



Une Autochenille Citroën - Kégresse escalade le Col du Grand-Saint-Bernard



Il n'est, pour ainsi dire, pas un Bulletin dans lequel nous n'ayons l'occasion de parler de nos autochenilles. Que ce soit pour les travaux agricoles, pour le tourisme en montagne, pour la traction des péniches, du matériel de guerre, pour les transports nécessitant l'affran-

entreprise — et n'a pas manqué de commenter favorablement sa hardiesse.

Chacun sait que le col du Grand Saint-Bernard se trouve dans les Alpes Valoises, en Suisse. Fissure que la nature a ménagée dans une barrière infranchissable de rocs et de glace, elle permet, durant la belle saison, de passer de Suisse en Italie. C'est ce chemin



Dans le médaillon : M. Kégresse. — A l'assaut des cimes neigeuses.

chissement du réseau routier, nos vaillantes et robustes voitures à chenilles se tirent avec honneur des tâches difficiles qui leur sont demandées.

Pour ne pas faillir à cette règle, notre Bulletin d'aujourd'hui donne le compte rendu d'une admirable performance réalisée par M. Kégresse sur une autochenille Citroën équipée spécialement pour la neige; nous voulons parler de l'ascension du col du Grand Saint-Bernard, que ses 2.472 mètres d'altitude isolent du monde huit mois par an.

La grande presse s'est faite l'écho de ce exploit — peut-on employer un autre mot lorsqu'on connaît les difficultés et même les dangers d'une pareille

qu'emprunta, en 1800, l'armée française commandée par Bonaparte.

Un monastère est installé à son point culminant; ce sont les religieux qui l'habitent qui élèvent la célèbre race de chiens connue sous le nom de « chiens du Grand Saint-Bernard ».

Praticable pendant les mois d'été, le col, où le thermomètre descend couramment en hiver à 22 degrés au-dessous de zéro, est inutilisable pendant tout le reste de l'année.

Le départ se fit de Chamonix, d'où M. Kégresse et ses cinq compagnons se dirigèrent sur le col des Montets (1.400 mètres), qui fut atteint assez facile-



ment, malgré l'épaisse couche de neige recouvrant la route. A signaler l'ébahissement bien compréhensibles des douaniers veillant la frontière suisse qui crurent rêver en voyant une automobile s'arrêter en plein hiver devant leur poste.

A partir de cet endroit, les obstacles se multiplièrent. Ce ne fut qu'en faisant une infinité de lacets et d'« épingles à cheveux » que l'autochenille parvint au col de la Forclaz (1.700 mètres) qui, bien entendu, comme le Montets, est fermé à toute circulation pendant l'hiver. Au lieu dit « La Cantine », les vaillants touristes atteignirent le Grand Saint-Bernard, parvenant ainsi aux approches des cimes couvertes des neiges éternelles.

Mais les difficultés n'étaient pas encore terminées. Pour rallier l'ermitage, but de l'étape, il leur fallut encore franchir les pentes de 60 0/0 couvertes de 15 mètres de neige du « Combe de la Mort » dont la mauvaise réputation n'est, hélas ! que trop fondée.

On n'évoque pas sans émotion le frisson des membres de l'expédition lorsque sur le sol glacé, l'autochenille, entraînée en arrière par son propre poids, risquait de redescendre dans la vallée. Ce n'est qu'à la nuit close que les audacieux Citroënnistes parvinrent à l'hospice, où les religieux leur firent un magnifique accueil et leur offrirent le gîte et le couvert.

Après une nuit réparatrice, ce fut, sous une tempête de neige, le retour à Chamonix.

Signalons que quelques jours auparavant la même vaillante auto-chenille s'était payé le luxe d'escalader le col de Voza, exploit peu

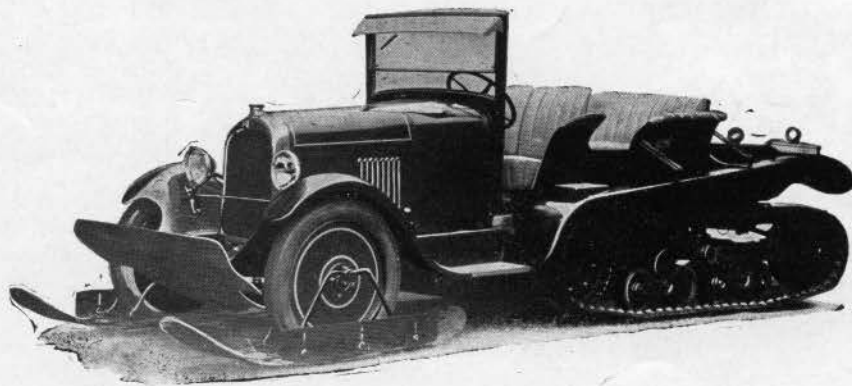
banal si l'on considère qu'aucune voiture n'a jamais pu y parvenir en cette saison et que nul ne se souvient d'en avoir vu, même en plein été.

Il nous paraît vain de signaler la portée et les conséquences de la performance que nous venons de relater brièvement. C'est, en effet, beaucoup plus qu'un exploit sportif et même qu'une preuve de l'endurance et de la facilité d'évolution de nos autochenilles dans des terrains où la roue ne pourrait songer à s'aventurer. Cette expérience ouvre le plus large champ à d'heureuses possibilités. Elle a démontré en particulier que les liaisons entre les grands centres et les postes ou observatoires isolés en pleine montagne par un rempart de neige ou de glace, pouvaient se faire, sinon avec facilité, du moins rapidement.

De plus, la charge utile importante que peuvent emporter nos autochenilles, la marche sûre de ces dernières permettent l'organisation de services réguliers d'approvisionnement et de secours.

Souhaitons que, bientôt, les chenilles détrônent partout où cela est possible, le portage humain et qu'on n'ait plus l'occasion de voir cheminer dans la neige des hautes montagnes, ces longues files de porteurs pliant sous le faix.

Ajoutons, pour terminer, qu'à Saint-Moritz plusieurs de nos autochenilles, équipées spécialement, assurent le transport de l'équipe de France qui participe aux jeux olympiques.



Une des Autochenilles Citroën utilisées aux Jeux Olympiques de Saint-Moritz.