

S&V Dec 73

LE « TERRA-JET » FRANCHIT LES PENTES DE 40 %... ET TRAVERSE LES LACS

*Ce n'était, au début,
qu'un gadget...
mais quand le
gouvernement canadien
vit ce dont était capable
ce véhicule hors du commun,
il misa 225 000 dollars
sur son avenir...*



■ Cette combe des Avaris surplombait, de sa pierraille blanche, la station de la Clusaz. Une pente raide où passe l'hiver la piste « noire » de ski.

Alors, à la stupéfaction des bergers d'alpage, on entendit un bruit de moteur : moto ou voiture. Incroyable ! le « pou jaune » apparut dans cet univers de neige, de pierre et d'herbe rase que n'avait jamais foulé un pneu. De ses quatre roues à forme de petits ballons, il s'accrochait dans une pente au bas de laquelle un piéton eut roulé sans l'appoint de souliers sérieusement ferrés. Le conducteur se cramponnait à son volant. Le passager s'agrippait à une sorte de barre anti-roulis pour n'être pas versé dans le vide.

Ainsi ai-je fait la connaissance du « pou canadien », un moyen de transport qui n'a pas fini d'étonner, hors les routes et peut-être aussi sur les routes. Secoués comme pruniers sur le siège de plastique, nous avons escaladé des couloirs pour chèvres, sauté des bosses qui défonce-

raient une moto de cross, barboté dans des bourbiers à englober un hippopotame, passé entre les arbres si serrés qu'ils eussent barré le passage à une jeep. Pour terminer, le petit véhicule jaune s'est offert un luxe plutôt inouï : la traversée « automobile » du lac d'Annecy, devant un aréopage composé de forestiers, de militaires, de représentants de l'industrie.

Mais l'étrange véhicule possède déjà une histoire. C'est le Terra-Jet : 400 kg, 400 cm³. Au Québec, son pays d'origine, son jeune inventeur, Edgar Blanchette, n'avait d'abord songé composer qu'une sorte de jouet pratique pour se rendre à la chasse, et qu'il commercialiserait de façon pratiquement « sur mesures ». En guise d'usine : une vieille grange. Mais le propre du « pou » n'est pas de passer inaperçu au sein des campagnes et des forêts canadiennes.

L'affaire se développe en flèche : et la grange devient usine produisant quotidiennement 24 engins et occupant 155 personnes. Le gouvernement canadien s'intéresse si fort à l'expérience

LE « TERRA-JET » MARCHEUR, GRIMPEUR, NAGEUR

Conçu pour les forestiers canadiens, le « terra-jet » possède tous les atouts pour s'échapper de la route.

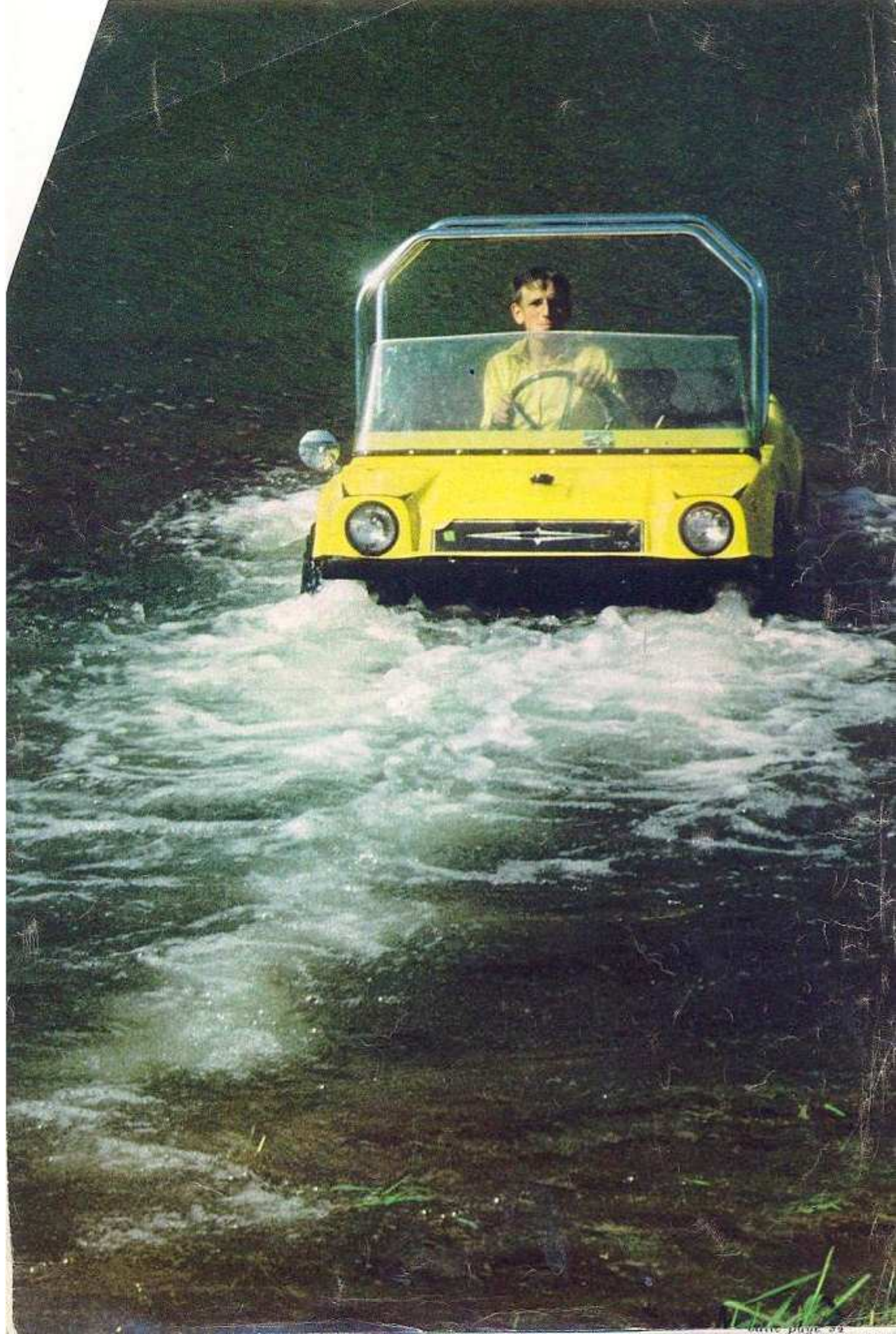
Les pentes ? Capable de rouler à 85 km/h sur route en rapport long, son rapport court lui permet d'atteindre 15 km/h sur n'importe quelle pente n'excédant pas... 50% !

Les bosses ? Ne craignant pas de « virer » parce que son centre de gravité est exceptionnellement bas, il ne risque pas de « toucher » grâce à sa carrosserie sans surplomb arrière.

Neige, bûches... ? Son « ventre » lisse lui permet de glisser aussi bien sur une poudreuse profonde de 50 cm que sur des troncs d'arbre.

L'eau ? Il est amphibie : ses pneus gonflés à 500 g servent de flotteurs et grâce à leurs dessins font office de roues à aubes.





qu'il accorde à Blanchette un crédit de 225 000 dollars pour le développement à prévoir.

Le « pou » a très évidemment choisi un territoire rêvé pour mettre en valeur ses talents. Les forestiers du Québec ont besoin de véhicules particuliers pour parcourir d'immenses espaces, dépourvus de larges chemins, sur un sol souvent spongieux et coupé de cours d'eau, où les lourdes automobiles tout-terrain classiques s'enfonceraient jusqu'au châssis. Et c'est aussi un pays à pouvoir d'achat élevé, où il n'est pas rare qu'on se rende dans des coins de pêche... en louant un avion.

L'an dernier, Pierre Goy, moniteur de ski savoyard, se rend au Canada et aux Etats-Unis pour observer la vogue locale du ski de promenade hivernale. Il a, en effet, l'intention de monter un centre-école de ski de fond et de promenade dans la Vallée des Confins, un site neigeux isolé au-dessus de la Clusaz (Haute-Savoie). Il revient avec, dans ses bagages, un certain nombre d'idées, mais, surtout, un exemplaire du Terra-Jet, qu'il va tenter de faire connaître en France.

L'essentielle destination de cette mini-barquette à transmission automatique et dotée de 2 vitesses, est évidemment la zone accidentée, n'importe laquelle. En rapport court, l'on atteint alors couramment 15 km l'heure, ce qui semble modeste sur un compteur de berline, mais paraît littéralement terrifiant lorsqu'on aborde le terrain rocheux, et surtout les bosses au sommet desquelles les roues avant « décollent » comme les sabots d'un cheval qui se cabre.

Jusqu'à 50 % de pente, les pneus s'accrochent parfaitement à la montée, et se cramponnent en traversée, malgré l'extraordinaire « gîte » que prend apparemment la carrosserie.

En fait, la « caisse » d'apparence toute simple du Terra-Jet possède un centre de gravité très bas, et résulte d'études d'équilibre menées dans le détail : son surplomb arrière pratiquement nul lui permet de franchir sans « toucher » cet obstacle majeur du terrain accidenté que sont les fossés abrupts. Le « ventre » lisse et construit d'une seule pièce est capable de glisser, dans la traversée d'une zone d'abattage par exemple, sans aucun dommage sur des grumes posés sur le sol. On encaisse n'importe quelle neige dure même à la montée brutale (ce qui n'est pas toujours l'apanage des « scooter-neige ») et la « poudreuse » jusqu'à 50 cm de profondeur...

L'étanchéité de l'ensemble offre des possibilités amphibies indéniables sur eau calme. Pour cette performance particulière, Edgar Blanchette a trouvé une solution technique d'une désarmante simplicité : les roues, tout bêtement, font office d'éléments de flottabilité et de moyen de propulsion tout à la fois. Elles sont pourvues de gros pneus agraires presque sphériques, de 26/12/12 gonflés de 300 à 500 g. Et leur dessin de relief à gros chevrons, fait of-



LA FICHE TECHNIQUE DU «TERRA-JET»

Moteur : 2 temps Motosacoche, situé à l'arrière de 400 cm³ et développant 28 ch.

Transmission : entièrement automatique avec deux commandes seulement : un levier marche avant-arrière, une commande sur deux rapports, « court » et « long ». Transmission finale par chaînes à détendeur automatique.

Dimensions : Long. 2,50 m (101 pouces), larg. 1,40 m (55 pouces). Poids : 400 kg. Vitesse maxi : 85 km/h.

Pneus : type agraire 26/12/12.

ficé d'aubes, comme sur les bateaux-mouche de nos grands-parents... Enfin, sur toute, en rapport long, la vitesse de pointe atteint 85 km/h.

Parmi les utilisateurs canadiens de ce « mullet mécanique », on relève : les techniciens d'Hydro-Québec (homologue de l'E.D.F.) pour des reconnaissances au sol où l'hélicoptère s'avère trop onéreux et parfois imprécis ; des entreprises de construction pour des déplacements dans la boue de chantiers géants ; des fermiers isolés ; des services de surveillance des parcs nationaux ; des services de lutte contre l'incendie pour l'installation de groupes électrogènes de premier secours et le maniement d'extincteurs à poudre ; des services postaux en terrain difficile. Bref, la liste n'est pas exhaustive.

Pour l'heure, en France, ce sont les services publics qui paraissent les plus intéressés. Aussi, ce beau jour calme sur le lac d'Annecy, lorsqu'ils ont vu le « nou jaune » s'embarquer sur l'eau bleue, personne n'a souri parmi les observateurs de l'E.D.F., des P.T.T. et de la Protection Civile. On a très gravement pris des notes. Et si un prochain hiver la tempête provoque, entre Valence et Avignon, un nouveau « drame de l'autoroute du Sud » l'on verra, c'est bien possible, de petits « poux » cahoter à travers la neige pour porter des grogs aux naufragés.

Reportage et photos

Jean-François TOURTET ■