



Le tout terrain réalise une grande première

L'ASCENSION DU PLUS HAUT PIC DES MONTAGNES ROCHUEUSES AMÉRICAINES



Au sommet du mont Elbert, deuxième pic américain, le chef de l'expédition, Jim Lytle, à gauche debout sur un Coot à quatre roues motrices, contemple le drapeau de l'Etat du Colorado qu'il vient de planter. A droite, le Coot à quatre roues motrices et directrices sur lequel Lytle a réussi le premier cette ascension achevée le 3 août 1969 à 9 h 35 du matin, les pierres sur lesquelles s'accrochent les véhicules ont été empilées par les alpinistes qui se sont succédés sur ce sommet.

Lytle vient de quitter la région boisée et il jette un dernier regard vers la vallée avant de s'élancer à l'assaut du mont

UNE GRANDE PREMIÈRE

Véhicule universel qui aide l'homme à travailler et à s'évader de nos routes encombrées, le véhicule « tout terrain » connaît actuellement en France une vogue sans précédent pour différentes raisons, généralement impérieuses, souvent raisonnables, parfois assez fantaisistes.

Il y a tout d'abord les services publics qui ne peuvent pas se passer de « tout terrain », dans certaines régions : les Ponts et Chaussées et l'E.D.F. De leur côté, les prospecteurs de pétrole (qui n'ont pas renoncé à trouver de nouveaux gisements dans l'hexagone) et les entrepreneurs de travaux publics ont remplacé les vieux GMC achetés aux surplus de l'armée par des véhicules modernes capables de réaliser de meilleures performances.

Le développement du tourisme a contribué lui aussi à l'essor du « tout terrain ». Le propriétaire d'un hôtel situé dans une région calme, mais relativement inaccessible (c'est d'ailleurs pour ça qu'elle est calme), a besoin d'un tel véhicule. Comme le particulier qui a déniché la résidence secondaire de ses rêves au bout de quelque route oubliée, laquelle massacrerait inévitablement la suspension d'une voiture normale.

N'oublions pas encore les éternels grands voyageurs, successeurs des explorateurs sur les routes du monde où il n'y a plus grand chose à découvrir. Après avoir économisé durant de longues années et préparé soi-

gneusement leur expédition, ils quittent le bureau, l'atelier, l'usine pour s'élancer à travers les brouillards de l'Inde, pour gravir les redoutables sommets du Pérou, pour affronter la tôle ondulée des « routes » africaines.

Les « tout-terrain » ont leurs lettres de noblesse. Le premier modèle connu fit son apparition en 1922 et servit à promener la Reine Mary d'Angleterre à travers champs pendant les manœuvres de l'armée britannique. C'était une autochenille Citroën B-2. Ce type de véhicule faisait en l'occurrence ses premiers essais avant d'entamer la célèbre Croisière Noire, que Renault réédita avec de gros « six roues », et la prestigieuse « Croisière Jaune » au cours de laquelle il vainquit l'Himalaya en trichant un peu : devant un pic, infranchissable sans lamas, on démontra les autochenilles pour les transporter en pièces détachées sur l'autre versant !

Il n'y eut donc pas de grande première au véritable sens du terme qui signifie atteindre un sommet pour la première fois. Sauf peut-être durant la dernière guerre où la « jeep » à laquelle on demandait pratique-



Les quatre roues directrices font toute la différence. Là où les Coot qui ne sont pas équipés de ce système restent bloqués entre les arbres, Lytle, au fond, continue sa progression en se lovant littéralement entre les obstacles.

La végétation particulièrement abondante immobilise brièvement un des « tout terrain ». Les treuils dont les véhicules étaient équipés furent rarement utilisés.

ment tout, sauf de faire la vaisselle et mou-
dre le café, fut lancée à l'assaut de nom-
breux pics tenus par l'ennemi, tant en Europe
qu'en Asie.

L'exploit homologué restait donc à accom-
plir.

C'est chose faite aujourd'hui puisqu'un
petit « tout-terrain » américain à l'aspect bien
inoffensif, le Coot, vient de vaincre la
seconde montagne des U.S.A., le Mont
Elbert qui se dresse dans le Colorado à
4 329 m d'altitude, à peine 19 m de moins
que la plus haute montagne américaine, le
mont Whitney 4 348 m, orgueil de la
Californie.

Mais laissons le conducteur du véhicule
victorieux Jim Lyple, raconter son aventure :

— « L'endroit où nous avons décidé de
camper était situé 700 mètres plus bas que
le sommet du Mont Elbert le pic le plus
élevé du Colorado qui, hors des montagnes
de l'Alaska, vient au second rang dans la
classification des sommets américains. L'en-
droit était constitué de creux et reliefs et
nous étions certains que si nous nous
retournions un peu trop brusquement dans
nos sacs de couchage nous deviendrions
aussitôt une avalanche humaine jusqu'en
bordure de la forêt, à quelques 1 500 mètres
plus bas.

« Pour être plus précis, notre campement
était situé sur un terrain rocheux incliné à

30° sur le flanc nord-est du plus haut des
14 pics qui composent la chaîne des
Sawatch qu'on a souvent appelée le « toit
de la nation », à environ 130 kilomètres au
sud-ouest de Denver.

« Sur une plateforme naturelle à quelques
mètres au-dessus de nous, nos trois véhicu-
les « tout terrain » à 4 roues motrices Coot,
faisaient office de brise-vent. Ils nous avaient
amenés jusqu'ici et nous étions prêts à
parier qu'ils nous hisseraient jusqu'au som-
met de l'Elbert lors de l'assaut final que nous
allions entamer à l'aube.

« Mais, graduellement nos chances
d'aboutir s'amenuisaient. Le brouillard qui
s'épaississait annonçait une pluie risquant
de rendre la roche glacée aussi lisse que du
verre. De plus un de nos véhicules, dont les
freins s'étaient desserrés accidentellement à
la tombée de la nuit, s'était endommagé en
percutant un rocher.

« Mais ce n'était là qu'une partie des
obstacles. Afin de démontrer les qualités
de nos véhicules, nous avons négligé la
piste qui avait permis jadis à d'autres alpi-
nistes d'approcher du sommet et nous avons
choisi de progresser sur le flanc nord-ouest
où il n'y avait pas le moindre sentier. Mais
si nous réussissions, nous pourrions prouver
que nos « tout terrain » pouvaient vraiment
aller n'importe où.

« Notre tentative avait aussi deux autres
objectifs.

« Le premier consistait à tester le proto-
type d'une nouvelle génération de « tout
terrain » : le Coot 4-4 dont les roues étaient
non seulement toutes motrices mais aussi
directrices. Le volant agissait, mécanique-
ment, de deux manières : lorsque les roues
avant tournaient dans une certaine direction,
les roues arrière effectuaient le mouvement
contraire.

« Ainsi tandis que les roues arrière de la
plupart des « tout terrain » se contentent de
« suivre » lorsqu'ils négocient des obstacles,
ou des virages en épingle à cheveux, ce nou-
veau Coot se comportait à la manière d'un
serpent, progressant, contournant, grim-
pant tout à la fois, autour de fantastiques
obstacles. Lorsque le volant est braqué à
fond notre « tout terrain » est capable de faire
demi-tour sur place. J'avais la chance de
conduire le premier de ces nouveaux véhicu-
les — le Coot 444 S.S. — qui venait de
sortir de l'usine.

« Notre second objectif consistait à
démontrer que les véhicules « tout terrain »
ne démolissent pas, comme on le leur repro-



UNE GRANDE PREMIÈRE

che, des terrains fragiles. Equipé de pneus extra-larges à très basse pression, le « tout terrain » classique est comparativement beaucoup plus léger qu'un homme ou un cheval. Sa boîte de vitesses très démultipliée évite de faire patiner les pneus et malgré ses quelques mille kilos, passagers et équipement compris, le véhicule exerce à peine 2,5 livres de pression pour six centimètres carrés, c'est-à-dire qu'il est bien distribué grâce à une suspension spécialement étudiée. Un cheval et son cavalier exerçaient une pression de 12 kilos, et un homme seul une pression de 7 kilos.

« Nous avons pris le départ un samedi matin, le 2 août 1969, du parc de camping Halfmoon, dans la forêt nationale de San Isabel (2 940 m) qui borde la base de la face nord-est du mont Elbert. Je conduisais le prototype à 4 roues motrices et directrices et mon passager était le guide de l'expédition, Bill Peterson, qui avait réalisé une reconnaissance préliminaire en rejoignant le sommet à pied.

« Sam Umberger concessionnaire Coot de Riverton, dans le Wyoming, suivait à bord d'un modèle Standard 4 roues motrices dont les roues arrière n'étaient pas directrices et son passager était Dick Kruse, 26 ans, photographe.

« Le mécanicien Dave Kittinger et le champion de « snowmobile » Derrick Dodge, tous deux de l'agence Coot des montagnes rocheuses, fermaient la marche.

« Avant de nous élancer, nous avons tracé une route et établi les étapes de notre progression. Après les premières collines à travers champs et bois, et en nous dirigeant vers le sud-ouest nous avons décidé de grimper jusqu'à 3 600 mètres. Ceci nous amènerait juste au-dessus de la zone boisée. A cet endroit, aux pentes plus sévères atteignant parfois 60 degrés, nous nous installerions pour la nuit. Le lendemain à l'aube nous tenterions de gagner le sommet.

« Tandis que nous progressions à 3 000 m d'altitude sur de véritables tapis d'aiguilles de pins, vérifiant au compas notre route, prenant garde de ne pas perdre de vue le sommet chauve de l'Elbert, Sam m'indiquait au « talkie-walkie » que la puissance de son moteur ne tombait pas.

« Ce problème de la puissance, qui allait devenir de plus en plus critique à mesure de l'ascension, était l'un de nos buts : un « tout terrain », quel qu'il soit, pouvait-il atteindre un sommet situé à plus de 4 000 m d'altitude par ses propres moyens ?

« Car, chaque fois que l'on s'élève de cent mètres, un moteur à explosion perd près de 1 % de sa puissance initiale. Or nous utilisons un moteur monocylindre à essence Tecumseh, refroidi par air, de 12 chevaux qui équipe tous les Coot. Au sommet de l'Elbert, la perte de puissance atteindrait plus de 42 % et dès lors le moteur ne délivrerait plus que 7 chevaux.

« En conséquence, nous avons équipé deux de nos véhicules, le quatre roues directrices et l'engin standard de Dave Kittinger, avec le réducteur que Coot offre en option. Lorsque ce réducteur est monté, la démultiplication est accentuée de 25 %, ce qui fait que la puissance utilisable atteint en fait 16 chevaux. Ainsi, au sommet de l'Elbert, il nous resterait 9 chevaux.

« Outre le fait que nous utilisons de l'essence d'aviation à 90 octanes, c'est la seule modification à laquelle nous avons consenti.

« Quant à Sam, il n'avait absolument pas touché à son véhicule, utilisant du « super » courant, même à 3 300 mètres, il ne remarquait aucune baisse de puissance.

« A présent, nous progressions dans un terrain où les obstacles étaient constitués par des arbres et ce parcours était tellement tourmenté que, pour grimper de quelques mètres, nous devions souvent en parcourir cent en contournant les obstacles.

— A la vitesse à laquelle nous allons, m'a crié Dave depuis son engin, nous verrons passer toute une série de dimanches avant d'atteindre le sommet.

« Non, répliquai-je, un seul dimanche et c'est demain.

« En plus du réservoir normal, chaque véhicule ne transportait qu'une réserve de vingt litres d'essence. Nous n'avions pas suffisamment d'autonomie pour nous permettre de tergiverser.

« Cependant, les arbres étaient parfois si rapprochés que nos Coot, d'une largeur hors tout de 1,50 m, ne pouvaient passer entre eux. C'est là que mes quatre roues directrices se révélèrent particulièrement efficaces. Plus d'une fois, à quelques millimètres près, je parvenais à braquer mes roues arrière de manière à contourner le tronc d'un arbre tandis que mes compagnons ne pouvaient passer.

« Le fait que la pente devenait de plus en plus importante constituait un autre handicap, une seule glissade exigerait des heures pour reconquérir le terrain perdu.

« Nos Coot grâce à leur suspension indé-