



LES 10 HP CITROËN

MUNIES DE PROPULSEURS
KÉGRESSE - HINSTIN



au Concours des Voitures à Neige
des Alpes et des Pyrénées

- Février 1922 -

LE Concours des "Voitures à neige" organisé en février 1922 par l'Automobile Club de France, avec la collaboration du Touring Club de France et du Club Alpin Français, se divisait en deux parties :

Dans les Alpes, le concours comprenait trois journées :

La première empruntait le parcours d'Annecy à Chambéry par les cols de Leschaux et de Plainpalais ; la seconde, la route de Chambéry à Saint-Pierre-de-Chartreuse, par les cols de Frêne et du Cucheron ; la troisième, le parcours Saint-Pierre-de-Chartreuse à Grenoble par le col de Porte et le Sappey. En outre, des expériences sur champs de neige vierge devaient avoir lieu à Saint-Pierre-de-Chartreuse et au Sappey. Les routes étaient, à plusieurs endroits, complètement obstruées par la neige dont l'épaisseur atteignait 1^m80.

Dès leur arrivée à Grenoble, les six 10 HP Citroën engagées furent transportées à Vernet-les-Bains (Pyrénées-Orientales).

Le concours des Pyrénées durait également trois jours :

Le départ de la première étape fut donné de Vernet-les-Bains (altitude 650 mètres) pour atteindre Font-Romeu (altitude 1.800 mètres). Pendant la seconde journée, des expériences furent faites dans les champs de neige vierge et les voitures atteignirent l'altitude de 2.400 mètres. La dernière journée comportait la descente de Font-Romeu à Quillan (altitude 299 mètres), par Montlouis et la vallée de l'Aude.

Aucun incident ne marqua ces six journées. Le concours officiel se terminait à Quillan, mais, sur la demande du Comité d'Initiative de Cauterets, les six voitures furent embarquées pour Pierrefitte et de là firent, pendant trois jours, des démonstrations, tant sur des terrains escarpés dans les montagnes entourant Cauterets, que sur la route du Tourmalet complètement obstruée par la neige.

Les grands journaux se rendant compte de l'importance capitale de ce concours, avaient délégué leurs principaux rédacteurs : nous reproduisons ci-dessous un extrait des comptes rendus publiés par certains d'entre eux en faisant remarquer qu'il s'agit d'articles d'information et non de publicité.

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 que chaussent les piétons, roule, 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.

Eh 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 routes de devant de sa voiture automobile de skis plus larges, plus résistants que ceux que chaussent les piétons; 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 bobsleigh, 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. BORREI,

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

L'ILLUSTRATION, 18 février 1922.

Le 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 Annecy-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-Hinstin, 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 renferment. 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 dorénavant 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'approvisionnements, qui déplace les pièces d'artillerie sur tous les terrains possibles, sans jamais d'épuisement 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'Annecy voyait se grouper devant la population et les autorités locales curieusement accourues pour les contempler, six voitures Citroën, munies du système de propulsion Kégresse-Hinstin. Les opinions les plus diverses s'échangeaient entre les spectateurs et beaucoup se montraient fort sceptiques sur l'heureuse issue de l'épreuve. Ces montagnards que 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 paraissant si légers et si fragiles allaient gravir et traverser les cols de Leschaux, de Plainpalais, du Frêne-Gravier, du Cucheron, de Porte, sans y rester ensevelis; 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'Annecy 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 péremptoire. Une très abondante chute de neige avait accumulé aux cols du Frêne-Gravier et du Cucheron une épaisse couche de 1 m. 50. L'ascension s'était faite depuis Chambéry à bonne allure, et le premier col venait d'être franchi lorsque l'un des véhicules conduit par l'inventeur Kégresse, lâchant audacieusement l'emplacement de la route, s'élançait sur les pentes avoisinantes et se livre 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'accomplirent avec la plus grande aisance. Des pentes de 30 et 35 %, strictement mesurées à l'éclimètre par les officiers délégués 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 bobsleigh. Toute la

population du massif de la Chartreuse était accourue pour voir ces prouesses ; elle aussi, de prime abord très incrédule, n'en pouvait croire ses yeux.

Le lendemain, par une route à peine tracée, le col de Porte, enfoui sous 1 m. 80 de neige, était franchi sans un arrêt, et les grands champs de neige du Sappey voyaient se renouveler sous les yeux des Grenoblois ravis, les voltiges des jours précédents.

Une conclusion s'impose maintenant. Le dispositif inventé par M. Kégresse n'est plus un appareil de laboratoire ; il est sûrement et pratiquement utilisable, il offre les conditions de solidité et de sécurité qui en permettent désormais une application généralisée.

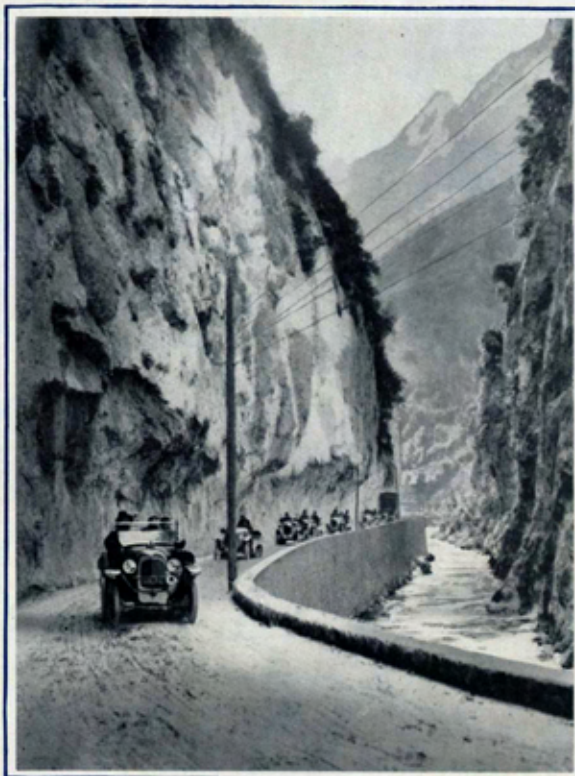
Nous avons recueilli au passage les impressions des populations montagnardes, incrédules d'abord et maintenant emballées ; de grands espoirs sont entrés dans leurs esprits et dans leurs cœurs, car elles voient dans le car à chenilles la fin de leur dure claustration d'hiver ; les Syndicats d'Initiative envisagent, de leur côté, l'accès possible à d'admirables centres de sports encore complètement inaccessibles, comme Val d'Isère par exemple

EDMOND CHAIX,
Membre du Conseil d'administration
du Touring Club de France.

L'EXPORTATEUR FRANÇAIS, 6 mars 1922.

Récentes performances des tracteurs Kégresse-Hinstin.

Il y a quelques jours, me trouvant à déjeuner avec quelques constructeurs français, la conversation vint sur le tracteur Kégresse-Hinstin, aujourd'hui



Dans les Gorges de l'Aude.

construit par A. Citroën. L'un d'eux même s'écria : « Ça, c'est une affaire, probablement le plus grand progrès de la locomotion automobile dans ces dernières années. » Tout le monde d'acquiescer.

Chacun comprend déjà ce que peuvent entraîner comme conséquences :

1° La circulation dans les sables du Sahara : c'est toute notre Afrique coloniale dont la valeur est rapidement centuplée ;

2° La circulation sur neige, et ce sont toutes nos régions frontières des Alpes et des Pyrénées qui ne demeurent plus isolées du reste de la France pendant les longs mois d'hiver, ajoutez-y les multiples applications de tourisme et de sport ;

3° La circulation sur terrains meubles ou marécageux, et c'est le tracteur à portée de tous, travaillant la semaine, conduisant le fermier au marché voisin, ou en voyage, quand il est redevenu voiture.

Au point de vue militaire, c'est un champ quasi illimité.

CH. FAROUX.

OMNIA, mars 1922.

Les voitures à neige.

Il ne s'agit pas ici de voitures qui aient le privilège de rouler seulement sur la neige, ainsi que le titre de cet article et la désignation des épreuves qui viennent d'avoir lieu dans les Alpes et dans les Pyrénées, semblent l'indiquer. Ces voitures ne sont pas plus à neige qu'à sable, qu'à terre labourée, qu'à sol marécageux.

La révolution dans la locomotion mécanique que nous apporte M. Kégresse se résume tout entière en ceci : un moyen pratique d'augmenter, de trente à quarante fois à peu près, l'adhérence des automobiles sur le sol, en les faisant rouler sur des surfaces considérables dont tous les points se répartissent la charge.



Au Sappey.

Le choix de la neige comme terrain meuble pour concours de voitures à grande adhérence est d'ailleurs particulièrement heureux, parce qu'il n'est pas de matière légère qui soit plus décevante et plus traîtresse.

Les six Kégresse-Hinstin engagées dans le concours — seules aux départs et seules à toutes les arrivées — se sont littéralement jouées de la neige. Ce sont des automobiles-chamois.

La formule du tracteur idéal est trouvée. Jusqu'à ce jour on n'a pu procurer à un tracteur la prise sur le sol qui lui est indispensable pour se traîner lui-même et remorquer un véhicule qu'en donnant à ce tracteur du poids.

Aujourd'hui, le tracteur peut et doit être léger, pour toutes les considérations que l'on devine, parmi lesquelles le prix d'achat, la facilité de maniement, la réalisation pratique en un mot, se trouvent au premier plan.

Nous sommes, avec la Kégresse, à l'aube de jours nouveaux. La guerre, puisqu'il faut toujours parler d'elle, s'y transformera comme l'agriculture et les gros transports. Le tourisme lui-même, délicieux bienfait de la paix, y gagnera des routes sans flaches et sans ornières, puisque les deux scies circulaires que constituent les deux roues motrices d'une automobile vite ne les déchireront plus; il y gagnera aussi l'ascension à travers les prairies des montagnes.

BAUDRY DE SAUNIER.

LA SUISSE SPORTIVE, 4 mars 1922.

Les voitures automobiles à neige " Kégresse-Hinstin ".

M. Delessert, ingénieur, Président de la Commission sportive centrale, a fait les constatations suivantes :

Chaque voiture transportait de trois à quatre personnes, des bagages et de l'outillage.

Sur la route plate sans neige, la vitesse moyenne a été de 20 kilomètres à l'heure, tandis que dans la montée, également sans neige, la moyenne est descendue à 16 kilomètres.

Une des voitures à neige a atteint en palier la vitesse de 47 kilomètres à l'heure.

Sur les routes neigeuses, tassées ou non, la vitesse moyenne a été de 12 kilomètres à l'heure pour des rampes de 4 à 11 %.

L'expérience devint particulièrement intéressante quand les voitures à neige attaquèrent les champs de neige. Abandonnant les routes encaissées, elles franchissent avec aisance les talus et les pentes les plus escarpés, elles passent des endroits marécageux, se promènent entre les arbres d'une forêt et s'arrêtent sur les pentes les plus rapides.

A la Grande Chartreuse, toutes les voitures ont grimpé et redescendu une pente de 29 % et passé de petits talus de 100 %.

Ce qui donnait une valeur toute spéciale à ces expériences, c'est que le tracé n'avait pas été choisi et que la colonne marchait au hasard de l'imprévu.

Il faut apercevoir dans ces expériences tout le progrès qu'elles renferment. Il ne s'agit pas de fantaisies de sport d'hiver, mais simplement d'une révolution réelle dans la locomotion et la traction mécanique.

On devine aisément tout le parti qu'en tirera demain toute la technique moderne.

AUTOMOBILIA, 28 février 1922.

Concours des voitures à neige.

Le tourisme voit s'ouvrir devant lui un champ d'activité jusqu'alors insoupçonné.

La voiture à chenille caoutchouc circule, en effet, sur piste de neige vierge, là où la route ou le chemin sont à peine indiqués sous l'épais manteau qui les recouvre.

Elle parcourt les champs de neige en y imprimant légèrement la trace de ses chenilles.

L'accueil des populations fut particulièrement sympathique, les villages s'animaient au passage du convoi, il y avait de l'étonnement et aussi de la joie dans les yeux.

Un épisode intéressant de la descente sur Chambéry fut la rencontre, aux environs du village « les Déserts », d'un car du P.-L.-M. enlisé dans la neige et patinant sur place.

Kégresse fait atteler le car à sa voiture par l'aide d'un cordage et sans la moindre difficulté sort le lourd véhicule de sa fâcheuse situation.

Les voitures à neige ont démontré qu'elles répondaient parfaitement aux besoins du tourisme sur neige.

Déjà les buts utilitaires sont envisagés. La voiture de tourisme transportera le médecin dans le village perdu dans la neige.

Demain la chenille caoutchouc permettra à la voiture de transport public et aussi à la camionnette, d'apporter la vie à ces villages que la neige condamne pendant de longs mois au sommeil léthargique.

Mais la chenille caoutchouc ne limitera pas son action bienfaisante à la seule solution de la propulsion sur la neige.

Il ne faut pas perdre de vue qu'elle s'adapte parfaitement aux besoins de la route non recouverte de neige et qu'elle en a fourni la preuve pendant le concours.

Il n'est pas besoin d'être grand prophète pour prédire qu'elle est susceptible d'apporter un jour une solution très heureuse au problème des transports industriels.

G. LUMET.



Dans la forêt de Font-Romeu.

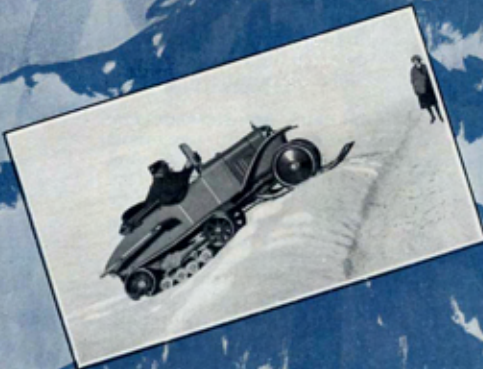
LE PETIT PARISIEN, 22 février 1922.

Les voitures à chenilles ont vaincu la neige.

Mauvaise était la neige qui commençait à fondre sous le chaud soleil méridional; traîtresses étaient les embûches que dissimulaient, sous les sapins de la forêt, les amas de neige, cachant des trous et des ruisseaux, dans lesquels les voitures s'enlisaient souvent, mais d'où, il faut le dire, elles se tiraient bientôt à leur honneur.

Le Préfet, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, les inspecteurs des forêts, les agents-voyers du département sont, tous, experts prévenus et compétents; mais il était intéressant de connaître l'impression produite sur les habitants des diverses régions de la montagne, appelés à se servir, en hiver, des voitures à neige, voitures qui, l'été, sur les routes normales, et même là où la route disparaît complètement, peuvent continuer un service actif et rapide.

Ainsi, le docteur maire d'Aix-les-Thermes, aurait voulu, dès maintenant, utiliser une de ces voitures grâce à laquelle, il pourrait, en tous temps, porter ses soins en des points de la haute vallée de l'Ariège, inaccessibles autrement qu'en skis; à Formigueres, dans le Capcir, où la caravane s'arrête un instant, l'hôtelier,



PIERRE LOUÏS

fournisseur des denrées de la région, commande une camionnette pouvant transporter 1.500 kilos ; on la lui fera. Un peu plus bas, à l'entrée des gorges de l'Aude, on croise un boucher qui, sur un traîneau, transporte un chargement de veaux, et Kégresse, pour lui prouver les avantages de la chenille, quitte aussitôt la route, escalade les talus, passe aisément là où jamais ne passa et ne passera un véhicule à roues ; et voilà encore un convaincu.

PAUL MEYAN

LE PETIT DAUPHINOIS, 9 février 1922.

En Chartreuse.

Vraiment, les chenilles qui courent sur la neige, emportant avec elles des voyageurs et des bagages, sont des machines qui présentent le plus haut intérêt pour nos régions montagnaises.

Après Annecy, après Chambéry, elles ont rencontré, aujourd'hui, sur tout leur parcours, un succès de curiosité de la part des habitants des communes traversées, un succès d'enthousiasme de la part de ceux qui accompagnent les pilotes des voitures.

Parties de Chambéry à 7 heures ce matin, les six voitures participant au concours arrivèrent bientôt au col du Frêne, où elles trouvèrent un mètre de neige. Elles s'y livrèrent à des acrobaties variées, qui démontrèrent la facilité avec laquelle elles sont conduites, leur rapidité et leur aptitude à grimper comme à descendre les côtes.

À midi, les voitures à neige arrivaient à Saint-Pierre-de-Chartreuse.

Les chenilles se rendirent ensuite au couvent de la Grande Chartreuse et pénétrèrent dans la cour même. Les murs du vieux monastère n'avaient jamais vu de si près les dernières productions du progrès, et les touristes, cette visite obligatoire effectuée, reprirent le chemin de Saint-Pierre-de-Chartreuse.

LE PETIT DAUPHINOIS, 10 février 1922.

Le concours des voitures à neige.

La dernière journée du concours des voitures à neige s'est déroulée hier, au Sappey, au milieu de l'enthousiasme des délégués des sociétés de tourisme de notre région, et s'est terminée à Grenoble par une chaleureuse manifestation, de cordialité pour les organisateurs, d'admiration pour les créateurs de la "chenille".

AU SAPPEY

Sans désemparer, avec les voyageurs qu'elles conduisent depuis Annecy, les six voitures participant au concours se lancent à l'assaut des côtes abruptes qui entourent le village du Sappey. Sur la couche de neige, qui dépasse un mètre en certains endroits, les chenilles vont, viennent, virent sur place, grimpent des talus ou les franchissent à la descente.

À leur tour, les délégués des sociétés de tourisme, venus de Grenoble, prennent place dans les Citroën, et peuvent ainsi juger par eux-mêmes de la souplesse des chenilles et de leur aptitude à s'assimiler les replis du sol envahi par la neige. Il n'y a plus de buisson, il n'y a plus de ravin : les chenilles les franchissent et partout se trouvent à leur aise, comme sur une route plane.

L'INDÉPENDANT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES, 14 février 1922.

La montagne libérée.

Ce n'est pas sans satisfaction que nous avons lu, il y a une vingtaine de jours, les lettres pleines d'émotion que nous écrivaient M. Sans, maire, et plusieurs habitants de Formiguères, après avoir vu circuler avec une aisance déconcertante, sur la route, dans les champs et dans les rues de la capitale du Capcir pleins de neige, la première automobile à chenille. Ces braves gens exprimaient avec ardeur leur joie profonde de ne plus se sentir captifs des neiges et des glaces pendant les longs mois d'hiver.

À l'avenir, avec les autos à chenilles Kégresse-Hinstin, les populations de nos montagnes auront la certitude de rester en contact avec le monde, d'avoir les communications assurées. C'est la montagne enfin libérée, quelle que soit la hauteur de neige tombée.

EMMANUEL BROUSSE.

LE PETIT MARSEILLAIS, 21 février 1922.

La conquête des neiges.

Voilà donc un véhicule qui va apporter un précieux concours à l'industrie hôtelière, en lui donnant la possibilité de maintenir continuellement en activité et en relation avec la vallée ses stations de montagne. C'est pour les villages perdus dans la montagne, où la neige les bloque pendant de longs mois, la liaison permanente avec ceux d'en bas en tous temps accessibles. C'est aussi pour les touristes à qui l'âge ou les infirmités interdisent l'usage du ski, de la luge ou du toboggan, la faculté de connaître les régions glacées et difficiles où il leur était impossible de s'aventurer sans risques. Ainsi le char à neige deviendra un adjuvant du sport. N'est-il pas né lui-même du sport automobile ?

PAUL MEYAN.

L'INDÉPENDANT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES, 21 février 1922.

Impressions d'un chenilliste.

Comme il l'avait dit, M. Rosengart me prit dans sa petite Citroën, de 10 HP, en même temps qu'Emmanuel Brousse et le commandant d'état-major Bourgoïn, délégué du ministère de la guerre.

« Nous allons, nous dit-il, jouer la difficulté, tenter des expériences que nous n'avons jamais faites. »

Effectivement, il nous fit aussitôt dévaler au bas d'un talus à inclinaison invraisemblablement rapide qui se trouve tout proche du Grand Hôtel. Nous plongeâmes comme dans le vide, la voiture évolua dans un cercle des plus restreints, puis remonta le talus, s'agrippant de toutes les aspérités de sa chenille à la neige que les patins dont elle est munie à l'avant avaient commencé par fouler.

Dès que l'on est assis depuis deux minutes sur une voiture Kégresse, on se sent envahi par un sentiment de confiance et de sécurité absolues. On sait que, quel que soit l'obstacle qui se présente, on en triomphera sans effort : la chenille est là pour vous permettre de marcher sur les épaisseurs de neige comme sur un tapis, d'escalader les côtes les plus raides, de descendre, comme si l'on glissait doucement, les pentes les plus abruptes. Nous avons franchi des trous, traversé des ruisseaux, évolué entre les pins de la forêt sans un accident, sans un incident, sans une seconde d'appréhension.

Et c'est bien un prodige, en effet, c'est bien une conquête inespérée du cerveau humain que l'invention de ce dispositif ingénieux qui va permettre à nos populations montagnardes de ne plus être jamais bloquées, jamais privées de communications avec le reste de la collectivité civilisée ; qui va permettre, en outre, d'explorer les déserts de sable aussi bien que les champs de neige. Les tanks de la paix répareront le mal fait à l'humanité par les tanks de la guerre.

Nouveau sujet d'intérêt et d'émerveillement que cette vision de voitures à moteur mécanique s'avancant à belle allure, non seulement sur les routes déblayées, mais sur les pistes encore couvertes de leur linceul hivernal et, parfois pour prendre au plus court, se lançant avec sérénité au travers des campagnes neigeuses et escaladant comme en se jouant les champs, les fossés et les pentes abruptes. On demeure confondu d'abord, puis un grand orgueil vous prend en constatant que cette Nature si formidable, souvent si hostile, l'homme, ce pygmée, parvient peu à peu à la soumettre à son joug par la seule force de son ingénieux cerveau.

JEAN PAUL.



Le Col de Porte.

LA PETITE GIRONDE,

22 février 1922.

Le concours des voitures à neige des Pyrénées.

Dans nos régions pyrénéennes, où une tempête d'ouest fait descendre la neige jusque dans les plaines, et où une nuit de vent du sud la fait remonter de 300 ou 500 mètres d'altitude, un véhicule à neige n'est pratique que s'il est une sorte d'amphibie, s'il s'accommode sans transformation ou avec une transformation presque instantanée, du sol routier ordinaire et des vastes étendues neigeuses. C'est pourquoi, fort judicieusement, le programme de la première étape du concours fait partir les voitures du Vernet, où malgré les 650 mètres d'altitude, la température est printanière, pour arriver aux hauts plateaux de la Cerdagne et aux 1.800 mètres d'altitude de Font-Romeu.

A 7 h. 30 les six voitures sont rangées devant l'établissement thermal du Vernet. La population, malgré l'heure matinale, est accourue et un gosse peu au courant de l'ordre chronologique dans la création des engins de sports d'hiver, s'écrie en voyant les patins des voitures et la paire de skis emportée par l'un de nous :

« Vois donc ! Ils vont mettre des patins eux aussi, comme leurs voitures ! »

Le nom de tank donné, à tort, au début,

aux véhicules à chenilles, a un peu égaré les idées du public sur le degré de confort d'un tel mode de locomotion. Volontiers, on songe aux rudes secousses des chars d'assaut.

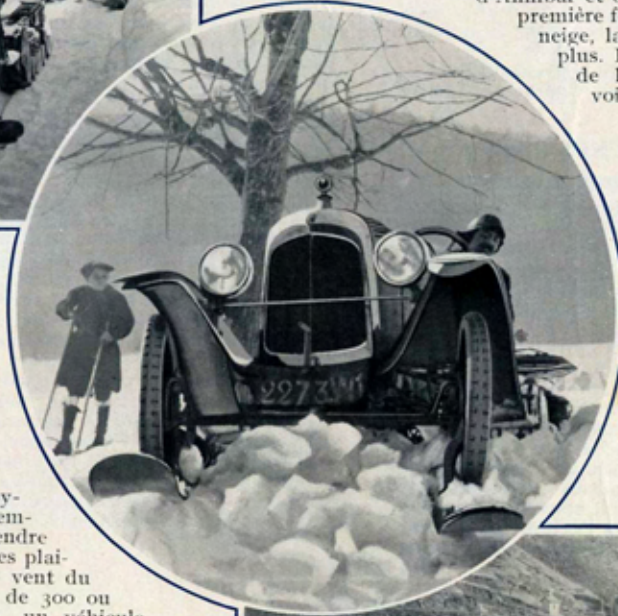
Il n'en est rien. La carrosserie de la voiture à neige est la même que celle de n'importe quelle voiture de série et les secousses n'y sont guère plus sensibles ; la chenille boit l'obstacle. La route du Vernet à Villefranche n'est pas parfaite, il s'en faut, mais tranquillement assis dans les sièges confortables, nous ne sentons ni ornières, ni cahots. C'est un roulement doux, analogue à celui des automotrices électriques.

Nous arrivons à Montlouis, comme les peuples heureux, sans histoire. La neige nous y attend et aussi toute la population amassée sur les remparts, curé en tête. A celui-ci il est fait place dans la première voiture et sous cette sainte direction, le cortège commence la dure montée de la grande rue de l'antique côte, au grand étonnement des voyageurs. Cet étonnement devient de l'ébahissement quand les voitures, poursuivant leur route et cette fois en pleine neige, grimpent sans en paraître le moins du monde incommodées, le raidillon de la citadelle, pénètrent sous l'étréite poterne et évoluent dans la vaste cour recouverte de 50 centimètres de neige.

En sortant de l'édifice de Vauban, M. Kégresse, inventeur du système, dédaignant comme trop facile le raidillon, suit le rempart, puis pique droit pour descendre à même le glacis. Un cri d'effroi part d'un groupe de jeunes filles croyant que la voiture va s'écraser contre le mur en dessous, tandis que, au contraire, le plus tranquillement du monde elle freine, vire et rejoint sa place dans sa file.

Au col de la Perche, que passèrent les éléphants d'Annibal et que franchit aujourd'hui, pour la première fois, un convoi automobile sur la neige, la couche s'épaissit de plus en plus. La deuxième partie de l'épreuve de la journée commence pour les voitures.

L. LE BONDINIER.



LA DÉPÊCHE DE TOULOUSE,

19 février 1922.

Les voitures à neige.

Elles viennent de faire avec succès des évolutions dans nos Pyrénées.

Dans la journée, les voitures à neige partirent de nouveau pour accomplir des randonnées sur les pentes neigeuses. Certaines réussirent de véritables exploits de tank,



Sur la Route de Montlouis.

gravissant des raidillons d'apparence inabordables, franchissant des obstacles, trous à neige et fossés, descendant les routes avec autant de rapidité qu'elles avaient mis de lente prudence à gravir les montées ardues.

Les voitures à neige ont accompli une magnifique démonstration de ce qu'elles peuvent faire dans nos montagnes en hiver.

LE TEMPS, 22 février 1922.

Le concours des voitures à neige.

La dernière étape de 90 kilomètres, Font-Romeu-Quillan, a été l'une des plus pénibles, mais certainement une des plus concluantes du concours.

Au départ, neige serrée, et toute trace de route avait disparu dans la première partie de l'étape, jusqu'à Mont-Louis, qui devait être atteint par les routes forestières. Ce fut la marche au jugé et souvent les six voitures Citroën, en convoi, quittèrent le tracé de la route en s'acheminant à bonne allure vers le but : Mont-Louis fut atteint après une heure de marche. Ensuite, passage à Formiguères, et descente de la célèbre vallée de l'Aude, pour arriver dans l'après-midi à Quillan par beau soleil.

L'épreuve imposée a été pénible, mais singulièrement convaincante : six véhicules ont pris le départ d'Annecy, ont traversé en plein hiver les cols des Alpes, puis transportés dans les Pyrénées — sans qu'il ait été possible de les reviser — ils ont continué leur randonnée sur quelques centaines de kilomètres de routes accidentées et couvertes de neige, et cela sans le moindre incident troublant la marche des voitures.

Les propulseurs Kégresse-Hinstin peuvent être considérés dès maintenant comme les libérateurs de la montagne neigeuse.

LA DÉPÊCHE DE TOULOUSE, 28 février 1922.

Barèges. — Les voitures à neige.

Vendredi dernier, à Barèges, se sont continuées, par un soleil radieux, les démonstrations et expériences des chenilles. Le terrain se prêtait merveilleusement à des exercices variés. En effet, après un trajet de deux kilomètres sur une couche de 60 centimètres de neige tassée, qui est lestement franchie, un obstacle sérieux se présente : une avalanche barre la route sur une longueur de 50 à 60 mètres ; ce talus inquiétant doit être franchi, 30 % d'inclinaison environ et une pente normale à la direction de 20 à 35 % ; après quelques tâtonnements, la première voiture atteint le point culminant par ses propres moyens et redescend la pente opposée ; les autres suivent. Après l'avalanche, la route continue avec sa plate-forme nettement marquée, mais la neige a ici un mètre d'épaisseur ; les voitures avancent sans encombre. Au pont du Pic-du-Midi, nouvelle avalanche impossible à franchir ; les voitures l'évitent en passant dans un pré clôturé d'un mur enfoui sous la neige et

gravissent un raidillon dont la pente est d'environ 40 %, et rejoignent la route thermale 200 mètres plus loin, arrivent enfin au pont de la Gaubie, à 4 kil. 500, où l'épaisseur de la couche de neige atteint 1 m. 40. La caravane rentre à Barèges, suivie des spectateurs, la plupart en skis, qui avaient assisté à ces essais intéressants pour nos régions, où sur nos routes, la circulation est souvent impossible ou difficile à cause d'abondantes chutes de neige.

Dans l'après-midi, des expériences sur terrains variés ont été faites avec le même succès.

LE PETIT PARISIEN, 4 mars 1922.

Les voitures à chenilles sont montées au Tourmalet.

Des démonstrations concluantes viennent encore d'être faites dans le département des Hautes-Pyrénées. Il était intéressant de faire voir des véhicules susceptibles de passer partout en toutes saisons. C'est ce qu'a fait très justement remarquer le préfet, qui présidait le déjeuner à l'issue duquel les voitures, munies de leurs skis, partaient à l'assaut de la route du Pont d'Espagne, ensevelie sous une épaisse couche de neige. Elles montèrent ainsi gaillardement aux flancs de la montagne et s'engagèrent même sur les premières pentes conduisant au lac de Gaube. Ces premiers essais opérèrent l'après-midi.

Le lendemain, trois des six voitures se rendirent par la route au cirque de Gavarnie où elles évoluèrent avec la même aisance que dans les démonstrations précédentes. Enfin, hier, l'équipe entière s'attaquait au gros morceau, le Tourmalet, le col carrossable de France réputé le plus dur, à 2.122 mètres d'altitude. Comme c'est par cette route que l'on gagne l'observatoire du pic du Midi, on comprend l'intérêt que prenait son directeur à la manifestation.

L'arrivée de la caravane à Barèges, la station thermale si fréquentée en été, mais complètement perdue en hiver dans les neiges et privée de communications, fit déjà sensation. De là, sous la conduite du commandant Carlé, chef du groupe des skieurs militaires, qui les précédaient, les voitures prirent la route du Tourmalet. Un kilomètre plus haut, elles eurent à franchir une avalanche de neige dont la hauteur sur la route dépassait au moins 10 mètres. On donna quelques coups de pioche pour faciliter l'amorce des skis et les six machines franchirent aisément ce passage particulièrement scabreux.

L'ascension continua, en dehors de toute route tracée, jusqu'au pont de la Gaubie, proche du col qui disparaissait complètement sous les avalanches.

La descente s'effectua sans incident et à une allure rapide sur Barèges où les habiles autant qu'audacieux pilotes de nos voitures continuèrent leurs expériences et leurs démonstrations sur les hauteurs environnantes.

PAUL MEYAN.

