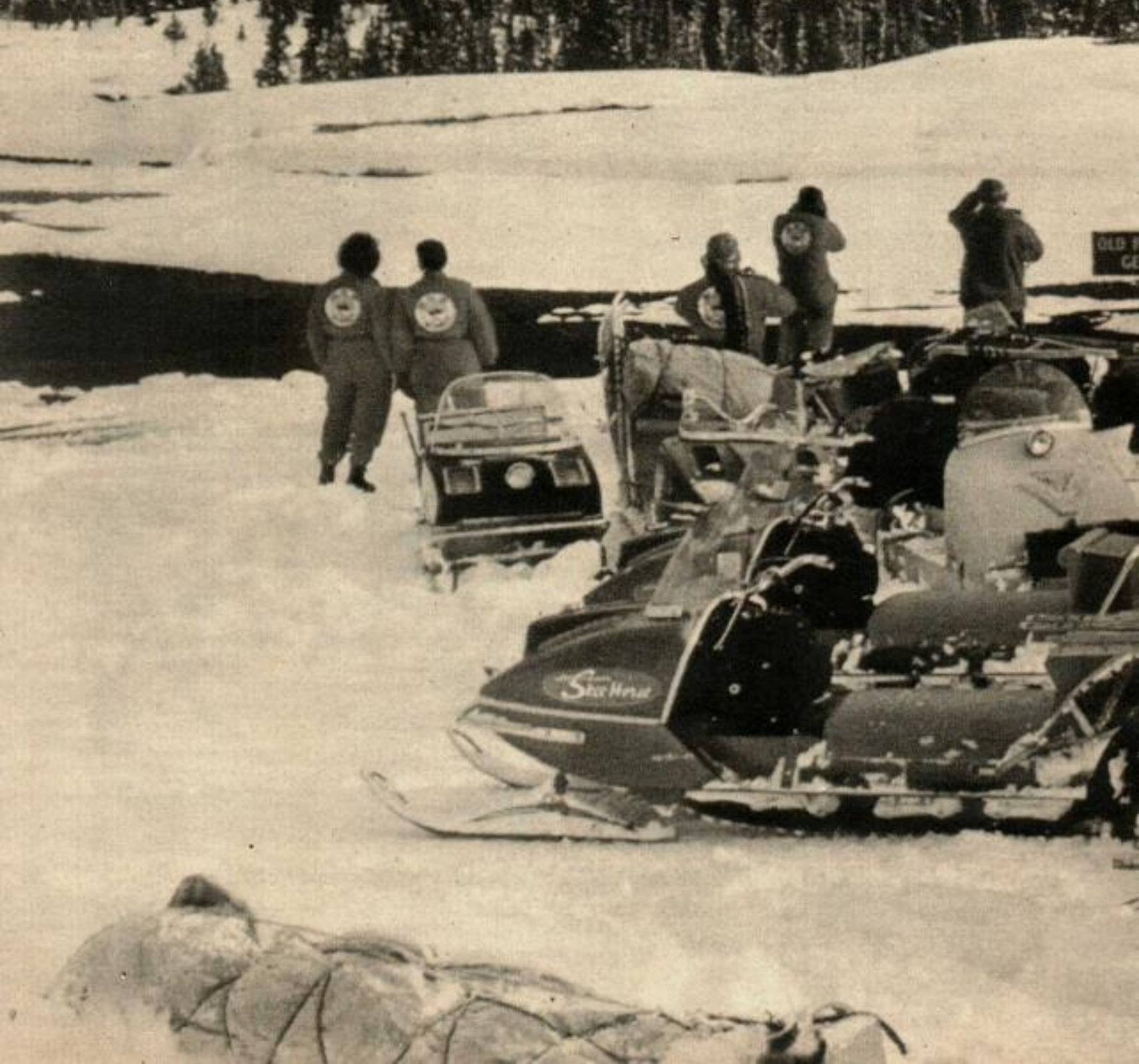


A travers le Yellowstone sur un Snowmobile

Par Daniel FALES.

Chaque été, des millions d'Américains visitent le Yellowstone. Mais jusqu'à présent, seuls une poignée de rangers et quelques hardis explorateurs ont parcouru le Parc, en hiver, avec des raquettes. Mais vous pouvez maintenant aller voir la féerie hiver-







LA CARAVANE s'arrête pour admirer le paysage à l'endroit où nous sortons de la forêt, au-dessus du Yellowstone le matériel en ordre.

nale de cette merveilleuse région comme je l'ai fait. Cela est rendu possible grâce au Snowmobile, un véhicule qui... mais revenons au départ, au début de l'hiver dernier.

Cette randonnée sera sensationnelle pour deux raisons. D'abord, 38 snowmobilstes vont essayer sur 25 « machines » (c'est comme ça qu'ils les appellent) de faire le premier long circuit (plus de 200 km) autour du parc complètement couvert de neige — un exploit même pour les as. Moi qui suis encore loin d'être un as, j'espère pouvoir voyager avec eux pendant trois jours.

Vous savez aussi bien que moi quel succès rapide ces petits bolides ont connu. En ce moment même, on en voit dans les forêts de la Nouvelle-Angleterre, dans les grandes plaines du nord des Etats-Unis, dans les neiges poudreuses de l'Orégon. Il existe, voyez-vous, trois sortes de snowmobiling. 1. Le tous terrains ; 2. la course ; 3. le saut de congère. Sur ce trajet, nous pratiquerons les trois. Je ne suis pas tout à fait à mon aise avec ces coureurs de neige. Ils font partie du club snowmobile Big Sky Riders de Livingston (Montana). Rien ne leur fait peur.

Notre point de départ est Mammoth Motor Lodge, près de la limite nord du parc. Je suis en avance. Mon mentor, un type solide engoncé dans un parka vient à ma rencontre. On se serre la main. Il s'appelle John Dietz, un officier aviateur retraité qui gère le Lodge

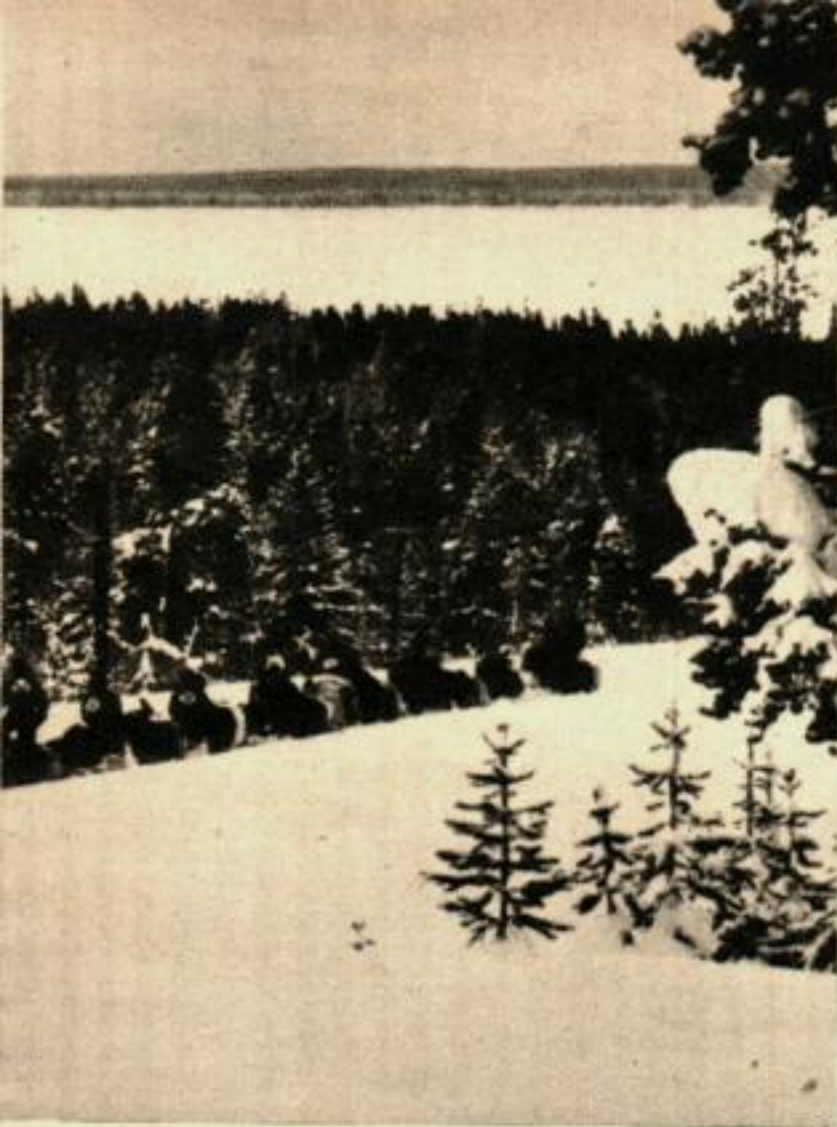
(auberge de montagne) appartenant à la Yellowstone Park Co.

« Pour commencer, dit-il, il faut apprendre à porter son poids d'un côté et de l'autre ». Ma machine m'attend dans un garage de snowmobiles qu'on peut louer 6 dollars (30 F) de l'heure. C'est un poids lourd avec un moteur de 15 CV et un gros phare à l'avant. Je suis venu ici avec l'idée que j'aurais beaucoup à apprendre sur le tous terrains. Je me suis trompé.

J'eus ma première surprise lorsque John m'expliqua que dans le cross-country, on se tient autant sur les genoux que sur le séant, pour deux raisons. On voit mieux par-dessus le pare-brise et on déplace ainsi plus facilement son poids. Il part devant pour un petit trajet d'essai, après avoir posé quelques questions pour voir où j'en suis. Au bout de deux heures, j'avais assez de confiance pour commencer à porter mon poids sur le côté dans les virages.

Dans la soirée, beaucoup de membres du club sont arrivés de Livingston, chacun avec son snowmobile. Certains débarquent non seulement des machines, mais aussi des traîneaux et des luges. Ces derniers, chargés de vivres et de matériel seront remorqués derrière les snowmobiles.

En discutant sur les plans ce soir-là, on parle beaucoup de blizzards, d'avalanches meurtrières, de sacs de couchage, de vêtements de rechange, de chaussettes sèches (il n'y a rien de tel que les chaussettes sèches



enseveli sous la neige. On profite de l'escale pour remettre

pour les pieds froids), de raquettes, de gants, de masques de protection, de lunettes. Nous parlons aussi de bougies de rechange, de courroies de transmission, d'outils, d'huiles à mélanger avec l'essence, et d'émetteurs-récepteurs portatifs. Ensuite on est allé se coucher.

Il était 8 h du matin et il faisait -23°C tandis que nous faisons chauffer les moteurs au milieu de nuages de fumée. Nous poussons les machines pour qu'elles ne colent pas à la neige.

C'est vraiment impressionnant, vingt-cinq machines en file et prêtes à partir. Les moteurs pétent. Je suis en troisième position. A l'avant John Dietz fait un essai de walkie-talkie avec le dernier de la file. Nous l'appelons Charlie, le « feu rouge ».

Nous partons au signal. Les ennuis commencent presque tout de suite.

On se dirige vers le sud. C'est une étape de 80 km. On grimpe sur une ligne de crêtes. La colonne se tortille et monte lentement.

Les ennuis commencent d'une façon curieuse. Nous suivons une route d'été, bloquée depuis longtemps par 9 m de neige formée en congères. Soudain, les patins font des étincelles. La route est à découvert. Pas de neige. Les sources chaudes bien connues du Yellowstone ont laissé des surfaces chaudes. Il y en a une de 300 m de long.

Comment progresser sur une chaussée nue ? Les patins ne peuvent plus diriger la machine. Il faut donc mettre pied à terre,

courir à côté de la machine, la pousser, la tirer, la redresser, en suant sang et eau. Il faut, pendant tout ce temps, maintenir la traction de la machine, et c'est difficile, avec une commande de gaz à rappel pendant qu'on essaie de pousser la machine qui pèse 180 kg loin d'un ravin.

Mais tout le monde s'en tire et au sommet on fait une pause.

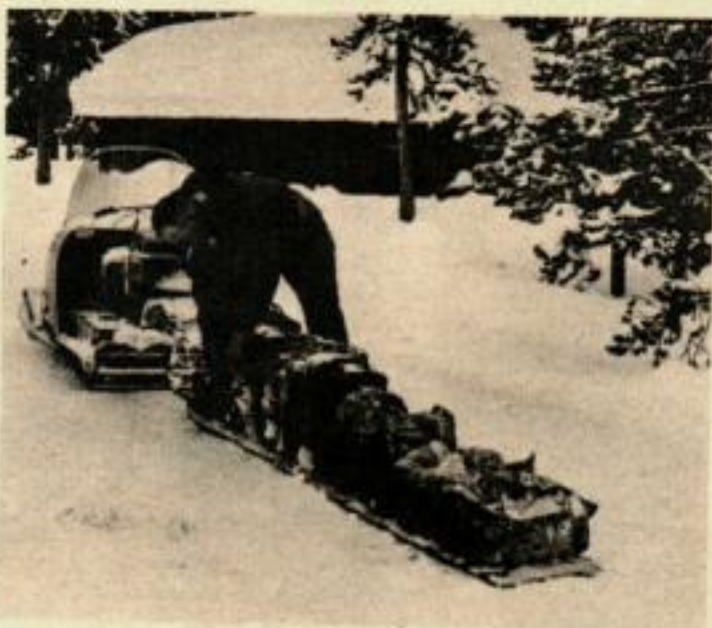
C'est maintenant la vraie cavalcade. Nous progressons en colonne, chaque machine avec une queue d'écureuil de neige soulevée. C'était vraiment beau à voir. Devant, John est à genoux sur sa selle. Nous faisons 25 km/h. Il se penche d'un côté et de l'autre pour prendre les virages. Je l'imité. Mais au premier virage, ma machine fait mine de ruer et de me projeter, non vers l'extérieur du virage comme vous pourriez le croire, mais vers l'intérieur. Je me suis alors rappelé : John avait crié : « Penchez-vous à droite quand vous tournez à gauche ». Ça va comme ça. Nous continuons à nous tortiller en montant et en descendant dans un monde d'une grande beauté. Tout à fait à l'arrière, je vois Charlie le « feu rouge ». C'est lui qui a la réserve d'essence. Chacun de nous porte un bidon de réserve de 20 litres. Mais Charlie est là si quelqu'un tombe en panne sèche. Nous avons calculé une consommation de un litre pour deux kilomètres. Nous ferons le plein ce soir.

Jusqu'à présent, j'ai fait des acrobaties avec ma machine. Je suis un peu plus à l'aise maintenant.

Soudain, un blizzard se lève.

Nous sommes dans une longue plaine. Le vent souffle furieusement. On ne voit plus la colonne : c'est la tempête blanche. J'allume mon phare, dans l'espoir d'être vu. Pour ma part, je ne vois rien. Seulement des ombres. Dietz va sans doute s'arrêter. Je me rendis compte alors que nous devions continuer à progresser.

CHARLIE FEU ROUGE vérifie la réserve d'essence avant de prendre place à la queue de la colonne.





BATAILLE DE BOULES DE NEIGE à 25 km/h. John Dietz et sa femme sont sur la machine de tête. L'auteur est juste derrière eux.

IL FAUT SE PENCHER ENSEMBLE dans les virages. Bruce Sigrist et sa femme foncent sur la piste. Sur la machine qui est à gauche, on voit une charmante conductrice.

DES PLAQUES DE GLACE se collent aux chenilles quand la température est de 0° C environ. Cela peut causer une panne par blocage des galets. Il faut détacher ces plaques avant de continuer.



Je me rendis compte soudain de ce que c'est que d'être perdu dans un blizzard. Quand je perds de vue Dietz et le n° 2 qui est à 9 m seulement devant moi, je ralentis, j'enlève les verres noirs de mes lunettes et je les remplace par des verres orange pour mieux voir.

Je me demande comment Dietz peut y voir. Il faut pour cela un long entraînement. Nous suivons toujours les routes ensevelies sous la neige. Même le haut des balises devient invisible, et il y a des ravins.

Le blizzard cesse brusquement. Nous pouvons enfin accélérer sur une piste bien visible. Nous faisons route vers l'ouest dans un paysage de conte de fée. Tout autour de nous, il y a de grands trous d'où s'échappe la vapeur et des pins couverts de neige. On s'arrête pour casser la croûte. Nous devons les sandwiches transportés sur une luge.

Le « Vieux Fidèle » n'est plus bien loin maintenant. Deux grands snowcats (chenillettes de neige) de la Py Co s'approchent de nous en pétaradant comme des tanks, chacun portant une douzaine de touristes qui font ainsi, confortablement installés au chaud, l'excursion de la journée entre West Yellowstone et le grand geyser. Ensuite, on arrive au « Vieux Fidèle ».

IL Y A BEAUCOUP DE BETES SAUVAGES dans le Yellowstone, particulièrement des bisons. On en voit tous les jours.



Nous déroulons nos sacs de couchage dans les chalets. Après un bon dîner, quelques chansons et quelques bonnes histoires, nous allons nous coucher de bonne heure. Avant de s'endormir, tout fier de n'être tombé que trois fois, j'essayais de me rappeler les erreurs qui avaient cousé les chutes. Chaque fois, la machine avait penché au-delà du point d'équilibre. Je sentais qu'elle s'affaissait sur le côté. Je lâchais la commande de gaz et je tombais dans la neige molle.

Le petit déjeuner fut pris assez tard dans la matinée. Nous étions prêts à partir lorsqu'un grondement se fit entendre. On le sen-

tait sous les pieds. Il y eut un gargouillement, un sifflement, puis soudain, une colonne d'eau et de vapeur jaillit et n'arrêtait plus de monter. Puis tout retomba aussi soudainement dans un grand fracas. Je jetai un coup d'œil sur ma montre : 9 h 05. Le « Vieux Fidèle » a été exact au rendez-vous. Il est temps de reprendre la piste.

Les deux jours suivants furent passionnants. Nous tournons à 65 km dans l'est. Je suis complètement courbaturé, mais je me débrouille bien maintenant. Et je suis très impressionné. Nous avons eu seulement une panne sérieuse. Pour ce trajet, nous avons cinq mécaniciens avec nous. Mais il y avait des réparations que nous ne pouvions faire nous-mêmes. Les cahots avaient arraché un moteur de sa monture et il était hors de course. Heureusement, c'est arrivé près de « Vieux Fidèle », et John Dietz s'arrangea pour que la machine hors d'usage soit remorquée jusqu'à West Yellowstone par un des snowcats de la Py Co. Le cavalier démonté fut pris en croupe sur une autre machine.

A part cela, nous n'avions eu que quelques pannes sans importance : un câble de commande de gaz cassé (on le remplaça), deux embrayages qui ont patiné (nous avons perdu trente minutes pour les serrer) et un

(Suite page 125)



Notre itinéraire dans le Yellowstone : nous partons de Mammoth, passons la première nuit au « Vieux Fidèle », la seconde nuit à Lake.

A travers le Yellowstone sur un Snowmobile

(Suite de la page 67)

axe cassé sur un ski avant.

Ce dernier n'était pas facile à réparer. Quelqu'un trouva la bonne solution avec un système ingénieux de câbles qui accouplait le mauvais au bon.

Toute la journée, nous avons ouvert la piste. A la fin de la journée, fatigués mais de bonne humeur, nous avons fait escale au poste de Lake où nous avons passé une bonne soirée.

A 8 h du matin, le troisième jour, les Rangers nous ont averti que nous allions parcourir un terrain où de fortes chutes de neige accompagnées de vent violent, venaient de se produire. De grosses corniches de neige s'étaient formées sur les crêtes. De temps en temps elles tombaient en avalanche.

Ici, personne ne plaisante avec les avalanches. On tint une conférence. Nous avions l'intention d'aller vers le nord, par Tower Junction. Au lieu de cela, nous allons faire un détour par Norris Junction, dans l'espoir que les conditions y seront meilleures.

Elles le sont — dans une certaine mesure. Pas d'avalanches. Mais toute la journée, nous naviguons sur des congères croûlantes. Il y avait de quoi avoir le mal de mer. Mais les

A travers le Yellowstone sur un Snowmobile (Suite de la page 125)

petites machines furent à la hauteur, et le soir, nous sommes revenus à notre point de départ, le « Lodge ».

Ouvrir la piste dans la neige vierge, voir

des élans, des cerfs, des bisons, entendre le « grand silence blanc » quand tous les moteurs sont arrêtés, c'est le charme du « snowmobiling » dans le Yellowstone.

REGLEMENTATION DU YELLOWSTONE

1. On peut louer un snowmobile ou utiliser le sien.

2. Il faut être au moins deux pour la promenade. (Si quelqu'un tombe en panne, l'autre peut aller chercher du secours.)

3. Il faut emporter des raquettes de neige, une paire pour chaque groupe. Nous en avions une paire par machine. Raison : il est à peu près impossible de marcher dans la neige profonde. En réalité, il nous fallait chausser les raquettes même pour aller des snowmobiles aux chalets.

4. Il faut un bon matériel de couchage pour passer la nuit dans les chalets. La seule auberge

de la région, c'est le Lodge. Nous avons utilisé les chalets du Vieux-Fidèle, par autorisation spéciale.

5. Il faut une autorisation pour voyager dans le parc. Il faut l'accord des rangers avant chaque étape. Il faut soumettre un plan de trajet.

6. Il faut des provisions au moins pour deux jours au départ. Les blizzards ne sont pas rares. On peut facilement se perdre, et c'est dangereux.

7. On ne peut utiliser que les chemins suivis en été. La plupart sont enneigés, balisés seulement par des bâtons qui servent de repères aux chasse-neige. Ces balises vous rendront de grands services.