



La semaine de motoculture de Buc

Le succès remporté par la Semaine de Motoculture de Buc, a encouragé le Ministère de l'Agriculture à la rééditer cette année.

De nombreux concurrents s'étaient fait inscrire ; la participation américaine était assez importante.

M. Herriot, Président du Conseil, tint à inaugurer lui-même la Semaine de Motoculture, accompagné du Ministre de l'Agriculture et de nombreuses personnalités politiques.

Il visita les stands des diverses maisons et s'intéressa aux expériences des tracteurs agricoles. Il s'arrêta longuement devant les autochenilles CITROËN, munies de propulseurs KEGRESSE-HINSTIN qui, en sa présence, exécutèrent diverses opérations telles que : labourage, hersage, roulage, transport de la

charrue sur route, remorquage de chariots, mise en action d'une pompe, etc., démontrant ainsi les nombreuses applications auxquelles peuvent être soumises nos autochenilles. Mais, ce qui frappa le plus les agriculteurs que nous eûmes le plaisir de recevoir à Buc, ce fut la capacité particulière aux véhicules munis des propulseurs KEGRESSE-HINSTIN de pouvoir se déplacer aussi facilement sur les routes que dans les labours.

On remarquera notamment, sur l'une des photographies ci-contre, le système d'essieu monté sur roues et pneus qui peut être placé sous la charrue et permet de tirer cette dernière en remorque comme s'il s'agissait d'un simple chariot.

Les autochenilles CITROËN, type agricole, sont depuis longtemps reconnues pour les services nombreux et divers qu'elles peuvent rendre à l'exploitation d'une ferme ; ce sont, à l'heure actuelle, les tracteurs les plus économiques d'entretien. Ils le sont aussi d'achat en raison de la prime qu'accorde le Ministère de la Guerre à tous les propriétaires français qui se rendent acquéreurs de ces voitures.

Tracteur attelé d'une charrue équipée d'un essieu avec roues à bandages permettant son transport en remorque sur route.

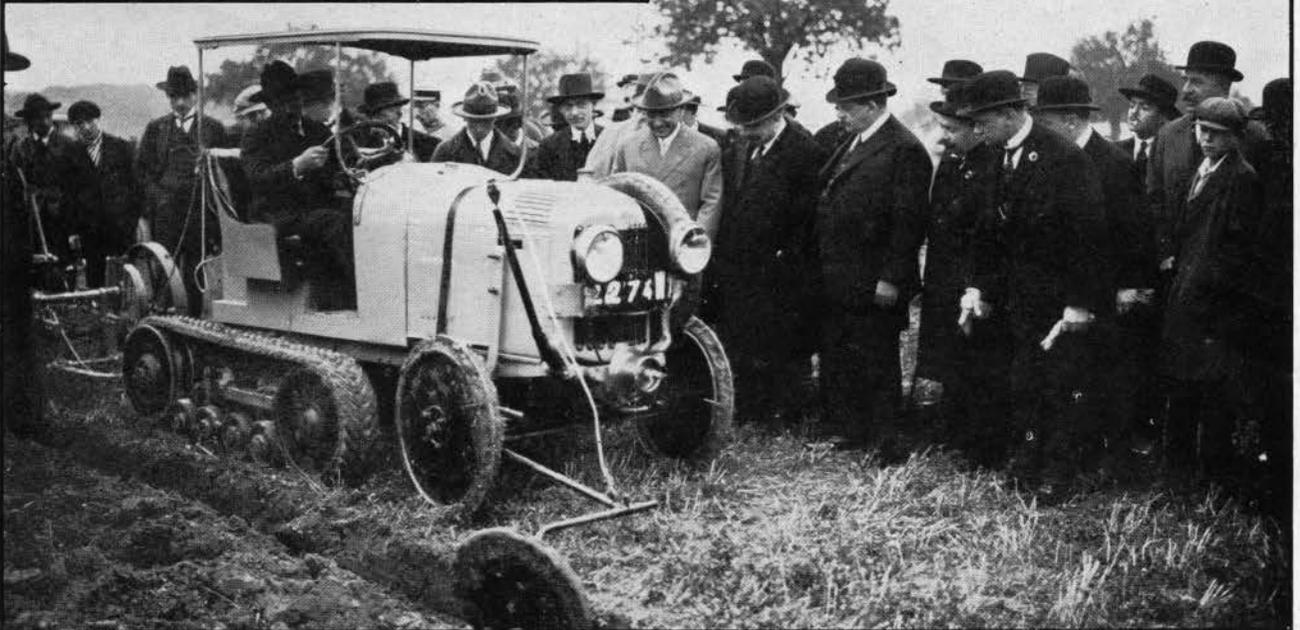


Photo Rol.



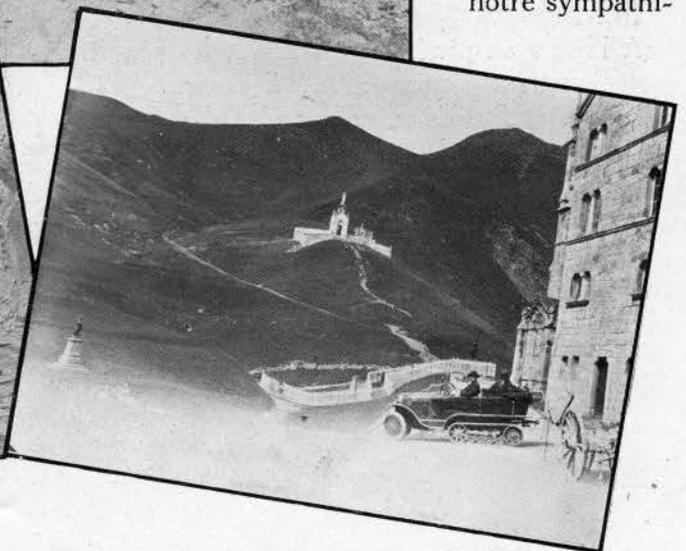
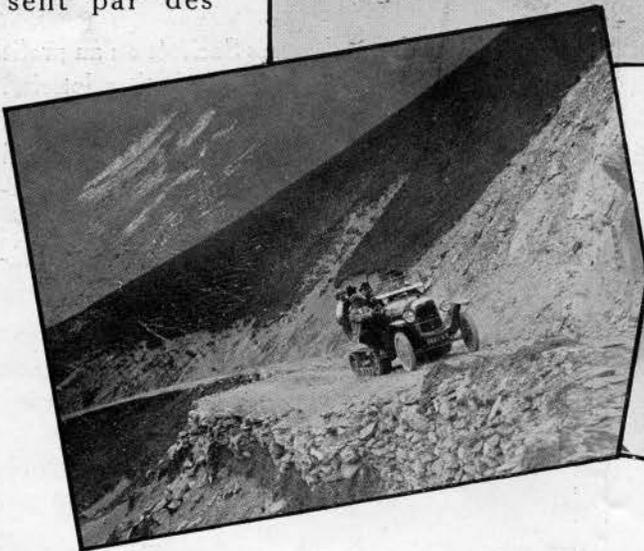
L'Ascension de la Salette

Au pied du mont Gargas, qui se profile en masse sombre sur les neiges éternelles du Pelvoux — l'un des plus hauts sommets des Alpes (4.105 mètres) — se trouve suspendu le village de la Salette-Fallavaux. Ce gros bourg d'un millier d'âmes est perdu dans la montagne. Seuls des sentiers à peine carrossables y conduisent par des

une imposante basilique d'un beau style roman : le sanctuaire de Notre-Dame de la Salette.

Jusqu'à ces derniers temps, aucune automobile n'avait osé tenter l'ascension de la Salette. Ses chemins rocaillieux aux pentes abruptes avaient rebuté les automobilistes les plus hardis et les moteurs les plus alertes.

M. F. RICOU, notre sympathi-



En haut : M. RICOU et ses passagers à bord de l'autochenille.

A gauche : Un passage périlleux.

A droite : Vue générale du Sanctuaire de la Salette.

pentés qui atteignent 27 à 30 pour cent, et pourtant il reçoit chaque année un nombre considérable de visiteurs.

C'est un lieu de pèlerinage célèbre où se dresse

que concessionnaire de Grenoble, se mit un jour en tête de vaincre la montagne et partit à bord de son autochenille CITROËN accompagné de cinq personnes. Il prit lui-même



le volant et se lança hardiment à l'assaut de la Salette. Tout marcha à souhait. Le moteur ronronna sans haleter un seul moment. Les propulseurs Kégresse-Hinstin s'agrippaient fortement au sol et franchissaient en se jouant les obstacles qu'ils rencontraient. Parfois le chemin, par suite d'éboulements, ressemblait plutôt à un chantier de démolition. Certains passages étaient

avait mis notre aimable concessionnaire en appétit. Pour qui connaît M. RICOU et son esprit d'entreprise, on pouvait s'attendre qu'il n'en resterait pas là. Ayant une confiance illimitée dans les CITROËN, il jura qu'après la chenille il ferait grimper à la Salette une de nos 10 HP à roues. Il joua même la difficulté, ne se contentant pas d'y conduire un léger torpédo.



Car Alpin Citroën montant au Sanctuaire de la Salette.

De même que l'autochenille pilotée par M. RICOU a été la première voiture automobile qui ait pu grimper jusqu'au Sanctuaire, ce car Citroën de M. RICOU est la première voiture à roues qui ait atteint le lieu de pèlerinage.

tellement étroits qu'il fallut au conducteur une rare audace pour les franchir : un côté de l'autochenille roulait sur le flanc de la montagne cependant que l'autre frôlait le vide d'un profond ravin.

Enfin, après d'émotionnantes péripéties, l'autochenille arriva au pied du Sanctuaire, au grand émerveillement des personnes présentes qui ne ménagèrent pas leurs félicitations à M. RICOU pour son bel exploit.

Mais cette première victoire sur la montagne

C'est avec un de nos châssis camionnette 500 kg. très démultiplié, équipé en car alpin pour huit passagers, qu'il tenta l'aventure. Elle réussit si brillamment que depuis lors, pendant la belle saison, M. RICOU organise, à la grande joie des touristes, un service journalier entre Grenoble et la Salette. Du reste, son service d'autocars CITROËN fonctionne à merveille et sillonne toutes les routes des Alpes, depuis les vallées verdoyantes jusqu'aux cimes glacées.



LE CONCOURS MILITAIRE DE SATORY



Nous avons, à plusieurs reprises, eu l'occasion de faire connaître au public et de rappeler à nos agents que les autochenilles CITROËN avaient été primées en 1923 et 1924 au Concours Militaire de Satory.

Quel est donc ce concours dont l'importance est telle que les véhicules qui ont satisfait à ses exigences reçoivent de l'État une prime qui favorise leur production et encourage les acheteurs ?

Depuis 1921, le Ministère de la Guerre français a organisé un concours annuel de tracteurs qui, tout en étant susceptibles de rendre des services à l'agriculture peuvent, au besoin, servir à l'Armée, principalement pour le remorquage des pièces d'artillerie.

En 1921 et 1922, la prime ne fut accordée à aucun des véhicules présentés. En 1923, pour

la première fois, les Usines CITROËN présentaient leur tracteur CITROËN-KEGRESSE qui recevait, pour ses débuts, cette récompense qui n'avait jamais été attribuée.

En 1924, le Ministère de la Guerre primait à nouveau les deux types présentés : le tracteur agricole type court P. 4 T. E. R. et le tracteur porteur P. 4 T.

En quoi consistent ces épreuves ?

Pendant dix jours, du 15 au 24 octobre 1924, les deux voitures présentées firent leurs démonstrations dans un terrain détrempé, sur des pistes forestières en mauvais état, coupées de fossés profonds et boueux

où le piéton enfonçait jusqu'à mi-jambe, sur des pentes de 30 0/0 qu'il fallait gravir en ligne droite et avec des changements de direction.

Une moyenne de 40 kilomètres par jour à



Photo Meurèse

Le Tracteur vient de mettre un canon de 75 en batterie, il roule rapidement à travers le bois pour en chercher un second.

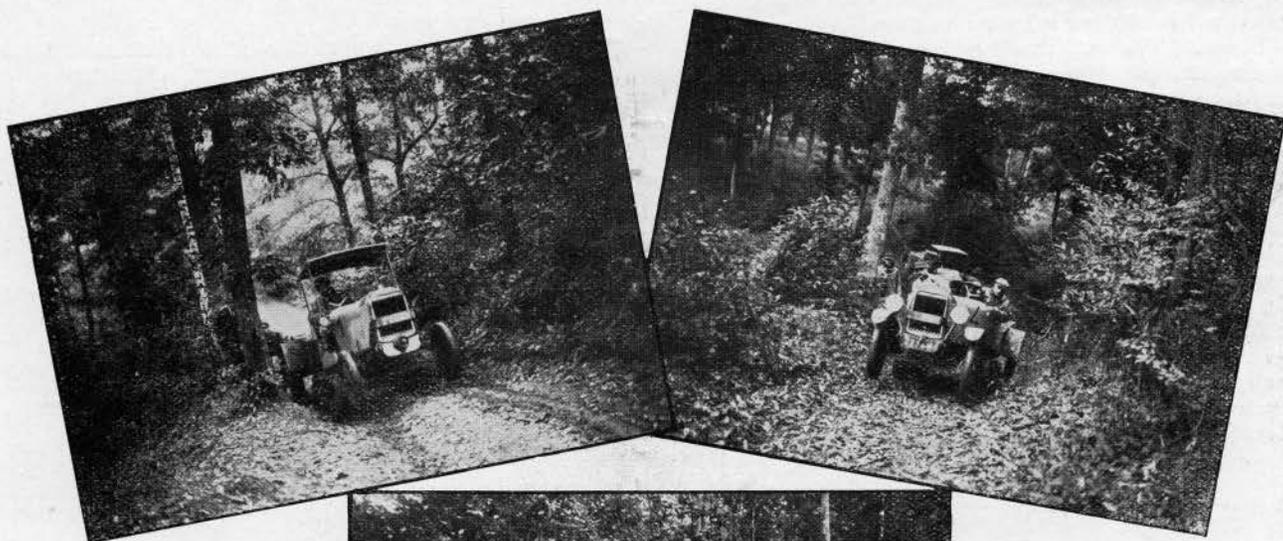


travers ces terrains choisis pour leurs difficultés, avec une charge de près de 500 kilos sur le tracteur, et tantôt avec une remorque à deux roues pesant, avec son chargement, 1.600 kilos, tantôt avec un canon.

Pour remettre l'appareil en état, une heure chaque jour était donnée au personnel chargé d'assurer cet entretien. Une fois l'heure écoulée, temps bien court pour le nettoyage de tant de boue, les tracteurs étaient mis sous clef par

ont été largement dépassées puisque les tracteurs ont fait des vitesses moyennes de plus de 20 kilomètres à l'heure en palier avec les différents carburants employés, et de plus de 10 sur des pistes accidentées avec pentes de 30 0/0.

La facilité avec laquelle les tracteurs CITROËN-KEGRESSE ont répondu aux exigences du concours et ont satisfait aux dures conditions imposées, classe ces tracteurs comme véhicules d'une



l'autorité militaire qui ne les livrait qu'au moment du départ pour l'épreuve suivante.

Divers carburants ont été utilisés au cours de ces épreuves : essence, benzol, alcool carburé. Les consommations réalisées ont été la

moitié des minima imposés. Les vitesses minima imposées, qui étaient de 6 kilomètres à l'heure en palier et de 1 km. 500 sur rampes,



Photos Meurisse

Manœuvres du tracteur en côte et dans des terrains détrempés et boueux. En certains endroits la boue submergeait littéralement les propulseurs.

puissance exceptionnelle pour la traction à travers les terrains les moins faits pour la circulation.

Leur succès, unique dans cette épreuve pour tracteurs légers, leur ouvre un avenir plein d'espérances et garantit

aux autochenilles entrées dans l'histoire avec la traversée du Sahara, une brillante carrière économique.



LES AUTOCHENILLES CITROËN-KEGRESSÉ DANS LEURS EMPLOIS MILITAIRES

Il n'y a pas eu, cette année, en France, de grandes manœuvres proprement dites, c'est-à-dire telles qu'on les exécutait avant la guerre.

Un exercice de grande envergure a cependant été exécuté par le 20^e Corps, sous la direction du général BERTHELOT, membre du

Conseil supérieur de la guerre, dans la région de Bitch, en Alsace. Cet exercice avait, pour principal but, de faire manœuvrer en liaison, les principaux éléments automobiles entrant dans la composition des corps de troupes.

Nous ne pouvons pas nous étendre sur l'emploi tactique et stratégique qui a été fait du matériel employé tel que : chars d'assaut, camions porteurs de personnel, de munitions et d'artillerie, essais de différents carburants, notamment du charbon de bois, les autos-mitrailleuses, les voitures de reconnaissance et de liaison, etc.

Nos lecteurs apprendront, cependant, avec intérêt, qu'un groupe de 50 autochenilles CITROËN-KEGRESSÉ avait été constitué et mis à la disposition du général BERTHELOT, sous le commandement du colonel LANGLOIS. Ce groupe était divisé en deux escadrons, qui avaient pour mission de marcher en flanc, garde avancée du parti auquel ils appartenaient et après avoir pris le contact avec le parti adverse, de le conserver.

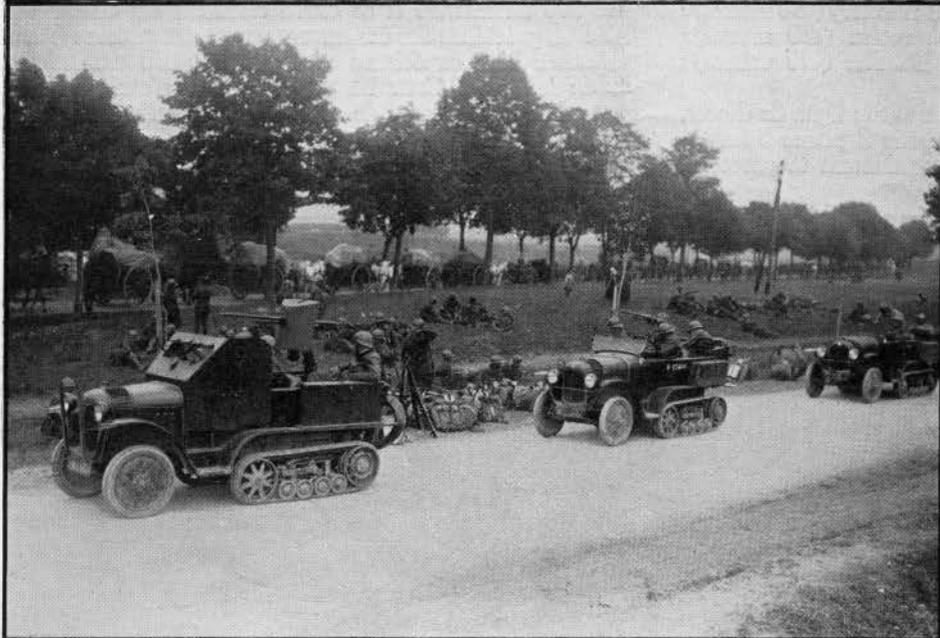
Ces groupes couvraient, en outre, un élément de liaison opérant avec l'arrière et qui comprenait des cavaliers et des groupes cyclistes de chasseurs à pied.

Les autochenilles étaient supposées blindées et pendant toute la durée des manœuvres elles ont circulé aussi bien le jour que la nuit, dans tous les terrains, à la plus grande satisfaction des États-Majors et des conducteurs qui les avaient entre les mains. Ces conducteurs étaient tous, bien entendu, de jeunes soldats qui, en quelques jours, se sont très bien mis au courant de la conduite de ces véhicules auxquels ils se sont adaptés immédiatement.

Les manœuvres terminées, et les 50 autochenilles qui y ont pris part ont réintégré leur cantonnement sans qu'aucun incident soit signalé, bien que la marche ait été rendue pénible par l'obligation de circuler, à maintes reprises, en convoi.

Une de nos photographies montre une pièce de 75 mise en batterie au moyen d'un tracteur CITROËN-KEGRESSÉ.

Ces exercices du 20^e Corps ont consacré, d'une façon définitive, l'avantage considérable qu'une armée possède en ayant entre les mains les autochenilles CITROËN-KEGRESSÉ.



Evolution d'Autochenilles au cours des Manœuvres du XX^e Corps

Photo Branger.