



Le plan de ce "Chebec" est en vente

AU "MODÈLE RÉDUIT"

154, RUE DU FAUBOURG-SAINT-DENIS - PARIS-10^e

Prix franco de port : **950 F**

C.C.P. PARIS 14874-89

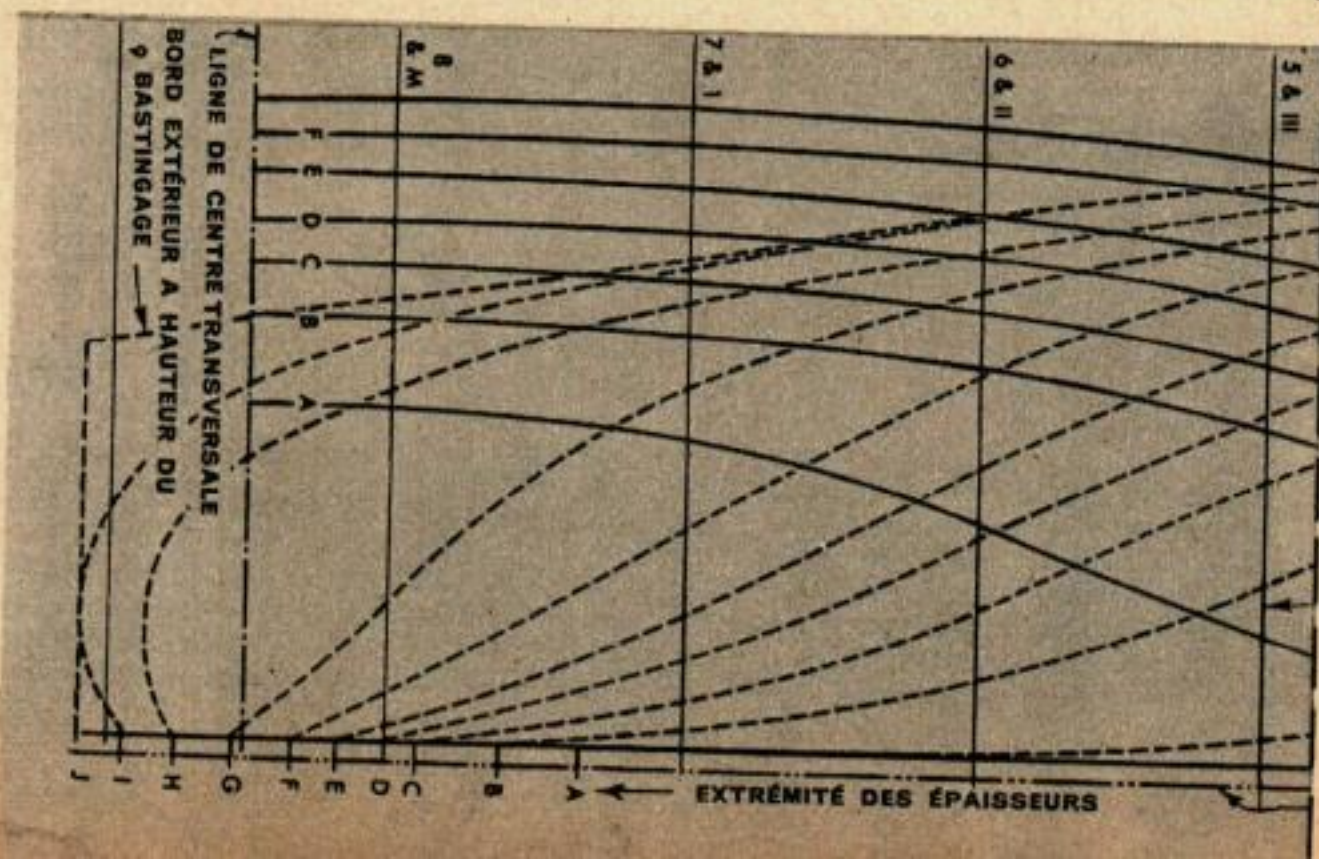
Construisez le modèle du CHEBEC

PAR E. R. HAAN

PREMIERE PARTIE : Formation de la coque.

RÉPRODUIT fidèlement dans ses détails les plus exquis par les habiles artisans du fameux Musée de la Marine de Paris, ce magnifique modèle à l'échelle est une authentique copie du navire de guerre français « Chébec » qui fut l'un de plusieurs bateaux de la classe Xebec qui se distinguèrent par leurs exploits audacieux entre les années

1650 et 1700. Ces superbes vaisseaux hautement pittoresques et colorés ressemblaient quelque peu à des galères à cause de leur haute poupe, mais ils étaient bien plus faciles à manœuvrer que celles-ci, ce qui était un avantage certain dans les batailles navales de cette époque. Après avoir rendu d'immenses services dans la Marine Royale, ces navires renommés survécurent comme bateaux de pêche pendant près d'un autre demi-siècle. Le modèle illustré sur la figure 1



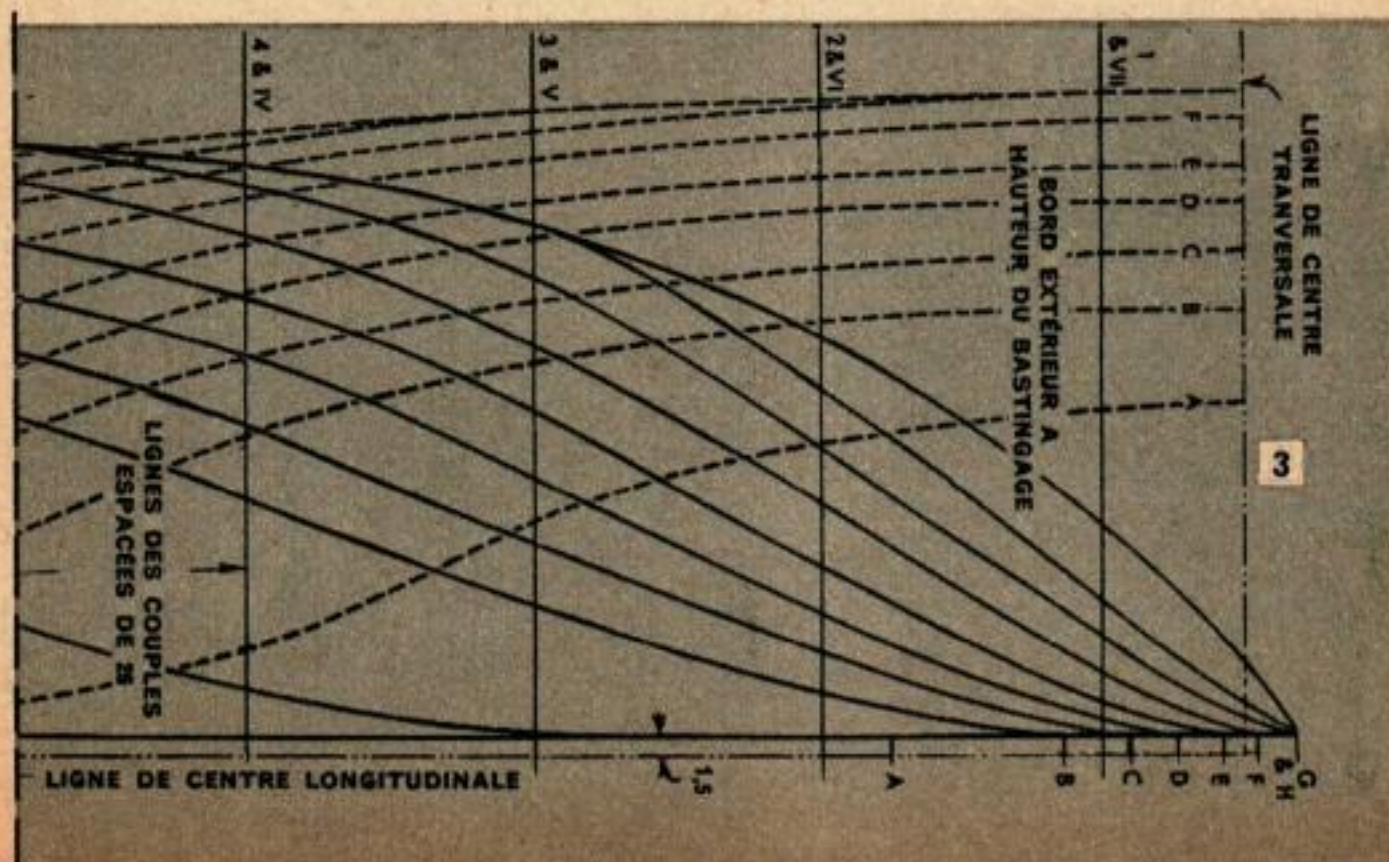
l'alignement et passez au tracé des lignes de pointillés, à exécuter avec un crayon très pointu. Retournez le patron et alignez-le sur le côté opposé de la ligne de centre pour tracer la deuxième moitié de la largeur. Reproduisez entièrement les lignes des tranches A à F mais ne tracez que la partie avant des lignes G et H et que la partie arrière des lignes G, H, I et J, suivant les longueurs indiquées sur la figure 6. Sciez avec précaution, à 8/10 de mm environ à l'extérieur des lignes, de préférence avec une scie à ruban. Marquez les lignes des couples sur le champ des tranches et marquez la ligne de centre longitudinale sur les extrémités de celles-ci.

La construction du modèle du « Chébec » commence avec les tranches (fig. 3). Celles-ci sont épaisses de 8 mm à l'exception de la tranche A qui ne mesure que 3 mm. Vous pouvez cependant utiliser une seule planchette de 11 mm formant à la fois les tranches A et B, en la dégrossissant à la forme de la tranche B.

Assemblage des tranches.

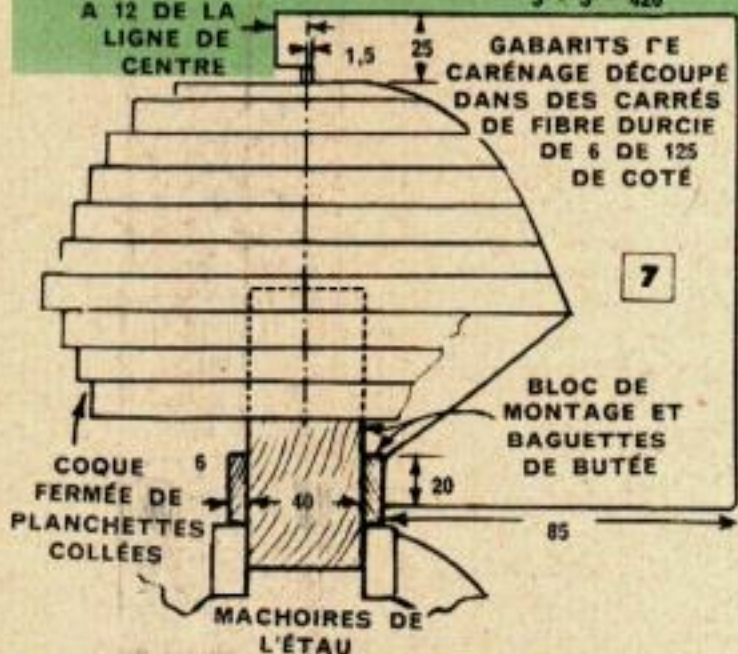
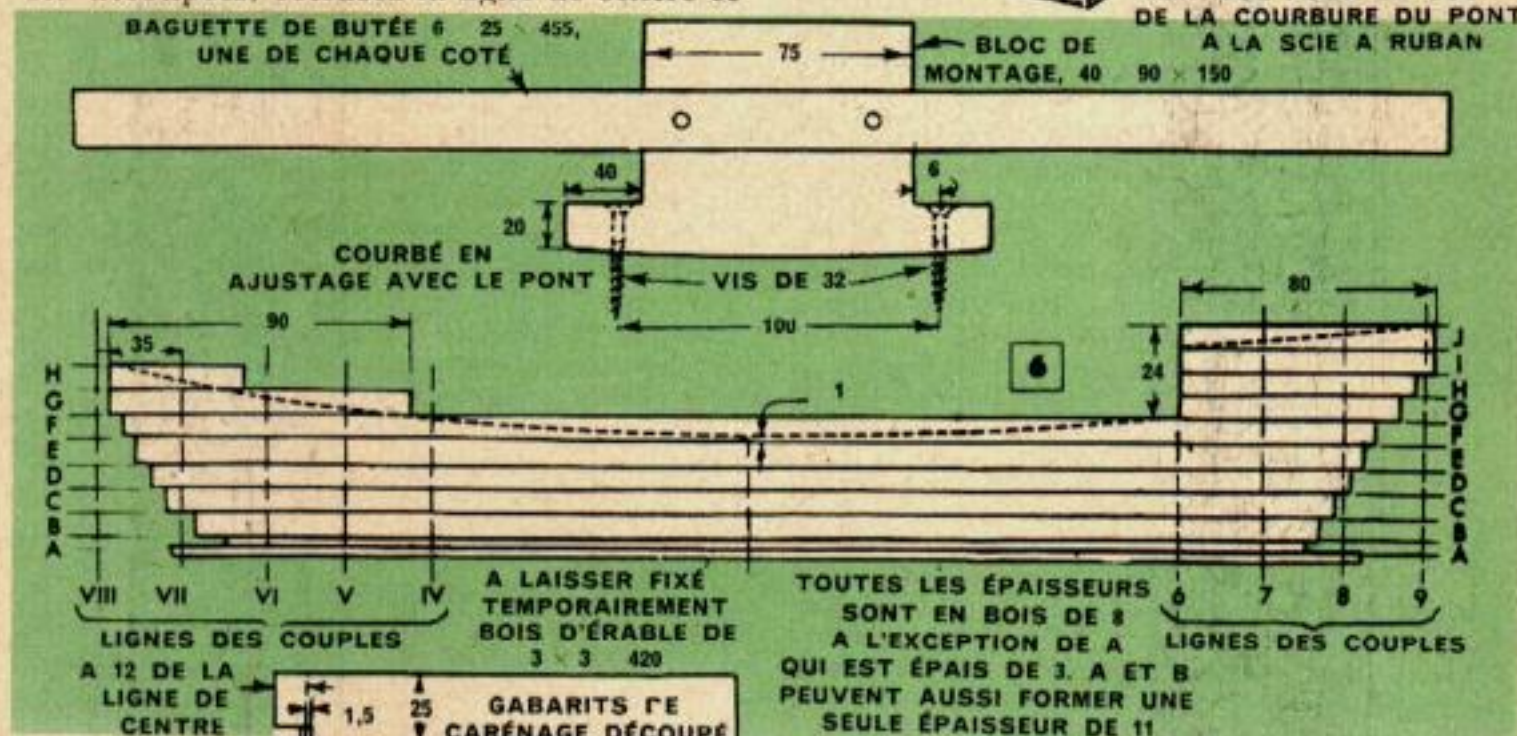
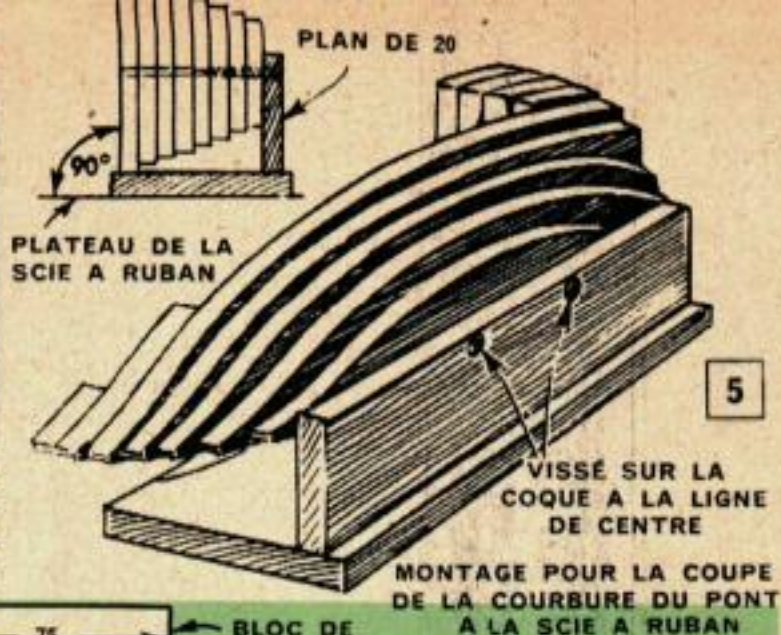
Vous pouvez utiliser des chevilles en bois de 6 à 10 mm pour empêcher les tranches encollées de se déplacer lorsque vous les serrerez avec des presses à vis. Percez les trous de passage des chevilles, ou baguettes rondes, verticalement sur la ligne de centre, à 15 mm à l'arrière des couples II et 2 afin que les chevilles se trouvent dissimulées par les superstructures. Ces trous ne doivent pas traverser complètement la tranche de fond du bateau, et ils doivent être percés alors que les tranches sont serrées les unes sur les autres en parfait alignement, mais non encore enduites de colle. Lorsque le perçage est terminé, appliquez de la colle imperméable et pressez les tranches de la manière indiquée sur la figure 4. Les tranches partielles G, H, I et J de la poupe sont chevillées de manière similaire sur la coque, soit en même temps, soit par la suite.

Lorsque tout l'assemblage a séché pendant une nuit, tracez au crayon, sur chaque côté de la coque, la ligne de la tonture du pont. Celle-ci doit être conforme aux indications données au tableau de la figure 11 pour le centre du pont. Vous pouvez découper cette tonture à la scie à ruban en utilisant le montage détaillé sur la figure 5. Le bord inférieur de la tranche F doit





reposer solidement sur la base du montage. Les trous de vis se trouveront dissimulés par la quille. Lorsque la tonture du pont principal et celle de la dunette AR ont été découpées, retracez la ligne de centre et



les lignes des tranches sur les nouvelles surfaces, mais assez légèrement pour que le ponçage les fasse disparaître par la suite. Le bouge du pont, c'est-à-dire sa courbure transversale, sera également formé par la suite.

Ajustez un bloc de montage sur le centre de la coque (fig. 6), lequel permettra de tenir celle-ci en position renversée lorsqu'il aura été serré dans un étau. Enfoncez les deux vis à 100 mm d'espacement afin qu'elles pénètrent dans la coque juste à l'arrière des chevilles et que les trous de vissage se trouvent recouverts par la suite.

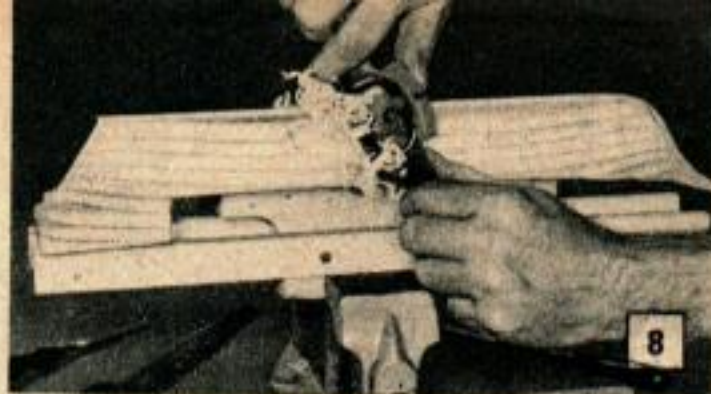
Clouez sur le bloc de montage deux baguettes de bois droites de 6×25 mm qui serviront de butées pour les gabarits de vérification du contour de la coque. Une quille temporaire de 3×3 mm, et aussi une étrave et un étambot provisoires en bois dur de 3 mm d'épaisseur à grain serré serviront de guides pour terminer le profilage de la coque, tout en empêchant d'enlever trop de bois dans leur voisinage immédiat. Percez dans ces pièces des avant-trous qui éviteront que les pointes à tête ronde servant à les clouer risquent de les faire éclater. Marquez également les lignes des couples sur la quille.

Gabarits des formes.

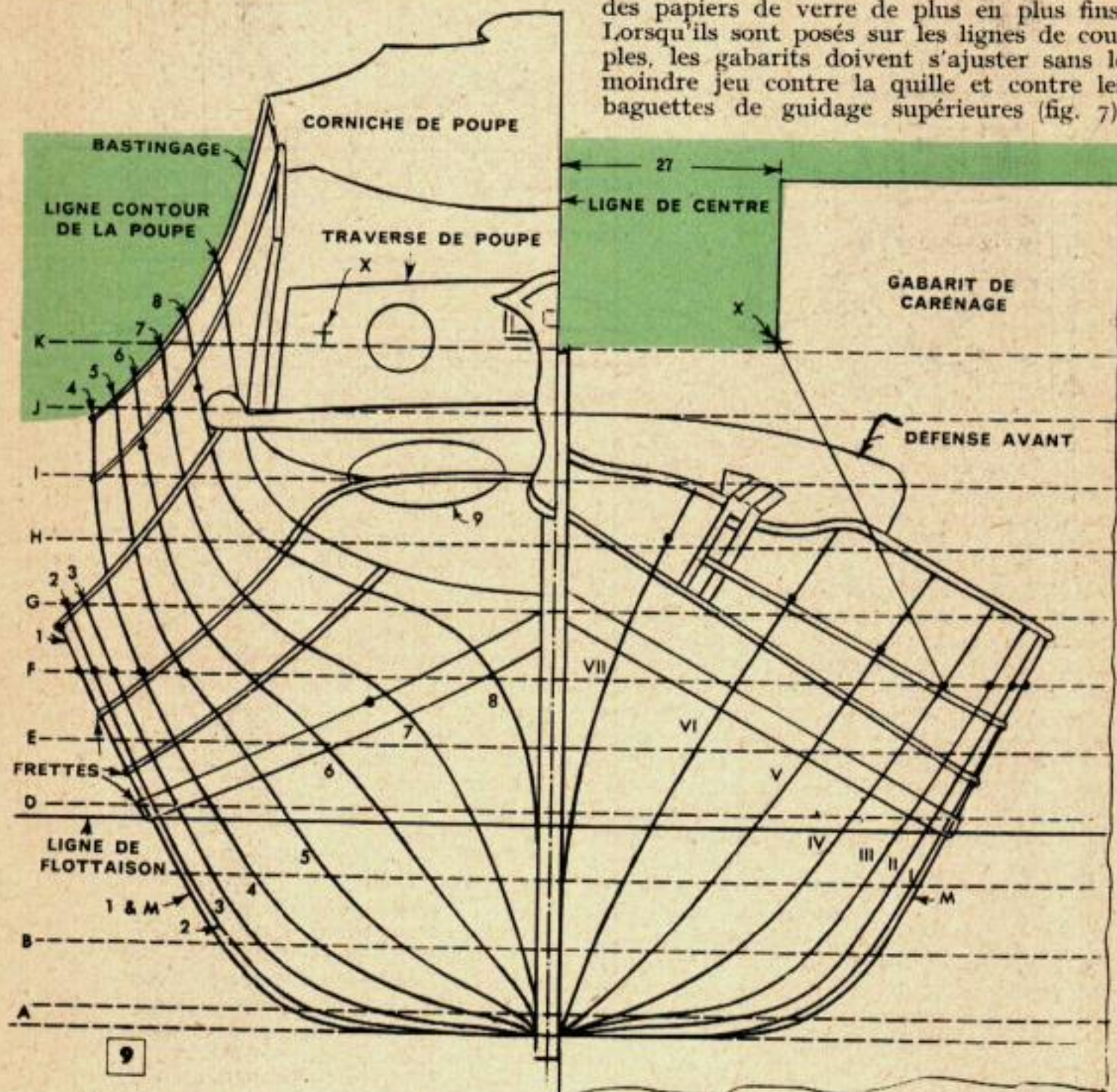
Le contour de la coque doit être vérifié au moyen de gabarits pendant la mise en forme. Ces gabarits sont découpés dans des carrés de fibre durcie de 3 mm, de 125 mm de côté. Chaque gabarit montre la forme de la coque depuis la quille jusqu'au sommet du bastingage pour une ligne de couple particulière. La figure 9 donne toutes les lignes de contours nécessaires. Reportez ce patron sur un papier d'après lequel vous pourrez ensuite reproduire une ligne de contour sur chaque ébauche de gabarit. Dans ce dernier tracé, la ligne de contour doit remonter jusqu'à la hauteur du point noir, puis une ligne droite part de ce dernier

jusqu'au point X, à partir duquel la ligne se continue parallèlement à la ligne de centre verticale, et à 27 mm de celle-ci. Sciez le long de ces lignes, la lame de scie restant dans la chute.

La mise en forme de la coque commence par l'enlèvement du bois en excédent sur les tranches à l'aide d'une plane de menuisier, ou vastringue, comme le montre la figure 8. Vous pourrez également utiliser,

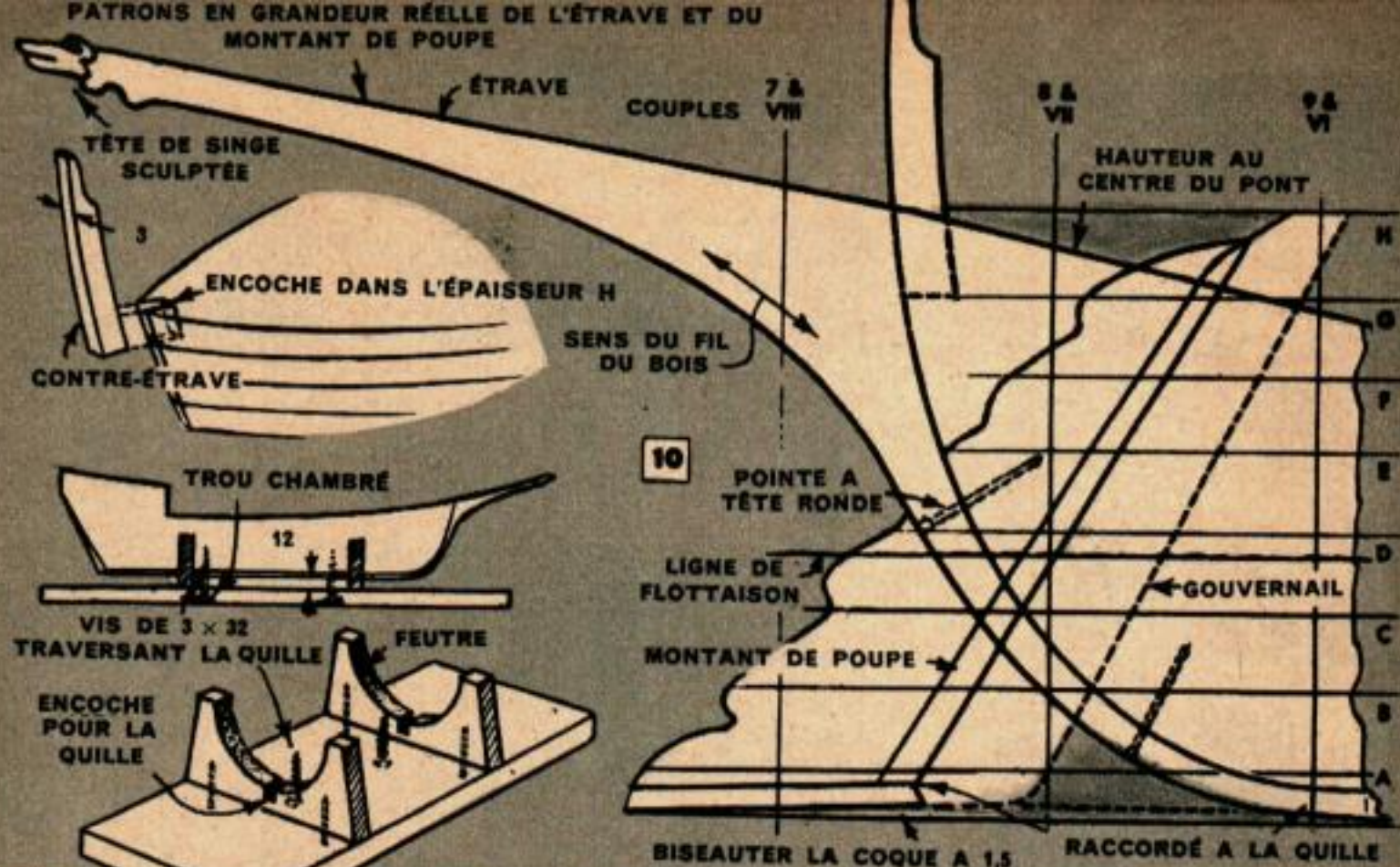


des papiers de verre de plus en plus fins. Lorsqu'ils sont posés sur les lignes de couples, les gabarits doivent s'ajuster sans le moindre jeu contre la quille et contre les baguettes de guidage supérieures (fig. 7).



au cours de la progression du travail, un petit rabot court, un ciseau à bois, une gouge ou une râpe, choisissant parmi ces outils celui qui convient le mieux aux diverses phases de l'opération. Commencez le travail en coupant à partir du couple M et dans les deux sens, sur une distance de plusieurs couples. Lorsque vous vous approchez de la forme définitive, vous pouvez repérer les points hauts en passant à la craie ou au crayon rouge les champs intérieurs des gabarits et en faisant frotter légèrement ceux-ci contre la coque afin de la marquer. La finition s'effectue avec

Après avoir mis la coque en forme, enlevez la quille, l'étrave et l'étambot provisoires, qui auront probablement été entaillés au cours du profilage. Avant de leur substituer les pièces définitives, qui sont également en bois dur à grain très serré, effilez, suivant la ligne de centre, le fond de la coque de 1,5 mm à partir du couple III et en direction de l'avant, et à partir du couple 3 et en direction de l'arrière, ainsi que l'indique la figure 10. Fixez les nouvelles pièces avec de la colle et des pointes à tête ronde. Avant d'installer l'étrave, sculptez la figure de proue et encochez



la pointe de la coque pour former le logement de la contre-étrave. Il n'est pas indispensable que l'étrave et la contre-étrave soient en deux pièces comme dans le cas de la figure 10. Elles peuvent être découpées en un seul élément.

L'étambot et le gouvernail peuvent aussi être d'une seule pièce, laquelle est, dans ce cas, mise en place après que la traverse arrière de la dunette a été installée. Si vous préférez un gouvernail mobile séparé, vous monterez celui-ci par la suite et vous ne montez pour le moment que l'étambot. Après cette phase du travail, enlevez le bloc de montage et installez la coque dans un berceau temporaire, lequel est également détaillé sur la figure 10, et dont les traverses doivent s'ajuster à la coque vers les couples III et 3. Fixez la coque sur le berceau au moyen de deux vis de faible diamètre enfoncées dans la quille aux points où se trouveront par la suite fixés les piédestals de montage définitifs.

Bouge du pont.

Formez le bouge du pont en utilisant une râpe et du gros papier de verre tenu sur un bloc de ponçage, en travaillant dans le sens du fil du bois et de l'extérieur vers l'intérieur, jusqu'aux lignes au crayon

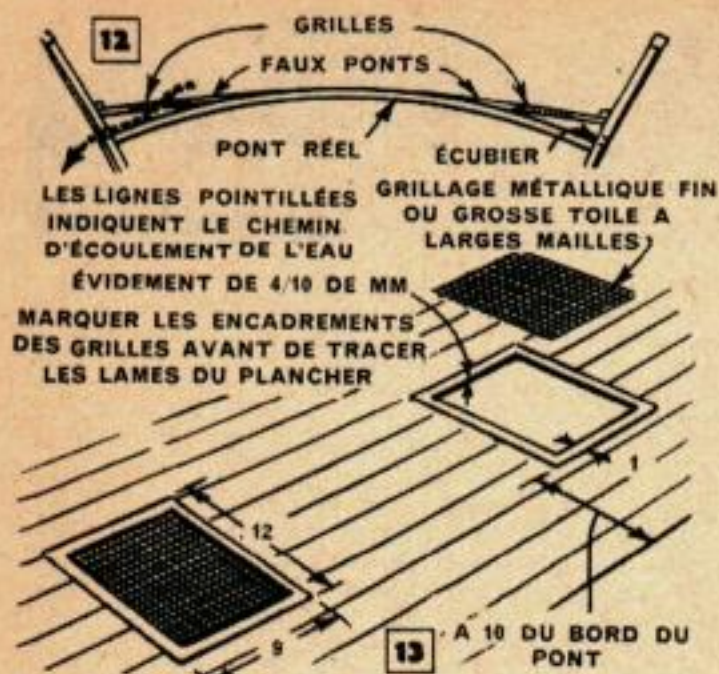
tracées sur les flancs de la coque d'après les indications de la figure 11. Sur le navire original, le véritable pont était très fortement incliné vers les bords de la coque et était en ces points recouvert d'un faux pont qui le rejoignait de la manière montrée sur la figure 12. Des caillebotis étaient disposés entre les canons, et l'eau tombait à travers ceux-ci sur le vrai pont, d'où elle s'écoulait par des dalots aménagés dans les côtés de la coque. Le plancher du vrai pont (partie centrale du bateau) est rectiligne, tandis que celui du faux pont est incurvé comme le montre la figure 14.

Avant de marquer le pont pour simuler des lames de parquet, déterminez et marquez l'emplacement des caillebotis. Tracez d'abord au crayon, assez légèrement, pour que les lignes disparaissent au ponçage, les lignes de l'axe des canons. Pour déterminer l'emplacement de ces axes, procédez comme suit : collez du ruban-masque sur le pont à la ligne de centre, et marquez sur le ruban, la ligne de centre et les lignes des couples. Reportez les distances mesurées sur le ruban-masque (extrémités des lignes pointillées) telles qu'elles sont indiquées sur la figure 14, en partant de la ligne de couple M. Marquez des points au crayon le long du bord du pont, en espacement de 25 mm

11

TABLEAU DES HAUTEURS DE PONTAGE (en mm)

Lignes des couples	VII	VI	V	IV	III	II	I	M	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Hauteur du pont principal à la ligne de centre	G+4	F+6	F+2	E+6	E+4	E+2	E+2	E+1	E+1	E+2	E+2	E+4	E+6	F			
Hauteur du pont principal sur les côtés	G+4	F+5	F-1	E+3	E	E-1	E-2	E-2	E-2	E-2	E	E+2	E+5	F			
Hauteur des pontages et importance du bombement données par rapport aux épaisseurs et aux lignes de couples (+ et - signifient au-dessus et au-dessous de la ligne d'épaisseur mentionnée)														Hauteur du pontage de poupe à la ligne de centre			
Le pontage de poupe sera par la suite pourvu d'un plancher de 1,5 d'épaisseur qui s'étendra au-dessus du pont principal jusqu'au couple 4														1	1+2	1+5	J
														Hauteur du pontage de poupe sur les côtés			
														1-2	1+1	1+4	J



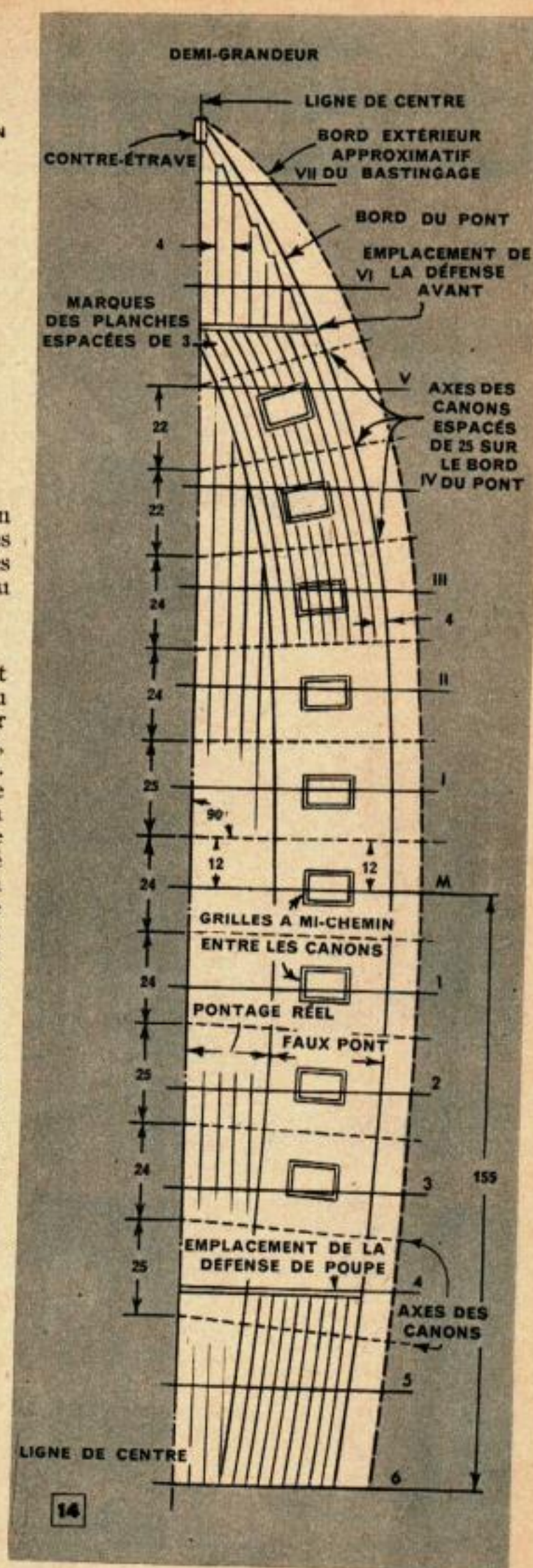
exactement, en commençant à mi-chemin entre les couples M et I. Marquez les lignes d'axe des canons entre les marques mesurées du ruban et les points correspondants du bord du pont.

Tracé des caillebotis et planchers.

Pour marquer les lignes d'encadrement des grilles (ou caillebotis) et les rainures du plancher du pont, vous pouvez, soit utiliser un crayon à mine très dure et très pointue, soit entailler le bois avec une pointe à tracer. Les caillebotis se trouvent à mi-chemin entre les lignes d'axe des canons et à environ 10 mm du bord du pont, comme le montre la figure 13. Coupez à l'intérieur du tracé de leur encadrement une feuillure de 1 mm peu profonde et évidez la partie centrale de façon que le caillebotis se trouve à ras du pont (fig. 13). Vous pouvez utiliser comme caillebotis des morceaux de grillage métallique à maille fine du genre de celui servant à la confection des filtres de carburateur. Celui-ci peut être peint en harmonie avec le pont. Vous pouvez aussi employer de la toile grossière à mailles ouvertes à peu près à la même dimension que celles du grillage métallique et assez épaisse pour simuler des caillebotis. Vernissez la toile pour lui donner de la rigidité. Découpez les grillages métalliques ou en toile et collez-les en place. Les caillebotis peuvent aussi être simplement simulés par des lignes au crayon.

Les planches incurvées se trouvant le plus à l'extérieur sur le long des bords du pont sont larges de 4 mm sauf dans la portion du pont située au-delà de la défense avant. Dans cette portion, la planche incurvée de bordure est plus large et découpée en ajustement sur les extrémités équerries des planches droites du pont, lesquelles ne doivent en aucun cas se terminer en pointe. Toutes les planches droites des faux-ponts sont larges de 3 mm. Une ligne entaillée par le travers du pont exactement au point où se trouvera la défense avant sert à séparer les planches incurvées des planches droites.

(A suivre.)



Plan en demi-largeur du pont principal, entre l'étrave et le couple n° 6.