

Le mécanicien du tour du monde explique ce qu'il faut faire pour que cela roule toujours

Son travail : faire marcher quarante-sept camions et remorques de camping sur 50 000 kilomètres de montagnes, de déserts, de jungles noyées de pluie. Il lui a fallu des tonnes d'habileté, et un éléphant de temps en temps.

Par McGregor SMITH.



LES MEMBRES DE LA CARAVANE du tour du monde Wally-Byam négocient les virages en épingles à cheveux du Népal. Dans ces pays, il faut un bon mécanicien pour les camions et les caravanes, et un entretien soigné.

LES DURES CONDITIONS du voyage mettent à l'épreuve toutes les pièces ; il faut remplacer sur la route les joints à graisse. Byron Versteegh fait les petites et grosses réparations sur les 50 000 kilomètres du trajet.

BYRON VERSTEEGH est un mécanicien du genre de ceux qui ont participé à la conquête du Far West. A cette époque, il aurait été forgeron. De nos jours il est ingénieur en chef des Caravanes Tour du Monde Wally Byam. Mais c'est bien le même travail : réparer tout ce qui casse, quitte à fabriquer sur place les pièces qui manquent.

Dans ce voyage de 50 000 kilomètres, de Singapour à Lisbonne, Byron a résolu des problèmes qui ne s'étaient jamais posés auparavant. Il devait « soigner » 47 remorques de camping Airstream avec autant de camions de diverses marques, dans les terrains d'Asie les plus accidentés.

Tandis que les 105 membres du Club de Caravanes Wally Byam admiraient les beautés de Bangkok, Byron visitait les magasins



et partout

de pneus de la ville. Le seul souvenir qu'il ait acheté, c'est une boîte de morceaux de caoutchouc pour reboucher les trous des pneus sans chambre à air.

Après les 2 300 kilomètres de Singapour à Bangkok, il ne restait pratiquement pas un seul pneu de rechange en bon état sur les 500 emportés par l'expédition.

Au camp Byron passait son temps à l'ombre sous les remorques et les camions. Il se promenait avec un tournevis et une clef.

« Tu n'y arriveras jamais, Mac, me dit-il un jour, brandissant sa clef comme un doigt menaçant. Je me moque des contre-écrous et des rondelles élastiques de ton attelage, sur ces routes rien ne peut tenir ! Passe dessous et serre tous les écrous que tu verras. Si tu ne prends pas soin de ton matériel, tu es mort, c'est moi qui te le dis ! ».

Les précautions de Byron pour la bonne tenue de nos véhicules semblaient celles d'une conscience inquiète qui nous poursuivait partout. Les heures qu'il passait sur le dos sous nos voitures, ce n'était pas seulement pour voir les écrous desserrés. Il cherchait des traces aussi délicates que la piste d'un daim du Montana. Il fouillait du pinceau de sa lampe électrique les recoins des essieux, des châssis et des roues. Il repérait des fentes microscopiques et des endroits brillants, là où le métal frottait contre le métal, car c'est de la casse en perspective.

Avant d'avoir atteint Bangkok nous avons subi le baptême de la boue. Cette épreuve eut lieu sur 120 km de chemins détrempés par la mousson, où les éléphants enfonçaient

jusqu'aux genoux, sur la route qui traverse l'isthme de Kra, dans le sud de la Thaïlande.

Les conducteurs de bulldozers et de niveleuses, des Thaïs pleins de gentillesse, ont réussi à tirer nos camions et nos remorques de fosses sans fond, où nos treuils et nos quatre roues motrices n'auraient pas servi à grand-chose. Nous avons d'autant plus apprécié ce service que sans cela la seule solution aurait été de descendre à 20 ou à plus dans la boue et de tirer sur une corde de nylon.

Sur le Kra nous avons appris à enlever les tringles de répartition de charge, toutes les fois que la route était trop mauvaise. J'ai cru que Byron allait attraper un « coup de sang » un jour qu'un bulldozer faisait traverser à l'un de nous un petit ruisseau aux rives boueuses en pente. Les barres étaient en place ; d'ordinaire elles ont pour but de faire « suivre » la remorque et de l'empêcher d'osciller, quand on va à bonne allure sur les grandes routes. Mais ici elles ne servaient qu'à ajouter des tonnes de poids aussi bien sur le camion que sur la remorque. Sous les regards de Byron, les roues arrière du camion étaient pratiquement hors de l'eau.

Alors il monte dans son camion et met en marche son poste émetteur. Dans 18 autres camions, pourvus de récepteurs, on reçoit l'ordre d'enlever les barres tant qu'un ne sera pas sur une route goudronnée. On passe la consigne à ceux qui n'ont pas de radio.

Byron a réussi à atteindre Bangkok sans sortir son poste de soudure pour réparer un essieu ou une membrure. Il affirme que ce fait est un véritable miracle. D'ailleurs quand

UN CONDUCTEUR travaille sur ses freins et son essieu, pour être sûr qu'une panne ne se produira pas dans le mauvais terrain. L'entretien préventif est une des principales préoccupations de Byron. Dès que quelque chose ne va pas, il l'entend.

LA SOLIDITE de la soudure réduit les chances de panne sur la route. Un treuil est bien utile quand les camions quittent la route, il se trouve derrière le pare-choc avant. La solidité est de première importance.



il aborde quelqu'un, ses paroles les plus gentilles sont pour l'avertir que s'il ne traite pas le matériel avec plus de douceur il est « mort ».

L'humeur de Byron ne s'améliore notablement que quand il a réussi un joli coup. Il en a réussi deux qui méritent ce nom dans la traversée de l'Himalaya, à Katmangu, capitale du Népal.

La route de Rajpath franchit trois chaînes de montagnes sur 130 kilomètres de virages. Elle est goudronnée, mais souvent encombrée par des rochers et des glissements de terrain. La roue d'une remorque heurte une pierre et se casse ; non seulement la roue se casse et dégringole de la montagne, mais le pivot qui la tient se casse aussi. Byron n'avait jamais vu cela. Il réussit tout de même à fabriquer une nouvelle pièce pour faire descendre la remorque de la montagne.

Sur la route du retour, toujours par le Rajpath, du Népal en Inde, la rotule de l'attelage d'une remorque part en morceaux. Le conducteur venait de négocier quelques terribles épingles à cheveux et se trouvait sur une pente relativement droite. Ses barres d'équilibrage tirent encore la remorque sur 50 mètres, mais elles cassent juste au bout de la pente, laissant la remorque en équilibre au-dessus d'un aplomb de 20 mètres.

Byron se dépêche de caler un côté de la remorque ; il met des pierres sous les roues et détache le camion. Il se glisse sous la remorque et fixe avec des rivets un morceau du plancher d'aluminium qui s'est déchiré ; il soude une nouvelle rotule au crochet. Regardant les morceaux de l'ancienne boule, ses yeux bleus brillent.

« Ça c'est quelque chose, dit-il d'une voix presque effrayée ; je parie qu'on n'a jamais vu cela. »

Byron explique que la boule d'acier s'est brisée par suite de la fatigue du métal. Plus tard une autre se cassera à sa base. Et

puis trois se dévisseront ; alors Byron les a toutes soudées.

Quelques jours plus tard la roue droite d'une remorque passe dans un trou en traversant un petit pont de bois couvert de boue. Le bras de la barre de torsion qui tient la roue se brise. Byron vient réparer avec sa boîte à outils qui contient la pièce de rechange et un magnétophone.

Le soir, Byron et Andy Charles, directeur de l'expédition, enregistrent un rapport pour la direction des caravanes Airstream, car le voyage sert de laboratoire de mise au point pour la compagnie.

« Nous avons eu de la chance aujourd'hui, dit le rapport pour commencer, nous n'avons cassé qu'un axe. Si nous avions eu des ressorts à lames, comme dans le bon vieux temps de l'Afrique, nous en aurions cassé deux douzaines.

« Mais ne soyez pas trop contents de vous, ajoute Andy entre deux gorgées de café brûlant ; il faudra trouver de meilleures valves pour les W.C. A New Delhi j'ai dû démonter tout le fourbi ; j'étais en plein travail quand Chester Bowles est venu me rendre visite. Au cas où vous l'auriez oublié, je vous signale que c'est notre ambassadeur en Inde. »

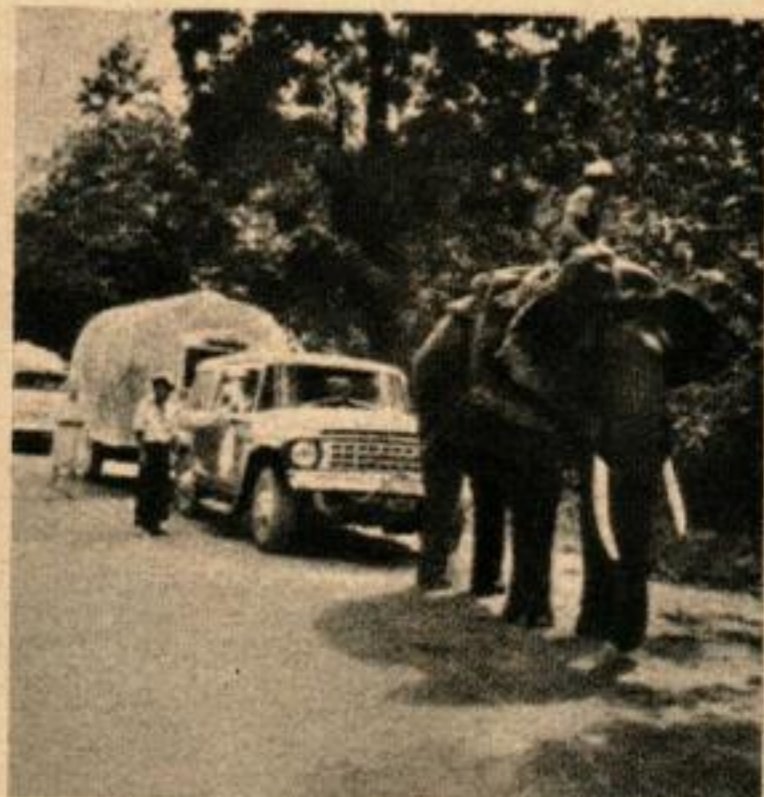
Dans la traversée de l'Inde, une catastrophe s'est produite. La voiture-atelier de Versteegh, une carrosserie de caravane montée sur un camion et équipée de tous les outils, a pris feu. C'est arrivé à cause d'une étincelle jaillie d'une pompe à essence qui n'était pas à la masse, dans un village de maisons couvertes de chaume. C'est la femme de Byron, Joyce, qui entend le feu la première.

« Au feu ! »

Byron court à la porte de la remorque et l'ouvre. Des flammes jaillissent, lui brûlant les poils des bras.

L'UN APRES L'AUTRE, les équipages franchissent un pont branlant sur un des affluents du Gange, en Inde. Les motos et les bicyclettes que transportent les voitures servent à se déplacer le soir, quand on a monté le camp.





LES ELEPHANTS sont les bienvenus quand il faut sortir un véhicule de la boue ou qu'une panne survient près d'une ville où l'on pourra réparer.

« Amène un autre extincteur », dit-il tout en arrosant de mousse l'intérieur du véhicule.

Joyce accourt avec un autre extincteur ; Byron le dirige vers l'intérieur, et les flammes reculent un peu.

« Sors-le de là ! »

Joyce monte dans la cabine et démarre en catastrophe. Le moteur tousse, le camion en flammes se secoue et avance de 9 m exactement. La fumée entre dans la cabine et le moteur s'arrête, tous ses fils brûlés.

« Saute, Joyce, saute vite ! » crie Byron.

Des flammes entourent la carrosserie ; Joyce sort de la cabine et se met à courir.

Byron l'attrape au moment précis où une explosion transforme le véhicule en une fontaine de flammes. Mais les 9 m que Joyce avait réussi à faire ont évité le pire. Les flammes n'atteignent pas le toit de paille et la pompe à essence. Joyce s'était sauvée à une ou deux secondes près.

Après l'incendie, les autres se sont réunis pour collecter quelques vêtements et quelques vivres pour les Versteegh. Byron a récupéré les quelques clefs et les quelques outils qu'il a trouvé, et les a confiés aux autres ; il n'y en avait pas beaucoup. Pendant huit jours, Joyce et Byron ont logé avec Andy Charles.

Puis Andy a commandé une nouvelle série d'outils qui sont venus par avion de Californie. Mais il fallait une nouvelle caravane pour Byron. Andy a résolu le problème en achetant l'équipage d'un couple qui commençait à en avoir assez de faire le tour du monde de cette façon.

Quelques jours plus tard, je passais près de la voiture de Byron. Il était en train de fouiller dans un tiroir plein de pièces.

« J'ai entendu des ratés dans ton moteur ce matin, me dit-il. Tu n'as pas eu d'ennuis sur la route ? »

— Non.

— Tu ne vas pas tarder à en avoir. Il faut mieux filtrer ton essence. Si tu ne la filtre pas, tu es mort. Voici un cadeau. »

Il me tend un filtre à essence à mailles fines, flambant neuf. Joyce me fait un clin d'œil en souriant.

« Dans l'Inde tu ne manges pas n'importe quoi sans le nettoyer ? Eh bien, c'est pareil pour ton moteur, quand tu lui donnes de l'essence indienne. »

CONSEILS DE VOYAGE

Ne surchargez pas l'arrière de la remorque ; en cet endroit un poids excessif gêne la direction.

Ne suivez pas de trop près le véhicule qui précède ; vous en avez deux à arrêter.

Ne chargez pas trop les barres d'égalisation de traction.

Ne gonflez pas trop les pneus de la remorque ; il faut qu'elle soit bien suspendue.

Ne serrez pas trop les roulements des roues. En cas de doute desserrez-les un peu ; il faut que les roulements laissent passer la graisse.

Ne surchargez pas ; on trouve dans le monde entier de la nourriture et du matériel, inutile de l'emporter.

N'oubliez pas la batterie de la remorque ; serrez ses bornes, mettez de l'eau, fixez bien le bac. Il serait bon de monter un deuxième ampèremètre visible par le conducteur et branché dans le circuit de charge de cette batterie, venant du véhicule remorqueur.

N'oubliez pas d'ouvrir une fenêtre de côté et une dessus pour la circulation de l'air et de l'oxygène pendant la nuit.

N'oubliez pas d'inspecter le marchepied de la remorque pour voir s'il n'y a pas de fentes, s'il n'est pas tordu. Recouvrez-le d'une surface non glissante.

Exercez-vous à manipuler les freins de la remorque ; prenez l'habitude d'utiliser le levier de frein ; on en a parfois besoin pour arrêter une oscillation.

Montez deux rétroviseurs sur le véhicule tracteur ; apprenez à reculer en les regardant.

Montez les rétroviseurs aussi bas que possible de manière à voir les pneus de la remorque.

Installez des chaînes de sécurité très solides (au moins de 10) sur la remorque.

Installez de bons ressorts pour les surcharges sur le véhicule tracteur ; s'il reste bien à plat, on conduit plus facilement.