

Bateau de Pionniers Made in Hollywood

POURRAIT-ON démonter un bateau de 20 mètres et le transporter par camion à 1.600 km de Hollywood, pour l'utiliser sur la Snake River, dans le Wyoming?

Telle était la question que le directeur de production Howard Hawks posait à son équipe de techniciens de la RKO Radio. Le bateau devait être construit en pièces détachées de manière à pouvoir être utilisé tant à Hollywood que dans le Wyoming, pour l'adaptation cinématographique, réalisée par Winchester Pictures, du roman historique « The Big Sky ».

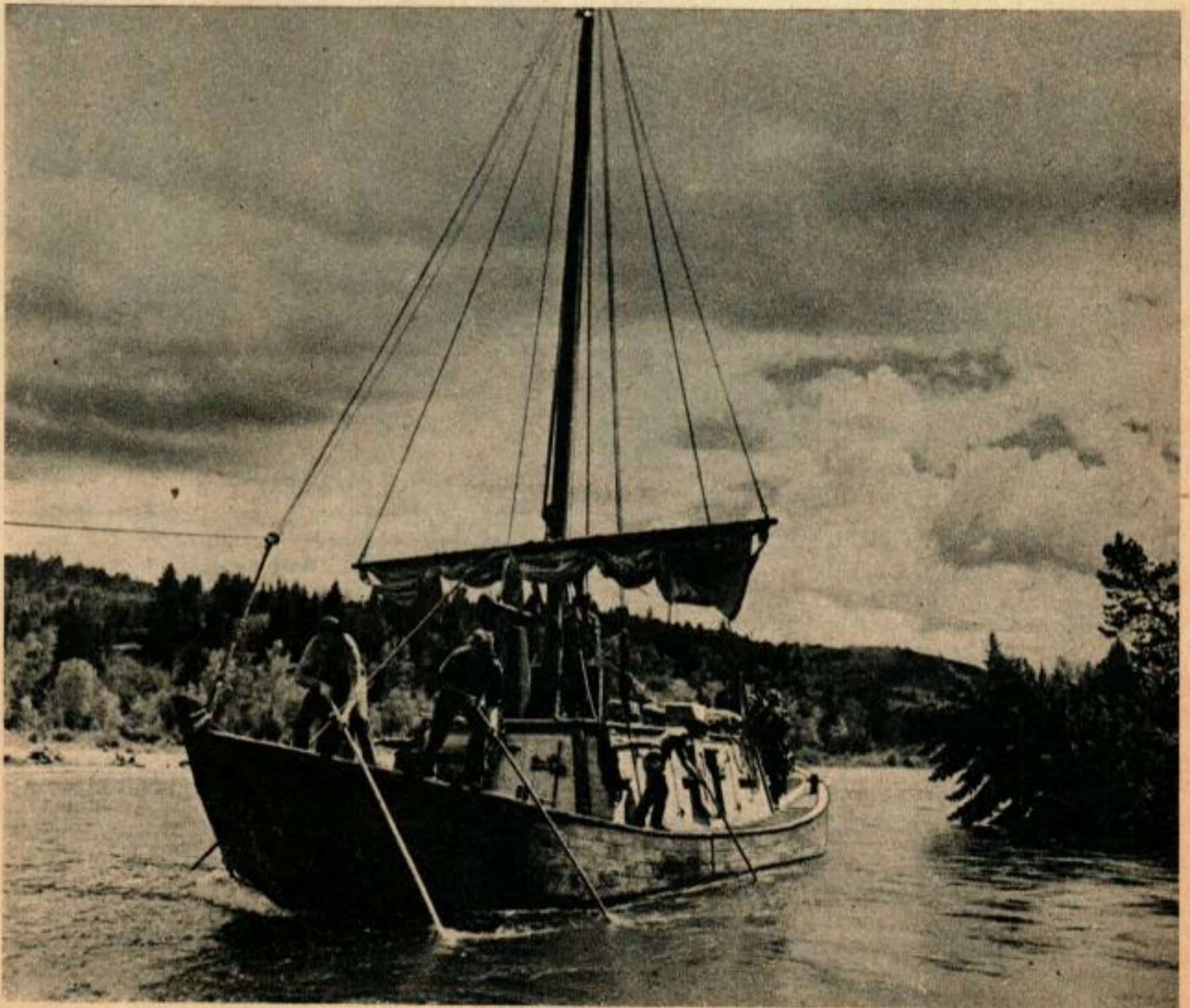
Ce n'était pas tout : ce bateau de 14 tonnes ne devait pas avoir un tirant d'eau supérieur à 30 cm ; sinon, il échouerait dans les endroits peu profonds de la rivière. Ses hélices devaient être assez fortes pour qu'il pût remonter le courant mais, pourtant, elles ne pouvaient descendre plus bas que 30 cm au-dessous de la ligne de flottaison du bateau.

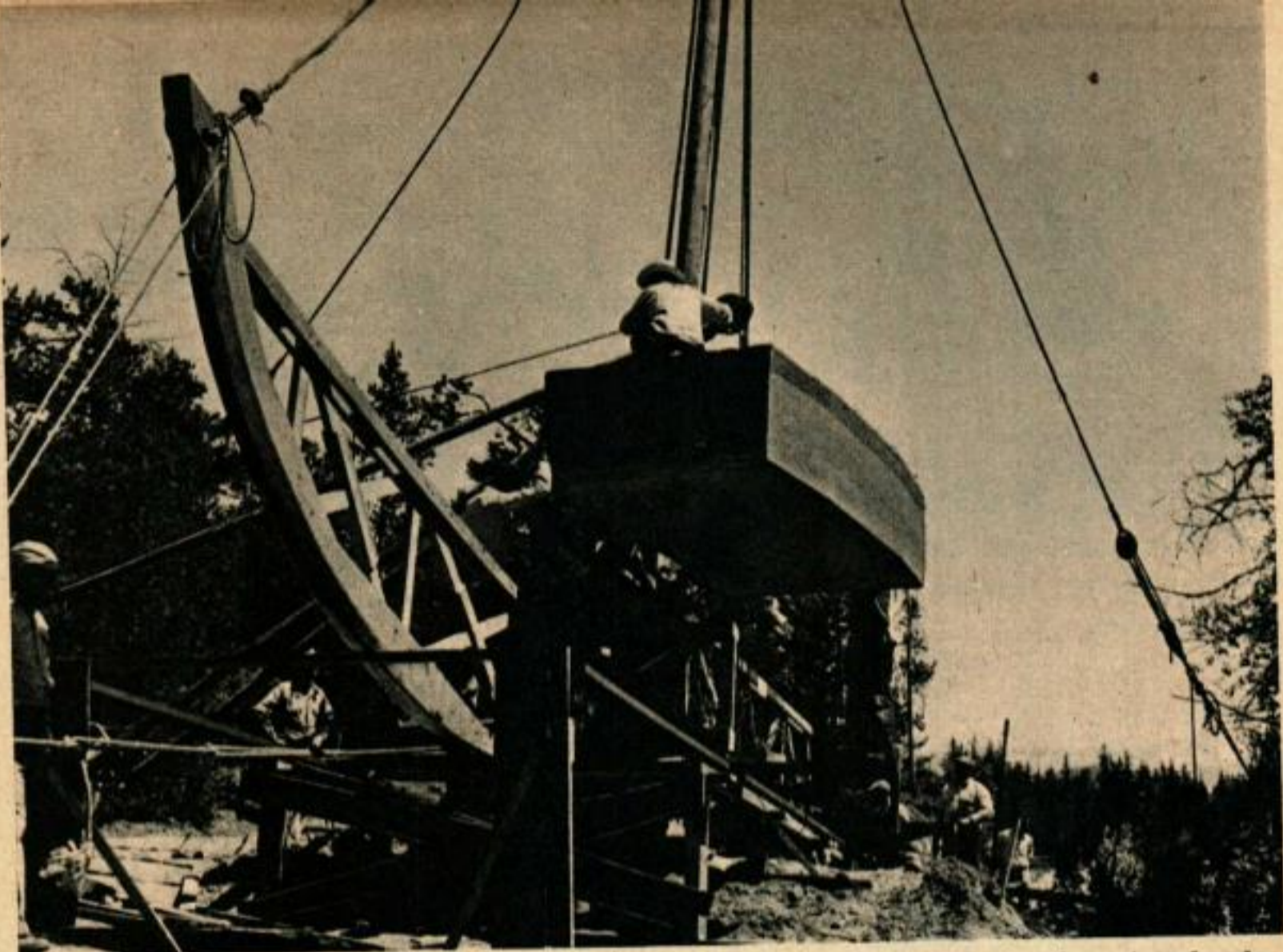
Sans conviction, les hommes des équipes des effets spéciaux se mirent au travail : Six semaines plus tard, l'une d'elles produisit un navire dont on n'avait plus vu le pareil depuis un siècle.

Car un bateau de pionniers n'est pas un navire ordinaire. C'était un bateau très particulier qui servait principalement pour l'exploration fluviale avant le succès du bateau à vapeur. Une équipe de 26 frontaliers utilisèrent tous les moyens de locomotion possibles pour se frayer un chemin en remontant le cours du Missouri et du Mississippi.

Ils fixèrent en haut du mât un cordage de 300 mètres et tirèrent le bateau depuis la rive. Lorsque la rive était trop marécageuse, l'équipe conduisait le bateau à la perche ; et si l'eau était trop profonde, ils se servaient de rames ou d'une voile de 6 mètres sur 8.

Une équipe réduite maintient le bateau à distance de la rive, tandis que le gros de l'équipe le hale vers l'amont.





Pour construire ce vieux bateau de pionniers destiné à un film l'on a boulonné cinq paires de pontons dans les membrures.

Dans « The Big Sky », le bateau remonte les eaux peu sûres du Missouri depuis la ville frontière de St-Louis, en 1830. Avec un équipage conduit par Kirk Douglas et Dewey Martin, le bateau met le cap sur le sauvage pays des Indiens Blackfoot, à 2.000 km au nord-ouest. Ils envisagent d'établir un comptoir dans cette région riche en fourrures où nul Blanc n'a jamais pénétré. De violents rapides, une tentative de scalpage par les Sioux sanguinaires, une tentative d'incendie

Le grand gouvernail est synchronisé avec quatre gouvernails placés dans le tunnel qui dissimule l'hélice. Les orifices d'échappement sont au niveau de l'eau.

du bateau par un trafiquant rival et un raid des Indiens Crow, faillirent mettre fin à l'expédition.

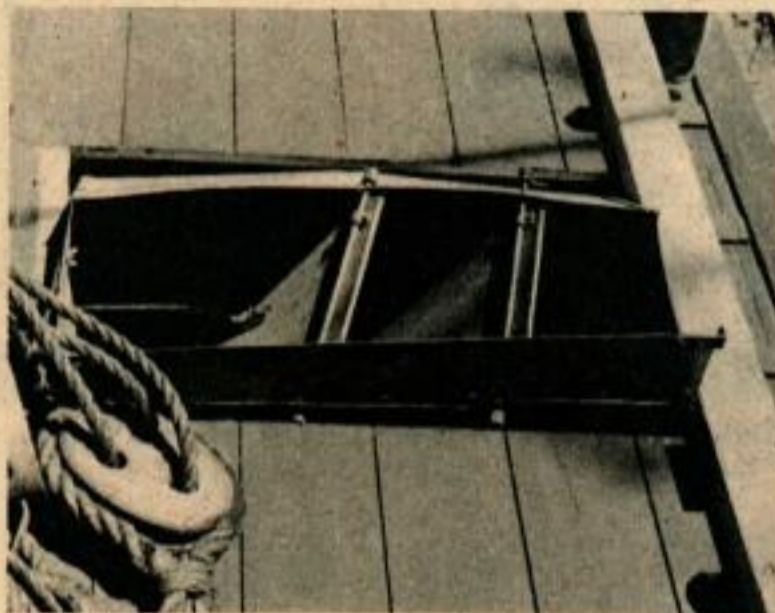
Le bateau surmonte tout, bien qu'il ait été assemblé comme un véritable puzzle. L'équipe de construction est partie d'une armature placée le long de la ligne médiane et faite d'éléments préfabriqués boulonnés ensemble. Quatre armatures transversales ont été introduites dans les membrures et les pontons ont alors été glissés entre elles.

Deux pontons à moteur, placés à l'arrière, sont creusés pour recevoir les hélices de 65 cm et les gouvernails.

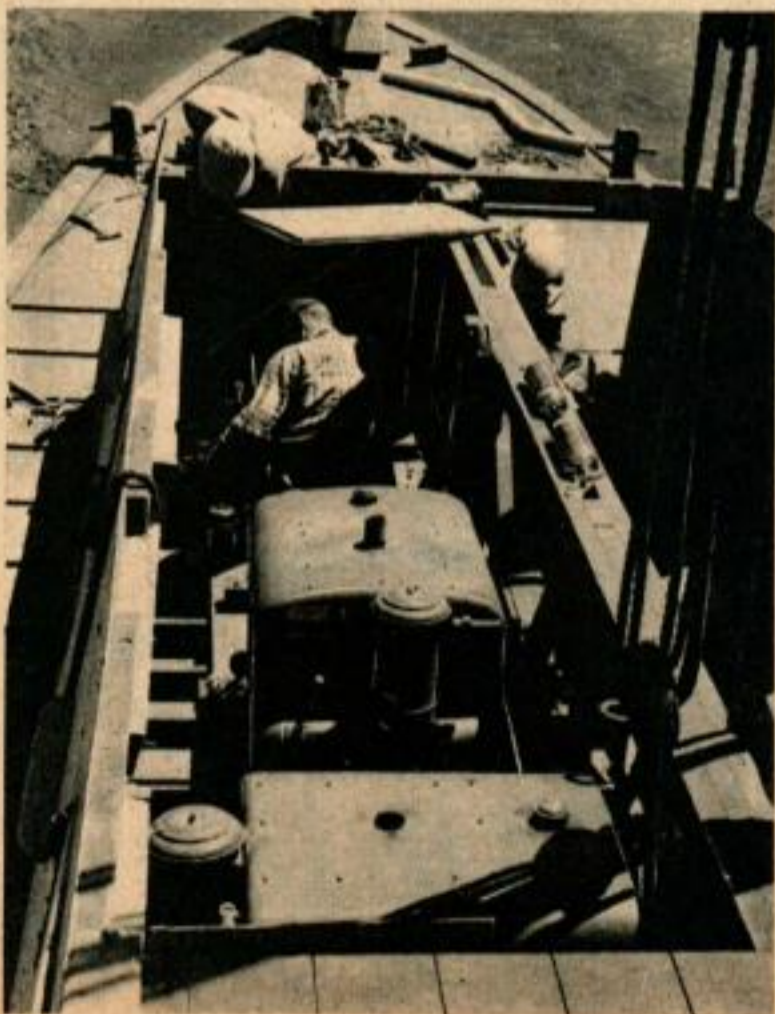




En filmant des scènes du film « The Big Sky », le cameraman opère d'une plate-forme fixée à l'arrière du bateau.



L'orifice d'aération, ci-dessus, dirige l'air du grand ventilateur dans la voile pour la gonfler quand il n'y a pas de vent. La vue de l'intérieur du navire, ci-dessous, montre les moteurs à essence qui actionnent la soufflerie de la voile et le treuil.



Les pontons soutiennent le bateau sur l'eau. Pour les établir, l'on a recouvert de résine des châssis en contreplaqué en forme de boîtes et l'on y a appliqué une couche de tissu de verre. Après deux heures de séchage au soleil, le mélange avait durci, donnant un revêtement solide et absolument imperméable. Des plaques de fer fixées au fond de chaque ponton le protègent des rochers.

Le moteur constituait un autre problème pour les techniciens : le bateau devait avoir des moteurs lui permettant de se déplacer rapidement, mais les hélices devaient pouvoir fonctionner dans 30 cm d'eau. Pour résoudre le problème, les techniciens reprirent une vieille idée : ils construisirent sous le bateau deux tunnels allongés, hauts de 75 cm, assez larges pour permettre la rotation des hélices de 65 cm ; puis, ils utilisèrent une pompe à forte aspiration pour retirer la totalité de l'air du haut du tunnel. Ainsi l'eau resta dans le tunnel comme dans un verre d'eau maintenu renversé dans une baignoire.

Un moteur Chrysler de 115 CV ayant une démultiplication de 3,7, actionnait chacune des deux hélices.

Ayant estimé qu'un gouvernail ne suffisait pas pour détourner le courant d'eau des hélices, l'on monta deux gouvernails derrière chaque hélice. Si ces quatre gouvernails, plus le grand gouvernail de l'arrière, ne parviennent pas à faire tourner le bateau, l'équipage pourra avoir recours à un moteur hors-bord supplémentaire de 25 CV, qui monté d'un côté du bateau, peut servir à le faire pivoter en cas de nécessité.

Pour les eaux profondes et libres, le bateau possède une quille de dérive de 1,20 x 2,50 m.

Outre les deux moteurs de 115 CV pour les hélices, il y a un moteur à essence de 25 CV, à refroidissement par air, pour le treuil. Un câble de 10 mm en acier part du treuil vers la quille et, de là, se rend sous l'eau à un point d'amarrage sur la rive ou en plein fleuve. Si les marinières éprouvent des difficultés pour manœuvrer le bateau à la perche, le treuil pourra devenir leur serviteur invisible.