

La neige vaincue par l'automobile.

Grâce au dispositif inventé par M. Kégresse, l'automobile, munie de skis plus larges et plus résistants que ceux qui chaussent les pitons, vole, grimpe, glisse, descend, va partout.

Pour la grande majorité des humains, la neige est l'obstacle infranchissable : elle bloque des régions entières, arrête, empêche la circulation, et depuis des années, dans tous les pays où elle tombe abondante, on cherche des véhicules pouvant circuler malgré elle. Et bien ! le problème est résolu : l'automobile est partie à la conquête de la neige et les concours qui viennent d'avoir lieu dans les Alpes et les Pyrénées, à l'instigation du Touring Club, de l'Automobile Club et du Club alpin français, ont consacré sa victoire : la neige est vaincue !

L'honneur en revient à un Français, M. Kégresse, qui, par l'invention d'un dispositif ingénieux, permet aux voitures automobiles d'évoluer sur la neige comme le skieur sur ses skis.

Qu'a fait M. Kégresse ? Il a muni les roues de devant de sa voiture automobile de skis plus larges, plus résistants que ceux qui chaussent les pitons : à l'arrière, les roues laissent place à des chenilles analogues à celles des tanks, mais en caoutchouc au lieu d'être en métal, et ainsi transformée l'auto roule, grimpe, glisse, descend, va partout comme le skieur. Mieux même, elle affronte de face des pentes de 35, 40 %, qu'elle franchit sans effort et, au cours des expériences qui viennent d'avoir lieu dans les Alpes et les Pyrénées, on a vu la voiture à neige remorquer les skieurs au haut des coteaux sur lesquels ils devaient prendre leur élan et descendre, tel un bobbleigh, le moteur arrêté, la pente à la même allure que les sportifs aux skis légers. La neige avait-elle dans les bas des vallées disparu, la voiture avançait sur la terre ferme comme une automobile ordinaire.

Il faut connaître la vie des pays de montagne en hiver pour se rendre compte de la transformation que va apporter dans ces régions l'automobile, à skis. Les communications ne seront plus coupées, les voitures circuleront, les transports de marchandises s'effectueront ; des stations de sports d'hiver qui ne pouvaient se développer en l'absence de moyens de circulation, vont avoir une vie nouvelle ; des hôtels de haute montagne, qui avaient de la peine à vivre en raison du peu de durée des saisons d'été, pourront avoir des saisons d'hiver, car ce n'est pas seulement la voiturette du médecin, du vétérinaire, du voyageur, qui aura des skis, mais les cars eux-mêmes qui transporteront dans les vallées élevées les touristes, qui verront bien vite que si la montagne est belle en été, elle est plus belle encore en hiver.

A. BORREIL,

*Député de la Savoie, groupe
Parlementaire du tourisme.*

L'ILLUSTRATION, 18 février 1922.

Les concours des voitures à neige.

Un curieux concours de voitures à neige, organisé par le Touring Club de France, le Club Alpin et l'Automobile Club de France, a eu lieu la semaine dernière (7, 8 et 9 février) sur le parcours Anney-Chambéry-Saint-Pierre-de-Chartreuse et Grenoble, à travers les cols de Leschaux de Plainpalais, du Frêne, du Cucheron et de Porte.

Donnons-en tout de suite les résultats. L'ingéniosité et les efforts qu'ont déployés les concurrents méritent que nous citions ici loyalement leurs noms : les six voitures Citroën engagées, munies du dispositif Kégresse-Himstin, dont nous allons parler, ont franchi avec aisance les pentes neigeuses les plus escarpées, sur lesquelles nul traîneau, nul mulet, nul humain même autrement que sur ski, ne peut circuler. Elles s'y sont livrées aux plus folles acrobaties et sont

arrivées chaque soir au but en un seul paquet. Les autres concurrents avaient d'ailleurs abandonné la lutte dès le départ.

Il faut apercevoir dans ces épreuves tout le progrès qu'elles représentent. Il ne s'agit pas ici de fantaisies de sports d'hiver, mais tout simplement d'une révolution réelle dans la locomotion et la traction mécaniques. Désormais, une automobile peut évoluer sur tous terrains meubles, tels que la neige, le sable le plus fin, le sol marécageux, la terre labourée.

L'énorme augmentation de son adhérence au sol permet désormais à une automobile munie d'un tel dispositif de se transformer en un tracteur à la fois très léger et très puissant : un simple moteur de 10 HP remorque, à la vitesse de 3 kilomètres à l'heure, une charge de 8 à 9 tonnes.

On devine le parti qu'en tirera demain la technique militaire et les raisons de l'émoi que la Kégresse suscite dans toutes les armées du monde. Le pauvre tracteur qu'était le cheval est définitivement aboli, remplacé par un tracteur qui emmène de véritables trains d'approvisionnement, qui déplace les pièces d'artillerie sur tous les terrains possibles, sans jamais d'équipement et avec une rapidité déconcertante.

BAUDRY DE SAUNIER.

LA REVUE DU TOURING, mars 1922.

Le triomphe des voitures à neige.

Le 17 février dernier, la place de l'Hôtel-de-Ville d'Anney voyait se grouper devant la population et les autorités locales curieusement accourues pour les contempler, six voitures Citroën, munies du système de propulsion Kégresse-Himstin. Les opinions les plus diverses s'échangeaient entre les spectateurs et beaucoup montrèrent fort sceptiques sur l'heureuse issue de l'épreuve. Ces montagnards qui l'expérience de toute leur vie avait accoutumés à considérer infranchissable la barrière neigeuse des cols, ne pouvaient croire qu'en trois jours ces petits véhicules paraissent si légers et si fragiles allaient gravir et traverser les cols de Leschaux, de Plainpalais, du Frêne-Granier, du Cucheron, de Porte, sans y rester encauvés ; et dans les sourires qui accompagnaient les souhaits de bon voyage, il se glisse une certaine dose de très bienveillante ironie. Leur doute est maintenant dissipé. Entre 8 heures et midi, l'étape d'Anney à Chambéry est accomplie sans la moindre difficulté, les véhicules marchant en groupe à cent mètres les uns des autres ; les cols de Leschaux et de Plainpalais amplement garnis de neige sont surmontés sans une hésitation.

La journée du lendemain 8 février devait être autrement préemptoire. Une très abondante chute de neige avait accumulé aux cols du Frêne-Granier et du Cucheron une épaisse couche de 1 m. 50. L'ascension s'était faite depuis Chambéry à homme allure, et le premier col venait d'être franchi lorsque l'un des véhicules conduit par l'inventeur Kégresse, s'écarta soudainement l'emplacement de la route, s'élança sur les pentes avoisinantes et se livra à une extraordinaire fantasia, franchissant à toute allure pentes et descentes, bosses et trous. Et voici que les cinq autres véhicules partent à sa poursuite ! Il fallait voir le pauvre commissaire de route responsable de l'arrivée régulière à l'étape ! Mais pouvait-il être une plus admirable et catégorique démonstration de la maniabilité, de la puissance des appareils et de leur parfaite adaptation à leur circulation sur les surfaces neigeuses ?

Les expériences de l'après-midi à Saint-Pierre-de-Chartreuse furent non moins concluantes. Sur un terrain difficile, spécialement choisi pour soumettre les véhicules à un véritable effort, une série d'ascensions et de descentes vertigineuses s'accomplissent avec la plus grande aisance. Des pentes de 30 et 35 %, strictement mesurées à l'éclimètre par les officiers détachés du ministère de la Guerre, servirent aux ébats des concurrents ; des essais de freinage à la descente permirent de constater l'arrêt sur 4 ou 5 mètres de la voiture lancée comme un véritable bobbleigh. Toute la