

Arthur E. Reynolds aime pêcher la perche rayée à la traîne. Ce qu'il désirait était un bateau à rames sur mesures et muni d'un moteur. Il l'a construit lui-même.

Par Gene Casey

1 750 000 fr.



Le Bateau idéal pour pêcher la Perche

LE long du rivage parsemé d'écueils près de Rye, dans l'État de New York, vit une race particulière de pêcheurs, qui se passionnent pour le sport compliqué de la pêche nocturne à la traîne, des perches rayées. Chez Arthur E. Reynolds, l'enthousiasme pour ce sport atteint le maximum.

Il y a deux ans Reynolds a acheté du bois pour construire un bateau à rames qui est idéal pour la pêche à la perche. Depuis ce temps il n'a cessé de concevoir, travailler, signoler et peiner dans son garage et a construit un bateau qui est une œuvre d'art. Il estime que son bateau vaut plus de 1 750 000 fr. Ça, c'est un bateau !

Des commandes spéciales pour le gouvernail, placées à bonne hauteur, permettent à Reynolds de diriger son bateau avec son genou pendant qu'il pêche.

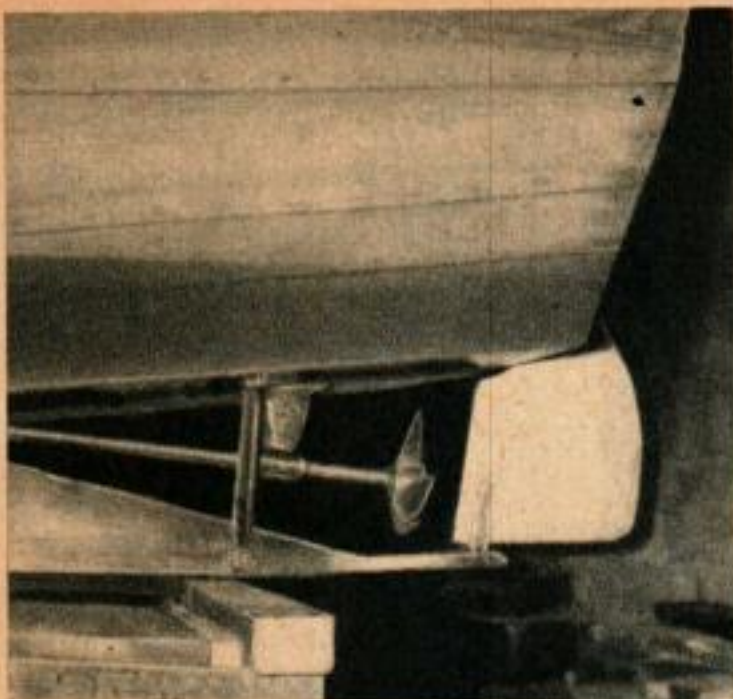


Reynolds qui exerce la profession d'opticien, est un fervent de précision et de perfection. Il ne pouvait pas trouver un bateau tout fait réunissant toutes les caractéristiques qu'il désirait, aussi il s'est décidé à faire le travail lui-même.

Son but était d'avoir un bateau avec lequel on pouvait pêcher à la traîne très lentement sans se laisser déporter par des courants rapides. Il fallait que l'esquif fût capable de se maintenir sans dévier dans une direction donnée pour éviter les récifs aigus et les rochers où se cachent les perches rayées. Il fallait qu'il eût une proue basse et effilée pour offrir le minimum de résistance au vent, et que sa quille eût

Le siège est placé à la distance voulue pour qu'il puisse actionner avec son pied le vernier et une manette des gaz très sensible.



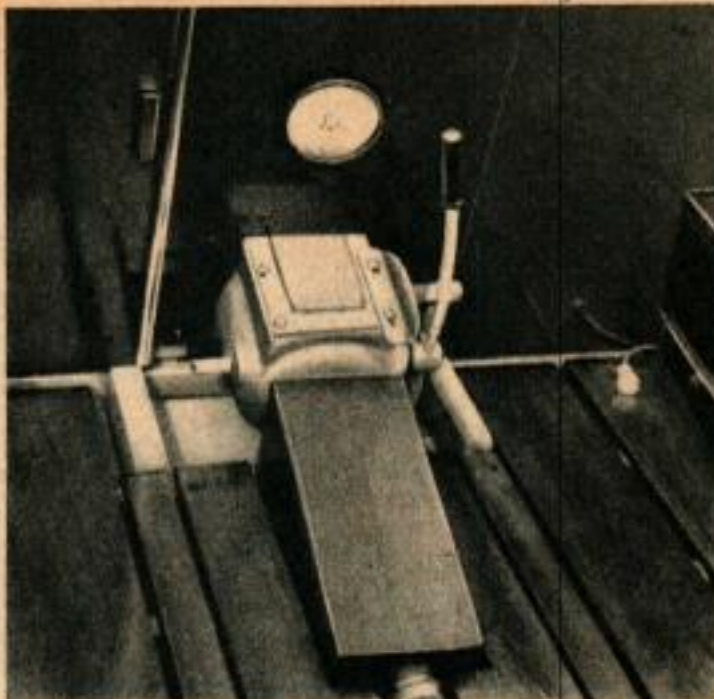


La partie inactive de la quille a été supprimée, et ceci permet au bateau de répondre plus rapidement à l'action d'un gouvernail de dimensions supérieures à la moyenne.

au droit du poste une profondeur d'au moins 23 cm pour assurer la plus grande stabilité dans des eaux agitées. Enfin il fallait qu'il répondît rapidement à la barre de façon que Reynolds puisse éviter les obstacles immergés susceptibles de déchirer la coque.

Il ne fait aucun doute que le bateau qui est le résultat de tous ces efforts est unique en son genre. Reynolds a supprimé une partie importante du bois « inactif » dans la partie arrière de la quille et y a installé un gouvernail de plus grandes dimensions qu'un gouvernail normal. Il a installé une double commande de gouvernail pour le poste avant et pour le poste arrière.

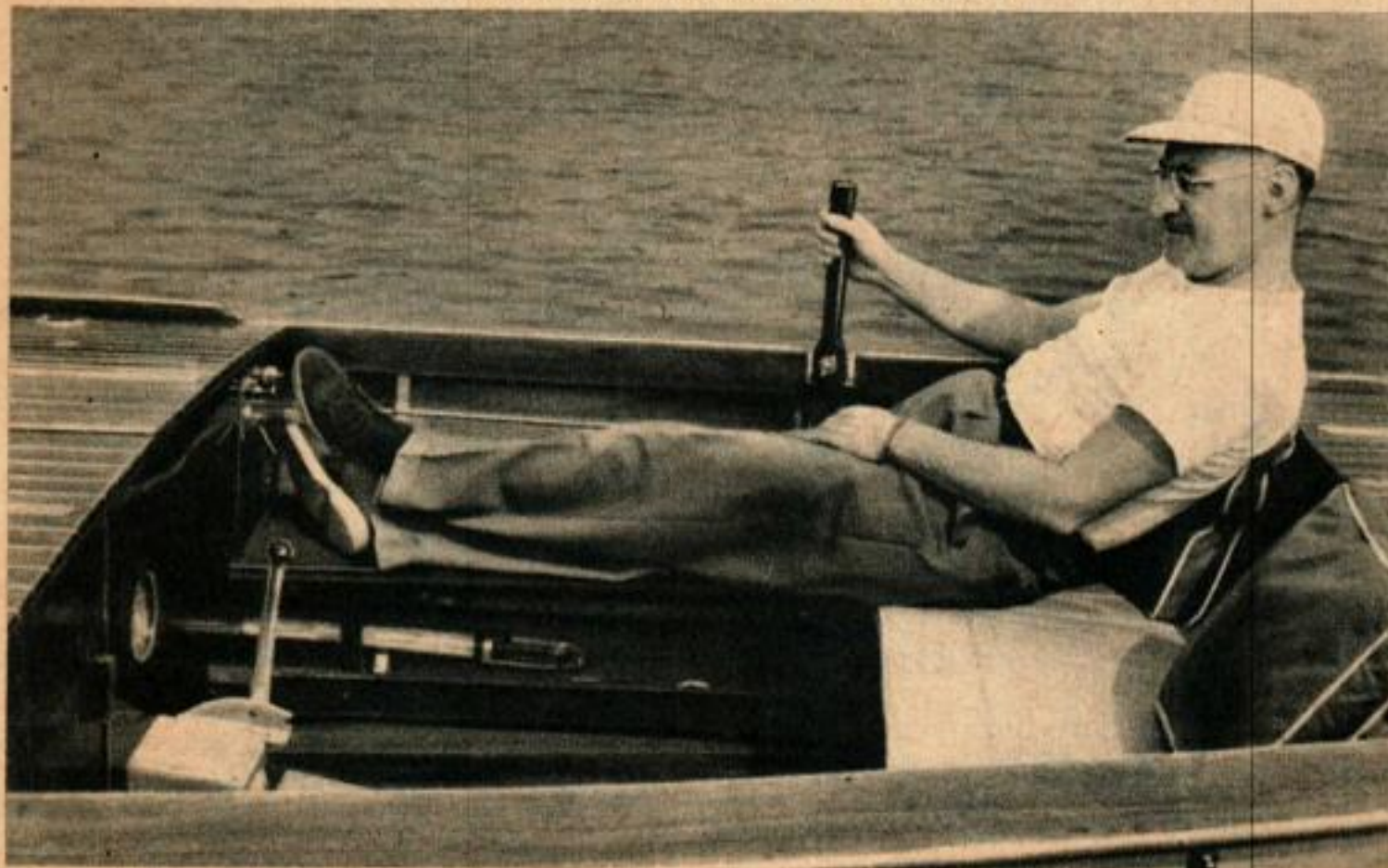
Voici le véritable confort sur l'eau. Reynolds peut mettre son moteur en marche et actionner son accélérateur et son changement de vitesse avec ses pieds.



La position de la boîte de vitesses ne permet pas de douter que l'hélice est capable de tourner à de très faibles vitesses.

Grâce à cela, il peut diriger le bateau avec son genou tout en pêchant. La longueur du poste arrière a été déterminée par la longueur de ses jambes qu'il tient allongées quand il est assis et il peut ainsi manœuvrer avec son pied le vernier ou une manette des gaz pendant qu'il pêche à la traîne. Il a aussi réalisé un engrenage neutre spécial.

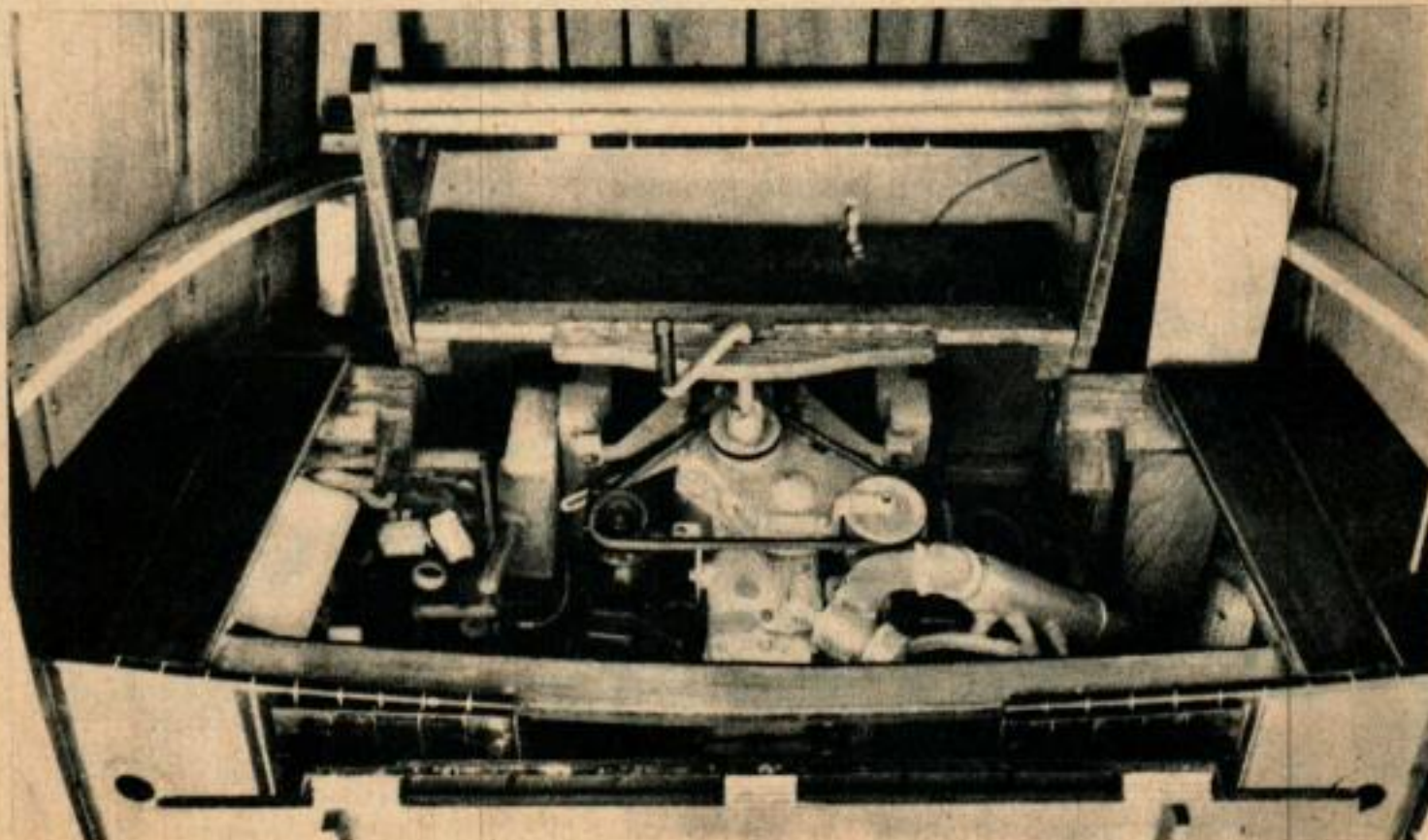
Reynolds a choisi un moteur de 18 chevaux qui tourne à petite vitesse des heures entières et cependant entraîne le bateau à bonne allure dans les zones où on ne pêche pas à la traîne. Reynolds a doublé le panneau du moteur avec un revêtement insonore. Un appareil spécial à





Reynolds a ajouté des pièces spéciales au moteur de 18 chevaux : un thermostat, un filtre à huile, un appareil à dépression pour changer l'huile et une manette des gaz à vernier. Le panneau du moteur est doublé d'un revêtement insonore. Il a aussi à portée de la main une rame articulée pour actionner le bateau si le moteur tombe en panne.

Le siège amovible de Reynolds dans le poste avant, lui donne entièrement accès au moteur. Il peut utiliser une manivelle de démarrage si la batterie est déchargée.



dépression permet de renouveler l'huile du moteur. Reynolds a fabriqué une rame articulée de 2,70 m avec laquelle il peut actionner le bateau à une vitesse surprenante.

L'expérience lui a appris qu'un moteur lent se refroidit et que la condensation s'y forme, aussi il a installé un thermostat pour conserver son moteur chaud.

Le bateau a une longueur hors tout de 5,10 m et une traverse de 1,90 m au maître couple. Les couples sont en chêne. La traverse, les sièges et le plancher sont en acajou mais de quatre essences différentes provenant du Honduras, d'Afrique, du Mexique et des Philippines. La coque est en cèdre et a une épaisseur de 18 mm. Quatre lumières rouges non scintillantes destinées à préparer les amorces sont installées à l'intérieur du poste. Le coffre arrière est rendu étanche par une gouttière qui court autour du siège.

Combien a coûté ce bateau ?

« Je ne veux pas le savoir », dit Reynolds, « c'est pourquoi je n'ai jamais fait le total des factures, mais je crois que je ne pourrais pas le faire construire pour 1 750 000 fr. »

Pour Reynolds, le bateau a plus de valeur que l'argent. Il prend des perches rayées alors que personne d'autre ne peut en prendre. Comment peut-on établir un prix pour cela ?