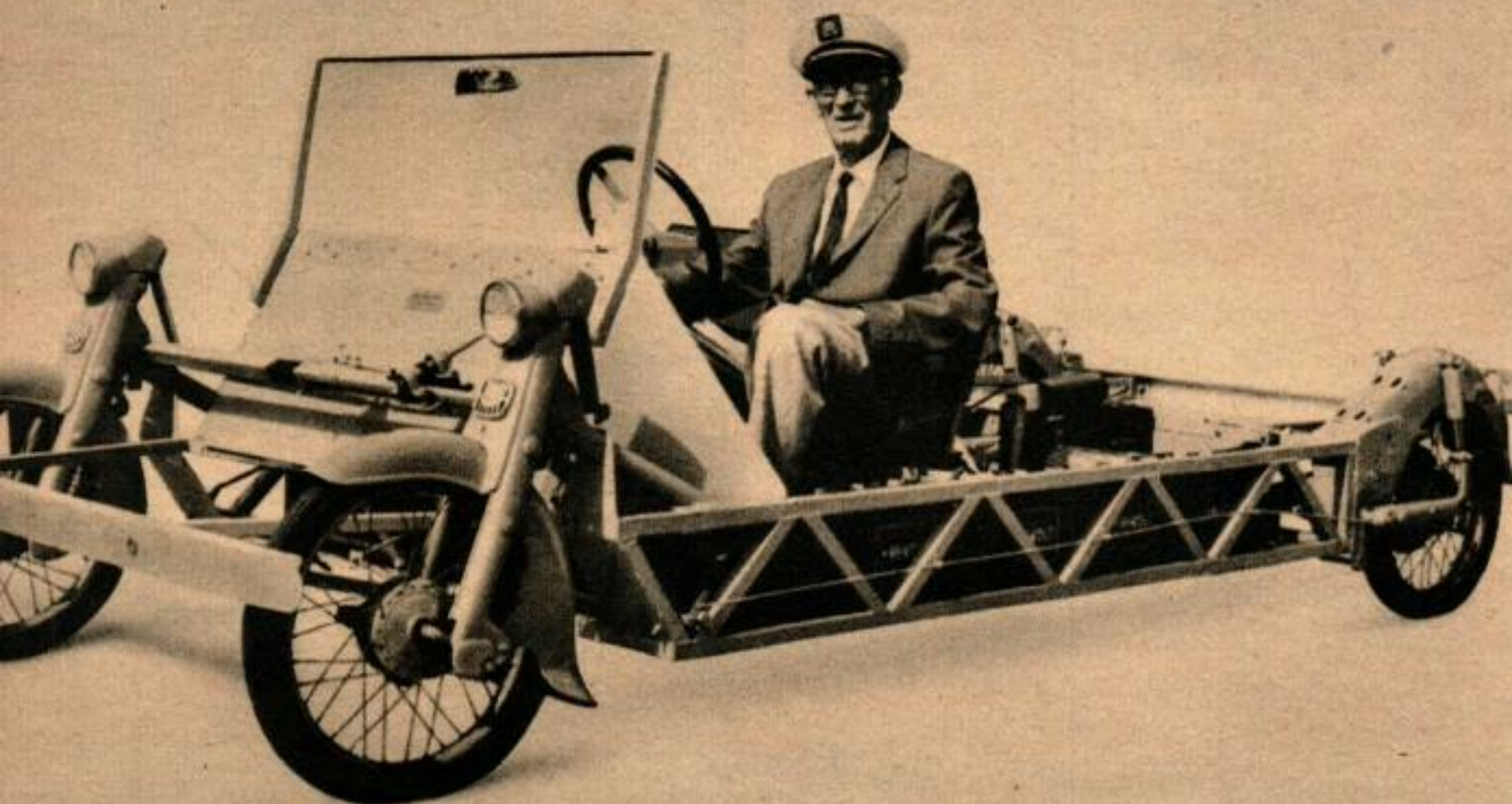




Gar Wood :

**Le vieux loup de mer
a plus d'un tour dans son sac**

L'inventeur de réputation mondiale, l'ancien champion de vitesse sur l'eau, travaille aux réussites de demain. Sa dernière idée est une voiture électrique.

Par J. FIX.

PENDANT des années on a constaté un étrange phénomène dans le sud de la Floride ; les automobilistes qui suivent la chaussée MacArthur, entre Miami et Miami Beach, s'arrêtent sur le talus, s'assoient pour regarder une bulle de terre entourée de pins dans la Baie Biscayne. On entend murmurer : « Savoir ce que le vieux est en train de fabriquer ? » et de temps en temps une paire de jumelles fait une apparition timide.

C'est que ce morceau de terre est l'Ile Fischer, la retraite bien gardée de l'inventeur de génie multimillionnaire Gar Wood, qui autrefois était le meilleur coureur du monde sur bateaux. Son île a été la scène d'étranges événements qui ont piqué la curiosité des habitants de la Floride depuis 30 ans au moins. A 87 ans, Wood, qui vit seul sur son île de 92 hectares, à part une équipe de domestiques et l'aide de trois

ingénieurs en mécanique durant le jour, possède plus de brevets américains que n'importe quelle personne vivant actuellement.

Le secret de l'économie de la vitesse et de la douceur de l'auto électrique de Gar, c'est un système simple breveté qu'il a inventé il y a deux ans et mis en œuvre avec succès sur les voitures de golf à batteries dont les départs cahoteux et les batteries qui chauffaient étaient dangereuses et posaient des problèmes ennuyeux.

Cet appareil est le Système de Commande de Puissance Gar Wood ; il travaille en liaison avec l'accélérateur ; il n'a ni diodes, ni solénoïdes, ni interrupteurs électriques, ni rien d'électronique. Il permet à l'auto à accumulateurs de glisser silencieusement en cinq vitesses avant et cinq vitesses arrière. Le voltage est toujours fourni intégralement au moteur ; les variations de vitesse sont obtenues par changement de l'intensité du courant. Comme bénéfices accessoires de ce système il faut citer une prolongation de la vie des batteries et, comme il n'y a pas de risque d'échauffement, l'utilisation de fils plus minces pour les connexions.

La voiture expérimentale porte une plaque finement gravée qui la désigne comme la « Gar Wood Super Electric Model A ». A part un petit bourdonnement du moteur presque imperceptible, la Gar Wood Super Electric Modèle A est pratiquement silencieuse.

Dernièrement un bruit a couru et s'est avéré fondé : Gar Wood a réussi une automobile électrique commercialisable, à batteries. Car a admis lui-même qu'un prototype sans carrosserie était en train de se promener sur les routes pavées de son île, à l'abri, comme toujours, des pins d'Australie.

Puis Wood a lâché quelques chiffres et

GAR WOOD à la barre de « Miss America », à l'époque de ses huit victoires successives.



permis quelques photos. « L'engin, révèle-t-il, mesure trois mètres de long et pèse 225 kg, sans compter les accumulateurs qui font 32 kg chacun. Ces batteries sont au nombre de huit, de 12 volts, du modèle courant au plomb et à l'acide sulfurique, branchées en série. On peut les recharger sur le courant ordinaire du secteur, pour une dépense d'environ 20 cents. La vitesse de pointe est de 90 km/h ; le véhicule est propulsé par deux moteurs spécialement conçus, de 90 volts et 2 chevaux à courant continu. »

Gar ne veut rien dire de l'autonomie de son véhicule pour une charge avant d'avoir terminé les essais sur route, mais il sourit et fait remarquer que si les résultats des premiers essais étaient publiés, les magnats de l'industrie automobile viendraient en foule éclabousser d'eau le chemin qui mène à sa porte. De plus, en utilisant des batteries plus efficaces (mais considérablement plus chères) comme celles que l'on fabrique depuis quelque temps, l'autonomie serait multipliée plusieurs fois. Il veut garder un prix moyen, et il espère commercialiser sa voiture à accumulateurs et fibre de verre pour moins de 1 500 dollars.

« Nous éliminerons même ce bruit, avec un capot de fibre de verre », promet l'inventeur. Et comme chacun sait, la voiture électrique ne donne aucun des gaz toxiques des moteurs à combustion.

L'annonce du dernier exploit de Wood dans le domaine de la technique automobile, va donner une secousse à nombre de gens qui l'ont oublié complètement, ou qui, si jamais ils pensent à lui, le considèrent comme l'ombre du grand imaginaire qui a réussi à faire fructifier les 200 dollars de l'invention du système hydraulique des bennes basculantes en une fortune de 50 millions de dol-

EN 1926, Gar (à droite) et trois compagnons allaient de Miami à New York, battant le train le plus rapide de l'époque.



lars, avant de se lancer dans la construction des bateaux de course et d'accumuler les records.

Le Gar Wood d'aujourd'hui est aussi étonnant que sa retraite de Fisher Island. Chaque matin il se lève à cinq heures : il déjeune et prend son bain. Bientôt, vers 7 h 30, il s'en va d'un air dégagé le long du chemin semé de gravier de sa demeure seigneuriale, et disparaît derrière les portes sans fenêtres d'un des immenses ateliers de l'île. Là ce petit homme ridé aux cheveux d'argent passe sa journée à calculer, à régler des jauges, à regarder à loisir les bouclettes d'acier qui coulent d'un tour géant, mais aussi à discuter vigoureusement une formule algébrique avec un de ses aides. Voilà le genre de bricolage qui a catapulté Wood des forêts obscures du Minnesota.

A 87 ans, Gar Wood est aussi actif au point de vue physique, et plus alerte au point de vue mental que bien des hommes qui n'ont que la moitié de son âge. Sa mémoire des noms, des lieux et des dates est imbattable : il peut discuter pendant des heures de ses fructueuses associations avec des inventeurs de la taille de Henry Ford et Boss Kettering ; sa voix profonde est aussi douce et forte que lorsqu'il pilotait les puissants bateaux de son invention qui le menaient au record du monde, il y a quarante ans de cela. Il conduit lui-même sa voiture sur l'île et sur le continent, mais la cataracte, depuis qu'il a été opéré, l'a obligé à abandonner le dernier de la série de ses 10 avions bimoteurs Albatross amphibies. Il a réussi à caser 7 600 heures de vol en solo dans 36 années bien occupées.

Gar Wood est né à Mapleton, Iowa, d'une famille de 13 enfants. Son père était un capi-

AUJOURD'HUI GAR WOOD, à 87 ans, descend chaque jour à son atelier où il continue d'inventer, par exemple une auto électrique.



taine au long cours qui, devenu trop vieux pour la mer, avait emmené sa famille au lac Osakis, avait acheté un petit bateau à vapeur, et il faisait faire aux touristes des promenades sur le lac. A 8 ans Gar se trouve à garder les vaches pour 40 dollars par mois ; à 12 ans il rame sur le lac pour les pêcheurs, à un dollar par jour. A 17 ans il pilote un bateau d'inspection pour les travaux d'une entreprise de chemin de fer ; c'est dans ce poste que s'éveille son génie inventif ; il invente un carburateur inversé, le premier de son espèce sans doute, et dépasse tous les autres bateaux de la compagnie. La famille Wood va à Duluth, et Gar prend de l'emploi à la compagnie locale de téléphone ; il passe ses soirées à étudier la technique automobile. Un jour il découvre un moyen plus pratique pour tailler les blocs des moteurs en V ; un instructeur jaloux le fait chasser de l'école. A 22 ans il vient à Saint-Paul et ouvre un magasin de vente de voitures Ford. Il vend 10 voitures la première année, mais il est réduit à fermer, par suite des livraisons mal effectuées ; il attaque en justice le distributeur du district et gagne son procès.

Gar enseigne la mécanique automobile ; il vend des paratonnerres aux fermiers ; il invente un système à bobine d'induction pour en démontrer l'efficacité.

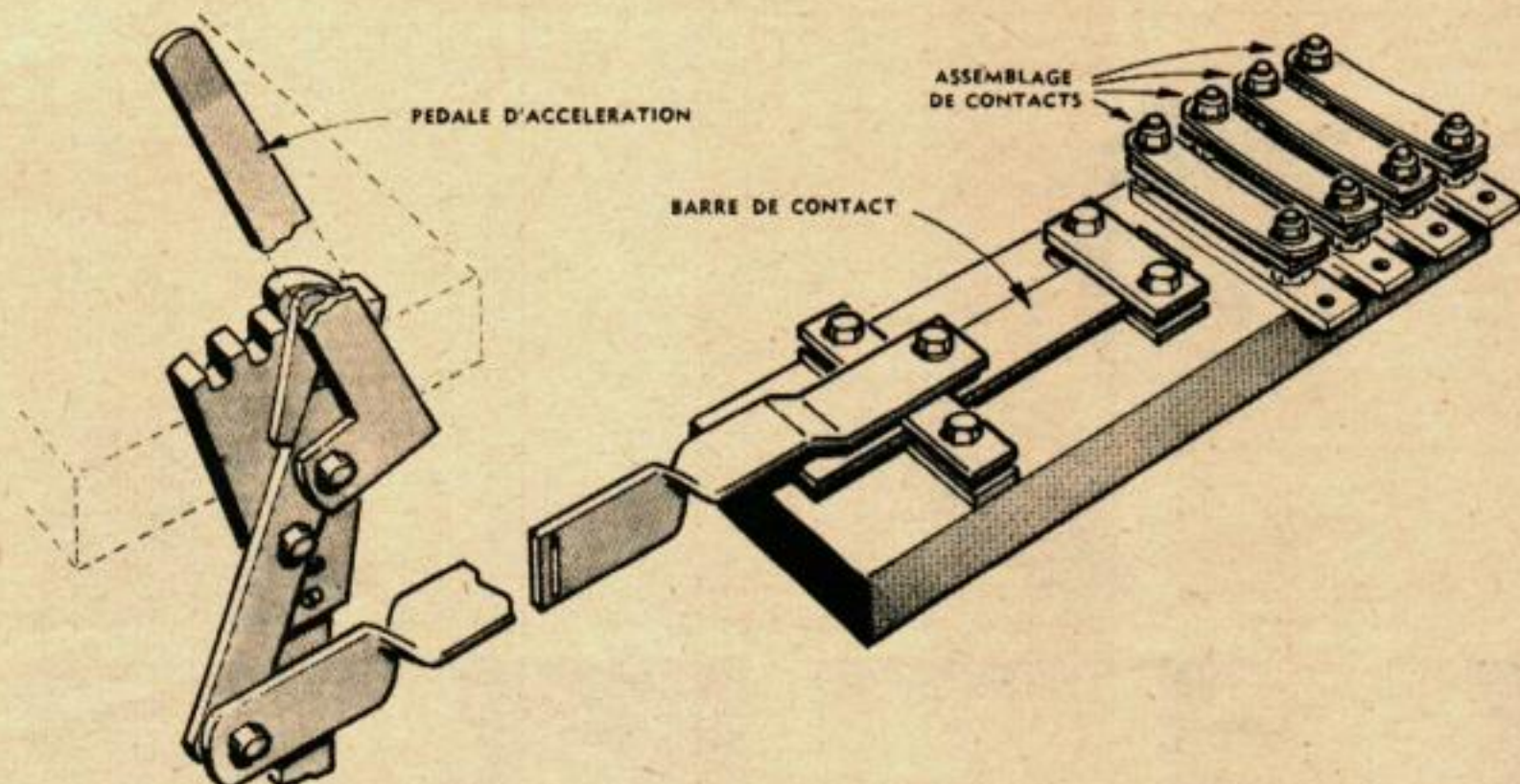
En 1911 il gagne sa première grande course de bateaux, les Régates de bateaux à moteur du Mississippi, à la vitesse de 52 km/h, le record du monde.

Un jour qu'il voulait se procurer des engrenages pour construire un autre de ses appareils à essayer les paratonnerres, il tombe sur la première de ses grandes inventions : le cric hydraulique pour benne basculante.

Il regarde un gros conducteur de camion lever avec difficulté l'avant d'un Pierce-Arrow avec le cric à engrenages peu efficace que l'on utilisait à cette époque. Cette manœuvre était nécessaire pour incliner tout le camion à châssis rigide et faire glisser sa charge de charbon.

Gar se met au travail. Il dépense 50 cents pour se procurer un cylindre de 125 sur 1,30 m destiné d'abord à une presse à imprimer. Il achète une bouteille de glycérine, car dans le froid terrible de l'hiver du Minnesota, l'huile prend la consistance du goudron. Il bataille pendant deux jours pour trouver une bonne idée de cric hydraulique. Et il la trouve. Il téléphone à la compagnie de charbon pour lui demander si on pourrait lui prêter un camion pour faire un essai.

Non seulement le marchand de charbon y consent, mais il demande à être témoin des expériences. Elles ont lieu dans le ga-



CE DISPOSITIF BREVETE est le secret de la voiture électrique de Gar. La pédale d'accélération fait glisser une barre le long de plusieurs contacts, ce qui fait passer la voiture d'une vitesse à l'autre.

rage sale et encombré de la compagnie. A l'heure fixée, le propriétaire du camion arrive, accompagné d'une troupe d'amis, tous élégamment vêtus et mis en verve par la fête qu'ils viennent de célébrer. Gar leur demande de monter dans le camion pour tenir lieu de charbon.

Il place son engin sous le pont avant, murmure une prière, et met en marche deux puissantes pompes. L'avant du camion bondit en l'air et précipite tous les échappés du restaurant dans la graisse du plancher. Aucun n'est blessé, aucun ne se fâche ; au contraire ils veulent tous participer à une nouvelle démonstration.

Gar fait plus d'un million de dollars sur son engin hydraulique en une seule année ; l'argent vient en abondance et l'immensité de sa fortune lui permet de retourner à ses premières amours : la course nautique. Il veut absolument ressentir de nouveau l'exaltation de la course qui lui avait donné le record du monde, à 50 à l'heure, des années auparavant. Mais maintenant les bateaux sont plus gros, plus rapides. L'Angleterre domine de très loin. Gar est fasciné par les puissants moteurs Liberty fabriqués pendant la Grande Guerre pour les avions.

Il dessine et construit le « Miss Detroit », puis les 10 « Miss America » qu'il va piloter en personne et avec lesquels il remportera huit victoires dans le Trophée Harmsworth et cinq records du monde de vitesse, ce qui met fin au monopole anglais sur les bateaux à moteur. La vitesse de Gar passe de 150 km/h en 1928 à la vitesse fantastique pour l'époque de 201 km/h en 1932. En 1921 il bat le train rapide de la Compagnie de la Côte Est de Floride, de Miami à New York, sur 2 006 km. Il fait le parcours en 47 heures et 15 minutes.

Dans les années 30 il invente une vedette

rapide d'un genre spécial pour la Marine ; il la présente lui-même à Franklin D. Roosevelt ; Roosevelt est conquis, mais pas les bonzes de la Flotte. Pourtant cette embarcation préfigurait les vedettes rapides PT, objets de terreur pour la marine japonaise dans la dernière guerre.

Gar continue à fabriquer des bateaux de course et développe son industrie en un vaste réseau d'usines et d'ateliers de montage. Au cours de ces années il participe aux courses et gagne les coupes d'or, d'une valeur de 25 000 dollars chacune, qui ornent sa demeure de Fisher Island.

En 1944 l'Aviation lui confie la fabrication d'un bateau de contreplaqué de 120 tonnes, à deux coques, long de 60 mètres. Ce bateau, pour lequel Wood a reçu 350 000 dollars, est baptisé « le Venturi », et lancé le 14 novembre 1944 ; mais avant qu'on ait pu l'utiliser, la deuxième guerre mondiale se termine brusquement. Wood rachète « le Venturi » pour 25 000 dollars et se met à la recherche d'un endroit pour le mettre à l'abri, afin de le transformer en un yacht super-luxe. En 1946 il achète Fisher Island, autrefois résidence somptueuse des William K. Vanderbilts. Le port de cette île abrite « le Venturi » et Wood commence à dépenser les 600 000 dollars qui vont le transformer en un bateau plus fin que tout ce qui existe, avec quatre moteurs diesels 16 cylindres capables de fournir 4 800 chevaux. En mai 1954, « le Venturi » se brise et coule dans les grosses vagues au large des Bahamas, à 81 miles de la Floride ; Gar et ses huit compagnons sont sauvés de justesse.

Il entoure de murs 5 hectares d'un terrain très boisé qui se trouve sur l'île ; ils constitueront la retraite inviolable de Gar ; ils entourent le palais de pierre et les 16

(Suite page 125)

Gar Wood, le vieux loup de mer, a plus d'un tour dans son sac

(Suite de la page 35)

châteaux des Vanderbilts. Plusieurs sont de petits châteaux démontés en France et en Italie, transportés sur l'île et rebâtis.

La demeure de Gar possède des salles entièrement copiées sur celles des palais d'Europe. De même les châteaux inhabités ; mais ces derniers sont bourrés de moteurs démontés, de tuyaux d'échappement, de carburateurs, de bleus, avec par-ci par-là des coupes d'or et d'argent, trophées des courses, toutes ternies et cabossées. « Je ne jette jamais rien, » dit Gar. Inutile de le préciser, ça se voit.

La propriété entourée de murs est sur le côté de l'île opposé aux regards inquisiteurs de la Chaussée MacArthur. Elle est entourée de trois côtés par des bois épais. Une route asphaltée, laissant passer une seule voiture, mène sur la côte Sud, où Gar ancre le bateau de sept mètres qui fait la navette. Sur l'île, il a à sa disposition deux autos, une jeep et trois voitures de golf.

Deux grands bâtiments sont le théâtre de l'activité de Gar et de ses associés, dont certains travaillent avec lui depuis plus de 40 ans. Un des bâtiments est un grand laboratoire où sont assemblées des machines en modèle réduit et des ensembles en vraie grandeur. L'autre est l'atelier magnifiquement équipé où Gar passe la majeure partie de son temps.

Dans ces bâtiments, à l'abri des murs de sa retraite, les idées de Gar prennent forme.

Il s'est attelé à la tâche écrasante de construire des automobiles chaque année plus lourdes, plus coûteuses et plus rapides ; mais de plus en plus il pense que la solution idéale serait une voiture électrique.

Aussi, quand de tous côtés des voix se sont fait entendre pour réclamer un programme qui mette fin à la pollution atmosphérique produite par les moteurs à essence, qui diminue leur bruit affreux, qui réduise l'encombrement des voitures qui embouteillent toutes les villes, Gar était prêt.

Il a souri tranquillement, et présenté la perfection de Gar Wood Super Electric Model A.