

Les gagnants de 1949: de gauche à droite: Johnny Castner le roi de la catégorie camion et remorque, Ben Winterberger, catégorie tracteur et semi remorque, et Steve Moon catégorie camion ordinaire.

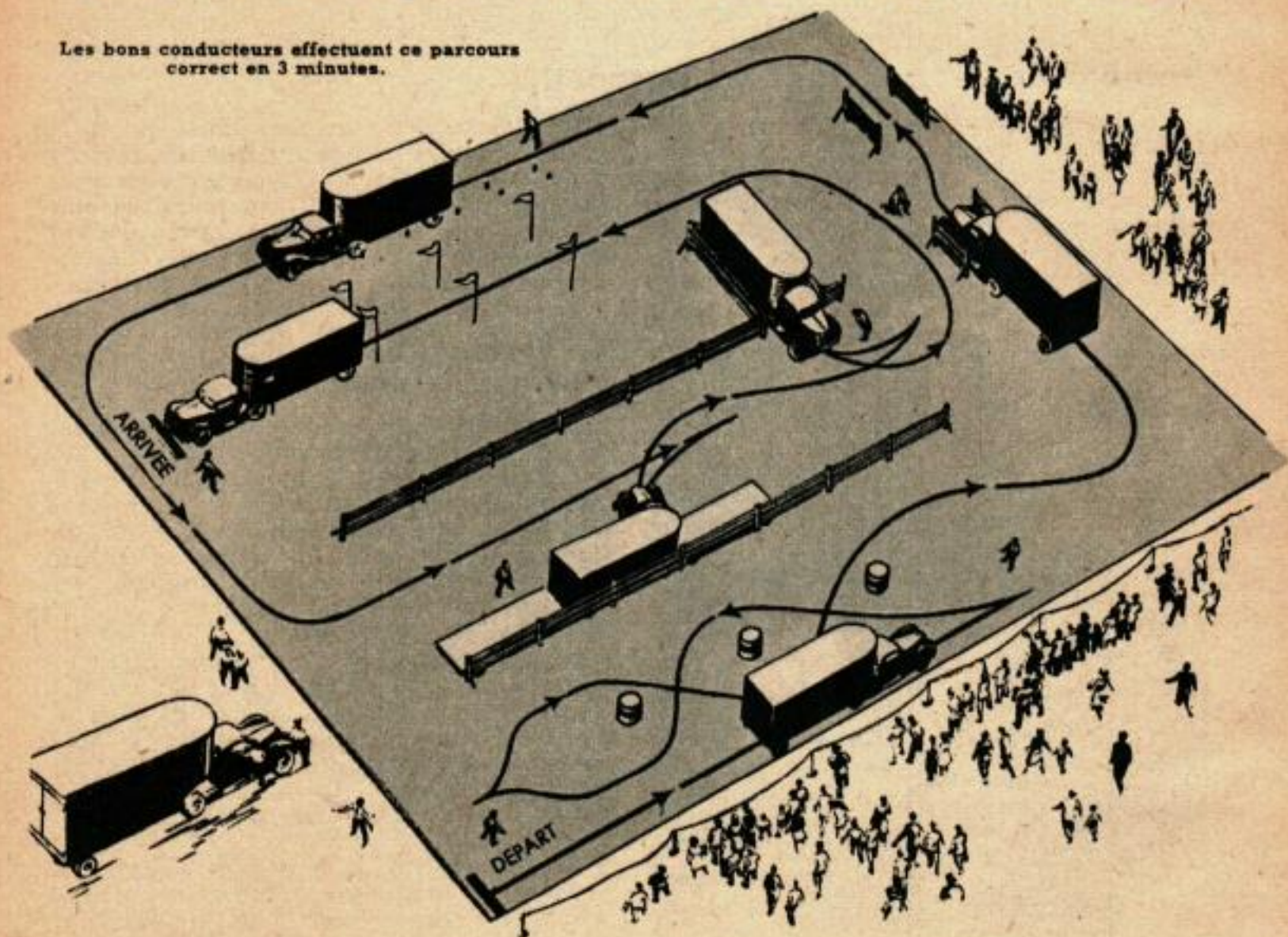
★

Si vous les avez agonis d'injures sur la grande route, préparez-vous à retirer vos invectives. Ce sont les meilleurs conducteurs du monde.



Cow-Boys montés sur Pneus

Les bons conducteurs effectuent ce parcours correct en 3 minutes.





Il faut savoir conduire pour faire passer en marche avant et en marche arrière ce camion avec remorque suivant le parcours sinueux sans renverser un seul baril.

Le champion Johnny Castner montre à un ancien pilote de B 29, comment manœuvrer le double changement de vitesse.

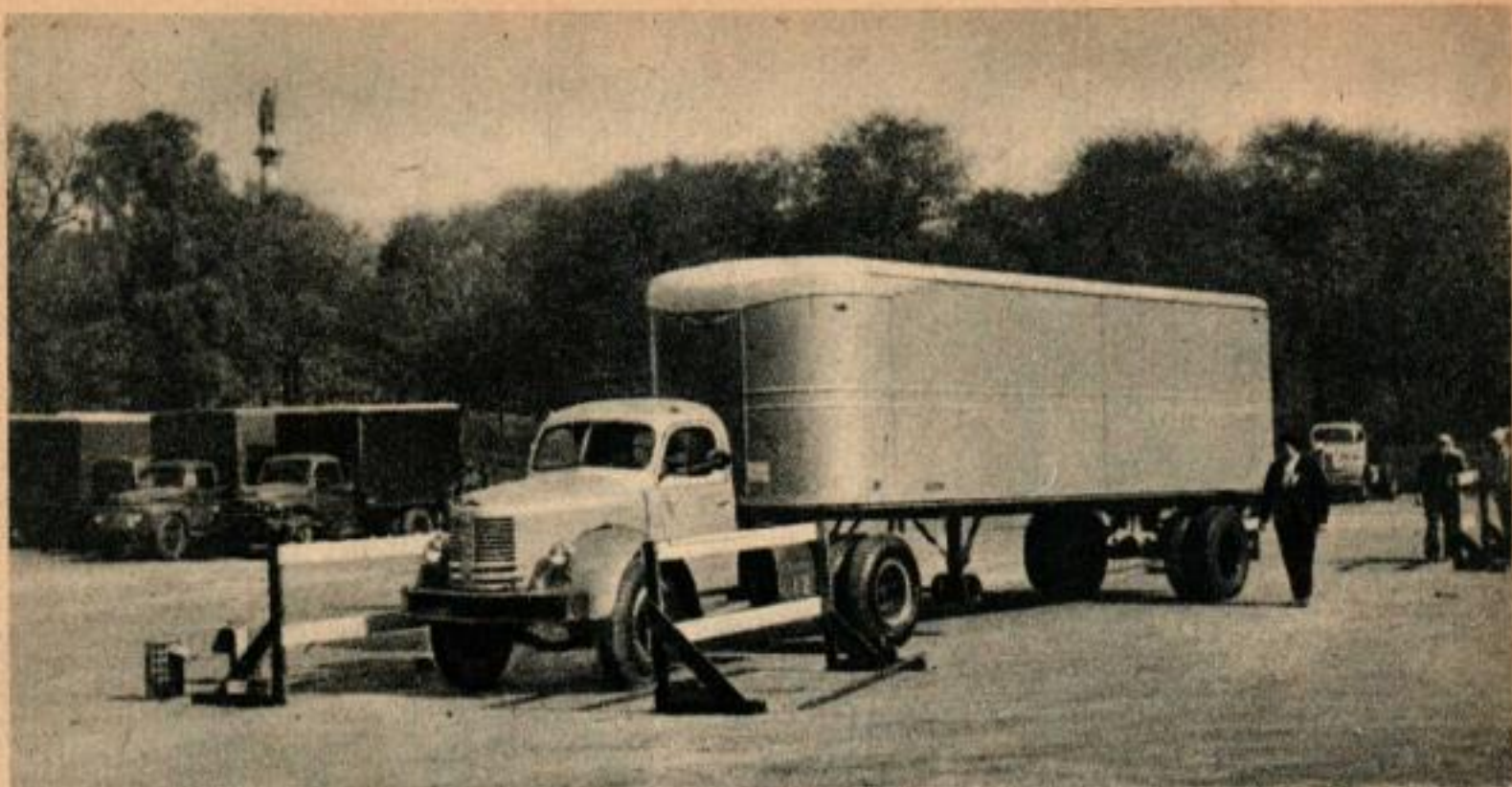


LES rodéos étaient autrefois l'affaire de cow-boys aux jambes recouvertes de cuir. Ils montaient des chevaux vifs, des taureaux ou des veaux attachés à une corde.

Actuellement comme toutes choses, les rodéos ont changé. Les coursiers y sont bien, mais ils sont montés sur pneus et non plus sur fers. Au lieu de s'ébrouer, ils vous envoient un défi sentant l'huile et l'essence. Au lieu du bruit agréable fait par le craquement du cuir de la selle, c'est un grincement d'engrenages et le fracas de remorques de 20 tonnes que l'on glisse dans des passages étroits, que l'on fait serpenter parmi des barils servant de jalons, que l'on fait rouler entre des quais qui sont invisibles du siège du conducteur. La seule chose que l'on retrouve dans le spectacle est la poussière qui tourbillonne, soulevée par les roues jumelées des énormes camions de transport.

Les courses pour camions sont le résultat naturel d'une industrie qui croît rapidement. En 20 ans, les transports par camions partis de presque rien se sont accrus au point que maintenant il y a près de 7.500.000 véhicules transportant dans un bruit de tonnerre quelque 130 milliards de tonnes-kilométriques de fret chaque année. Trente millions de m³ d'essence s'engouffrent chaque année dans les estomacs assoiffés de ces transports.

Si toute cette essence était mise en bidons de 5 litres vous pourriez en faire 5 tas qui arriveraient à la lune. Les hommes qui conduisent ces monstres forment une collection de gars gonflés se soutenant mutuellement



Après le trajet en zigzag, le camion doit manoeuvrer dans ce passage étroit qui n'a que quelques centimètres de trop.

et ne différant pas sensiblement des pilotes d'avions. En premier lieu, ils s'intéressent aux moteurs et à leur puissance et quelle habileté derrière un volant !

Ce fut pour montrer au public quel degré incroyable de sûreté, d'habileté et de coup d'œil ces hommes avaient atteint que les associations de transport lancèrent leur premier parcours en 1937. Ce fut un tel succès que, sauf pendant la guerre il y en eut un tous les ans.

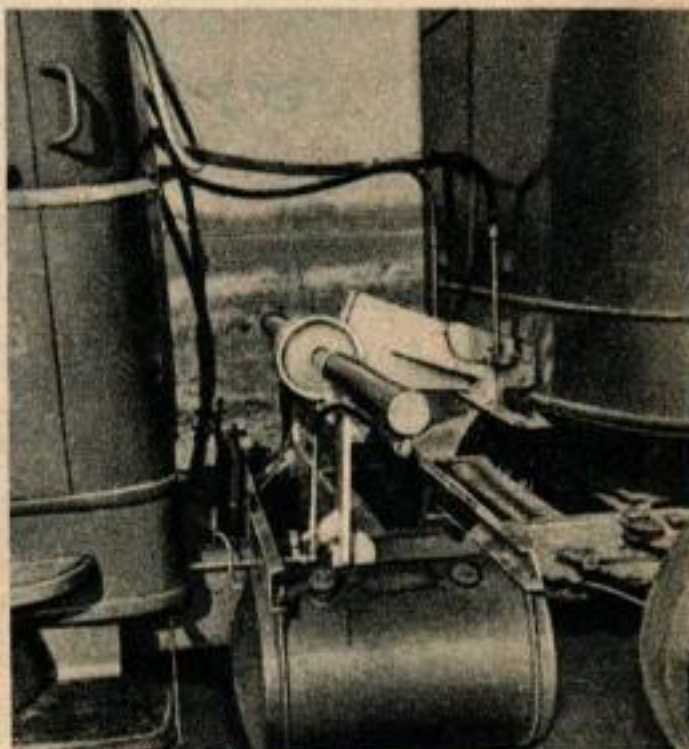
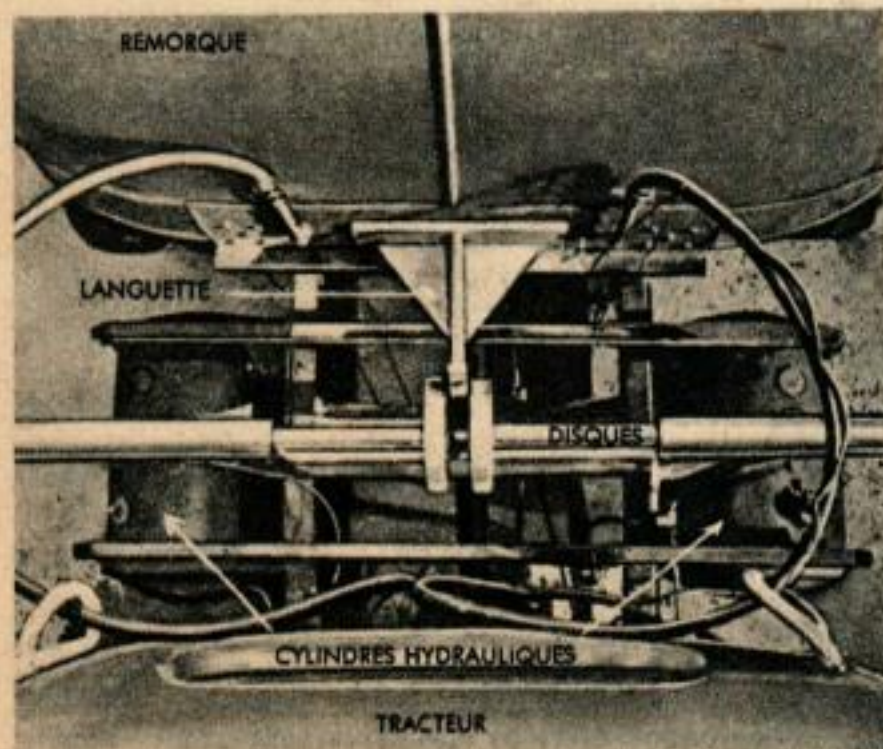
En 1949, les gagnants des éliminatoires de 34 parcours des États-Unis, tournèrent autour de Boston avec leurs encombrants acces-

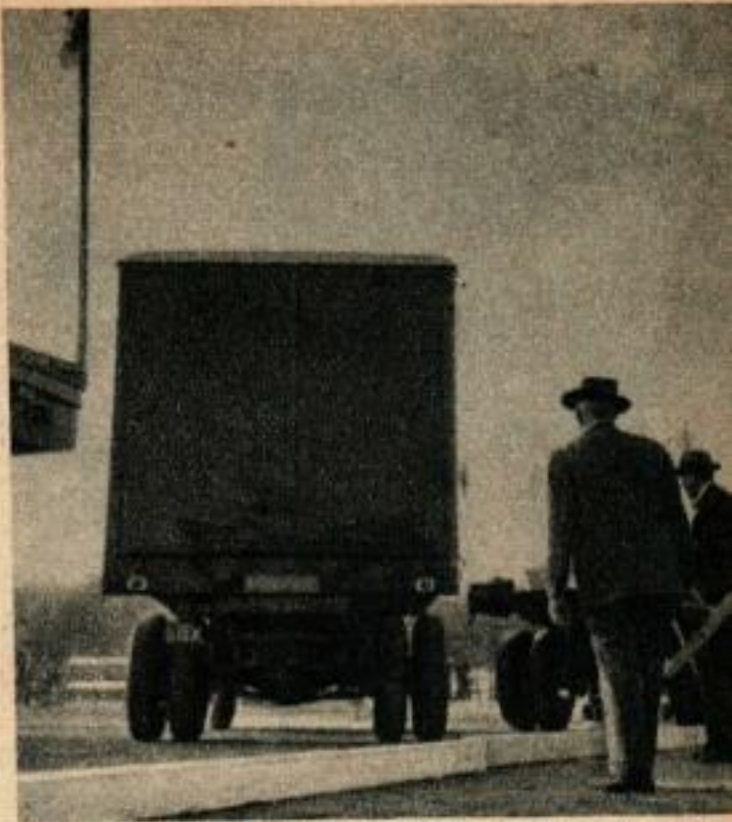
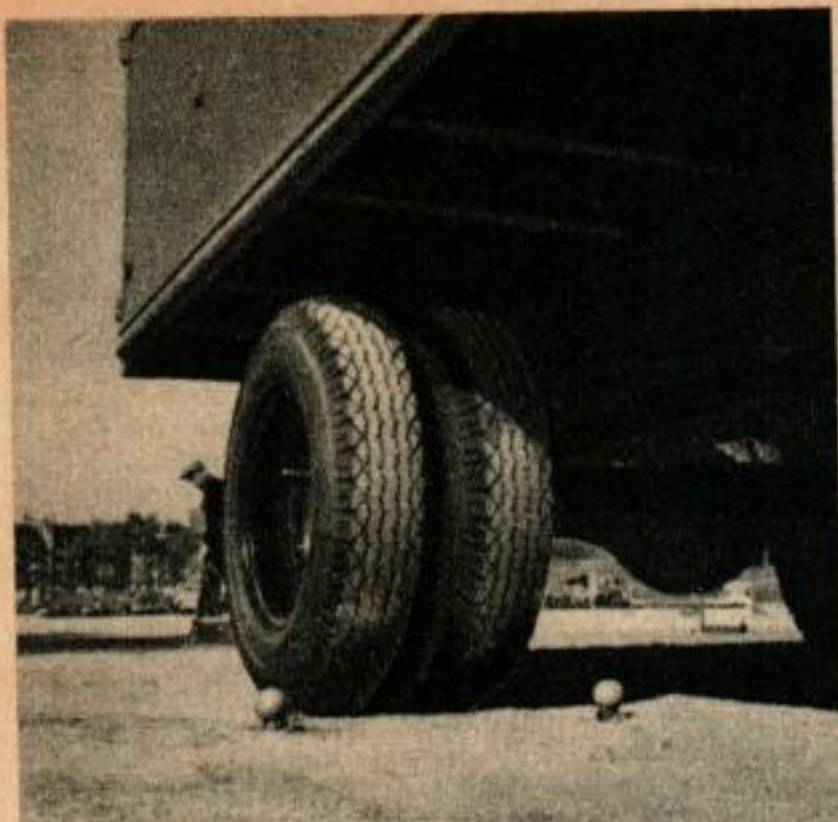
soires pour déterminer quel était le meilleur conducteur dans les 3 catégories : camion avec remorque, tracteur avec semi-remorque et camion seul.

Les plus gros engins sont les camions avec remorques, véritables trains de 36 tonnes sur pneus, ayant de 14 à 20 roues et mesurant d'un bout à l'autre près de 18 m.

Ces véhicules effectuent des transports dans les montagnes Rocheuses. En plus de la collection habituelle de multiples leviers et d'un nombre impressionnant d'instruments dont un tachymètre (sur les Diesel, les changements de vitesse se font d'après la vitesse du moteur

Cette commande hydraulique entre la cabine et le châssis de la remorque empêche les chocs. La pression dans les cylindres freine le mouvement de fouet dans les virages et, si on le désire, les disques peuvent être bloqués dans la partie centrale pour faire du véhicule un ensemble rigide.





A gauche, les roues doivent passer en ligne droite entre les marqueurs. A droite, marche arrière dans un espace restreint pour garer.

et non pas d'après la vitesse sur la route) ils transportent des feux de signalisation, des pelles, du sable (en cas d'ennuis) et une sorte de cabine pour dormir située derrière le siège du conducteur. Les gars appellent ces aménagements des « wagons-lits ».

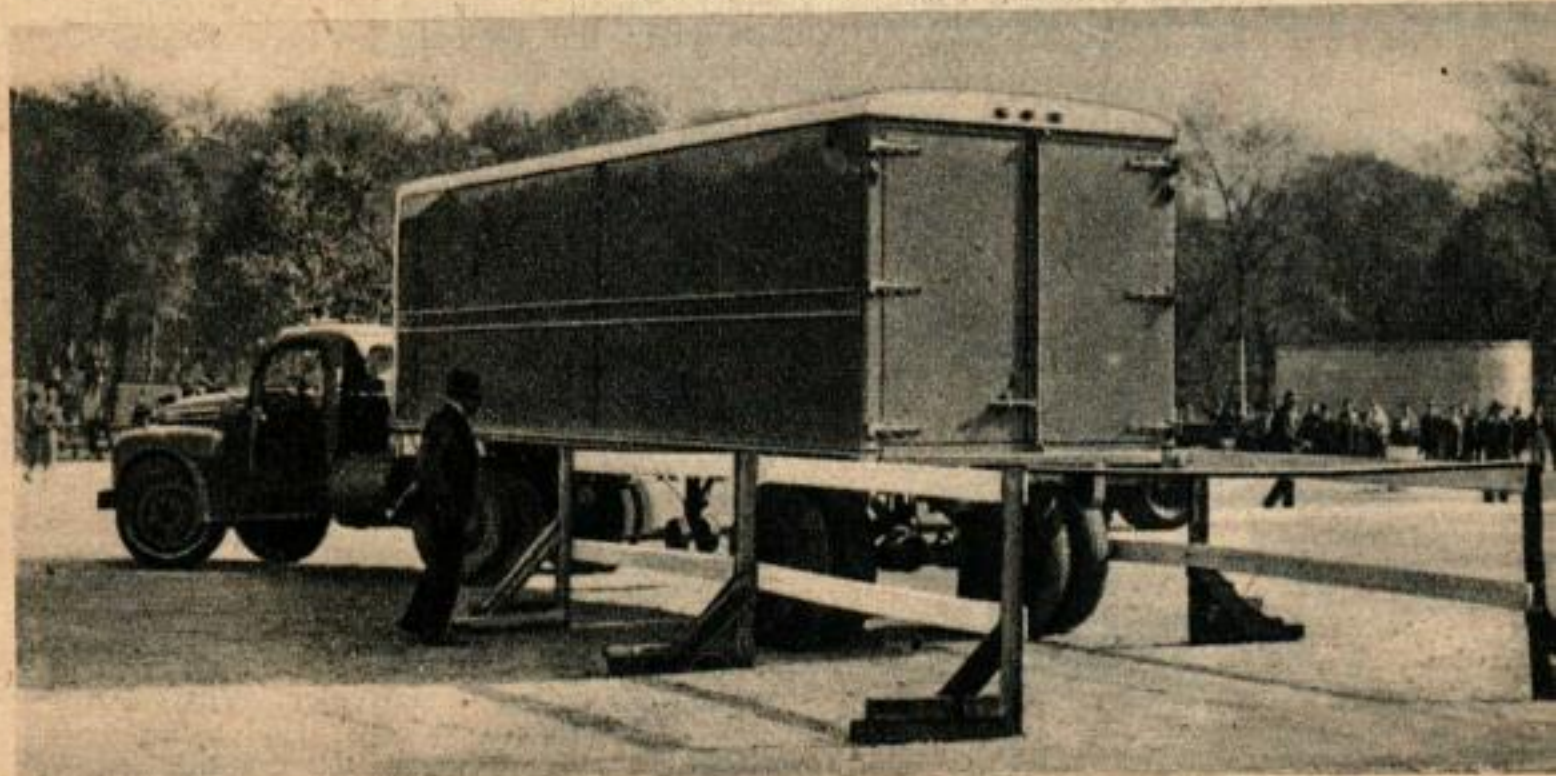
Pour qu'un conducteur puisse être qualifié pour un concours, il faut qu'il n'ait pas eu un seul accident durant l'année précédente, même pas un accident qui ne soit pas de sa faute. Il doit ensuite passer un examen sur le code de la route, sur les dépannages de première urgence, l'extinction des incendies de voitures et sur les transports par camion en général,

ainsi d'ailleurs qu'un test de présentation personnelle. S'il satisfait à tout cela, il peut déjà totaliser au maximum 100 points sur les 400 que comporte le concours.

A Boston où les demi-finales eurent lieu en octobre, le parc était une vraie ruche débordante d'activité motorisée. La conversation entre les concurrents s'uniformise vite; elle est émaillée d'argot de conducteur. Conduire un tracteur sans remorque se dit « rouler le dos nu ».

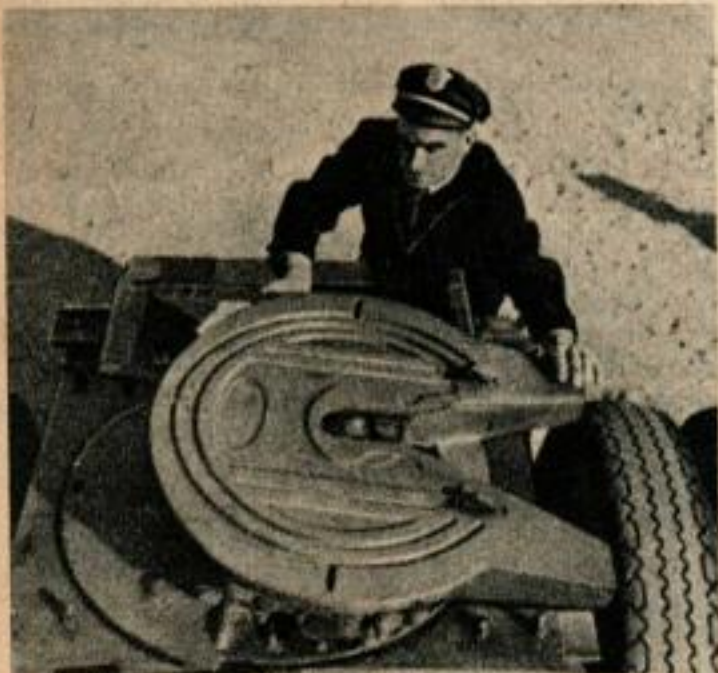
Un camion chargé d'explosifs est « un balayeuse municipale »; un camion de volaille est une « cage à poules ». Vous n'avez pas de

Cette semi remorque amenée en marche arrière sous ce passage, doit s'arrêter à moins de 15 cm de l'extrémité arrière sans que les parois touchent les barrières.

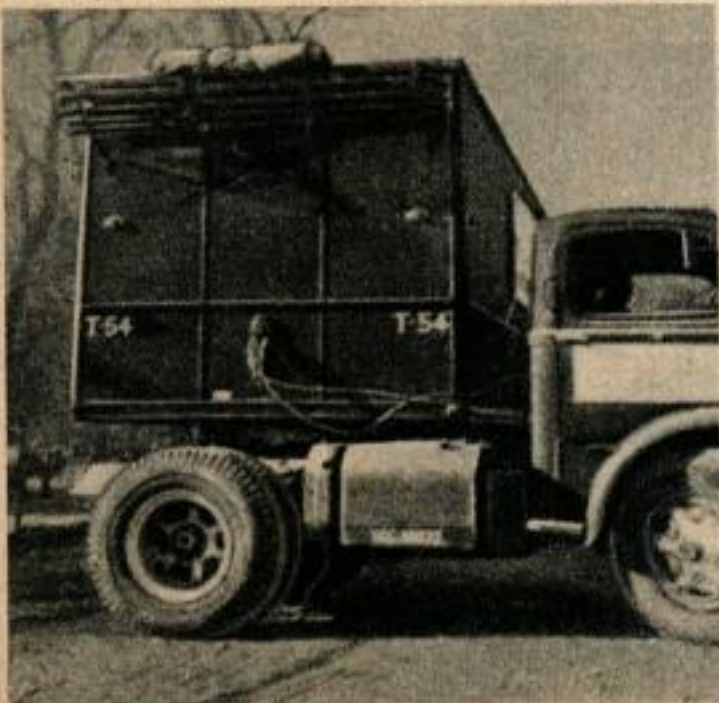




Il est parfois hasardeux de reculer avec une semi-remorque. Si la 5^e roue ne tourne pas, voilà le résultat.



Pour empêcher l'accident représenté ci-dessus, cette 5^e roue tourne avec la remorque. Ci-dessous le même camion dans la même manœuvre, mais cette fois il n'y a pas d'inclinaison grâce à cette 5^e roue.



freins bruyants, mais des « clacksons pour agents ». Un vieux camion a des « ailes amicales » qui vous disent bonjour. Une cabine sans vitres est une « conduite intérieure pour pneumonie » et vous ne conduisez jamais un camion vide mais vous « transportez des trous ». Les conducteurs de camion doivent connaître leur véhicule centimètre par centimètre, et le vérifier entièrement avant chaque voyage. Aussi, chaque compétiteur doit-il vérifier un camion qu'il n'a jamais vu auparavant et dans lequel le jury a posé 8 « colles » ; un boulon desserré, un phare qui pique du nez, un essuie-glace mal ajusté et d'autres... Le conducteur est noté d'après le nombre de défauts qu'il trouve et son mode de recherche. Et maintenant, il n'a plus qu'à monter prendre le volant.

Tout d'abord, il faut, en marche arrière, faire entrer et sortir le véhicule du « zig-zag » constitué par une rangée de 3 barils espacés de 10 mètres. Si quelques-uns restent debout, il repart en marche avant entre eux.

Il passe ensuite dans le « passage étroit ». Un deuxième s'ouvre à 3 m sur la droite du premier, aussi le conducteur doit-il faire faire à son long véhicule un S pour passer dans les deux et cela sans même frotter avec les côtés.

S'il reste encore dans la course, le conducteur doit ensuite se garer entre deux camions. Pour les camions seuls, le dégagement est de 1,80 m, les remorques n'ont droit qu'à 1,20 m. Chaque conducteur ne doit pas terminer à plus de 15 cm du bord du trottoir, sans toucher à l'un quelconque des véhicules parkés; sinon il perd des points. Il perd également des points s'il heurte le trottoir. Vient ensuite l'épreuve du quai de déchargement dans laquelle il doit reculer sans voir où il va. Malgré cela il doit s'arrêter avec sa porte arrière à moins de 15 cm de l'extrémité du quai. A l'épreuve de la catégorie des ensembles camions et remorques, un reporter disait après avoir regardé : « C'est impossible, absolument impossible ». Et cependant Johnny Castner réussit l'épreuve en 30 secondes manœuvrant son véhicule de 19 m comme un vulgaire tricycle.

En général, Johnny et tous ses camarades font leur marche arrière à l'aide de simples rétroviseurs, mais ce n'est pas toujours assez. Un conducteur, lors d'un concours précédent, après 3 essais infructueux se mit au point mort, mit le moteur au ralenti, descendit de voiture et rangea son véhicule en le guidant d'une main à partir du sol. Ce procédé a été défendu; actuellement, il est juste permis au conducteur d'avoir un pied sur le marche-pied.

Après cette épreuve, le conducteur subit celle de la « planche » qui consiste à faire passer ses roues jumelées de droite entre une double rangée de balles de golf placées sur des tees. Il reste 5 cm de chaque côté de ses énormes pneus et il perd des points à chaque balle tombée. S'il réussit, il passe à l'épreuve suivante, celle du « passage rétréci », constitué par les poteaux de 1,80 m de haut qui se rapprochent de plus en plus à mesure que le

conducteur approche de l'extrémité. Quand il s'arrête entre les 2 derniers poteaux chacun d'eux se trouve à 2 ou 3 cm de la paroi du camion, pourvu évidemment que le véhicule soit encore en piste. « Une couche de peinture de plus sur le camion et on ne pourrait pas y arriver » faisait remarquer un concurrent.

Toutes ces épreuves doivent être exécutées à vitesse normale sans secousses, à-coups ni hésitations. Le conducteur qui obtient le maximum de points et qui fait le temps minimum est le gagnant. Il est vrai que cela rapporte de gagner. En plus des trophées, les gagnants reçoivent 50 dollars par mois pendant un an de l'A.T.A. Les 2^e et 3^e reçoivent respectivement 30 et 20 dollars. Les obstacles du parcours ne sont pas tellement différents de ceux que le conducteur rencontre dans ses voyages quotidiens !

« L'épreuve du quai, nous dit un concurrent de la catégorie semi-remorques, n'arrive pas à la cheville d'un seul de mes arrêts quotidiens. Chaque jour, je fais parcourir en marche arrière, à mon véhicule de 12 m de long, sur une distance d'un demi-pâté de maisons, un passage qui a exactement 5 cm de plus que le camion.

Maintenant j'arrive à faire la manœuvre en 15 minutes. L'épreuve du rodéo, si vous ne la faites pas, vous ne la faites pas et puis c'est tout. Tandis que le quai... ! il faut bien que j'y décharge ma remorque ».

Le vainqueur de l'an dernier déclare que, en général, tous les passages pour les livraisons sont en retrait. « J'en ai vus avec des sorties de secours qui étaient si étroites que, si je passais la tête par la portière, j'étais sûr de m'y raboter le nez », disait-il.

A Portland dans l'Oregon, Lev Richards, rédacteur de la rubrique aviation au journal local, avait envie de conduire un de ces camions avec remorque. Johnny Castner, le nouveau champion, avait entendu dire que Lev Richards était pendant la guerre pilote d'un B 29. « Si vous pouvez manœuvrer un avion de 50 tonnes avec 4 moteurs de 2.200 chevaux, dit-il au reporter, qu'est-ce qu'un camion de 35 tonnes avec 200 chevaux seulement? »

Richards était courageux. Il revêtit un parachute pour l'effet, monta à bord, et resta bouche bée. En plus des appareils à donner le cauchemar, il se trouva en présence de 2 leviers de changement de vitesses qui donnaient au véhicule 12 vitesses en marche avant et 3 en marche arrière. Il s'aperçut qu'il fallait les 2 mains pour changer de vitesse. Les vieux conducteurs passent un bras à travers le volant pour changer de vitesse et conduisent avec le coude. Richards dit qu'il le fait avec les dents. « Ce n'est vraiment rien, affirme-t-il, si vous avez quelque chose de la pieuvre ». Dans le passage « rétréci », il remarqua qu'après avoir fait son « lâcher de bombes » il avait fauché tous les poteaux.

Il fallut 15 minutes à Richards pour faire le parcours. Castner l'avait fait en moins de 3 minutes, « mais, dit Lev, remarquez bien qu'il a raté toutes les cibles ».

(Suite page 136)

Cow-boys montés sur pneus

(Suite de la page 28)

Les possibilités de renversement des remorques ont été diminuées récemment grâce à l'invention d'une cinquième roue, ou accou-

RÉUSSIR

Pour obtenir une situation lucrative ou améliorer votre emploi actuel, votre intérêt est de suivre les cours par correspondance de l'É.N.E.C. Vous **REUSSIREZ** grâce à des méthodes d'enseignement modernes et rationnelles appliquées par d'éminents Professeurs. Demandez l'envoi gratuit de la brochure que vous désirez (précisez le numéro).

Broch. 60.520: Orthographe, Rédaction.

Broch. 60.521: Calcul, Mathématiques.

Broch. 60.522: Physique.

Broch. 60.524: Electricité.

Broch. 60.525: Radio.

Broch. 60.526: Mécanique.

Broch. 60.527: Automobile.

Broch. 60.530: Dessin industriel.

Broch. 60.533: Sténo-Dactylographie.

Broch. 60.534: Secrétariat.

Broch. 60.535: Comptabilité.

Broch. 60.536: Langues (Anglais).

Broch. 60.537: C.A.P. - B.P. Commerce.

Broch. 60.538: Carrières commerciales.

Broch. 60.541: Cours de révision au Baccalauréat 1^{re} et 2^{me} parties (2^{me} session).

Broch. 60.542: Cours de révision Brevet Élémentaire et Brevet d'Études 1^{er} cycle (2^{me} session).

**ÉCOLE NORMALE
D'ENSEIGNEMENT
PAR CORRESPONDANCE**
28, RUE D'ASSAS, PARIS (6^e)

plement à rotule qui se place sur le tracteur derrière la cabine et s'accroche à une cheville d'accouplement. La cinquième roue est fixée sur un axe servant de balancier permettant un accouplement souple tel que tracteur et semi-remorque ondulent à travers les bosses et les ornières au lieu de rester rigides.

Dans les anciens modèles, toutefois, dans les virages serrés, l'axe ne tournait pas avec la remorque et celle-ci s'inclinait sur le côté. La nouvelle roue tourne avec la remorque de sorte que l'axe de pivotage est toujours parallèle à l'axe de la remorque.

Un autre problème se posait quand le conducteur devait décrocher en route pour réparer et laissait sa remorque au bord de la route, des voleurs pouvaient venir avec un tracteur normal raccrocher et s'en aller avec la remorque pleine de marchandises. Actuellement il y a un verrouillage de sécurité pour la goupille, qui déjoue les voleurs.

Ceux qui conduisent pour leur plaisir, ont tendance, probablement pour excuser leur inattention derrière le volant, à accuser les camions de provoquer des accidents. En réalité les camions sont responsables de moins de 16 % de tous les accidents qui se produisent sur la route. Peu de conducteurs dans le monde sont plus sûrs, plus courtois et ont la tête plus claire que les hommes qui conduisent ces énormes véhicules.

Des douzaines de conducteurs ont délibérément fait s'écraser leur véhicule tout entier pour éviter de blesser des gens un peu fous conduisant pour leur plaisir; ils sont allés à l'hôpital ou au cimetière.

« Les gens ne réalisent pas, vous disent-ils qu'il faut 30 bons mètres pour arrêter un véhicule chargé roulant à 60 km/heure à partir de l'endroit où on a commencé à freiner. Nous laissons toujours 150 m entre la voiture précédente et nous. Les motocyclistes viennent trop souvent dans cette marge ». Les conducteurs de camions aimeraient que ceux qui les doublent baissent leurs phares. « Leurs phares nous aveuglent ».

« Les conducteurs de camions, précise un gars, sont des conducteurs pondérés ». Quand vous les verrez au volant de leurs véhicules de 20 m de long évoluant comme avec des scooters vous commencerez à remercier votre bonne étoile qu'ils soient ainsi. Ils peuvent évaluer la puissance de leurs moteurs à un cheval près et leur évaluation des distances est toujours exacte. Ils vous diront à une couche de peinture près s'ils peuvent passer. Et s'ils disent oui c'est que c'est vrai. Si vous êtes de ceux pour qui le conducteur de camion est un mécanicien de bulldozer, pensez à leurs parcours et votre opinion changera.

La machine à graver et tracer "Y. L. G."

"Le crayon électrique qui écrit sur le métal"

110 ou 220 volts



Permet de graver sur :
cuivre, laiton, aluminium, acier,
verre, matières plastiques, etc.

Yves L. de GRANGENEUVE

5, Cité Riverin, PARIS (10^e) - Tél. NOR. 70-91
Reg. C. Seine, 823 599 - R. Prof. 25932. C. A. E.

SPECIALITE DE MONTRES DE
POCHE : CARILLONS - REVEILS

LA MANUFACTURE
D'HORLOGERIE

MONDIAL

Précision
10, RUE DES FONTENOTTES
BESANCON

*Vous recommander
spécialement*

SA
MONTRE N° A 161
DERNIERE NOUVEAUTE
TROTTEUSE CENTRALE 1950 Frs
Cadran lumineux et tachymétrique
Mouvement SUISSE avec rubis

MONTRES 15 RUBIS

HOMMES		
PUNAISE EXTRA PLATE 162 B	2 500 Frs
ETANCHE LUMINEUSE 163 C	2 950 Frs
DAMES SPORT 164 D	2 950 Frs
LUXE VERRE OPTIQUE 165 E	3 950 Frs

Toutes montres vendues avec bulletin de garantie
ÉCHANGE ADMIS
Envoi contre remboursement ou mandat joint
à la commande
Luxueux catalogue gratuit N° 16 sur demande

d'explosif, il employa un pot de lait pour vérifier la pression à l'intérieur des plaques. Quand il ne se brisa plus, il se glissa lui-même dans la boîte et se fit exploser. Le souffle le renvoya à 6 m tournoyant comme une toupie. S'il n'avait pas su comment rouler et tomber, le souffle l'aurait tué.

Il fut cependant moulu pendant des semaines. Il fit quelques modifications et s'aperçut qu'un quart de bâton de dynamite ne faisait pas assez de vide. Il était plus secoué qu'avec un bâton entier. Actuellement il en met un et demi.

Cette année, il essaie de mettre au point une autre idée qui fera dire au public qu'il est fou. Il construit une fusée qui l'enverra à 450 m en l'air et l'expulsera avec un parachute. Vous pensez que c'est un suicide? Au moins, il redescendra en parachute.

TRIOMPHER

en suivant les cours par correspondance de la célèbre **École des Sciences et Arts,**

Les maîtres les plus éminents, appliquant les meilleures méthodes d'enseignement, vous feront faire chez vous, plus rapidement que par tout autre moyen, des études générales ou techniques et vous prépareront à l'examen ou à la profession de votre choix.

Les élèves de l'École des Sciences et Arts ont obtenu des milliers de succès aux examens et concours les plus difficiles, des réussites admirables dans le commerce, l'industrie, la politique, les arts. Demandez l'envoi immédiat et gratuit de la brochure qui vous intéresse en indiquant le numéro.

N° 1.201. Toutes les classes du 2^e degré; Brevet du 1^{er} cycle; Baccalauréats.

N° 1.217. Toutes les classes du 1^{er} degré; Brevets. C.A.P.

N° 1.206. Droit; Licence ès Lettres.

N° 1.212. Cours d'orthographe.

N° 1.202. L'Art d'écrire: Rédaction courante, Technique littéraire (Contes, Nouvelles, Romans, Théâtre, etc.); Cours de poésie, et l'Art de parler; Cours d'éloquence, Cours de conversation.

N° 1.216. Formation scientifique (Mathématiques, Physique, Chimie).

N° 1.207. Dessin industriel.

N° 1.211. Industrie: Préparation à toutes les carrières et aux certificats d'aptitude professionnelle.

N° 1.203. Comptabilité, Sténo-Dactylo: Préparation à toutes les carrières du Commerce; C.A.P. d'employé de bureau, d'aide comptable, de sténo-dactylo, etc.

N° 1.215. Radio: Certificats de radio de bord (1^{er} et 2^e classes).

N° 1.208. Cours de couture (la robe, le manteau, le tailleur) et de lingerie; Certificats d'aptitude professionnelle.

N° 1.210. Carrières des P.T.T. et des Travaux publics.

N° 1.204. Écoles d'infirmières et assistantes sociales, Écoles vétérinaires; Ec. milit. Saint-Cyr.

N° 1.218. Dunamis (Culture mentale pour la réussite dans la vie).

N° 1.209. Initiation aux grands problèmes philosophiques.

N° 1.214. Phonopolyglette (Anglais, Allemand, Italien, Espagnol, par le phonographe et le disque).

N° 1.205. Dessin artistique et peinture: Croquis, Paysage, Marines, Portrait, Fleurs, etc.

N° 1.219. Toute la musique: Théorie, Solfège, Dictées musicales, Histoire, Étude des genres.

Cette énumération sommaire est incomplète. L'École prépare à toutes les carrières, donne tous enseignements Renseignements gratuits.

ÉCOLE DES SCIENCES ET ARTS, 16, rue du Général-Malleterre, Paris (16^e)