



Le seul pontage du bateau à vapeur de construction d'amateur est la « passerelle » supérieure munie de rampes qui rendent de grands services. Toutes les « fenêtres » sont en acier, sauf celles de l'avant.

Le Capitaine construit lui-même SON BATEAU A VAPEUR



COMME bien d'autres hommes, Hezzy West avait envie d'un bateau. Mais, dans son cas particulier, cette envie était devenue avec le temps une véritable maladie aiguë. De plus, Hezzy voulait une embarcation d'un genre particulier : un bateau à vapeur.

Un bateau de ce genre est, comme il le savait parfaitement, une chose extrêmement chère. Et ses maigres économies auraient même difficilement suffi à faire un premier versement sur le paiement du type de bateau qu'il désirait. C'est pourquoi il décida de construire son bateau lui-même. Hezzy, qui est soudeur et conducteur de machines-outils de son métier, avait travaillé pendant des années sur des machines à vapeur et sur des bateaux. Et il avait l'impression qu'il lui serait possible de construire un bateau à vapeur qui lui donnerait satisfaction.

« J'ai simplement réfléchi à l'aspect que je désirais lui donner, dit-il. Puis, j'ai mis sur le chantier une quille pour un bateau de 9,15 m et je l'ai construit en partant de celle-ci. »

Hezzy West prend fièrement position à la barre du « Vent-du-Nord » pour le diriger vers la mer en passant par le chenal d'Anacostia.



Le « Capitaine » inspecte le moteur à vapeur de 32 ch qu'il a construit lui-même. Ce moteur comporte deux cylindres fabriqués avec des gros tubes renforcés.

Hezzy n'a pas seulement construit la coque en acier, la cabine carrée, la cheminée et la pompe de fond de cale, mais il a fabriqué encore les deux moteurs à vapeur. Le plus gros de ceux-ci, qui comporte deux cylindres et développe 32 ch, sert à la propulsion du bateau. Le plus petit entraîne la génératrice qui fournit le courant électrique.

La seule partie du *Vent-du-Nord*, ainsi que le bateau a été baptisé par Hezzy, qui n'ait pas été construite par celui-ci est la chaudière. « Il existe deux types de chaudière tubulaire, explique-t-il. Dans l'un d'eux, le feu passe à travers les tubes, qui sont environnés d'eau. Dans l'autre, c'est l'eau qui passe dans les tubes et le feu qui passe autour d'eux. »

Hezzy ajoute, à propos de la chaudière du *Vent-du-Nord* : « C'est une chaudière tubulaire verticale du premier type, dont la capacité est d'environ 475 l d'eau, ce qui est beaucoup plus que pourrait en contenir une chaudière du deuxième type de même dimension. Je dispose donc d'une puissance régulièrement beaucoup plus grande que celle que je pourrais obtenir d'une chaudière du deuxième modèle ayant le même encombrement. »

Examen des agrumes aux rayons X

Les dommages causés aux agrumes par les gelées peuvent maintenant être détectés par un appareil de radiographie spécial, lequel mesure ces dommages en faisant passer des rayons X à travers les fruits mis en rotation sur une plate-forme. Les caractéristiques et l'étendue des dommages sont



Hezzy allume le feu dans le foyer de la chaudière tubulaire verticale. Lorsque la pression est montée à 6,5 kg/cm², le bateau est prêt à prendre le large.

Le *Vent-du-Nord* utilise le charbon comme combustible. « Je puis le faire naviguer pendant tout l'été, déclare Hezzy, avec une demi-tonne de charbon qui me coûte 3 850 fr (\$ 11). »

Avec une hélice de 60-66, Hezzy peut obtenir du bateau une vitesse de 15 nœuds, après que celui-ci a été mis sous pression, ce qui peut demander une demi-heure. Le tirant d'eau du bateau est de 1 mètre environ et sa largeur au maître-couple est de 2,75 m.

Bien que le *Vent-du-Nord* soit construit en plaques d'acier de 3 mm, Hezzy affirme qu'il est plus léger qu'un bateau en bois de même dimension, et que son entretien se réduit « presque à rien. »

« Je n'aurais pas peur de lui faire traverser l'Atlantique », dit-il.

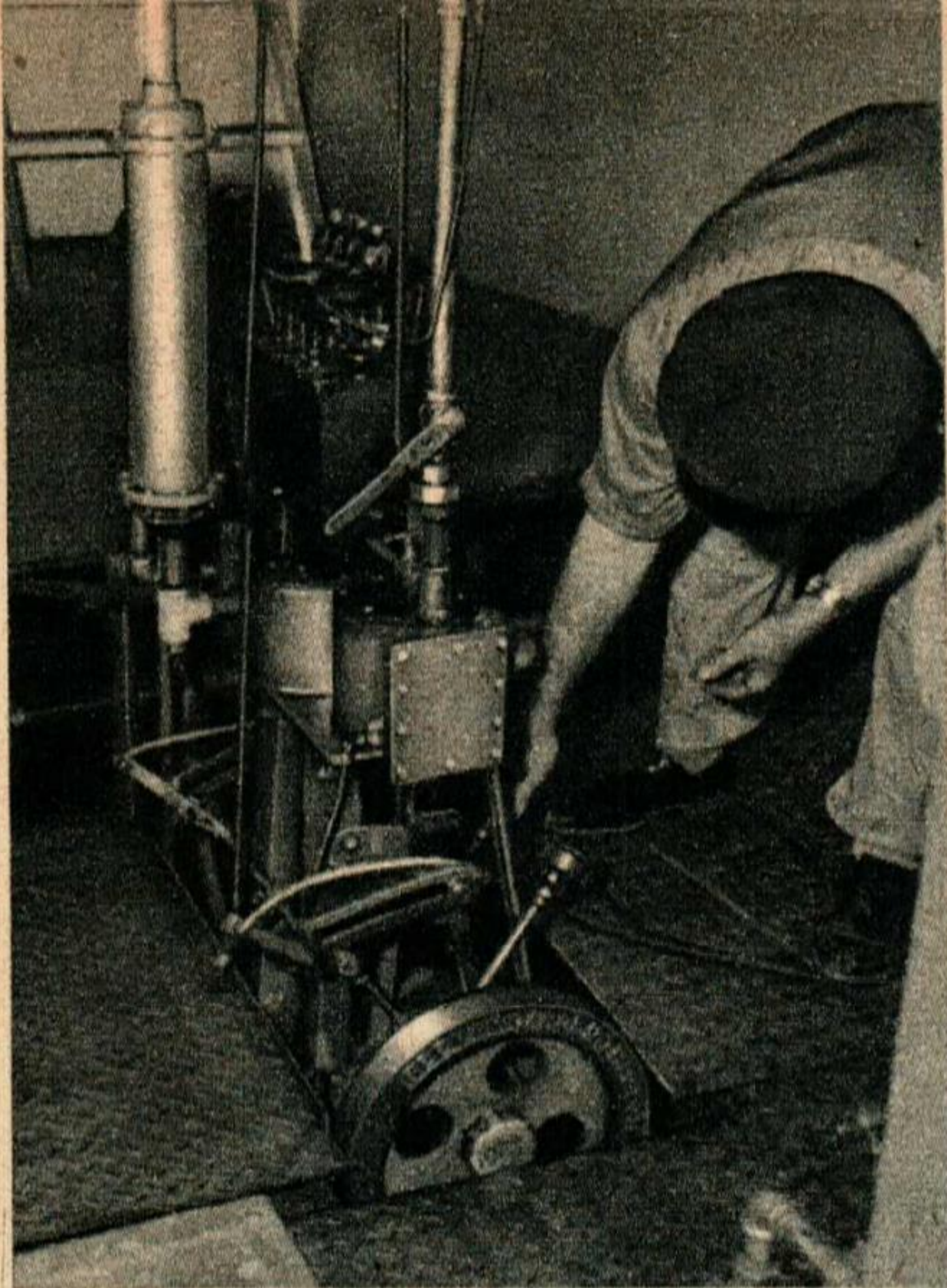
Combien le bateau a-t-il coûté ?

« Sans compter mon travail, il me revient juste aux 150 000 fr (\$ 350) que m'ont coûté les matériaux. »

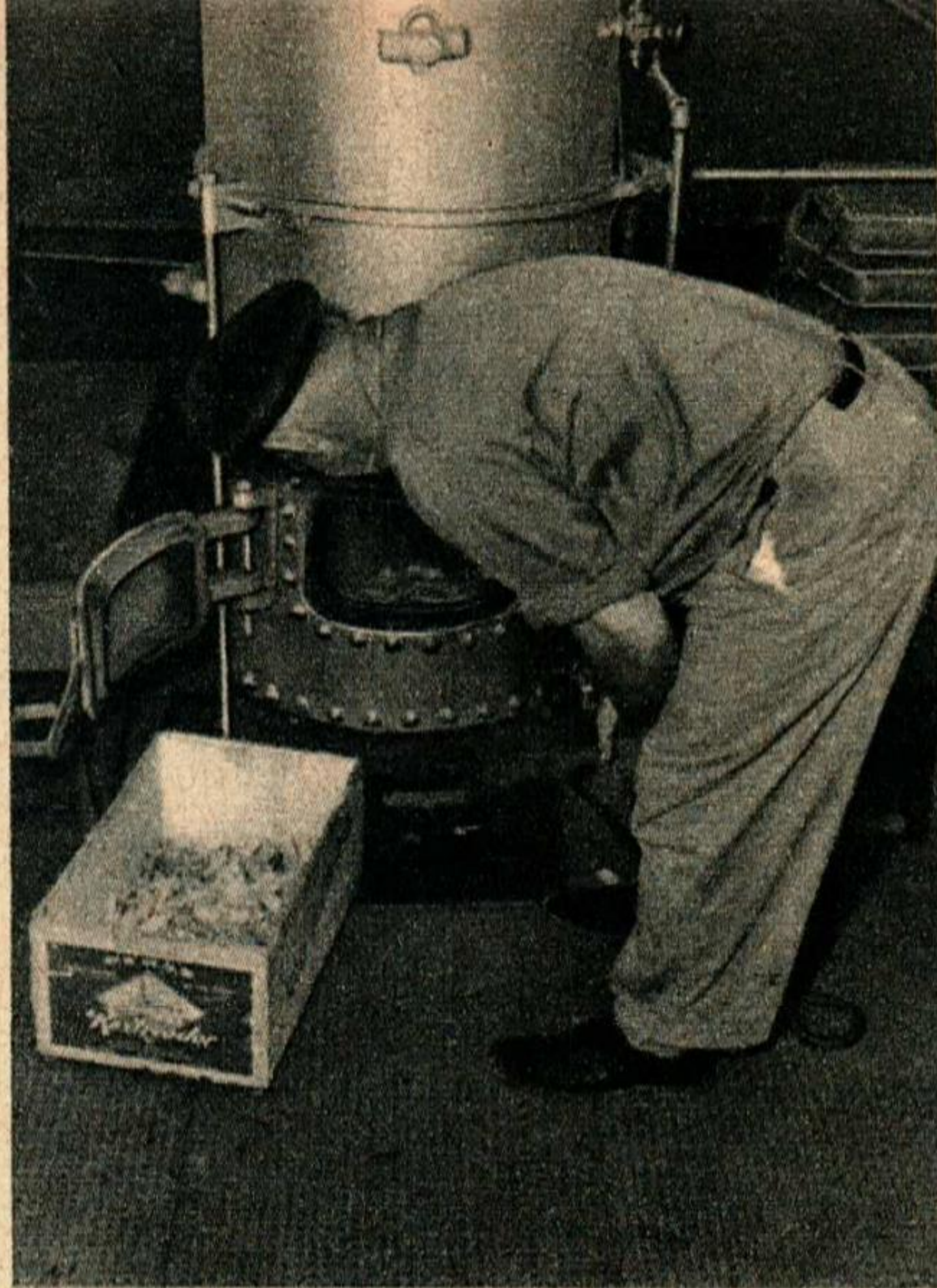
Et quelle est sa valeur marchande ?

« Il n'y a pas très longtemps, répond Hezzy, j'ai vendu un autre bateau qui ne valait pas celui-là pour 4 100 dollars (1 700 000 fr), mais le *Vent-du-Nord* n'est pas à vendre... »

téristiques et l'étendue des dommages sont enregistrées sous forme d'indications de voltage. La machine, qui a été construite par les ingénieurs de l'Université de Californie à Los Angeles, fonctionne sur toutes les installations électriques à 110 V.



Le « Capitaine » inspecte le moteur à vapeur de 32 ch qu'il a construit lui-même. Ce moteur comporte deux cylindres fabriqués avec des gros tubes renforcés.



Hezzy allume le feu dans le foyer de la chaudière tubulaire verticale. Lorsque la pression est montée à 6,5 kg/cm², le bateau est prêt à prendre le large.

Hezzy n'a pas seulement construit la coque en acier, la cabine carrée, la cheminée et la pompe de fond de cale, mais il a fabriqué encore les deux moteurs à vapeur. Le plus gros de ceux-ci, qui comporte deux cylindres et développe 32 ch, sert à la propulsion du bateau. Le plus petit entraîne la génératrice qui fournit le courant électrique.

La seule partie du *Vent-du-Nord*, ainsi que le bateau a été baptisé par Hezzy, qui n'ait pas été construite par celui-ci est la chaudière. « Il existe deux types de chaudière tubulaire, explique-t-il. Dans l'un d'eux, le feu passe à travers les tubes, qui sont environnés d'eau. Dans l'autre, c'est l'eau qui passe dans les tubes et le feu qui passe autour d'eux. »

Hezzy ajoute, à propos de la chaudière du *Vent-du-Nord* : « C'est une chaudière tubulaire verticale du premier type, dont la capacité est d'environ 475 l d'eau, ce qui est beaucoup plus que pourrait en contenir une chaudière du deuxième type de même dimension. Je dispose donc d'une puissance régulièrement beaucoup plus grande que celle que je pourrais obtenir d'une chaudière du deuxième modèle ayant le même encombrement. »

Le *Vent-du-Nord* utilise le charbon comme combustible. « Je puis le faire naviguer pendant tout l'été, déclare Hezzy, avec une demi-tonne de charbon qui me coûte 3 850 fr (\$ 11). »

Avec une hélice de 60-66, Hezzy peut obtenir du bateau une vitesse de 15 nœuds, après que celui-ci a été mis sous pression, ce qui peut demander une demi-heure. Le tirant d'eau du bateau est de 1 mètre environ et sa largeur au maître-couple est de 2,75 m.

Bien que le *Vent-du-Nord* soit construit en plaques d'acier de 3 mm, Hezzy affirme qu'il est plus léger qu'un bateau en bois de même dimension, et que son entretien se réduit « presque à rien. »

« Je n'aurais pas peur de lui faire traverser l'Atlantique », dit-il.

Combien le bateau a-t-il coûté ?

« Sans compter mon travail, il me revient juste aux 150 000 fr (\$ 350) que m'ont coûté les matériaux. »

Et quelle est sa valeur marchande ?

« Il n'y a pas très longtemps, répond Hezzy, j'ai vendu un autre bateau qui ne valait pas celui-là pour 4 100 dollars (1 700 000 fr), mais le *Vent-du-Nord* n'est pas à vendre... »