

A l'issue du banquet auquel assistaient non seulement les collaborateurs immédiats de M. A. Citroën et ses agents, mais encore de nombreuses personnalités du monde sportif et de la presse, les convives se sont séparés après avoir chanté en chœur, en l'honneur de leur hôte, la vieille chanson traditionnelle anglaise *He is a jolly good fellow*, ce qui a complété heureusement la franche cordialité de cette réunion.

IV

COMPTE RENDU DE LA PREMIÈRE REPRÉSENTATION DU FILM DE LA TRAVERSÉE DU SAHARA DONNÉE A LONDRES LE 21 NOVEMBRE 1923

Le film de la traversée du Sahara par les auto-chenilles Citroën avait été montré pour la première fois à Paris en présence du Président de la République dans une matinée donnée au profit des veuves de la grande guerre.

Pour la première exhibition de ce grand film en Angleterre, M. André Citroën a voulu répéter ce geste de bienfaisance, et c'est au profit de l'Institution Royale des Bateaux de Sauvetage, l'œuvre la plus populaire de Grande-Bretagne, qu'en présence de S. M. la Reine d'Angleterre et devant un public composé de la plus haute aristocratie anglaise, ont été projetées les étapes singulièrement saisissantes de la double traversée du Sahara par l'expédition des auto-chenilles Citroën.

La représentation de gala qui avait été organisée à cet effet le mercredi 21 novembre au Victoria Palace de Londres comportait en outre un programme musical particulièrement choisi. On y a applaudi tour à tour M. Lucien Muratore, le célèbre ténor de l'Opéra de Paris, venu spécialement à cette occasion et qu'on entendait pour la première fois à Londres, et M^{lle} Marthe Davelli, de l'Opéra-Comique de Paris, qui chanta pendant que se déroulait le film. Des mélodies de Saint-Saëns furent exécutées au piano par M. Jacques Février.

S. M. la Reine d'Angleterre, pour laquelle les auto-chenilles ne sont pas une nouveauté puisqu'elle a suivi cette année les manœuvres anglaises du camp d'Aldershot dans une voiture Citroën-Kégresse, arriva au Victoria Palace, accompagnée de S. A. la princesse Béatrice et suivie par la comtesse douairière d'Airlie et par M. Harry Verney.

Reçue par Sir Godfrey Baring, Président de l'Association des Bateaux de Sauvetage, et Lady Baring, Sa Majesté tint à se faire présenter M. André Citroën avec lequel elle s'entretint quelques instants, puis elle félicita les chefs de l'expédition du Sahara, MM. G. M. Haardt et Audouin-Dubreuil.



Le passage du film fut suivi avec un passionnant intérêt par le public choisi qui garnissait toute la salle du Victoria Palace et qui put revivre, en cette après-midi, toutes les étapes de la fameuse traversée allée et retour de Touggourt à Tombouctou. On admira surtout la merveilleuse mobilité des cinq auto-chenilles se déplaçant avec rapidité dans les sables du



S. M. LA REINE D'ANGLETERRE ET S. A. LA PRINCESSE MARY EN VOITURE CITROËN-KEGRESSE
AU CAMP D'ALDERSHOT

désert et franchissant les collines et les pentes abruptes et rocailleuses du massif du Hoggar au mépris de tout danger. Les défilés dans les oasis et les palmeraies, le passage à travers les villages indigènes aux limites des déserts et les méharistes rencontrés par l'expédition, obtinrent aussi un vif succès de curiosité.

Pendant un entr'acte, Sir Godfrey Baring, dans un discours adressé à S. M. la Reine et à tout l'auditoire, remercia d'abord M. André Citroën d'avoir organisé cette magnifique représentation et d'en avoir pris à sa charge tous les frais, la recette rentrant intégralement dans les caisses de la Société des Bateaux de Sauvetage. Il exprima ses regrets à propos de l'absence de M^{lle} Cécile Sorel, qui avait été également engagée par M. A. Citroën pour venir réciter un



poème de Jean Richepin et qu'une soudaine indisposition avait empêché de se rendre à Londres.

Il dit enfin quelques mots au sujet de l'utilité de l'Institution Royale des Bateaux de Sauvetage et de son but philanthropique.

Autour de S. M. la Reine, qui occupait une loge à droite de la scène, se trouvaient S. A. la princesse Louise, duchesse d'Argyll, et S. A. la princesse Béatrice.

Parmi l'aristocratique assistance, on remarquait : S. A. le duc de Connaught, S. E. l'Ambassadeur de France, S. E. l'Ambassadeur de Belgique, le Très Honorable Stanley Bruce, M. C. Premier Ministre d'Australie, le duc et la duchesse de Leeds, la duchesse de Portland, la duchesse de Northumberland, la marquise douairière de Queensberry, la marquise douairière de Tweeddale, la marquise d'Ailsa, le marquis et la marquise d'Aberdeen et Temair, la marquise de Milford Haven, la comtesse de Derby, la comtesse Albemarle, la comtesse Hardwike, la comtesse d'Halsbury, la comtesse Beatty, lady Cynthia Colville, la vicomtesse Sandhurst, la vicomtesse Curzon, lady Adélaïde Taylour, lady Florence Pery, lady Brownlow, lady Cable de Ideford, lady Kilsant, Mrs. Seely, lady Baring, lady Parker, lady Moore, miss Lena Aschwall, Mrs. Fraser Bate, Mrs. Timothy Davies, Mrs. R. S. Handerson, Mrs. Hopkinson, Mrs. Redmond Mc Grath et sa belle-sœur M^{me} (Rosita Forbes) Mc Grath, Mrs. Auberon Kennard, Mrs. Mac Donald, etc...

V

SALON DE LONDRES

DEUXIÈME SÉRIE : VOITURES UTILITAIRES.

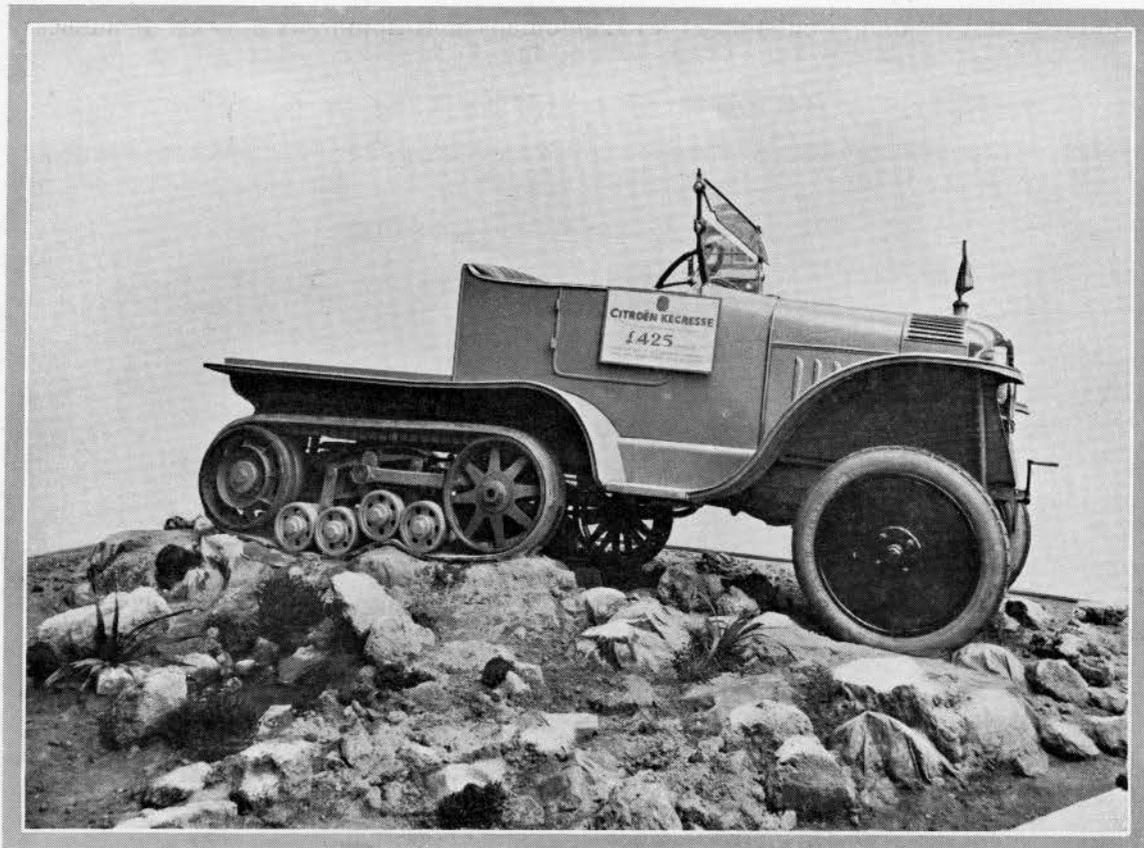
Du 22 novembre au 1^{er} décembre 1923.

Pour le Salon des voitures utilitaires, en raison du plus petit nombre des participants, les différents constructeurs prenant part à l'exposition ont pu disposer d'espaces moins exigus que ceux qui leur avaient été donnés lors du premier Salon. Sur le vaste stand attribué cette fois aux usines Citroën on a donc pu admirer un certain nombre des modèles les plus variés de la marque au double chevron.

Disposé sur un terrain rocailleux et accidenté qui mettait en relief l'élasticité de ses bandes souples, figurait d'abord en bonne place :



La voiture Citroën-Kegresse avec plate-forme, ayant deux places à l'avant et pouvant à volonté porter une lourde charge ou tirer une remorque de 3 à 4 tonnes sur terrain accidenté.



LA VOITURE CITROËN-KEGRESSE EXPOSÉE AU STAND 21 A L'OLYMPIA

Une autre voiture avec propulseurs était également exposée : la camionnette Citroën-Kegresse, quatre places, du modèle courant pour le transport des personnes et du matériel en dehors des routes et pour les travaux agricoles.

Dans la catégorie des voitures de transport à roues on remarquait : la voiture de livraison 10 HP (11-4 R. A. C.), et une jolie petite voiture nouveau modèle : la voiture de livraison 5 HP (7-5 R. A. C.), à côté desquelles étaient placées : la camionnette normande 10 HP (11-4 R. A. C.), du type compagnard, et la camionnette ordinaire 400 kilogrammes 10 HP (11-4 R. A. C.).

Le public fut vivement intéressé par la présentation d'un châssis de voiture taxi : le châssis taxi Citroën 10 HP (11-4 R. A. C.), et surtout par l'exposition d'un modèle du



VI

LES AUTO-CHENILLES CITROËN A TRAVERS LE MONDE

Nos auto-chenilles ont montré au cours de ces derniers mois beaucoup d'activité.

Ainsi que nous l'avons rapporté au chapitre III de notre Bulletin d'information n° 1, le concours militaire des tracteurs agricoles de Satory a été pour ces machines l'occasion d'un grand succès.

D'autre part, pendant que nos auto-chenilles se signalaient en France par d'autres expériences également concluantes : applications à l'agriculture, halage de péniches, remorquage, parcours en montagnes, etc..., elles continuaient aussi à enrichir leur Livre d'Or d'exploits accomplis dans les pays éloignés.

En Chine, une de ces voitures vient d'accomplir un raid d'une extrême difficulté. Sous la conduite de l'attaché militaire français de Pékin, une automobile Citroën ayant six personnes à bord, a effectué une randonnée de plus de 300 kilomètres à travers des terrains marécageux, où la hauteur d'eau atteignait parfois 60 centimètres. Ce raid a considérablement intéressé le monde asiatique qui le suivit avec une grande curiosité, car l'itinéraire que les passagers de l'auto-chenille s'étaient tracé était semé de telles difficultés qu'aucune voiture n'avait pu jusqu'à présent le parcourir. Le passage du Tchang-Ning-Tcheou, notamment, était considéré comme impossible; c'est, en effet, un immense lac de boue qu'il avait toujours fallu contourner. L'auto-chenille l'a traversé sans encombre.

En Perse, d'autres randonnées se poursuivent avec le même succès.

En Égypte, une expédition de trois auto-chenilles, du type « Raid », vient d'être formée par le prince Kemal el Din. Son but est d'établir une liaison rapide et sûre entre l'Égypte et le Sahara, à travers le désert de Lybie. La grosse difficulté à surmonter est le manque d'eau. M. Maurice Penand, l'un des mécaniciens qui effectua l'hiver dernier le raid Touggourt-Tombouctou et retour, prend part à cette exploration.

Au Congo belge, plusieurs voitures Citroën-Kégresse sont en service pour des exploitations forestières, agricoles ou minières et des constructions de voies ferrées.

Au Siam, un certain nombre de voitures Citroën-Kégresse servent également pour les exploitations forestières et pour les chemins de fer siamois.

En Indo-Chine, la direction des travaux publics a en service plusieurs voitures de ce type.



Au Sahara, une autre expédition organisée par la Compagnie générale transsaharienne s'est formée au début de novembre sous la direction du général Estienne avec l'appui du Conseil supérieur de la défense nationale et des ministères intéressés.

Son matériel comprenait quatre automobiles avec remorques; l'une d'elles traînait à sa suite un avion Nieuport à ailes repliables dont le lieutenant Georges Estienne s'est servi pour les levés topographiques du terrain.

Le but de la mission Estienne était d'étudier la possibilité d'établir une liaison aérienne entre le Sud-Algérien et le Niger, et aussi l'établissement d'un avant-projet de voie ferrée reliant Alger à Ouagadougou (Niger).

Partie de Colomb-Béchar, l'expédition s'est dirigée sur Adrar, Ouallen et Tessalit, en Afrique occidentale. Il convient de noter que 600 kilomètres séparent Ouallen de Tessalit et que cette région était complètement inconnue; l'absence de puits avait empêché jusqu'à présent les caravanes de chameaux de s'aventurer dans cette région particulièrement aride du Tanezrouft.

La mission Estienne est revenue à Colomb-Béchar fin décembre après avoir parcouru plus de 4.000 kilomètres sans le moindre incident mécanique.

Le résultat de cette exploration est la découverte d'un parcours plat, sablonneux à travers le Tanezrouft qui fera gagner plus de 300 kilomètres sur tous les projets de voie ferrée de traversée du Sahara envisagés jusqu'à ce jour.

Nous sommes heureux et fiers de constater que c'est grâce au fameux raid accompli si brillamment par la mission G.-M. Haardt-Audouin Dubreuil qu'est rendu possible ce qui, il y a un an à peine, était considéré comme un rêve lointain.

