

Zeitschrift: Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber: Société Forestière Suisse
Band: 77 (1926)
Heft: 1

Rubrik: Communications

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

pour constituer la dot de ses filles, pour achever l'éducation ou faciliter l'installation de ses fils.

Nous ne pouvons que recommander chaudement à nos membres de faire usage des avantages que leur offre le contrat de faveur, en concluant une assurance sur la vie auprès de la Société suisse d'assurances générales sur la vie humaine, à Zurich. Seulement, la conclusion d'une assurance doit se faire pendant que le contrat est encore en vigueur. Les membres resteront alors au bénéfice des avantages accordés selon le contrat de faveur, même si ce dernier doit être dénoncé. Nos membres voudront bien retenir le fait que les assurances conclues après la dissolution éventuelle du contrat ne pourront être mises au bénéfice d'une bonification quelconque.

Zurich, décembre 1925.

Le Comité permanent.

COMMUNICATIONS.

A propos du problème des carburants.

Nouveaux résultats réjouissants dans l'emploi du bois.

Nos lecteurs ont encore en mémoire les intéressants articles dans lesquels M. l'inspecteur *F. Aubert* examinait ici, l'an dernier, les chances de possibilité de l'utilisation du charbon de bois pour la traction d'auto-camions. Dès lors, la question, à la solution de laquelle la forêt suisse est aussi intéressée, semble avoir fait un réjouissant pas en avant. C'est tout au moins ce qui ressort d'un article bien instructif de *M. Jagerschmidt*, inspecteur des forêts, à Blois, publié dans la « Revue des Eaux et Forêts », et dont nous extrayons les passages suivants :

Depuis l'exposition de Blois, qui a eu lieu à la fin du mois d'avril dernier, la question des gazogènes au bois et au charbon de bois a rapidement évolué.

Le concours franco-belge de camions à gazogène, qui vient de faire parcourir plus de 2000 kilomètres aux concurrents, du 17 septembre au 11 octobre, marquera une nouvelle étape dans l'histoire de la locomotion au gaz pauvre. Ce concours a été organisé par l'Office national des recherches et inventions et l'Office des combustibles liquides, par les ministères de la guerre et les Automobile-Clubs de France et de Belgique.

Partis de Bellevue près de Paris, les 12 véhicules qui prenaient part au concours ont effectué en 21 étapes le parcours Compiègne, Douay, Bruges, Bruxelles, Anvers, Charleroi, Liège, Dinant, Sedan, Verdun, Metz, Strasbourg, Mulhouse, Colmar, St-Dié, Nancy, Bar-le-Duc, Epernay, Meaux, pour revenir à Paris le dimanche 11 octobre.

La longueur de chaque étape était d'environ 100 kilomètres. Le parcours était parfois très dur, en particulier dans la traversée des Vosges, le 6 octobre, avec des côtes de 8 à 12 %.

La surprise que réservait ce concours est le nouveau gazogène Berliet au bois. Jusqu'ici, la maison Berliet avait équipé ses camions avec un gazogène au charbon de bois. Elle avait exposé en particulier, à Blois, au mois d'avril dernier, 6 camions et une voiture de tourisme munie du gazogène Imbert au charbon de bois. Le même inventeur, M. Imbert, a réussi à mettre au point un gazogène fonctionnant au bois.

J'ai effectué une des étapes du circuit : Bruxelles-Anvers et retour, soit 96 kilomètres, sur l'un des camions Berliet, et j'ai été impressionné par la simplicité du fonctionnement de l'appareil. Il s'agissait d'un Berliet de série, muni du même moteur, et sur lequel avaient été placés, à la gauche du conducteur le gazogène, et, sous le châssis, les épurateurs. Le camion était chargé de 4 tonnes, y compris 300 kg de bois de réserve.

Toutes les opérations précédant le départ ont eu lieu en moins de dix minutes : chargement du gazogène avec 120 kg de bois (du bois dur, de diverses essences, découpé en petits cubes d'environ 6 à 7 cm de côté), allumage avec une simple mèche imbibée d'essence, manœuvre du ventilateur à main pour provoquer le tirage qui est obtenu ensuite automatiquement par le moteur lui-même, mise en route à l'essence et passage presque immédiat au gaz de bois.

Ensuite, nous sommes partis et, pendant les 48 km du parcours de Bruxelles à Anvers, le conducteur n'a pas touché au gazogène. Nous marchions à une allure très régulière, entre 20 et 25 km à l'heure.

En arrivant à Anvers, le conducteur ouvrit tout simplement trois robinets d'épuration pour laisser écouler l'eau de condensation et, au départ d'Anvers, il rechargea le gazogène avec un sac de bois de 45 kg. Nous regagnâmes ainsi Bruxelles sans encombre.

La consommation est d'environ 1 kilo de bois par kilomètre. L'entretien est des plus faciles. Les goudrons produits par la distillation des bois sont brûlés dans le générateur.

La maison Berliet, considérant que son camion au bois est bien au point, en met immédiatement 4000 en construction en série. C'est un événement important qui aura des répercussions incalculables.

L'avenir est-il au bois, ou au charbon de bois ? Je ne saurais le dire. Mais je crois qu'il faut souhaiter le développement du gazogène au bois, qui utilisera la matière première, après quelques travaux de préparation très simples : débit aux dimensions requises et peut-être dessiccation à un degré déterminé.

Quoiqu'il en soit, nous pouvons dire à l'heure actuelle, et cette affirmation est grosse de conséquences, que la France possède avec le bois et son dérivé, le charbon de bois, un carburant national économique, et qu'il ne tient plus qu'à elle de l'utiliser.
