moteur de ventilateur de Fiat Panda contrôlé par un variateur électronique alimenté par 2 batteries au plomb 6V 4Ah en série donnant une vitesse et une puissance réaliste, un piquage 6v assure l'alimentation de l'éclairage.



LA PEINTURE

Toutes les peintures sont du commerce classique et passées au pinceau.

Le sigle GM signifie Gaz Marine compagnie propriétaire du bâtiment qui était exploité par Gaz Océan.

CONCLUSION

Une très belle unité rare sur les plans d'eau et qui prouve s'il en était besoin que même sans plan on peut réaliser une maquette très proche de la réalité qui navigue superbement.

Le constructeur nous réserve encore quelques bonnes surprises que je me ferais un plaisir de vous présenter dans de prochains numéros de votre revue préférée. ●

L'éclairage de la maquette est très réaliste.

