



AU CONCOURS MILITAIRE BELGE

La Participation des Autochenilles Citroën



Le Département de la Défense Nationale à Bruxelles a organisé dernièrement un concours ayant pour but de rechercher les meilleurs matériels propres à la traction des pièces d'artillerie.

Un programme, excessivement sévère, avait été élaboré par l'Administration et personne ne pouvait supposer qu'il serait réalisable, dans l'état actuel de la construction automobile. C'est pourquoi, sur 6 marques inscrites, 3 se sont présentées au concours et 2 seulement restaient en présence après la première journée d'essais.

Parmi ces 2 marques, la nôtre était représentée par un tracteur comportant un moteur sans soupapes 16 CV, tout le restant de la partie mécanique ayant été conçu et exécuté dans les ateliers Citroën-Kégresse.

L'autre tracteur, de marque étrangère, était à 4 roues motrices indépendantes. Il s'agissait, par conséquent, d'une véritable compétition de principe, le tracteur concurrent étant le porte-drapeau des véhicules à roues, le Citroën-Kégresse restant seul champion de la chenille.

Dès le début des épreuves qui ont duré 4 semaines et qui se sont déroulées, tantôt dans le camp militaire de Beverloo, tantôt sur les routes et, pendant quelques jours au camp belge d'Elsenborn à proximité d'Aix-la-Chapelle, notre matériel a montré une supériorité manifeste dans tous les compartiments du programme, sans exception.

Un des points les plus remarquables à signaler est que, contrairement à toute attente, le tracteur à chenilles s'est montré au moins égal, *sur route*, au tracteur à roues, aussi bien en consommation qu'en vitesse. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la puissance théorique du moteur était très nettement inférieure à celle employée par le tracteur concurrent.

Chaque fois que des épreuves se sont déroulées en terrains variés ou sur des sols peu consistants, le tracteur Citroën-Kégresse a, bien entendu, marqué une supériorité manifeste, surtout en traction.

A titre d'exemple, une remorque de 4 tonnes a pu être traînée aisément, en traction directe par notre véhicule, sur un terrain sablonneux, par temps sec, alors que les deux

tracteurs concurrents, attelés en tandem n'ont pas réussi à effectuer ce parcours.

Un autre exemple: sur une rampe dépassant 20 %, dans la bryère, notre machine a emmené une charge de 6 tonnes, composée de 2 caissons et d'un canon de 155 avec son avant-train, dans les mêmes conditions. Notre concurrent n'a pu que hâler sa charge avec son treuil.

Dans le passage de petits ruisseaux et dans les terrains mous avoisinants, le tracteur à roues était complètement impuissant, alors que la chenille ne s'apercevait presque pas de la différence de consistance du sol.

Pas une seule fois le tracteur Citroën-Kégresse n'a eu l'occasion d'exécuter une manœuvre quelconque

au cabestan, alors que cette façon de procéder était tout à fait courante pour le tracteur à 4 roues motrices.

En fin de concours, le Citroën-Kégresse remorquant une pièce de canon de 105, son avant-train et son caisson, soit au total 3 essieux et un poids de 4.000 kgs a eu à se mesurer avec une batterie volante de 75 $\frac{m}{m}$. Les 6 chevaux n'avaient à tirer par conséquent qu'une charge de 1.100 kilos.

Le chef de la petite unité hippomobile qui, pour la circonstance, était un colonel, s'était bien mis dans la tête qu'il laisserait l'unité motorisée en cours de route et son itinéraire, bien choisi d'avance, était tracé en conséquence. Le parcours comprenait non seulement de longues parties sablonneuses, mais encore de nombreuses coupures, tranchées, trous d'obus, et autres obstacles et, enfin, le passage d'un marais. Tout le monde pensait bien que le tracteur Citroën-Kégresse et sa remorque, soit au total 7 tonnes, s'enliseraient; il n'en fut rien et chacun a pu constater que si on avait défalqué du temps mis par la batterie volante celui qui était nécessaire pour faire reposer les chevaux, la vitesse totale obtenue par l'unité motorisée aurait été très nettement en faveur de cette dernière.

Le Prince Charles, fils de S. M. le Roi des Belges, a eu l'occasion de suivre quelques épreuves du concours à bord d'une 10 CV Citroën-Kégresse conduite par M. Kégresse lui-même, et il s'est déclaré tout à fait enthousiasmé, non seulement de ce qu'il voyait, mais encore de la façon dont il circulait lui-même à bord de sa voiture.



Remorque d'une pièce de 155 et de son caisson.