

# Hendrickson 360 : les incroyables

# Hulk



58

Construit en 1971 à seulement deux exemplaires, les camions Hendrickson baptisés Hulk 1 et Hulk 2, frisent la démesure.

Et leur histoire est pour le moins surprenante. Partis du Canada, ils ont ensuite été exploités en Alaska et continuent actuellement de rouler aux États-Unis.

Les deux mastodontes, des camions 6x6, ont été construits sur mesure en 1971 pour le barrage de Churchill Falls au Canada. Ils étaient destinés à travailler en tandem tracteur-pousseur avec une remorque de 250 t de charge utile développée par la société française Nicolas. Il s'agissait d'un plateau surbaissé à deux cols de cygne avec, à l'avant un dolly tandem qui vient s'atteler au premier véhicule grâce à une sellette et, à l'arrière un train roulant tridem. Les pneumatiques de la remorque, montés en simple, avaient la même dimension que ceux du tracteur et du pousseur. L'ensemble mesurait 60 m de long.



Les tracteurs mesuraient  
4,60 m de haut  
et 12 m de long.

La société Hendrickson est une compagnie américaine spécialisée dans la fabrication de suspensions tandems pour poids lourds, mais qui possédait une division spécialisée dans l'étude et la fabrication de véhicules complets à la demande. Sur le terrain, les Hulk étaient destinés à assurer la fin du transport des équipements lourds sur le chantier de la centrale hydraulique. Ils effectuaient ainsi un trajet de 193 km par voyage à une moyenne de 10 km/h!

Les conditions climatiques rigoureuses que les véhicules allaient avoir à affronter, ainsi que des pentes de 11°, obligeaient les ingénieurs à trouver le meilleur compromis pour



Un Hulk photographié par Tom Haythornthwaite aux États-Unis, lors d'un transport de réacteur nucléaire.



Les deux Hulk sur le site de Lampson Rigging Int. qui fait du transport exceptionnel et du levage (photo Tom Haythornthwaite).

répondre à ces deux contraintes. Sachant que la température pouvait s'abaisser jusqu'à -37 °C, la première préoccupation était, bien entendu, le froid. Deux radiateurs à eau et un radiateur à huile furent installés dans la cabine pour éviter que les conducteurs meurent de froid. Spécialiste des suspensions, Hendrickson choisit le modèle R-2400 Solid Mount Suspension qui lui parut parfaitement adapté aux véhicules. Enfin, les tracteurs furent équipés de deux réservoirs d'une capacité de 750 l chacun pour répondre à la consommation de quelque 150 l de gazole par heure dans des régions où les stations-service étaient plutôt rares... Les sièges étaient pivotants pour que les conducteurs puissent observer la route aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

Les deux véhicules sont équipés d'un moteur Cummins 12 cylindres en V, d'une puissance maxi de 700 ch à 2 100 tr/mn. La transmission est une Clark 16820 à 8 rapports-avant. Les pneumatiques sont des Michelin XRB 33,25 R35.

Les deux Hulk connurent une seconde vie en 1982 en étant rachetés par la société Arco aux fins de les utiliser sur le chantier de la Trans-Canada Pipeline en Alaska. Et en 2004 ils sont toujours en service, puisqu'ils sont actuellement exploités par la société Lampson Rigging Int sur la côte ouest des États-Unis.

Martine Laba