

COMMISSION DU PACIFIQUE SUD

TROISIEME CONFERENCE TECHNIQUE DES PECHEES

KORROR, ARCHIPEL PALAU
TERRITOIRE SOUS TUTELLE DES ILES DU PACIFIQUE

(3 - 14 juin 1968)

UNE INNOVATION DANS LE DOMAINE DES PLATES-FORMES DE PECHE
A DEPLACEMENT RAPIDE

par

M. Rapson
Chef de la Section des pêches
du Service de l'agriculture, de l'élevage et des pêches
Port Moresby,
Territoire de Papouasie et Nouvelle-Guinée

Dans une publication récente (1963), Smith développe une théorie selon laquelle il serait possible de naviguer à 40 noeuds par brise de 13,5 noeuds. Cet ouvrage décrit les bateaux à voile des temps anciens. Or, les hydroplanes se sont beaucoup inspirés des pirogues océaniques. Les pirogues creusées dans un tronc d'arbre ne permettent certes pas d'atteindre de grandes vitesses (Jefford, 1962); en revanche, le principe du catamaran moderne pourrait peut-être être exploité par les constructeurs de plates-formes de pêche.

Trois hydroplanes sont recommandés, mais ce type de bateau ne comporte pas de plate-forme; il pourrait s'avérer plus pratique de s'inspirer du lakatoi ou du catamaran classique et d'utiliser les coques pour transporter le poisson. Les coques de catamaran doivent être dépourvues des dispositifs sustentateurs qui caractérisent certains catamarans modernes.

L'aileron de l'hydroplane a la forme d'une section d'aile d'aéroplane, montée verticalement comme une voile. Une aile d'aéroplane normale a un profil asymétrique, et c'est sa face supérieure qui produit l'effet de portance. L'utilisation d'un aileron de ce genre ne permettrait pas de changer de cap en manoeuvrant la voile comme dans un bateau à voile normal. La manoeuvre ne pourrait s'effectuer qu'en faisant repartir la coque en sens inverse, comme on le fait dans certaines pirogues. L'utilisation d'ailerons symétriques permettrait de manoeuvrer comme avec un bateau à voile classique.

Dans certaines parties de la Nouvelle-Guinée, le thon joue un rôle important dans l'alimentation locale. Les bancs de thons s'approchent de la côte en se déplaçant souvent trop vite pour que les pêcheurs locaux puissent les attraper, puis repartent rapidement au large, à plusieurs kilomètres au-delà du rayon dans lequel les pirogues à pagaie ou même les bateaux équipés de moteurs hors-bord peuvent opérer en toute sécurité. Dans les conditions météorologiques normales de Nouvelle-Guinée (sauf sur la côte sud de Papouasie), l'hydroplane offre l'avantage de la rapidité et de la sécurité.

Sur le plan de la rentabilité, un bateau pouvant transporter environ 225 kg de poisson et un équipage de 2 à 3 hommes paraît indiqué.

Du fait des propriétés aérodynamiques et hydrodynamiques que ce genre de bateau doit posséder, il ne peut être construit ni par un amateur, ni même par un charpentier de marine. Aussi la Commission du Pacifique Sud

voudra-t-elle peut-être étudier l'opportunité d'engager des architectes navals et des ingénieurs spécialisés dans la conception des plans d'avion pour examiner de façon plus approfondie les possibilités d'exploiter cette idée.

Sur le plan de la navigation, les hydroplanes semblent avoir des caractéristiques très différentes de celles des pirogues. Les essais en mer devraient donc être effectués par des équipes composées de personnes ayant l'expérience de ces deux catégories d'embarcations.

□
□ □

Jefford, A. (1962) Dugout canoes of Papua and New Guinea. Papua and New Guinea Agric. J. 14(4): 167-176.

Smith, B. (1963) A 40 Knot Sail Boat. Lond. Harrap.

Texte original: anglais.