

AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST

a / Conserver
AA



UNION SYNDICALE DES MARCHANDS DE BOIS DE LA SARTHE

RALLYE INTERNATIONAL

AUX

Carburants de Remplacement

sur le parcours

ROME = LE MANS = PARIS



Épreuves de Classement du

CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE

organisées par

l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe

avec le concours de

L'AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST

LE MANS, 13, 14 et 15 JUILLET 1935

Pour le Gaz des Forêts

Il m'est très agréable de préfacer cette plaquette qui perpétuera la démonstration organisée sur le Circuit Permanent de la Sarthe comme dernier épisode du Rallye international aux Carburants de remplacement de 1935.

Cet événement est sans doute appelé à marquer un tournant dans l'évolution des moyens de transports. Je ne soutiens pas, bien entendu, qu'il est plus normal d'alimenter les automobiles avec du bois et du charbon de bois (carburants solides si heureusement dénommés : **Gaz des forêts**) alors que nous avons à disposition un carburant essence qui — impôts en moins — est très bon marché et d'un bon rendement. Mais s'il n'y a pas à faire de comparaison de cet ordre, il faut se réjouir d'apprendre que nous avons plusieurs cordes à notre arc et que nos possibilités de transports routiers ne seront pas, si nous avons la sagesse de prévoir et de nous adapter, à la merci d'éventualités dont on ne parle pas, mais que chacun redoute.

C'est cela, voyez-vous, le grand enseignement de l'impressionnante démonstration dont le Circuit Permanent de l'A. C. O. fut le théâtre au mois de juillet dernier. Le compte rendu détaillé en est donné plus loin et je n'ai plus, après avoir tiré de l'événement la morale que je viens d'énoncer, qu'à adresser mes compliments aux personnalités qui ont mené à bien la rude tâche de prouver à nos populations que le problème du ravitaillement des automobiles avec des carburants nationaux et notamment au bois et au charbon de bois est pratiquement résolu.

Le vicomte de Rohan, Président de l'A. C. F., son distingué et compétent collaborateur le colonel Girardville, l'extraordinaire animateur italien qu'est le Grand Officier Arturo Mercanti avaient, avec le concours de nos amis belges et des pouvoirs publics des trois pays, mis sur pied un rallye dont l'itinéraire partait de Rome, empruntait les cols alpestres, remontait vers la Belgique et venait ensuite aboutir au Mans.

La démonstration sur le Circuit de la Sarthe fut le digne couronnement et nous devons cela à l'esprit d'initiative des dirigeants de l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe et tout particulièrement à mes bons amis le Président Hilaire Pasquier et les vice-présidents Jules Bertin et Alexandre Yvon, utilement secondés par tous les membres de leur conseil d'administration que j'ai bien des fois eu l'occasion de voir à l'œuvre pour la mise au point de cette difficile organisation. J'y associe dans mes compliments les distingués et compétents officiers des Eaux et Forêts dans notre région : MM. Louis Barrière, conservateur, et Yves Ruban, inspecteur principal. Que ceux que j'oublie me le pardonneront : la démonstration des carburants de remplacement fut une conjugaison de compétences et de bonnes volontés animées de l'ardent désir de servir en même temps que l'automobile la bonne cause de la Forêt française.

J'espère que plus tard, quand les feuillets jaunis de cette plaquette tomberont sous les yeux de ceux qui nous suivent, ils auront une pensée de reconnaissance pour les devanciers qui accurent de nouveaux éléments de progrès le fonds commun des générations.

Georges DURAND,
Secrétaire Général
de l'Automobile-Club de l'Ouest.

LE RALLYE INTERNATIONAL AUX CARBURANTS DE REMPLACEMENT

Organisation et Contrôles

Le 9^e Rallye international aux carburants de remplacement a été organisé par l'Automobile-Club de France (Commission Technique, Section des Carburants Nationaux), par le Royal Automobile-Club d'Italie, avec la collaboration du Royal Automobile-Club de Belgique, avec le concours du Ministère de l'Agriculture (Direction générale des Eaux et Forêts) ; du Ministère de la Guerre ; de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France; de l'Office National des Combustibles Liquides ; de la Société pour le Développement des véhicules électriques ; de l'Association technique du Gaz ; de la Société du Gaz de Paris.

Il s'est déroulé, du 22 juin au 16 juillet 1935, sur un itinéraire partant de Rome et passant par le Luxembourg, la Belgique, la France de l'Est, du Nord et de l'Ouest, pour aboutir à Paris, place de la Concorde.

Ces manifestations, qui ont eu pour but de mettre en évidence les résultats que donnent les carburants ou combustibles autres que l'essence d'importation ou ses dérivés, comportèrent les épreuves suivantes :

1^o Le Rallye proprement dit, semblable aux rallyes précédents.

2^o Des essais contrôlés sur certains parcours avec mesure des vitesses et consommations, le rallye servant d'épreuve d'endurance aux véhicules engagés dans les essais contrôlés, dont une série eut lieu sur le Circuit Permanent de la Sarthe, avec le concours de l'Automobile-Club de l'Ouest et de l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe.

3^o Des épreuves de côte.

4^o Des épreuves de démarrage à froid pour les véhicules à gazogène.

5^o Des démonstrations de véhicules électriques à Milan et à Lyon.

L'organisation du Rallye a été préparée par le colonel Paul Girardville, président de la Section des Carburants Nationaux de l'A. C. F., et S. Exc. le Grand Officier Arturo Mercanti, délégué du R. A. C. I. près la Commission Sportive Internationale de l'A. I. A. C. R., avec le concours de M. l'ingénieur Centola, de M. Lumet, directeur du laboratoire de la commission technique de l'A. C. F., MM. Bouduhuire et P. Girardville. En Italie le logement des concurrents était organisé par la C. I. T.

La direction générale des épreuves a été assurée par une Commission franco-italienne comprenant M. le colonel Girardville, assisté du colonel Rouyer, et M. le Grand Officier A. Mercanti, assisté du major Girola et du capitaine Tatti, délégués de l'inspection du matériel automobile du Ministère de la Guerre italien.

Les contrôles ont été effectués :

Pour la Commission Technique de l'A. C. F. :
par MM. Delpeyroux, ingénieur du laboratoire de l'A. C. F.; Pierre Girardville et Burgart.

Pour la Section des Carburants Nationaux :
par le colonel Rouyer.

Pour le Ministère de la Guerre :

par le commandant Dupré, de l'inspection générale du matériel automobile; le capitaine Barde, du 72^e régiment d'artillerie; le capitaine Maurin, de la commission d'expérimentation du matériel automobile; le capitaine de Meaux, du 5^e groupe d'auto-mitrailleuses; du lieutenant Derutin, du 19^e escadron du train des équipages.

Pour le Ministère de l'Agriculture (Direction Générale des Forêts) :

par MM. Cherrey, inspecteur adjoint des Eaux et Forêts; Doniol, garde général des Eaux et Forêts; Badre, garde général des Eaux et Forêts; Randet, garde général des Eaux et Forêts.

Pour le Ministère de l'Air :

par le commandant Besson et le sergent-chef Beuillard.

Le détachement militaire italien était placé sous les ordres du lieutenant Noya; le personnel italien de contrôle se composait de :

Le major Girola; le capitaine Tatti; MM. les ingénieurs Auzzi, Cimatti, di Cairano, Fezzi, di Giacomo, Gianatasio, Garbato, Lanza, Marcuzzi, Mazzucato, Sartori, Sandoli, Spataro, Trombetta, Vernier.

Personnel ayant suivi le rallye et les essais contrôlés avec des missions spéciales :

MM. Salvetti, Guicherd et Baudichon, pour la presse; A. Pignot, ingénieur en chef au Gaz de Paris; A. Bocandé, chargé de l'installation du ravitaillement en gaz; Lorfeuvre, administrateur de sociétés électriques.

Diverses personnalités françaises et étrangères ont suivi tout ou partie des étapes dans des buts particuliers :

Messieurs :

le lieutenant-colonel Muller, de l'armée tchécoslovaque.

le commandant Péterka, de l'armée tchécoslovaque.

Loskot, représentant l'A. C. de Tchécoslovaquie.

le député italien Giarratana.

l'ingénieur La Valle, du Ministère des Communications italien.

l'ingénieur Grazioli, de l'Association Nationale du Contrôle des Combustibles.

l'ingénieur Roma, de la même association.

l'ingénieur Ventura Piselli, délégué de l'A. N. F. I. A.

l'ingénieur de Capitani, délégué du T. C. I.

le capitaine Camaiti, de la Milice italienne.

Vlimant, ingénieur, chef d'études aux chemins de fer de l'Etat.

Lafont, ingénieur aux chemins de fer de l'Etat.

Pour la Belgique : MM. P. Robert, du Royal Automobile-Club de Belgique; le Commandant Damman, du Ministère de la Guerre belge; le lieutenant Charlotto.

Le Rapport technique

Le Comité d'organisation a publié dans la Revue A.C.F. un rapport technique dans lequel sont examinés les résultats obtenus par les véhicules alimentés avec des combustibles liquides, solides et gazeux. Nous nous contenterons de publier ici les observations se rapportant aux combustibles solides qui ont pris le nom de "Gaz des Forêts".

Combustibles solides

Les combustibles solides généralement employés dans les gazogènes sont les suivants : le bois, le charbon de bois, le semi-coke, l'anthracite.

Divers végétaux coloniaux sont aussi quelquefois utilisés dans les gazogènes, mais aucun d'eux ne figurait cette année au rallye.

A. — Gazogènes à bois

Véhicules Berliet 4, 6, 8, 10, 16, 18. — La maison Berliet avait engagé deux voitures de tourisme à gazogène à bois, licence Imbert, avec moteur à culbuteurs. Ces voitures de série avaient leur taux de compression porté à 8.

Elles étaient semblables à celles qui avaient pris part à l'épreuve de vitesse de 1934, à Monthéry, où elles avaient remporté des prix offerts par la Direction des Eaux et Forêts du Ministère de l'Agriculture.

Le gazogène est installé dans le coffre arrière et ne nuit nullement, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les photographies, à l'esthétique générale de la voiture. Ces voitures se sont rendues par la route à Rome, par Aix-en-Provence, Vintimille, la Spezia ou Pise.

La réserve de combustible est de 90 kgr. et permet ainsi un rayon d'action tout à fait normal.

Les quatre camions Berliet, également engagés, sont aussi pourvus du gazogène licence Imbert et présentent sur les anciens modèles la nouveauté d'une épuration de gaz plus poussée. Les tubes refroi-

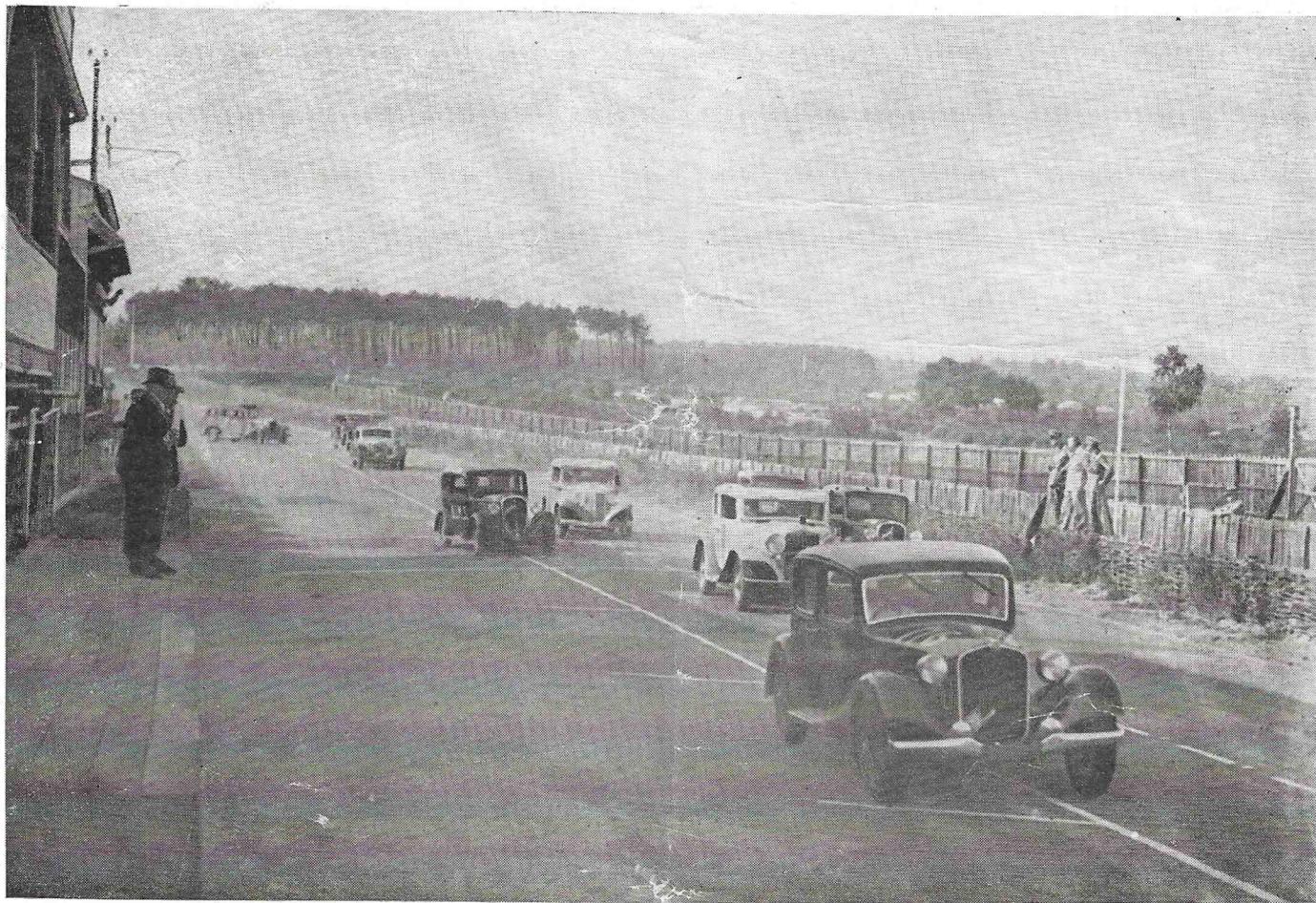


Photo P. Lafay, Le Mans.

Sur le Circuit Permanent de la Sarthe

Devant les stands de ravitaillement habituellement utilisés par les concurrents des 24 Heures Internationales du Mans, le départ vient d'être donné aux concurrents qui participent aux épreuves de vitesse et de classement

Les gazogènes des véhicules 60 et 62 comportent un générateur dans le foyer duquel l'air arrive par une tuyère refroidie par circulation d'eau afin de parer aux inconvénients des hautes températures.

L'allumage du foyer est effectué par le moteur fonctionnant avec de l'essence. Le gaz sortant du générateur est amené dans une boîte à poussière placée sous l'arrière du châssis. Le gaz détendu et refroidi y laisse les poussières lourdes, et les poussières fines sont arrêtées par un filtre en toile.

L'un de ces camions avait en variante un épurateur humide où le gaz venait barboter.

Camions Latil 41 et 42. — Ces deux véhicules étaient également munis du gazogène Gohin-Poulenc.

Dans ces véhicules, un filtre témoin était constitué par un tampon de coton placé sur la canalisation des gaz reliant l'épurateur au moteur. Ce filtre, pouvant être vérifié chaque jour, renseigne sur l'état du filtre en question et permet de prendre les mesures nécessaires en cas de besoin.

Un filtre métallique à double épaisseur forme dispositif antiretour de flamme, évitant ainsi les crevasses accidentelles des toiles de filtre.

Des joints sont placés au raccordement de la canalisation allant du générateur vers la boîte à poussière, pour parer aux effets de dilatation pouvant provoquer des entrées d'air.

L'intérêt de l'utilisation des combustibles minéraux riches en chaleur et de ravitaillement aisément, est indubitablement considérable au point de vue de certaines utilisations.

Voici les observations enregistrées concernant ces quatre véhicules :

	LATIL				PANHARD			
	40		42		60 épurateur sec		62 épurateur humide	
	Vitesse moyenne en km. : h.	Consom. moyenne en kg. : 100 km.	Vitesse moyenne en km. : h.	Consom. moyenne en kg. : 100 km.	Vitesse moyenne en km. : h.	Consom. moyenne en kg. : 100 km.	Vitesse moyenne en km. : h.	Consom. moyenne en kg. : 100 km.
Charbon de bois..	25	49	39,5	46,3	37,9	41	37,9	44
Semi-coke.. . .					28,1	37	27,1	30
Anthracite.. . .	29,7	54	31,8	45,4	34,6	28,1	33,1	38,6
Athracite et ch. de bois mélangés..	29,2	45	24					
	LATIL				PANHARD			
Capacité du gazogène	{ Ch. de bois .. .		40 kgr.		35 kgr.			
	{ Semi-coke. . . .		85 »		75 »			
	{ Anthracite.... . .		125 »		110 »			

Les véhicules à gazogène en général sont d'une mise au point très suffisante dans leur état actuel pour assurer des services de transports réguliers de voyageurs et de marchandises.

Le fait qu'ils ont effectué sans aucun incident un parcours de 3.000 km. (sans compter l'aller à Rome par la route pour les véhicules français), comportant des trajets excessivement difficiles, comme celui de la côte méditerranéenne aux innombrables lacets en terrain très accidenté, l'étape Rome-Florence et surtout le passage du col du Lautaret (2.058 m.), en est la preuve éclatante.

On a remarqué, en particulier, la marche très satisfaisante des voitures de tourisme fonctionnant avec des gazogènes à bois, qui ont participé aux essais contrôlés.

Ces constatations sur l'emploi pratique des gazogènes couronnent d'une manière remarquable l'initiative et les efforts poursuivis avec le plus louable esprit de suite par la Direction générale des Eaux et Forêts du Ministère de l'Agriculture français.

Elles consacrent, en particulier, l'intérêt de l'appui moral et matériel de la plus haute importance accordé à ce Rallye par cette grande administration.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Le 9^e Rallye des Carburants de remplacement (premier rallye international de l'espèce) a mis en évidence, comme les manifestations antérieures de même nature, le fait que les pays participants pourraient trouver en temps de guerre des carburants parfaitement étudiés pour remplacer l'essence d'importation déficiente.

Les épreuves de cette année ont eu, en raison de leur caractère international précisément, l'avantage de confronter les solutions présentées par l'industrie automobile des divers pays intéressés, notamment de la France et de l'Italie.

Le principal effort des industries automobiles participant portait sur l'utilisation du gaz pauvre produit par les carburants forestiers (gazogènes à bois ou à charbon de bois) ou minéraux (anthracite, semi-coke).

Les solutions françaises avaient recours au gaz pauvre obtenu au gazogène sans injection d'eau. Les solutions italiennes, au contraire, utilisaient, dans une mesure importante, la formation concordante dans le gazogène de gaz pauvre ordinaire et de gaz à l'eau.

La discussion des résultats obtenus dans le Rallye a fait ressortir les avantages et les inconvénients de ces deux catégories.

Mais, d'une façon générale, le Rallye 1935 a vu apparaître, par suite des clauses imposées par le règlement des essais contrôlés, une utilisation plus étendue qu'autrefois des compressions élevées pour les moteurs des divers types présentés.

Cette augmentation du rapport de la compression, qui a atteint 7, 8 et 9 pour certaines voitures, n'a présenté aucun inconvénient pour des véhicules ayant effectué des parcours de plus de 4.500 kilomètres.

L'emploi de taux de compression élevés, qui est compatible avec les caractéristiques de tous les carburants de remplacement, est à pousser dans l'avenir.

Il présente, en effet, pour le temps de guerre, l'avantage de réduire dans une mesure importante la dépense en combustible. Or, même pour la France, qui est la plus largement dotée de ressources forestières parmi les trois nations participant, les disponibilités en carburant de l'espèce seraient loin d'être suffisantes pour répondre aux besoins immenses du pays en carburants de remplacement pendant une période assez prolongée. Il est donc essentiel de prendre les dispositions nécessaires pour utiliser au mieux les quantités limitées dont on pourra disposer.

En temps de paix, l'amélioration du rendement dû à l'emploi de hautes compressions se traduit, pour l'usager, par une économie de combustible. Elle est moins importante que pour l'essence, la valeur intrinsèque du bois et du charbon de bois étant très inférieure à celle de l'essence. Elle est, néanmoins, appréciable.

Mais la réduction de la quantité du combustible nécessaire pour un parcours déterminé offre, pour les véhicules à gazogène, un avantage qui leur est particulier.

Les carburants qu'ils emploient sont, en effet, assez encombrants et il en résulte que le rayon d'action dont ils disposent est tout autant limité par le volume du combustible que par son poids.

En réduisant le volume ainsi nécessaire, l'emploi des hautes compressions présente un avantage sérieux pour l'usager, avantage s'ajoutant à la diminution de la dépense résultant de l'achat du combustible nécessaire pour une exploitation déterminée.

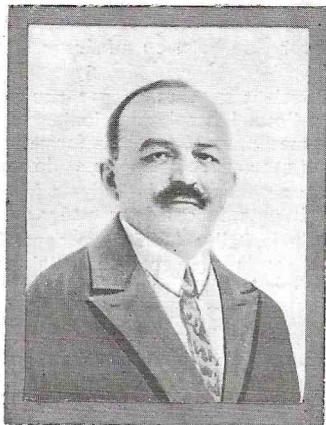
Tous les carburants expérimentés peuvent être approvisionnés d'une manière courante, chacun selon son origine, dans les diverses régions du territoire français et apportent, par suite, une solution générale au problème du remplacement de l'essence d'importation.

C'est cet intérêt qui a motivé l'intervention étendue des Pouvoirs Publics, Ministère de la Guerre et Direction des Eaux et Forêts, intervention qui s'est manifestée en France d'une manière particulièrement efficace par un appui moral et matériel et par une contribution en personnel compétent, sans lesquels une épreuve aussi importante n'aurait pu être pratiquement réalisée.

La même constatation se présente pour la participation des Pouvoirs Publics italiens, dont notamment le personnel militaire et celui des commissions de contrôle nous ont apporté une collaboration particulièrement appréciée.

(Extrait du rapport de la Commission technique de l'Automobile-Club de France publié par la Revue A. C. F.)

LES PERSONNALITÉS QUI ONT LE RALLYE INTERNATIONAL AUX



M. René DIDIERJEAN
Président
de la Fédération Nationale du Bois

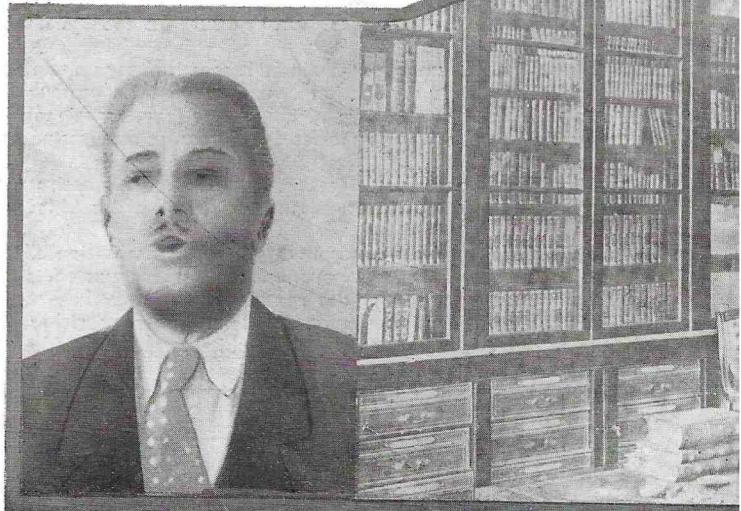


Photo Goldner, Paris

Le Grand Officier MERCANTI
Ancien Ministre des Transports,
Vice-Président du Royal A.-C. d'Italie



M. Hilaire PASQUIER
Président de l'Union Syndicale
des Marchands de Bois de la Sarthe



M. Alexandre YVON
Vice-Président de l'Union Syndicale
des Marchands de Bois de la Sarthe



M. ADET
Trésorier de l'Union Syndicale
des Marchands de Bois
de la Sarthe

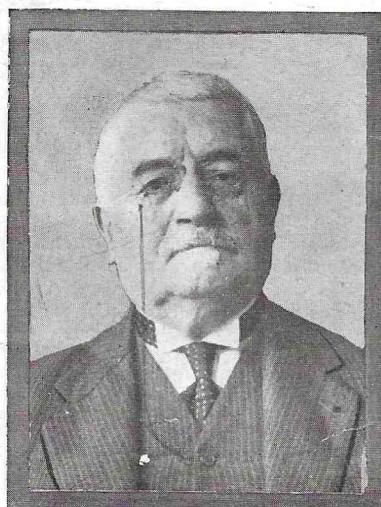


Photo A. Demoulin, Paris

Le Colonel Paul GIRARDVILLE
Président de la Commission
des Carburants nationaux
de l'Automobile-Club de France

T PATRONNÉ OU ORGANISÉ CARBURANTS DE REMplacement

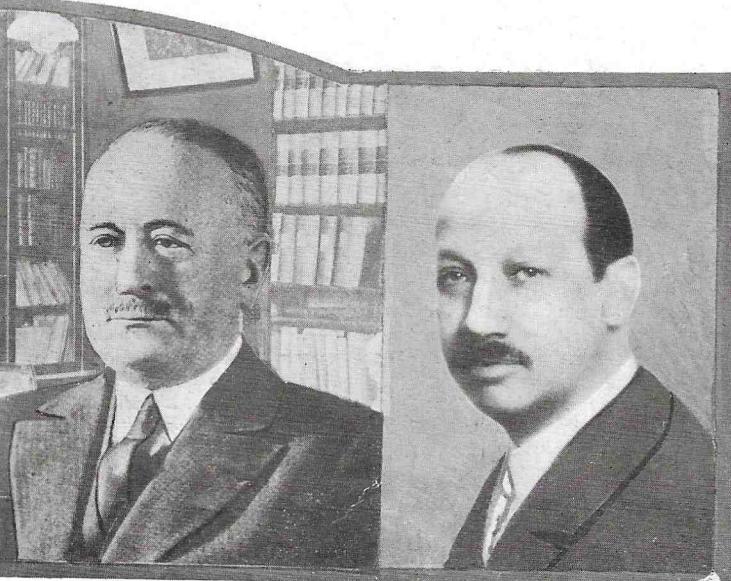


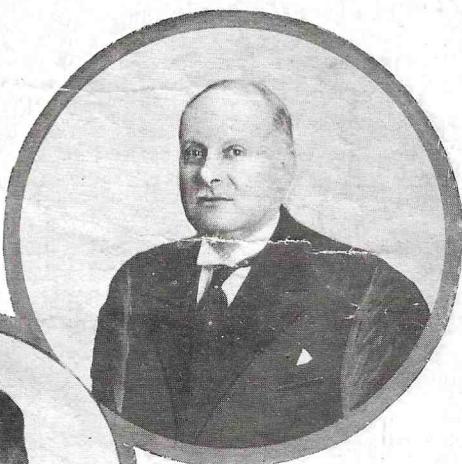
Photo G.-L. Manuel frères

M. René CHAPLAIN
Général des Eaux et Forêts
Ministère de l'Agriculture

Le Vicomte de ROHAN
Président de l'Automobile-Club
de France



M. Louis BARRIÈRE
Conservateur des Eaux et Forêts
au Mans



M. CHEMIN
Président du Groupement
des Marchands de Bois de l'Ouest



Photo B. Cey, Paris

M. Robert VAULTRIN
Inspecteur Principal
des Eaux et Forêts
au Ministère de l'Agriculture



M. Jules BERTIN
Vice-Président de l'Union Syndicale
des Marchands de Bois de la Sarthe



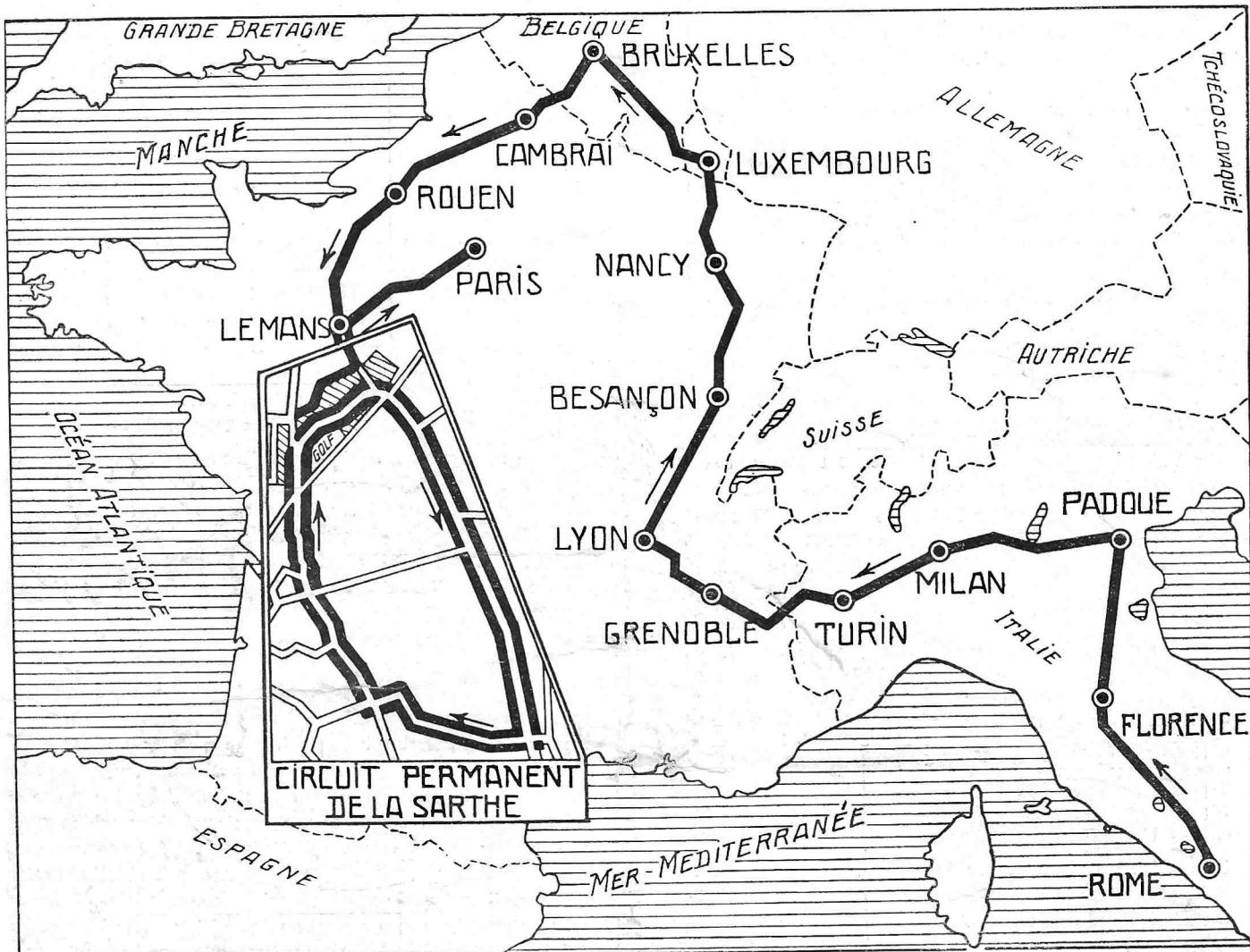
M. CAVÉ
Secrétaire de l'Union Syndicale
des Marchands de Bois
de la Sarthe

L'ITINÉRAIRE OFFICIEL

Du Rallye International aux Carburants de Remplacement

ET LE

Circuit Permanent de la Sarthe



Les nombreux concurrents engagés dans le Rallye International aux Carburants de remplacement, qui a été organisé par l'Automobile-Club de France et le Royal Automobile-Club d'Italie, avec le concours des Clubs affiliés à la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, et notamment pour la région de l'Ouest de l'Automobile-Club de l'Ouest, ont effectué l'itinéraire ci-dessus indiqué avec les étapes suivantes :

1 ^{re} étape. — <i>Rome-Florence</i> , par Viterbo, Radicofani, et Puggibonci..	292 kil.
2 ^e étape. — <i>Florence-Padoue</i> , par Bologne, Ferrara et Roviso.. ..	233 kil.
3 ^e étape. — <i>Padoue-Milan</i> , par Vicenza, Verone, Brescia et Bergamo	260 kil.
4 ^e étape. — <i>Milan-Turin</i> , par l'Autostrade..	138 kil.
5 ^e étape. — <i>Turin-Grenoble</i> , par Susa et Besançon	230 kil.
6 ^e étape. — <i>Grenoble-Lyón</i> , par Champier et Bourgoin..	106 kil.

Le kilométrage total du Rallye était donc de 2.718 kil.

Les Épreuves de classement du Circuit Permanent de la Sarthe

La caravane des carburants nationaux a achevé son formidable itinéraire en traversant la zone d'action de l'Automobile-Club de l'Ouest.

Après arrêt à Rouen et à Alençon, les véhicules composant ladite caravane sont arrivés au Mans le 13 juillet pour participer, le surlendemain, à une épreuve de vitesse et de consommation sur le Circuit Permanent de la Sarthe, épreuve qui était organisée en collaboration avec l'A. C. F. par l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe et l'Automobile-Club de l'Ouest.

Une démonstration sur le Circuit

Il s'agissait de démontrer que des véhicules de tourisme et industriels alimentés par des carburants autres que l'essence étaient

parfaitement maniables et d'un bon rendement. Cette preuve était, à la vérité, déjà faite par le rallye lui-même, puisque les véhicules y participant avaient parcouru plusieurs milliers de kilomètres en terrains des plus variés. Mais pour frapper davantage l'opinion et pour affirmer sous la lumière crue d'une évidence le caractère pratique des véhicules fonctionnant avec des carburants de remplacement, il fallait la démonstration publique et contrôlable sur un circuit fermé.

Cette démonstration fut organisée au Mans de la façon suivante : les véhicules de tourisme devaient participer à une démonstration sur un parcours de 404 kilomètres et ensuite les véhicules industriels sur un parcours de 175 kilomètres.

Laissez aux techniciens le soin d'épiloguer sur les résultats de ces essais de vitesse et de consommation (voir les extraits du rapport



Photo P. Lafay, Le Mans.

Pendant les épreuves de classement du Circuit Permanent de la Sarthe

Un groupe de concurrents passe quelques instants après le départ sous la passerelle de l'avenue du Golf

technique sur les carburants solides insérés pages 5, 6 et 7 de la présente plaquette), nous nous bornerons à souligner qu'il est tout de même remarquable, pour nous en tenir aux carburants bois et charbon de bois qui étaient plus particulièrement à l'ordre du jour, que des véhicules de tourisme aient pu soutenir des moyennes supérieures à 70 kilomètres sur un parcours de plus de 400 kilomètres. La conclusion qui s'impose est que la traction au bois et au charbon est possible et qu'elle est susceptible de généralisation.

C'est de cette constatation que s'emparent les industriels et les exploitants forestiers pour encourager le public à utiliser bois et charbon pour le fonctionnement des moteurs et c'est ce qui fut dit au cours d'un banquet qui réunit, au buffet des tribunes du Circuit Permanent de la Sarthe, les organisateurs et leurs invités.

La Conférence de M. Robert Vaultrin

L'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe, que préside avec dévouement et activité M. Hilaire Pasquier, avait organisé, en outre, et pour compléter cette instructive journée, une conférence qui réunit un auditoire attentif.

A dix heures et demie, dans le grand hall du buffet des tribunes du Circuit Permanent de la Sarthe, M. Robert Vaultrin, inspecteur général, remplaçant M. René Chaplain, directeur général des Eaux et Forêts, donna une intéressante conférence sur les carburants forestiers. Autour de lui avaient pris place, le marquis de Nicolay, président de la Chambre d'Agriculture de la Sarthe; M. Louis Barrière, conservateur des Eaux et Forêts au Mans, M. René Didierjean, président de la Fédération Nationale des Syndicats d'exploitants forestiers, scieurs et industriels du bois; M. Chemin, président du Groupement des marchands de bois de l'Ouest, etc.

Le conférencier indiqua tout d'abord que la direction des Eaux et Forêts s'employait à assurer à chaque carburant sa place, y compris l'essence, naturellement. Tous les carburants ont fait leurs preuves. Le conférencier s'employa à mettre en lumière celle du Gaz des forêts (bois et charbon de bois). Auparavant, il rappela les belles performances des véhicules qui, depuis Rome, en passant par la Belgique, ont effectué le rallye. Citant quelques chiffres, il indiqua que, lors d'un rallye du même genre, des voitures de tourisme et des poids lourds avaient, en brûlant des combustibles forestiers, coûté à leur propriétaire quatre fois moins que s'ils avaient brûlé de l'essence.

Quel intérêt présente, demande le conférencier, l'usage des carburants forestiers? D'abord, un intérêt commercial, puisque les transactions se feront plus nombreuses; un intérêt social, puisqu'on peut lutter par ce moyen contre le chômage et ramener des travailleurs à la terre; cet usage, développé, permettrait de rétablir en partie notre balance économique. Enfin, la défense nationale y trouverait son compte en cas de conflit, car nous serions moins tributaires des nations qui fournissent le pétrole.

M. Vaultrin insista sur la nécessité de conserver en temps de paix la production du bois de feu. En temps de guerre, il serait possible de la développer comme on a fait pour le bois à piquets entre 1914 et 1918.

Le conférencier demanda à l'assistance d'acheter des véhicules à gazogène et de faire de la propagande pour les carburants forestiers, dont la distribution facile est en voie d'organisation. Ainsi, ils prêteront la main à une œuvre nationale de première importance.

Le Banquet de l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe

Ce banquet, organisé par l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe, était présidé par M. Joseph Caillaux et réunissait, en plus des dirigeants de l'A.C.O.M.M.G. Singher, président, et Georges Durand, secrétaire général, un assez grand nombre de personnalités, notamment Son Excellence le Grand Officier Arturo Mercanti, ancien Ministre italien des transports et vice-président du Royal Automobile-Club d'Italie; le vicomte de Rohan, président de l'Automobile-Club de France; M. Gaston Gourdeau, député de la Sarthe et ancien sous-secrétaire d'Etat aux travaux publics et au tourisme; M. le sénateur André Lebert; M. A. Martin, préfet de la Sarthe; M. Félix Geneslay, maire de la Ville du Mans; M. Robert Vaultrin, inspecteur principal des Eaux et Forêts; MM. Louis Barrière, conservateur des Eaux et Forêts au Mans, et Lucien Delaroche, conservateur à Tours; le major Girola et le capitaine Tatti, délégués du Ministère de la guerre italien; les généraux Agostini, Tixier et Camors; le colonel Paul Girardville, président de la Commission des Carburants nationaux de l'Automobile-Club de France; le colonel Rouyer, délégué du Ministère de la guerre; M. Louis Pineau, directeur de l'Office national des combustibles liquides; M. Paul Rousseau, directeur de l'Argus de l'Automobile; M. Georges Hiret, président de la Chambre de Commerce du Mans; M. René Didierjean, président de la Fédération Nationale du bois; marquis de Nicolay, Président de la Chambre d'Agriculture de la Sarthe; M. Ch. Bouron, ingénieur en Chef du Service Vicinal de la Sarthe; MM. les Inspecteurs des Eaux et Forêts : Ruban, du Mans; Blouère, du Mans; de Grandcourt, de Blois; Hermier, du Mans; Janson de Coët, d'Alençon; Jousset, d'Alençon, Leddet, de Tours; Rivé, de Blois; Vinçonneau, de Tours; MM. Chemin, président du Groupement des marchands de bois de l'Ouest; Hilaire Pasquier, président; Jules Bertin et Alexandre Yvon, vice-présidents de l'Union syndicale des marchands de bois de la Sarthe; nombre d'autres personnalités italiennes, belges et françaises s'intéressant, à des titres divers, aux carburants de remplacement, et enfin presque tous les Membres de l'Union Syndicale des marchands de bois de la Sarthe.

Une manifestation franco-italienne

Après que M. Georges Durand eut exprimé la satisfaction de l'A.C.O. d'avoir pu faciliter cette belle manifestation, M. Hilaire Pasquier, au nom de l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe, adressa aux autorités présentes ses compliments de bienvenue.

Puis M. A. Martin, préfet de la Sarthe, salua particulièrement les représentants des nations amies participant au rallye et évoqua le souvenir des victoires remportées sur le Circuit Permanent de la Sarthe par l'industrie italienne. Il termina par un toast à M. le Président de la République et à Leurs Majestés les Rois d'Italie et de Belgique.

Très touché des sentiments exprimés à l'adresse de son pays, Son Excellence le Grand Officier Arturo Mercanti célébra à son tour cette terre mancelle qui fut à la fois le berceau de l'automobile et celui de l'aviation et leva son verre au peuple français et à la France immortelle.

Ensuite, M. Didierjean, président de la Fédération nationale du bois, fit un remarquable exposé des grands intérêts que conditionne

la forêt française. MM. Vaultrin, au nom de la Direction des Eaux et Forêts; de Nicolay, au nom de la Chambre d'Agriculture de la Sarthe; Georges Hiret, au nom de la Chambre de Commerce du Mans, en parlèrent aussi avec compétence.

Le vicomte de Rohan rendit, une fois de plus, hommage au très grand appui que l'Automobile-Club de l'Ouest prête à la cause de l'automobile et souligna l'intérêt du rallye des carburants nationaux organisé depuis plusieurs années par l'Automobile-Club de France.

Discours de M. Joseph CAILLAUX

La réunion se termina par une vibrante allocution de M. le Président Joseph Caillaux :

M. Hilaire Pasquier, dit-il en substance, rappelait tout à l'heure que j'avais prédit la crise. Je m'en souviens aussi. Mais le métier de prophète n'est pas sans risque et je vous avoue que je ne croyais pas que la crise aurait cette profondeur et cette gravité.

L'orateur souligne alors la disproportion entre production et consommation et il ajoute :

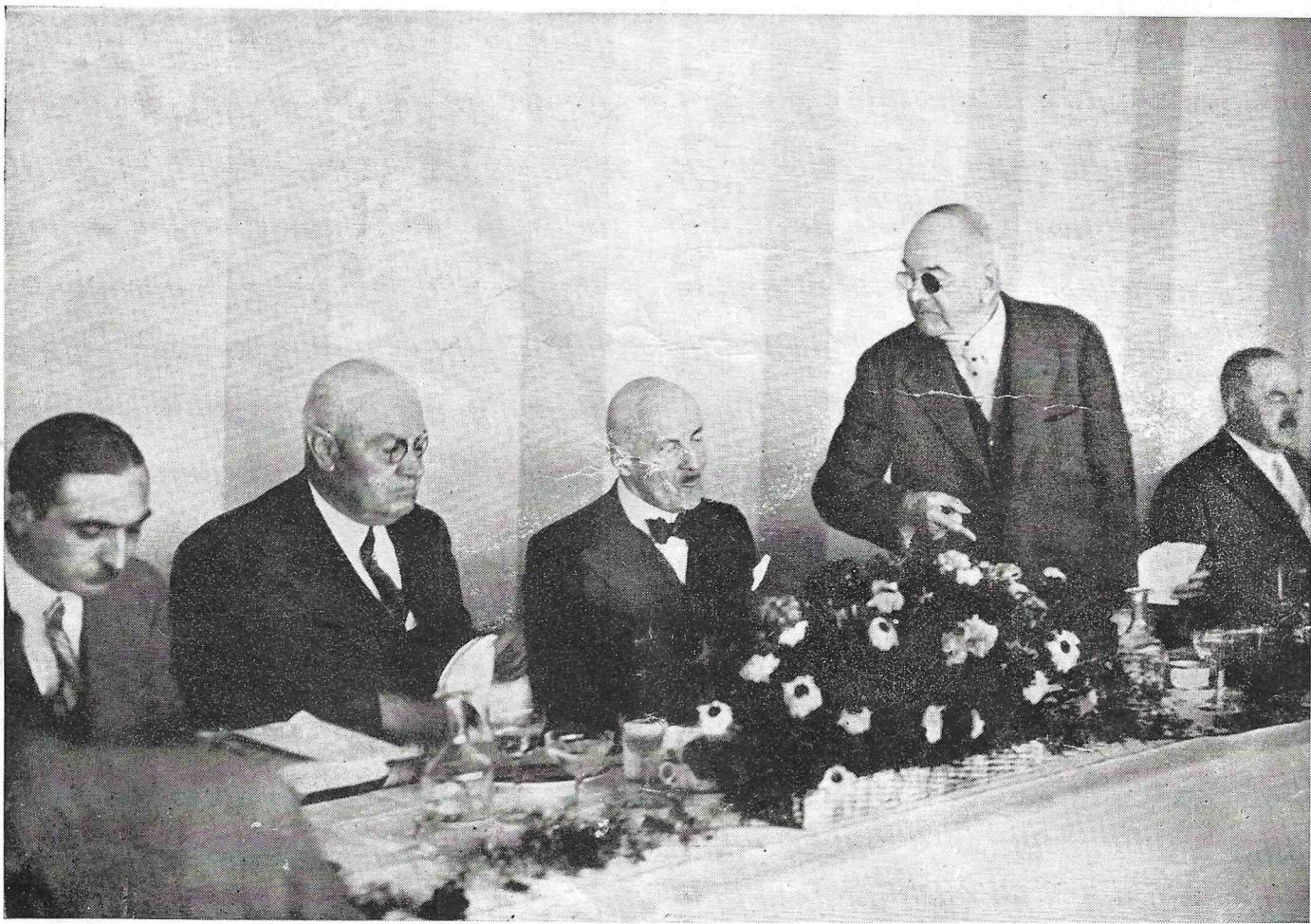
Comment faire pour les proportionner?

Je n'ai pas une foi aveugle dans ces expédients que sont les droits de douane et les contingents. Ce sont les expédients de l'État et vous savez qu'on dit de lui que le bien qu'il fait, il le fait mal et que le mal qu'il fait, il le fait bien.

Mais en entendant tout à l'heure le remarquable exposé du Président de la Fédération nationale du bois, M. Didierjean, je pensais que pour mettre de l'ordre dans la maison nous avions surtout grand besoin d'hommes, d'hommes compétents et résolus, car les affaires et les entreprises ne valent que ce que valent les hommes qui les dirigent (Applaudissements).

Vous m'applaudissez, Messieurs, vous aussi, mon cher Durand, vous m'applaudissez. Eh bien, laissez-moi vous dire que vous êtes une preuve vivante de ce que j'avance.

Des applaudissements nourris soulignèrent cet hommage au Secrétaire Général de l'Automobile-Club de l'Ouest et M. le Président Caillaux termina son allocution par un émouvant appel à la sagesse des générations qui montent.



M. P. Geneslay

M. H. Pasquier

M. J. Caillaux

M. G. Durand

M. R. Didierjean

Au Buffet du Circuit Permanent de la Sarthe

La table d'honneur pendant les discours (de gauche à droite) : Messieurs Félix Geneslay, Maire de la Ville du Mans; Hilaire Pasquier, Président de l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe; Joseph Caillaux, Sénateur de la Sarthe et Président du Conseil Général; Georges Durand, Secrétaire Général de l'Automobile-Club de l'Ouest, et René Didierjean, Président de la Fédération Nationale du Bois.

Le Palmarès du Rallye

A la suite de l'organisation, la Commission franco-italienne a attribué des récompenses aux véhicules ayant participé aux essais contrôlés et au rallye international. Nous en publions ci-dessous la liste :

I. — Pour participation aux essais contrôlés :

Véhicules de la Première Classe dont les moteurs ont un taux de compression égal ou supérieur à 7

(Combustibles solides)

Première Catégorie :

	Récompenses
N° 18. — Voiture légère Berliet (à gazogène à bois)	Médaille d'or.
N° 16. — Voiture légère Berliet (à gazogène à bois)	Médaille d'argent.
N° 118. — Voiture Alfa-Roméo (Milizia Nazionale Forestale, à gazogène à bois)	Médaille de bronze.
N° 112. — Voiture légère Fiat (gazogène Eva à charbon de bois).	Subvention.

Deuxième Catégorie :

N° 122. — Camion léger Fiat (gazogène Nostrum à charbon de bois)	Médaille d'or.
---	----------------

Troisième Catégorie :

N° 132. — Autobus Fiat (gazogène Nostrum à charbon de bois).	Médaille d'or.
---	----------------

Quatrième Catégorie :

N° 46. — Camion Panhard (à gazogène Panhard à charbon de bois)	Médaille d'or.
N° 144. — Autocar Alfa-Roméo (gazogène Roma à bois).	Médaille d'argent.
N° 142. — Autocar Fiat (à gazogène Nostrum à charbon de bois).	Médaille de bronze.

Quatrième Catégorie bis :

N° 8. — Camion Berliet (à gazogène à bois).	Médaille d'or.
N° 10. — Camion Berliet (à gazogène à bois).	Médaille d'argent..
N° 6. — Camion Berliet (à gazogène à bois).	Médaille de bronze.

Véhicules de la Deuxième Classe

(Combustibles liquides)

a) Véhicules à moteur à explosion ayant un taux de compression égal ou supérieur à 7

Première Catégorie :

N° 114. — Voiture légère A. G. I. P. Alfa-Roméo (alcool éthylique, méthylque, essence).	Médaille d'or.
N° 115. — Voiture légère A. G. I. P. Alfa-Roméo (alcool éthylique, méthylque, essence).	Médaille d'argent.
N° 106. — Voiture légère Fiat (alcool, benzol, huile de goudron).	Médaille de bronze.
N° 104. — Voiture légère Fiat (essence légère, benzol).	Prime d'encouragement.
N° 109. — Voiture légère Lancia (huile de schiste, alcool)	Prime d'encouragement.

Deuxième Catégorie :

N° 124. — Camion Fiat, du Ministère de la Guerre italien (alcool éthylique, essence de schiste). ..	Médaille d'or.
N° 126. — Camion Fiat, du Ministère de la Guerre italien (alcool éthylique, essence de schiste). ..	Médaille d'argent.
N° 128. — Camion Fiat, du Ministère de la Guerre italien (alcool éthylique, essence de schiste)..	Médaille de bronze.
N° 248. — Camion F. N., du Ministère de la Guerre belge (Méthanol benzol).	Prime d'encouragement.

b) Moteurs à injection

Deuxième Catégorie :

N° 20. — Camion Saurer (à huile de schiste).	Médaille d'or.
---	----------------

Quatrième Catégorie :

N° 12. — Camion Berliet (à huile de schiste)..	Médaille d'or.
--	----------------

Tous les véhicules qui ont obtenu des médailles reçoivent des primes de 5.000 francs, conformément au règlement (article 12, paragraphe 2.)

II. — Pour participation au Rallye International :

N° 44. — Autocar Latil (au gaz comprimé)	Subvention pour solutions techniques intéressantes : 3.000 frs.
N° 134. — Autobus Lancia (gazogène à charbon de bois) ..	Subvention pour solutions techniques intéressantes : 3.000 frs.

En Forêt de Bercé

LE CHÊNE BOPPE

**Ce bel arbre va être débité en pièces,
dont quelques-unes figureront à l'Exposition de 1937**



Dessin de Maurice Rollet

« Le Chêne Boppe », foudroyé au cours de l'hiver 1934-1935, a été abattu et mis en vente au mois d'octobre dernier par l'administration des Eaux et Forêts.

L'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe s'est rendue acquéreur de ce sujet remarquable, aux dimensions impressionnantes, qui, depuis de longues années, faisait l'admiration des forestiers et des nombreux touristes attirés par l'habile et heureuse publicité du Syndicat d'Initiative de la Sarthe, qui viennent si nombreux visiter notre département, la vallée du Loir

et l'admirable forêt domaniale de Bercé.

Les caractéristiques du « Chêne Boppe » étaient les suivantes :

Circonférence à 1 m. 30 du sol	4 m. 50
Hauteur sous branches	23 m.
Circonférence à 23 mètres de hauteur..	3 m. 10
Hauteur totale..	38 m.
Volume total tige (en mètres cubes).	22 mc.

Cet arbre, de dimensions exceptionnelles, après avoir été éhoupé par les émondeurs de la forêt au mois d'août 1935, s'est effondré sous les coups de hache des bûcherons. Il est tristement allongé maintenant, au milieu de la belle futaie du canton des Clos, futaie artistique, présentant au flanc, dans toute sa longueur, une énorme déchirure produite par la foudre.

Dans quelques jours, « Boppe » aura disparu, laissant son nom au nouvel élu de la forêt, solennellement baptisé par MM. les Officiers des Eaux et Forêts de la 15^e Conservation, au Mans, le 14 juillet dernier, sous la présidence de M. Robert Vaultrin, inspecteur principal, remplaçant M. René Chaplain, directeur général des Eaux et Forêts au ministère de l'Agriculture.

Le « Chêne Boppe » va être transformé en sciage de différentes épaisseurs, planches dans leur largeur, débits sur quartier destinés à des travaux d'ébénisterie.

Désireux d'attirer l'attention des professionnels amateurs de bois d'une extrême finesse, d'un grain fin, aux couleurs claires, l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe a décidé de détacher préalablement à la base du « Chêne Boppe », une rondelle de 1 m. 40 de diamètre, de 20 centimètres d'épaisseur. Cette rondelle, soigneusement cerclée, pour éviter l'éclatement, rabotée

d'un côté, sera offerte à l'Ecole Forestière de Nancy, en souvenir du plus beau chêne de la forêt de Bercé, portant le nom de M. Lucien Boppe, qui occupait, jusqu'en 1905, avec science et autorité, la chaire de sylviculture à l'Ecole de Nancy.

Témoignage de gratitude de la part des exploitants forestiers sarthois à l'adresse de :

M. Chaplain, directeur général des Eaux et Forêts au Ministère de l'Agriculture; de l'Ecole nationale forestière de Nancy; et de MM. les Officiers des Eaux et Forêts de la 15^e Conservation au Mans.



Photo Lafay, Le Mans.

En forêt de Bercé, le 14 Juillet 1935, M. Louis Barrière, Conservateur des Eaux et Forêts, prononce son discours à l'occasion du baptême du nouveau chêne Boppe ; à ses côtés, M. l'Inspecteur Yves Ruban.

En outre, deux rondelles semblables et de mêmes dimensions seront offertes amicalement :

La première à la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Forestiers, Scieurs et Industriels du Bois à Paris.

La seconde, à l'Automobile-Club de l'Ouest, représenté par son secrétaire général, M. Georges Durand, en reconnaissance

Jean M. Aillet

du précieux concours apporté à l'occasion des récentes démonstrations forestières sur le Circuit permanent de la Sarthe (rallye international aux carburants de remplacement, le 14 juillet 1935).

Les plus belles pièces, débitées dans une scierie, seront ensuite choisies et mises de côté pour mettre en relief les produits de la forêt de Jupilles à l'Exposition Internationale de 1937 à Paris.

Le surplus, planches et feuillets, sera enfin partagé en autant de lots que le groupement syndical des Marchands de bois de la Sarthe comptera d'amateurs désireux d'acquérir à prix coûtant un souvenir du Chêne Boppe.

L'arbre magnifique, le géant de la belle futaie des Clos, aux

dimensions extraordinaires, aura vécu, mais son souvenir se perpétuera à jamais, non seulement dans les milieux officiels des Eaux et Forêts, mais aussi parmi les populations sarthoises, fières des beautés artistiques naturelles de leurs forêts, de la forêt de Bercé, en particulier, justement réputée dans toute la France comme étant l'un des plus beaux ornements de notre massif national forestier.

Hilaire PASQUIER,

Président de l'Union Syndicale
des Marchands de bois de la Sarthe.



Photo P. Lafay, Le Mans.

En forêt Sarthoise de Bercé

Voici, réunies dans la futaie des Clos, en forêt de Bercé, en face le chêne Boppe qui fut détruit par la foudre en 1935, et entourées par les dirigeants et les membres de l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe, les personnalités qui assistèrent au baptême

Au premier rang (de droite à gauche) :

MM. René-Marcel Hermier, Inspecteur des Eaux et Forêts au Mans; Pierre Blouère, Inspecteur des Eaux et Forêts au Mans; Robert Vaultrin, Inspecteur principal des Eaux et Forêts au Ministère de l'Agriculture; Georges Durand, Secrétaire Général de l'Automobile-Club de l'Ouest; Louis Barrière, Conservateur des Eaux et Forêts au Mans; Yves Ruban, Inspecteur des Eaux et Forêts au Mans; Maurice de la Serre, Conservateur des Eaux et Forêts à Rouen; Hautreux, d'Ecommoy; Adet, de Saint-Vincent-du-Lorouer.

16

(mais grand-père bâti à 60 ans -
1^{er} à gauche, 2^{me} rang)
SA

du nouveau chêne Boppe qui perpétuera le souvenir de son aîné et celui du distingué forestier que fut l'inspecteur général des Eaux et Forêts, Lucien Boppe, qui dirigea, pendant cinq ans, l'École Nationale forestière de Nancy.

Au deuxième rang (de droite à gauche) :

MM. X..., élève de l'École Forestière de Nancy; Lemaire, de La Chartre-sur-le-Loir; Charles Leddet, Inspecteur des Eaux et Forêts à Tours; Arnoult, Président de la Commission des transports de la Fédération Nationale du Bois; Chemin, Président du Groupement des Marchands de Bois de l'Ouest; Hilaire Pasquier, Président de l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe; Cavé Fils, de Mayet; Reffé, de Château-du-Loir; Carterneau, de Prueil-l'Eguillé; Alexandre Yvon, Vice-Président de l'Union Syndicale des Marchands de bois de la Sarthe; Cavé père, de Mayet; Perrin, Conseiller Général de la Sarthe et Maire de Château-du-Loir; Jules Bertin, Vice-Président de l'Union Syndicale des Marchands de Bois de la Sarthe, et Pousse, de Château-du-Loir.



Dessin de Maurice Rillet.