



II

Démonstrations Officielles d'Autochenilles

Le Concours Militaire Français de Satory

L'autorité militaire a institué pour la première fois cette année un concours ayant pour but d'inciter les constructeurs français à établir, suivant un cahier des charges déterminé, des véhicules automobiles répondant aux besoins d'une armée moderne.

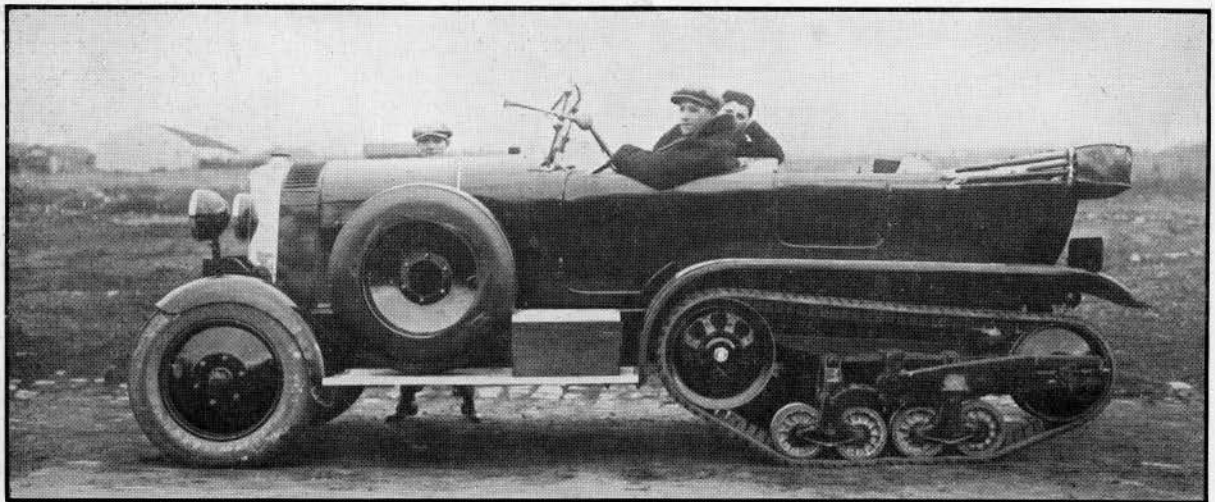
Ces véhicules devaient réunir certaines caractéristiques les rendant aptes à servir dans les exploitations qui les emploieront partout où les routes sont défectueuses et même dans les contrées où les routes font complètement défaut.

Deux catégories étaient ouvertes aux concurrents :

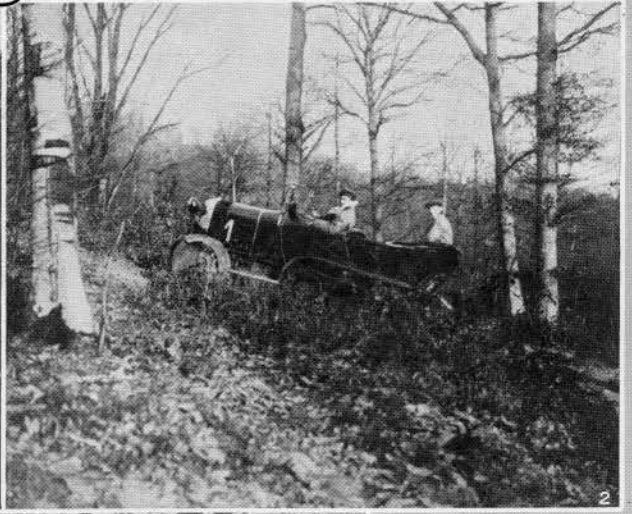
1^{re} Catégorie : Voitures de reconnaissance,

2^e Catégorie : Voitures de liaison.

Les voitures de reconnaissance devaient comporter une carrosserie à 6 places et le poids du véhicule en ordre de marche avec un conducteur ne devait pas dépasser 2.300 kgs. La consommation était limitée à un maximum de 25 litres aux 100 km. pour la marche à



Autochenille Citroën 15 HP., type "Reconnaissance"



SATORY. — 1, 2 et 5 — Autochenille 10 HP Citroën (type liaison) évoluant sous bois.
3 et 4. — Autochenille 15 HP Citroën (type Reconnaissance) roulant à toute vitesse dans la boue.



Autochenille Citroën 10 HP, type "Liaison"

l'essence et de 30 litres aux 100 km. pour la marche à l'alcool. Charge utile 700 kgs.

Pour le type "Liaison" il était prescrit une carrosserie à quatre places et un poids total n'excédant pas 1.600 kgs. Maximum de consommation autorisée : 18 litres aux 100 km. (marche à l'essence) et 22 litres aux 100 km. (marche à l'alcool).

Dans les deux catégories la hauteur des organes les plus bas du châssis ne devait pas se trouver à moins de 35 cm. au-dessus du sol et la suspension devait être telle qu'à n'importe qu'elle allure les passagers soient confortablement assis et ne subissent pas de secousses exagérées.

Le règlement imposait en outre, une vitesse instantanée de 40 km. à l'heure et 25 km. de moyenne sur routes accidentées ; de plus, la vitesse de 6 km. à l'heure devait

pouvoir être atteinte sur une pente de 30 %. L'adhérence au sol devait être suffisante pour circuler sur les terrains les plus variés et ceux qui avaient été choisis par la Commission Militaire étaient particulièrement difficiles ; ils comportait de véritables lacs de boue, des côtes abruptes et sablonneuses et des obstacles de toutes sortes.

Trois marques concurrentes se trouvaient en présence au début du concours auquel nous avons participé avec 4 voitures : 2 autochenilles Citroën-Kégresse 10 HP engagées dans la catégorie "Voitures de Liaison" et 2 autochenilles Citroën-Kégresse 15 HP engagées dans la catégorie "Voitures de reconnaissance".

Seules de toutes les voitures engagées, les autochenilles Citroën-Kégresse réussirent à triompher des diverses épreuves qui se prolongèrent pendant deux semaines. Nos voitures se jouèrent de tous les obstacles, côtes, marécages et fossés, sans subir le moindre accident et sans craindre l'enlèvement qui arrêta souvent nos concurrents.

Ce qu'il y a de remarquable dans ce concours, ce n'est pas que nos autochenilles aient surmonté toutes les difficultés, on connaît leurs aptitudes incomparables à ce sujet, mais ce qui a le plus agréablement impressionné le jury, c'est qu'elles ont lutté avec avantage contre les véhicules à roues quand il s'agissait de vitesse pure et de consommation.



Le Concours Militaire Anglais de Bournemouth

Parallèlement au Concours de Satory le War Office a organisé en Février dernier au camp de Bovington, près de Bournemouth, une importante épreuve destinée à déterminer d'une façon définitive et indiscutable le mode de propulsion à adopter pour les tracteurs militaires.

De nombreux concurrents y participèrent ; ils se divisaient en deux catégories : voitures à roues (cinq véhicules), voitures à chenilles (neuf véhicules). Chacune de ces catégories présentait pour ainsi dire autant de réalisations différentes qu'il y avait de concurrents. Les uns possédaient quatre roues motrices ; les autres six roues dont quatre motrices ; les chenilles étaient métalliques ou souples.

Sur les 6 véhicules munis de nos propulseurs Kégresse-Hinstin, qui se trouvaient parmi les concurrents, nous avons une Citroën-Kégresse 15 HP, type tracteur d'artillerie légère française avec poulies motrices à l'avant et double suspension, et une Citroën-Kégresse 10 HP, type du Concours de Tracteurs Militaires Français.

L'itinéraire présentait les difficultés les plus grandes et les plus variées. Au début le terrain était d'une consistance dure avec fond de gros gravier ; ensuite le parcours était parsemé de mares bourbeuses, de trous d'obus pleins d'eau, de fossés boueux et de raidillons atteignant jusqu'à 40 % de pente. En outre les voitures devaient gravir une colline présentant une pente moyenne de 53 % et sur une quarantaine de mètres 70 % .

Ces différentes épreuves étaient suivies par

celle du "mille lancé" sur route ; puis les expériences se poursuivirent sur une pente boueuse de 1 à 2 %, sur laquelle on avait fait passer au préalable des chars d'assaut pour que le sol soit labouré et parsemé d'ornières profondes.

Le concours se terminait par un parcours routier de Bovington à Farnborough, soit 160 km. de bonne route accidentée. La vitesse moyenne ne devait pas être inférieure à 15 milles à l'heure, chaque véhicule traînant une remorque, soit un canon.

La consommation était scrupuleusement vérifiée et la température des radiateurs relevée.

La seule voiture à roues qui réussit à franchir les fossés fut obligée de dételer sa remorque, alors que les voitures à chenilles franchissaient ces obstacles sans efforts avec une remorque attelée,

L'ascension de la colline et le parcours du "mille lancé" démontrèrent encore la supériorité de la chenille souple sur les autres modes de propulsion.

La 10 HP Citroën-Kégresse traversa le terrain boueux très facilement, en portant ses 750 kg. et en traînant sa remorque de 1.500 kg.

Quand au parcours sur route de 160 km., le record appartient à la 15 HP Citroën-Kégresse qui effectua ce trajet à une vitesse moyenne de 32 km. avec une consommation de moins de 30 litres aux 100 km.



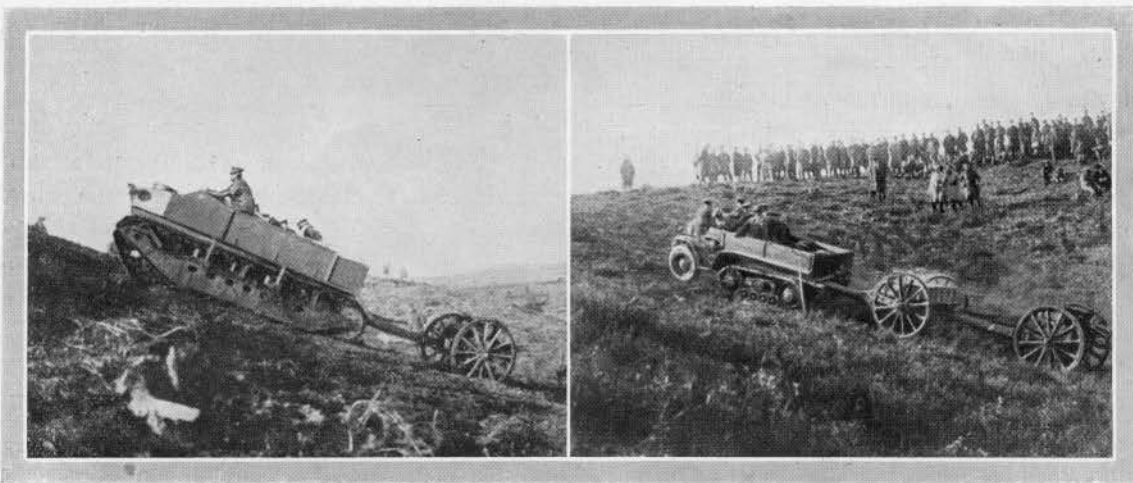
Une voiture à chenilles de fabrication anglaise fut particulièrement remarquée en raison de la puissance de son moteur : 90 HP ; mais ses chaînes métalliques font un bruit infernal, et ne pourraient résister aux parcours prolongés sur terrain dur ; sa consommation est d'autre part de plus de deux litres au kilomètre !

Sans nous étendre davantage sur les diverses péripéties de l'épreuve, nous pouvons

affirmer que seules les autochenilles munies de notre propulseur purent se tirer de façon normale de toutes les difficultés, et que les Citroën firent l'admiration du corps d'officiers et d'ingénieurs qui composaient le jury.

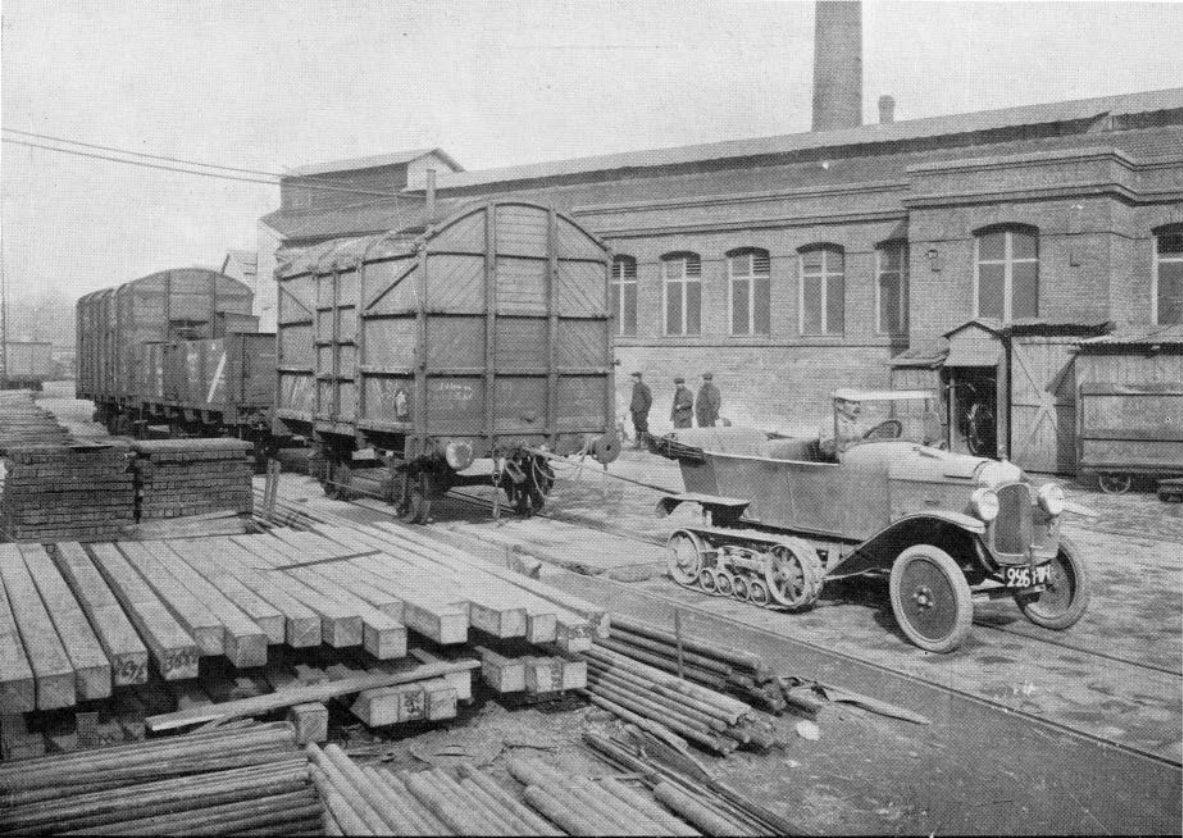
A Bournemouth, comme à Satory, l'autochenille à bande souple fut la grande triomphatrice.

BOURNEMOUTH



Un tank d'une puissance de 90 HP, est nécessaire pour amener à une vitesse de 8 km à l'heure, un canon de campagne en haut d'une côte.

Une autochenille 15 HP, munie de propulseurs Kégresse-Hinstin gravit la même côte en remorquant un canon et son caisson à une vitesse de 17 km à l'heure



Manœuvre intérieure de wagons d'approvisionnement remorqués par un tracteur Citroën-Kégresse.