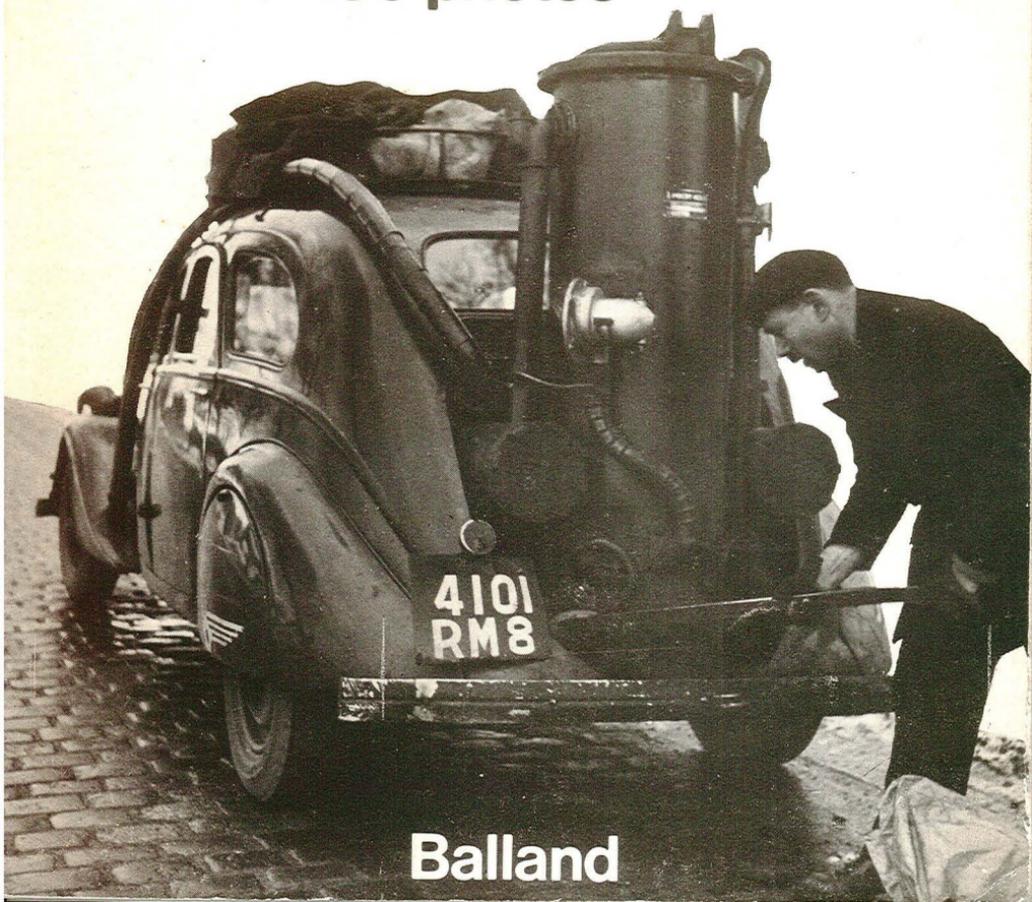


les Jacques Borgé
Nicolas Viasnoff

véhicules de l'occupation

en 300 histoires
et 150 photos

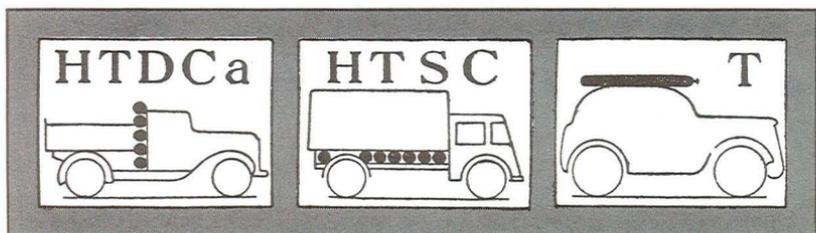


Balland

Jacques Borgé
Nicolas Viasnoff

les
véhicules
de
l'occupation

Balland
33, rue Saint-André-des-Arts
PARIS VI^e



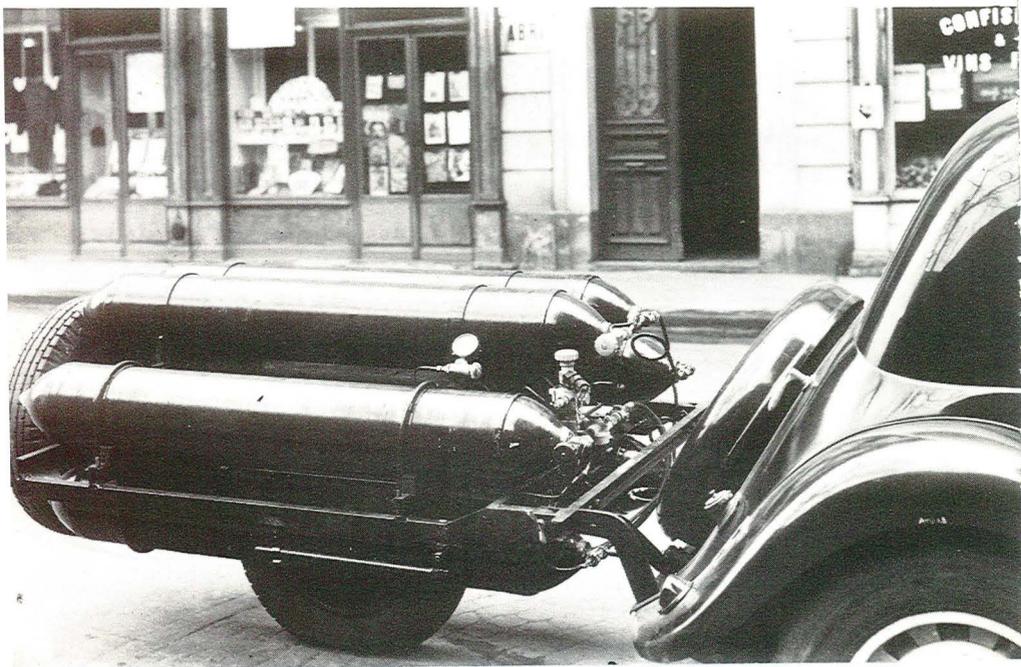
En 1943, l'ingénieur, Jacques Rousseau, proposa ces signes conventionnels pour indiquer l'emplacement des bouteilles de gaz sur les véhicules.

LA BOUTEILLE
DE GAZ

Tout de suite après le gazogène, le carburant qui s'impose est le gaz de ville comprimé. Ses avantages sont nombreux : transformation facile des véhicules, possibilités de passer de l'essence au gaz et vice versa, propreté, entretien nul, carburant moins cher que l'essence, bons départs à froid, autonomie satisfaisante (150 km avec une 11 CV équipée de bouteilles en alliage léger), bonnes reprises (un cabriolet 11 CV Citroën appartenant à un habitant de Reims et équipé de 12 bouteilles fut chronométré à 135 km/h). Seuls handicaps : coût élevé de la transformation (il faut changer la culasse à cause du taux de compression et installer les bouteilles en renforçant la carrosserie) et rareté des usines à gaz et des postes de ravitaillement — malgré l'existence de 214 postes en 1944, c'était insuffisant. Pour avoir le droit de rouler au gaz, il fallait un permis spécial délivré au compte-goutte. Il fut accordé à seulement 3 000 voitures.

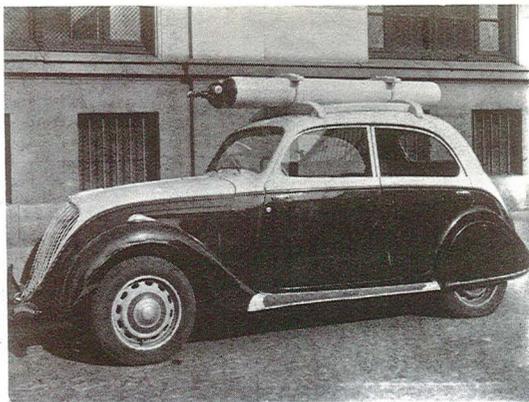
Au début, une petite pensée gêne un peu la vie de ceux qui roulaient avec des bouteilles de gaz : et si ça explosait ? En fait, il n'y eut pendant toute la guerre qu'une douzaine d'accidents sans gravité. Ils étaient dus à la faute des conducteurs qui utilisaient des bouteilles anciennes ou de fabrication douteuse. D'ailleurs, chaque bouteille était réceptionnée par l'Office des mines qui délivrait un permis valable deux ans. Les stations de gaz possédaient la liste des bouteilles périmées et refusaient de les remplir. Les Allemands, encore traumatisés par l'explosion d'un autobus à gaz qui avait
(Suite page 151)

Remorque dite « la 5^e roue » de fabrication Tubauto. Elle portait six bouteilles en aluminium frété. Autonomie : 150 km.

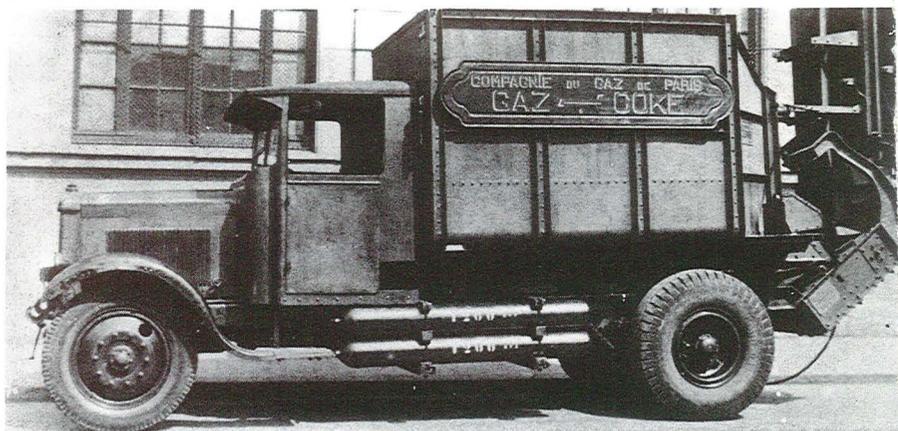


La roue de secours est fixée en bout de la remorque. Les initiales NSKK, peintes sur l'arrière de la voiture, signifient : Organisation Nationale Socialiste de l'Automobile Allemande (à qui appartenait le véhicule?).

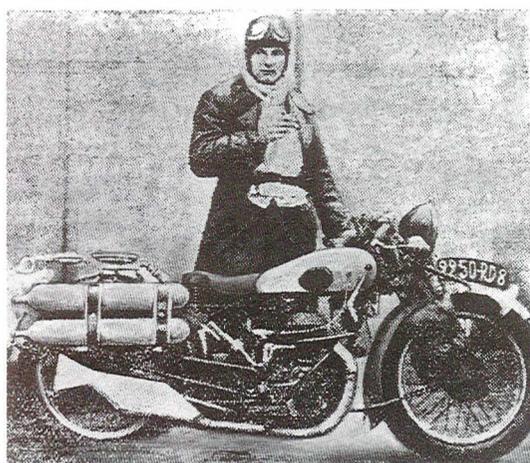




*Un médecin parisien
avait fait équiper
sa Peugeot
de deux bouteilles en
acier nickel-chrome
plus légères.
Autonomie : 120 km.*

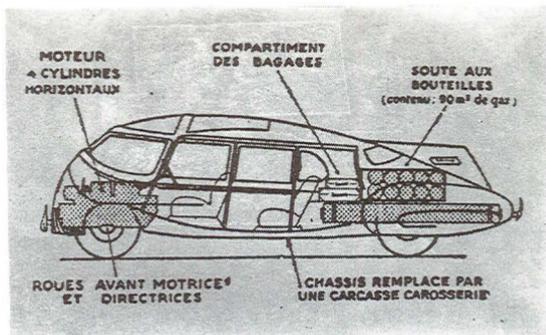


*Benne à distribution
de coke.*



*La moto à
gaz comprimé
de M. Tosello.
A l'arrière, on voit
les petites bouteilles
de gaz.*

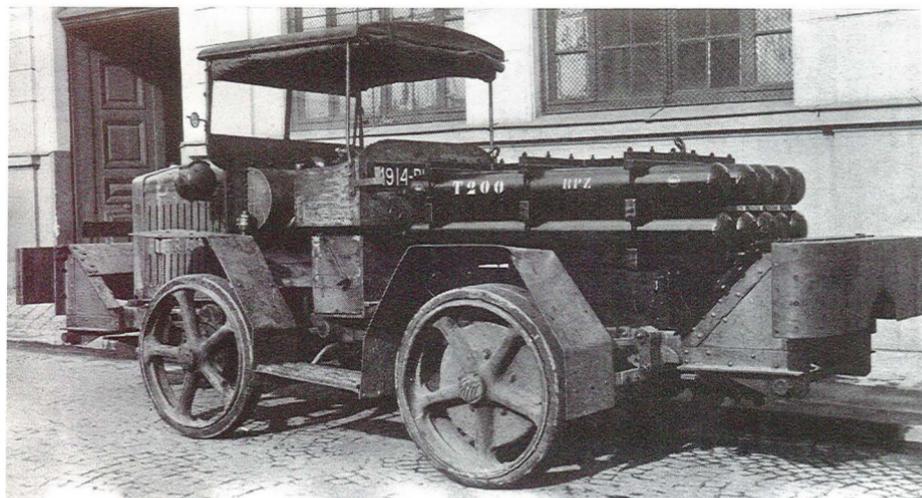
*Projet d'une
limousine à gaz,
proposé
par Jacques Rousseau
dans
l'Argus de l'automobile
en 1942.*

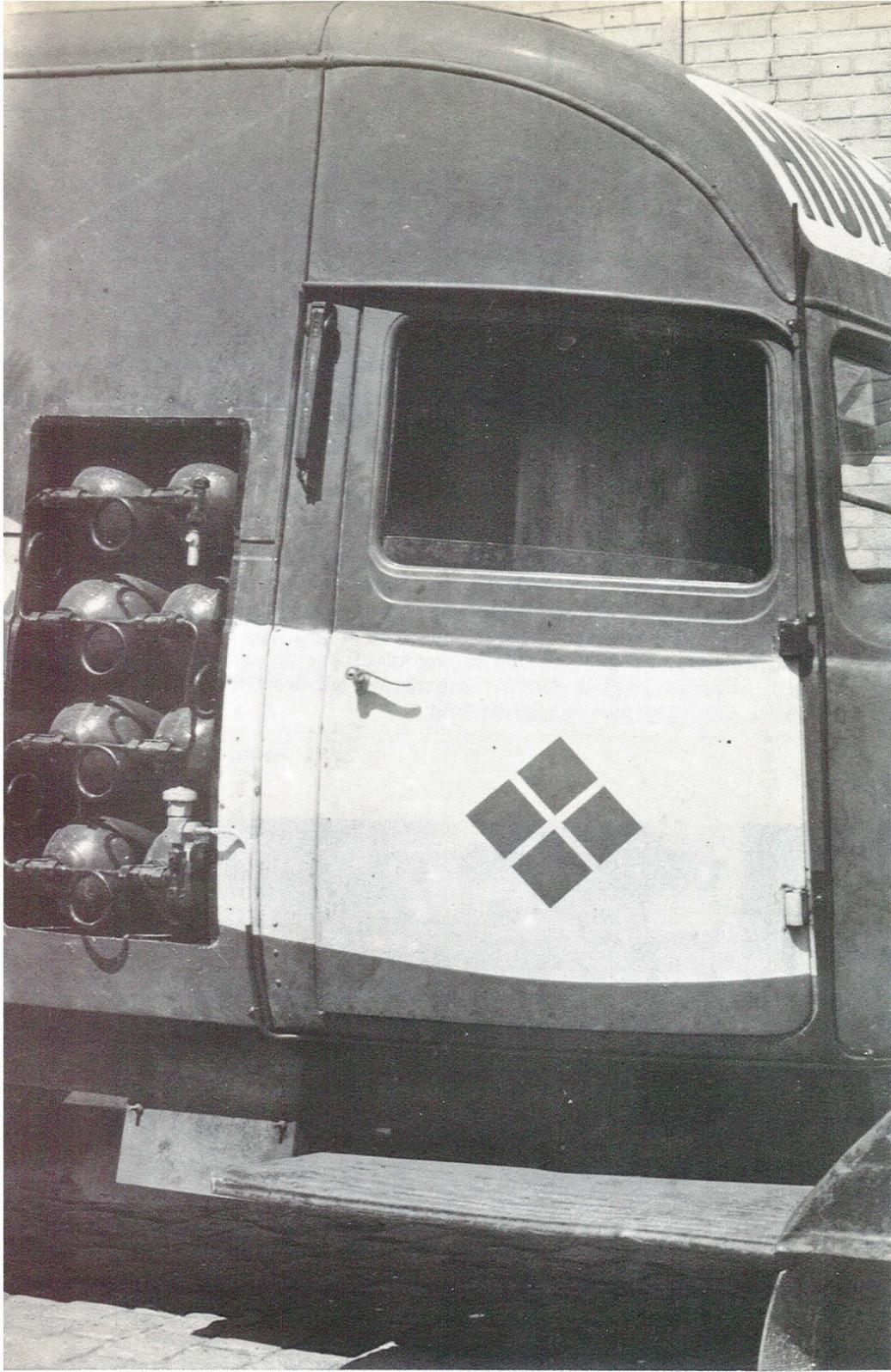


fait trente victimes, après la Première Guerre mondiale, à Leipzig, ne manifestèrent aucun intérêt pour nos voitures et camions à gaz.

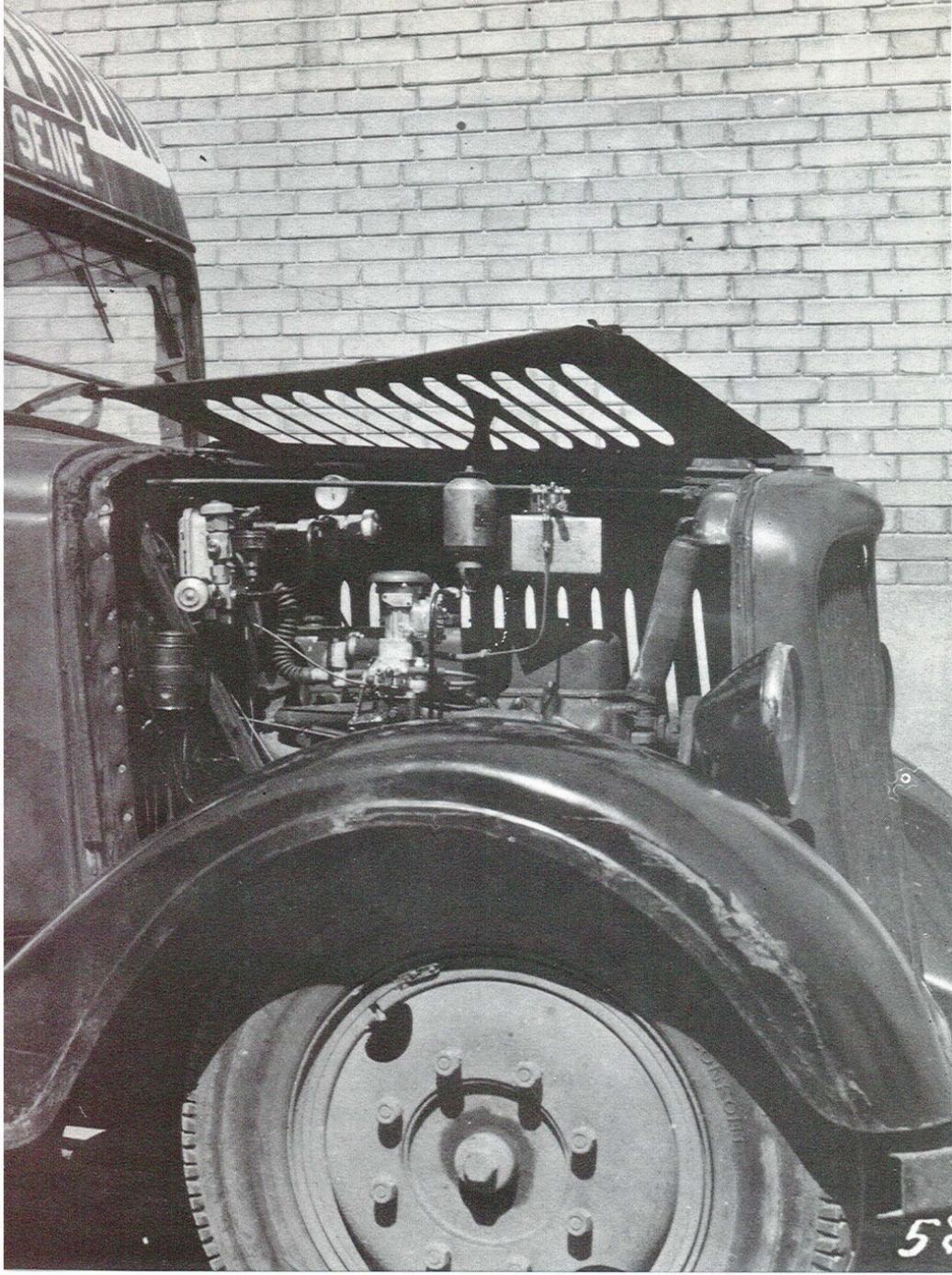
En 1943, à force de voir les Français s'en accommoder, ils demandèrent à certaines firmes de leur communiquer les plans de leurs réalisations et se mirent timidement à rouler au gaz. Aujourd'hui, le gaz de ville n'existe presque plus. Peu à peu, les usines à gaz disparaissent. Le gaz de ville est remplacé par le gaz naturel (ou gaz méthane), produit pétrolier soumis aux mêmes difficultés d'approvisionnement que le pétrole brut.

*Tracteur qui poussait
les wagons de vin
à Bercy.*





Sur ce camion, on voit l'installation complète du système à gaz, depuis les bouteilles jusqu'au détenteur qui fait office de carburateur.



Peu de risque...

A chaque terminus, le machiniste faisait lui-même son plein de gaz. Il n'y eut jamais aucun problème.

Les bouteilles de ce camion n'ont pas explosé lors d'une collision avec un véhicule allemand. La firme Tubauto utilisait cette photo pour prouver à ses clients que les risques d'explosion étaient minimes.





Pour les autobus, le gaz était stocké à basse pression dans une simple enveloppe en tissu caoutchouté, placé sur le toit.

TABLE DES MATIERES

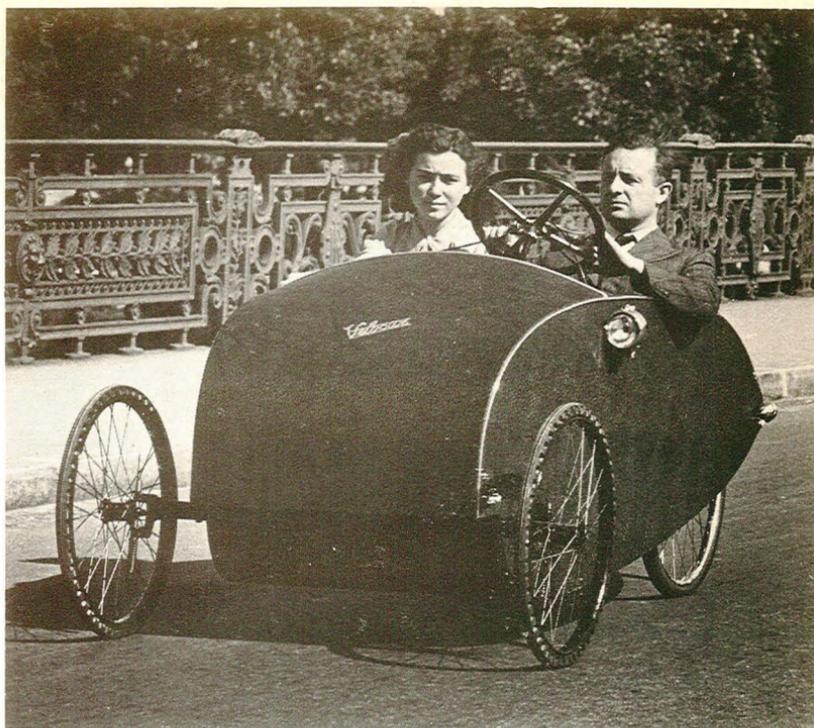
QUATRE ANNEES DE PROBLEMES	7
Comment on fabriquait de faux Ausweiss	18
La loi scélérate	24
Une voiture à vapeur	34
L'acétylène : danger	41
LE TRIOMPHE DU SYSTEME D	51
Des petits engins bizarres	52
La voiture à pédales	56
Les trouvailles de Gabriel Voisin	64
Un cheval vaut plus qu'une voiture	72
LE VELO ROI	81
Un Français sur trois roule à bicyclette	82
Mémoires d'un vélo-taxi	92
LE FIDELE ET RUSTIQUE GAZOGENE	103
DES ARSENAUX CLANDESTINS	115
LES ELECTRIQUES	123
Sa majesté l'accumulateur	124
Les voitures géniales de Paul Arzens	134
LA BOUTEILLE DE GAZ	147
DES VEHICULES EN AVANCE SUR LEUR TEMPS	157
La voiture de demain ?	158
Le taxi de demain	172
ET SI L'ESSENCE REDEVENAIT RARE	177

CET OUVRAGE A ETE REALISE
D'APRES LA MAQUETTE DE JEAN ARNAULT

ACHEVE D'IMPRIMER EN
SEPTEMBRE 1975 SUR LES
PRESSES D'AUBIN-DUMAS
A SAINT-ETIENNE (LOIRE)

Dépôt légal : 3^e trim. 75
Imprimeur numéro : 258

ISBN 2.7158.0036.3



En 1940, il n'y a plus de carburant. Pourtant, il faut trouver le moyen de rouler. C'est une question de survie. Alors on roule très peu, mais on roule : au gazogène, au gaz ou à l'électricité.

En 1941, il n'y a plus de pneus pour les vélos, mais on roule quand même sur des bouchons.

En 1943, il n'y a plus rien..., plus de bois pour les gazogènes, plus de charbon pour le gaz, plus de courant pour recharger les accus, mais on roule toujours un peu grâce à des prodiges d'astuce.

Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff nous montrent, cette fois, une galerie de véhicules ingénieux, fous, touchants ou en avance sur leur époque...

Les Véhicules de l'Occupation, 300 témoignages, anecdotes et interviews réalisées dans toute la France, 150 photos.