

ABONNEMENTS (12 LIVRAISONS)
France . . . 1 An : 45 fr.
Union postale — 60 fr.

RÉDACTEUR EN CHEF :
BAUDRY DE SAUNIER

RÉDACTION & ADMINISTRATION
13, rue d'Enghien, Paris-X^e
Téléphone : Bergère 37-36

LES VOITURES A 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.

Il faut, en toute question, rechercher le squelette, le schéma, sous la musculature et les vains oripeaux. 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.

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. Son état moléculaire varie presque constamment; tantôt molle comme une ouate, tantôt dure comme du cristal, tantôt semi-fluide comme un sorbet, elle se loge dans les moindres détails des mécanismes, pénètre entre les tambours et les chenilles et y change de densité d'une minute à l'autre, provoquant ici du patinage, et là du blocage.

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. — Ajoutons que, si le pied de ces chamois est de M. Kégresse, leur charpente, admirable de légèreté et de robustesse, est de M. André Citroën. Répétons à ces deux grands ingénieurs que la France est fière d'eux (espérons qu'elle saura le leur prouver officiellement dans un avenir très proche), et revenons à nos réflexions sur les progrès énormes que de telles innovations font faire à l'automobile.

Un premier résultat capital est acquis. Nous savons tous, si peu d'expérience que nous ayons de la route, avec quelle facilité une automobile sur ses quatre pneus s'enlise et en même temps avec quelle aisance

elle glisse. Double phénomène dont les deux parties semblent contradictoires et qui cependant ont la même cause : l'extrême petitesse des surfaces qui reçoivent toute la charge de la voiture. Le terrain dur et sec constituait à peu près la seule matière sur laquelle une automobile fût en sûreté. Désormais l'automobile pourra circuler sur tout terrain de densité suffisante pour mériter ce nom, densité aussi faible même que celle d'une neige qui vient de tomber, ou d'un sable que soulève le vent.

Un second résultat tout aussi important est réalisé. Nos voitures actuelles ne peuvent guère franchir de rampes supérieures à 20 % (avec démultiplication de transmission, ou augmentation de puissance du moteur, appropriées) pour l'unique raison qu'au delà de cette inclinaison elles glissent. Désormais certaines pourront grimper du 40 %.

Enfin, un troisième résultat, tout aussi remarquable, est atteint : 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, — solution d'un illogisme amusant, digne de Gribouille, puisqu'on est obligé de faire le tracteur d'autant plus pesant qu'il est pesant !

Aujourd'hui, le tracteur peut et doit être léger, pour toutes



Omnia

1775

UNE CITROËN MUNIE DU DISPOSITIF KÉGRESSE-HINSTIN, CONDUITE PAR M. KÉGRESSE, EFFECTUE DU STEEPLE-CHASE. — Massif de la Chartreuse. Au fond, le Grand Som.



UNE THÉORIE DE SKIEURS SE FAIT HISSER A VIVE ALLURE JUSQU'AU SOMMET DES PENTES GLACÉES. — AU VOLANT, M. ROSENGARD.

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.

Dans cet ordre d'idées, on peut laisser son imagination vous gagner un peu à la main et vous montrer que les locomotives elles-mêmes, qui n'ont encore d'autre moyen que leur poids d'adhérer aux rails, assez pour entraîner le convoi, bénéficieront un jour des progrès de l'automobile. La locomotive à grande adhérence franchirait des rampes réelles, alors qu'aujourd'hui la locomotive à petite adhérence se tue sur du 2 %. Bien des ouvrages d'art et des dépenses de millions seraient supprimées.

Mais, me répondez-vous, ce qui en une telle occurrence serait bientôt supprimé, ce serait le chemin de fer lui-même...

La réponse me paraît tout à fait judicieuse. Nous sommes si habitués à l'expression « chemin de fer » que nous n'en comprenons plus le sens exact au moment

même où nous l'employons. Il nous semble qu'un monde, dans vingt-cinq, dans cinquante ans, où les chemins de fer n'existeraient plus, est irréalisable. Transport rapide évoque dans notre esprit l'idée de rails, alors que les trains ont cependant des vitesses moyennes bien inférieures à celles des automobiles.

Le jour où les locomotives auront grande adhérence, où leurs remorques rouleront sur de grandes surfaces et où tout l'équipage escaladera les rampes, il deviendra inutile de faire des trous dans le pied des montagnes pour y glisser les trains. Le chemin en macadam, en petit pavé, en asphalte durcie, en un mot la route moderne suffira à tous les transports. Et le *chemin en fer* sera porté à la ferraille par nos enfants, avec quelques sourires.

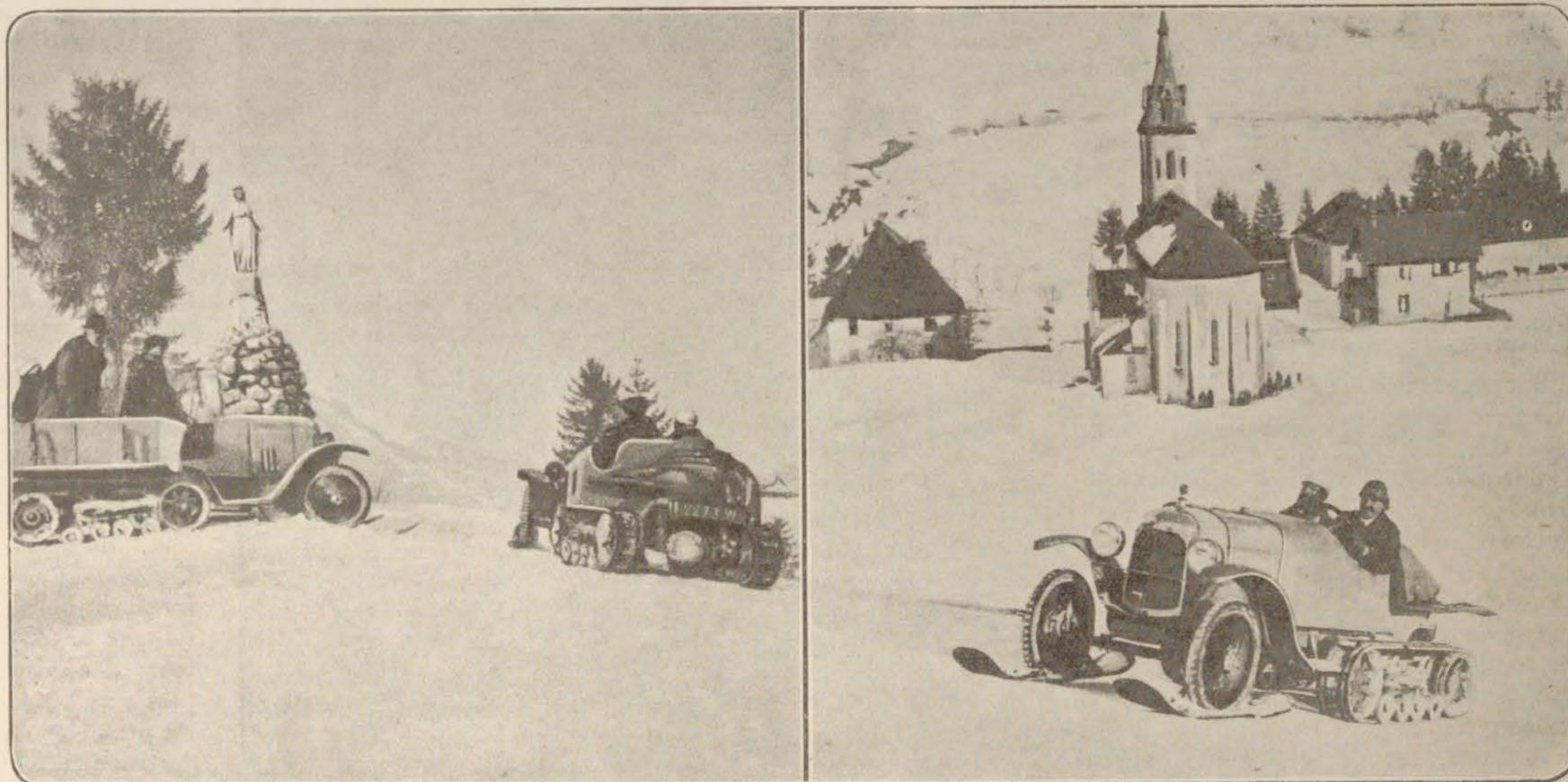
Nous sommes, avec la Kégresse, à l'aube de jours nouveaux. La guerre, puisqu'il faut toujours parler d'elle, s'y transformera comme l'agriculture et les gros transports. Le tourisme lui-même, délicieux bienfait

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.

... Vers 1875, au jardin des Tuileries, les petits Parisiens — j'en étais ! — tenus à la main par leur bonne à coiffe tuyautée, regardaient avec ébahissement la « voiture aux chèvres », qui circulait sur de petits rails souples et sans fin. Qu'a-t-elle pu devenir, la pauvre petite vieille ?

Quand on avait été sage, la bonne offrait — ordre de Madame — un tour de voiture aux chèvres dans le Jardin, avec, ensuite, rue de Castiglione, au coin de la rue de Rivoli, un baba du célèbre Guerre, chez qui, disait-on, l'impératrice autrefois faisait prendre ses gâteaux pour les goûters intimes aux Tuileries.

BAUDRY DE SAUNIER.



LES KÉGRESSE ARRIVENT AU SOMMET DU PITON SUR LEQUEL SE DRESSE LA VIERGE DE SAINT-HUGUES.

M. KÉGRESSE (AU VOLANT), M. POURCEL, DU P.-L.-M., A SES COTÉS, ATTAQUENT UNE PENTE DE 30 % DERRIÈRE SAINT-HUGUES.