BULLETIN FRANÇAIS DE PISCICULTURE

PREMIÈRE ANNÉE

N° 8

FÉVRIER 1929

SOMMAIRE. — P. HIRSCH : Le faucardement (*suite et fin*). — E. BEAUMÉ : Les appareils d'incubation de 1860 à 1910. — CHRONIQUE : Le danger danois. — Un nouvel appareil faucardeur. — Parlons français. — COMMUNICATIONS CORPORATIVES : Union piscicole de France. — Syndicat des étangs de la Marne. — Syndicat des étangs de la Moselle. — Syndicat d'aquiculture du Centre. — Syndicat des étangs de Sologne. — Syndicat des étangs du Forez. — Syndicat des pisciculteurs de Franche-Comté et de Bourgogne. — RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

LE FAUCARDEMENT

Par M. PAUL HIRSCH

Inspecteur des Eaux et Forêts en retraite

Président de la Chambre Syndicale des Etangs de Touraine et d'Anjou.

(*Suite et fin*)

La science du faucardement, qui était encore à l'enfance il y a trois ans, a fait des progrès d'une rapidité remarquable. Quelques manifestations, organisées sous les auspices de l'Union nationale des Syndicats de l'Etang, ont permis de réaliser et d'enregistrer ces progrès. Les épreuves de Belval, aux confins de l'Argonne, en 1926 ; le concours primé de Seine-et-Oise, en 1927, ont déclenché le mouvement.

Pour la description détaillée et les conditions techniques de fonctionnement des appareils qui ont été présentés, nous ne pouvons que renvoyer le lecteur aux Rapports des Commissions d'organisation publiés par l'Union nationale des Syndicats de l'Etang.

Ce qui ressort de plus intéressant de ces deux manifestations, c'est le progrès considérable réalisé en l'espace d'une année dans la technique du faucardement. En 1926 les bateaux étaient lourds, médiocrement établis, insuffisamment étudiés ; la circulation du personnel y était difficile ; la mise à l'eau ou la sortie de l'eau étaient un véritable labeur, le transport également ; aucun, sauf celui de JACQUES, ne pouvait faire un peu de travail sérieux sans trois hommes, un au gouvernail, deux à l'avant pour débarrasser le bateau, et ces deux hommes avaient un effort pénible à fournir. Cependant, les résultats étaient encourageants : on faucardait !

Quatre appareils mécaniques, deux à main avaient subi les épreuves : HENCKÉ & XÉNARD, JACQUES, COLLAS, LAUVERGNAT, utilisaient le moteur à essence ; LHÉRITIER avec son « Eurêka », RIOLLET-DUFOUR avec son « Tourbillon » travaillaient à bras.

En 1927, les mêmes étaient présents, après fusion de JACQUES et COLLAS, et, en plus, un vétéran du faucardement, AMIOT, le promoteur de la scie verticale. A bras, seul LHÉRITIER avait tenu bon, avec quelques perfectionnements. Un appareil mixte, fort intéressant, était l'appareil GONNET, spécialement conçu pour tondre le fond des petites rivières.

En fin de 1928, les mêmes subsistent, tous armés de la faux verticale, même l'appareil de LHÉRITIER, et nous voyons poindre le bateau de DANCHAUD, sur des bases nouvelles, avec hélice aérienne et faux fixe horizontale, dont les preuves n'ont pas encore été données en concours. Egalemeht, un bateau de BONNET.

HENCKÉ & XÉNARD, en 1926, présentaient un bateau (fig. 1).

En 1927, les mêmes avaient deux types, un lourd, un léger (fig. 2).

Le gros (fig. 3) présentait certains perfectionnements mécaniques, et son grand progrès était le chariot et l'aménagement pour mise à l'eau et sortie. A ce même point de vue, le petit (fig. 4) était spécialement bien conçu ; sa caractéristique était une roue à aubes orientales devant servir de gouvernail ; mais ce système, n'ayant pas donné les résultats espérés par l'inventeur, paraît avoir été abandonné.

Nouveaux perfectionnements en 1928. On y remarque faux verticale, avant du bateau mieux conditionné, possibilité d'installer une roue à aubes articulées, meilleure fixation de la lame horizontale pouvant être montée ou baissée en marche, enfin système de commande mécanique des lames par biellettes.

LAUVERGNAT a réalisé des progrès remarquables de 1926 à 1927.

A Belval, son bateau était poussif, dur à diriger, faucardant à peine, et avec combien de difficultés ! tournant péniblement : la roue à aubes était placée au milieu d'un véritable ponton (fig. 5). Une roue ingénieuse, placée à l'arrière, devait permettre la rotation sur place ; malheureusement, le mouvement ne suivait pas l'intention. Cependant, des innovations intéressantes apparaissaient dans une recherche de systèmes réellement mécaniques.

En Seine-et-Oise, grande révélation : deux appareils présentés : un gros, « Le Berry », un petit, la « Motofaucardette ». Le premier (fig. 6) débute par un démarrage impressionnant ; du premier coup apparaissait la supériorité de pales articulées bien calculées, bien dessinées et bien exécutées. Tout, dans ce bateau, est mécanique : roulements à billes, engrenages et vis taillés rigoureusement, etc., où l'on retrouve le fini du constructeur d'automobiles. La disposition des commandes est telle que, de son siège, le conducteur commande la vitesse de son moteur, l'embrayage de la roue à aubes, avec marche avant et marche arrière, celui de la scie, la montée ou la descente de la scie, enfin la direction.

Mêmes dispositions, un peu simplifiées, dans la Motofaucardette (fig. 7) dont le but est de faucarder les petits étangs et les eaux de peu de pro-

Fig. 1. — Le « HENCKÉ ET XENARD 1926 ».

Fig. 2. — Les deux « HENCKÉ ET XENARD 1927 ».

Fig. 3. — Le « HENCKÉ ET XENARD n° 1, 1927 ».

Fig. 4. — Le « HENCKÉ ET XENARD n° 2, 1927 ».

Fig. 5. — Le « Berry 1926 » (LAUVERGNAT).

Fig. 6. — Le « Berry 1927 » (LAUVERGNAT).

Fig. 7. — La « Motofaucardette 1927 » (LAUVERGNAT).

Fig. 8. — La « Motofaucardette 1928 » (LAUVERGNAT).

fondeur avec un seul homme. Le conducteur se trouve à l'avant, muni de la fourche pour dégager la lame et c'est son siège tournant qui actionne les gouvernails.

L'installation de la scie verticale, en 1928, commandée mécaniquement dans les deux types de LAUVERGNAT, a permis de supprimer l'emploi de la fourche : dans la Motofaucardette, le conducteur a pu être placé dans une position moins dangereuse et plus tranquille, vers le centre même du bateau (fig. 8).

COLLAS et JACQUES ont fusionné à la suite du Concours de Belval, ce qui leur a permis de présenter, en Seine-et-Oise, deux faucardeurs des plus intéressants qui se sont classés premiers de leurs catégories.

En 1926, COLLAS présentait une caisse qui ne ressemblait que de loin à un bateau (fig. 9) ; il offrait cependant des qualités de robustesse très appréciable et une mécanique fruste, bonne même entre les mains des adeptes de la machine agricole. Il faucardait : ce n'était pas toujours très brillant, mais du travail efficace était produit.

JACQUES s'est révélé un faucardeur déjà notoire ; avec un bateau en tôle légère (fig. 10), une mécanique de village, il a réellement faucardé.

Les efforts conjugués de l'inventeur et du constructeur ont donné d'excellents résultats : leurs deux bateaux de 1927 (fig. 11), pourvus, dès cette époque, de la faux verticale mue à la main, avec un essai, d'ailleurs pas encore bien au point, de commande par le moteur, ont montré immédiatement des qualités de premier ordre comme robustesse et simplicité.

La lame fixe de 1926 avait été remplacée par un système permettant à la lame d'être montée ou descendue, et le support des lames a été disposé de façon à basculer autour d'un axe horizontal pour pouvoir retirer la lame facilement (fig. 12).

L'expérience de nombreux bateaux faucardeurs construits par les associés leur a permis de perfectionner quelques dispositions du mécanisme qui, cependant, dans son ensemble, est resté le même. C'est un appareil robuste, simple et pratique qui, au Bois de Boulogne, a servi de brise-glace sans paraître souffrir de sa nouvelle destination.

AMIOT a fait, en 1927, une démonstration publique. Mais le bateau présenté (fig. 13), à peine terminé, n'a pas donné toute sa mesure : la faux verticale était la principale innovation de ce vétéran du faucardement ; les appareils qu'il fabrique font de très bon travail sur les grosses rivières, mais ils sont lourds à déplacer. A noter que les lames peuvent s'incliner mécaniquement pour le fauchage des talus.

Le « Figaro » de GONNET n'a été présenté qu'en 1927. Installé sur une barque ordinaire poussée à la perche (fig. 14), un moteur actionne un compresseur à air comprimé, qui pousse, d'un coup brusque, un long manche armé d'une double faux en V ; cette faux traîne sur le fond de l'eau, et le mouvement brutal lui fait couper les roseaux à leur pied même.

Fig. 9. — Le « COLLAS 1926 ».

Fig. 10. — Le « JACQUES 1926 ».

Fig. 11. — Le « COLLAS-JACQUES n° 1, 1927 ».

Fig. 12. — La scie du « COLLAS-JACQUES 1927 ».

Fig. 13. — L' « AMIOT » (bateau faucheur de la Ville de Paris).

Fig. 14. — Le « Figaro » de GONNET.

Le « Solognot » de DANCHAUD a été présenté pour la première fois en 1928 (fig. 15) ; ce faucardeur mécanique offre des particularités fort intéressantes : son mode de propulsion par hélice d'avion, la transmission par arbre surélevé qui évite l'encombrement de la coque, la réunion à l'avant de toutes les commandes, grâce à quoi un seul homme suffit à la manœuvre d'une embarcation ayant une jauge respectable, enfin l'emploi, pour la coupe, de lames tranchantes disposées en V, à monture élastique ; ce dispositif a peut-être de l'avenir. Toutefois nous n'osons pas nous prononcer sur les capacités d'un appareil qui, au Bois de Boulogne, a évolué avec aisance, mais n'a pas encore fourni ses preuves dans un concours.

Fig. 15. — Le « Solognot 1928 » (DANCHAUD).

Des appareils à main, le « Tourbillon » de RIOLLET-DUFOUR (fig. 16) n'a plus reparu ; c'est regrettable, car c'est un instrument qui intéresserait des chasseurs.

Par contre, l'« Eurêka » de LHÉRITIER a évolué et suivi les progrès, fidèle aux concours comme aux expositions. Monté, en 1926, sur une simple barque (fig. 17), il s'est présenté, en 1927, sur un brillant bateau plat en fer adapté à son but. A présent il est muni de la faux verticale traditionnelle et le bachot est pourvu d'une roue à aubes actionnée par un solide conducteur qui remue deux manches à balais : il a le moteur animal, il ne lui manque plus que le moteur à essence.

Quelques autres systèmes ont fait une apparition : soit défaut de conception, soit défaut de mise au point ou de construction, le fait est qu'ils

paraissent avoir disparu de la circulation. On en reverra peut-être quelques-uns.

*Fig. 16. — Le « Tourbillon »
(RIOLLET-DUFOUR).*

*Fig. 17. — L' « Eurêka »
(L'HÉRITIER).*

Puisse cette courte incursion dans le domaine du faucardement inciter les intéressés à se munir d'appareils ; ils ont l'embarras du choix qui est cependant facilité par le fait que chacun a ses qualités dans les différentes circonstances qui se présentent. L'été dernier, une mission de pisciculteurs étrangers visitait quelques installations de notre pays ; elle a marqué son étonnement de l'avance conquise par la France dans la construction des bateaux faucardeurs et de sa supériorité incontestable. Nous sommes décidés à la conserver : pour cela, faucardez ! faucardez !