

Adolphe KEGRESSE, inventeur de la chenille

Adolphe KEGRESSE, officier de la Légion d'Honneur, inventeur de la propulsion à chenille souple, est né en Haute Saône le 20 Juin 1879.

Il fit ses études à l'Ecole Industrielle de Montbéliard, où, très vite, il se passionna pour-la mécanique.

Sorti de cette école en 1895, il s'intéresse de suite au moteur à explosion, alors en son enfance.

A cette époque, il conçut et fabriqua de ses propres mains un moteur à bruleur et une motocyclette.

En 1898, il part au régiment.

EN 1900, de retour du régiment, encouragé par un compatriote déjà expatrié, il part en Russie où la mécanique l'attire et où il se lie d'amitié avec le Prince Orloff qui, comme lui passionné d'automobile, le fait entrer à la Cour de Russie, où il crée le premier garage Impérial.

Par sa foi ardente et son travail assidu, il gravit rapidement les échelons et se fait bientôt distinguer par l'entourage du Tsar Nicolas II.

C'est en 1906, à 27 ans, qu'il finit d'installer définitivement les garages impériaux.

Et c'est en 1909, l'hiver venu, qu'il a l'idée de la chenille qui devait faire sa renommée. Voici dans quelles circonstances cette invention naquit : l'Empereur voulait aller à la chasse en voiture; Kegresse chercha donc le moyen de faire marcher, avec quelques artifices, une voiture à roues sur la neige, mais resta bien vite en panne; les roues étaient si profondément enfoncées que le véhicule ne reposait plus que sur les marchepieds (qui à cette époque étaient larges et longs). En observant le véhicule en panne, Kegresse pensa que si les marchepieds pouvaient se mouvoir, la voiture pourrait avancer. Etant donné l'époque, il est donc très vraisemblable que Kegresse soit le premier inventeur de la chenille mécanique souple.

C'est alors qu'il réalisa, avec le concours de Tsar, une série de machines qu'il perfectionna d'année en année. Les plus belles voitures étaient les Packard, que la famille impériale avait l'habitude d'employer pour son usage personnel. Kegresse avait l'insigne honneur de conduire ces voitures, car de toute époque ce privilège était réservé à des princes ou à des ducs.

Pendant les années de guerre Kegresse pilota l'Empereur sur le front : en hiver avec les autos-chenilles Packard, et en été avec des voitures à roues. A cette époque la Russie avait plusieurs centaines de "Half track", soit en voitures sanitaires, soit en autos blindées, soit en tracteurs d'artillerie. Il est à noter que le tank anglais n'est apparu sur le front de la

Somme qu'en 1917.

Surpris en 1917 par la révolution Bolchevique, alors qu'il était mobilisé sur place comme officier de Génie à la disposition de la Cour de Russie, il se réfugia en Finlande avec sa famille dans l'espoir d'un retour à Tsarkoïé-Sélo. Pendant son séjour à Helsingfors il trouva le moyen de réaliser une nouvelle auto chenille sur voiture Talbot, mais la Finlande présentant peu d'intérêt industriel il se décida à revenir en France. Il avait tout perdu.

En France, il se remet au travail avec un acharnement opiniâtre, équipe, avec l'aide d'un collaborateur financier plusieurs voitures de ses chenilles et obtient dans la neige et dans le "tous terrains" des résultats tels que le grand constructeur Citroen s'assure l'exclusivité de son système.

L'exécution de ces véhicules permet à la maison Citroen la réussite de la double traversée du Sahara, puis la Croisière Noire (Afrique), la Croisière Jaune (désert de Gobi - assaut de l'Himalaya),..... et la vie sauve à l'amiral Byrd, lors de sa seconde expédition au Pole Sud.

Entre temps, l'armée adopte ses véhicules "tous terrains" et c'est la fabrication en grande série de tracteurs d'artillerie, voitures de dragons portés, tracteurs du Génie, etc.... dont les Américains ont su s'inspirer d'une façon si heureuse pour faire leurs "Kifx ~~Kifx~~ nouveaux chars à galets ^{à bande souple} et bande souple, ainsi que leurs "half track" (le rouleau avnt sur ces "half track", entre autres exemples, est une invention exclusivement Kégresse, et breveté aux U.S.A.)

En 1935, après la disparition de Monsieur Citroen, il quitta la maison Citroen pour se consacrer à l'étude d'une Boite de vitesses automatique, au point aujourd'hui.

Grand patriote, il souffrit cruellement de l'occupation allemande et c'est une mort brutale qui vint l'enlever en 1943.