



Les Amis de Gabriel Voisin Bulletin de liaison double n°52 et n°53

Copyright © les amis de Gabriel Voisin – reproduction interdite

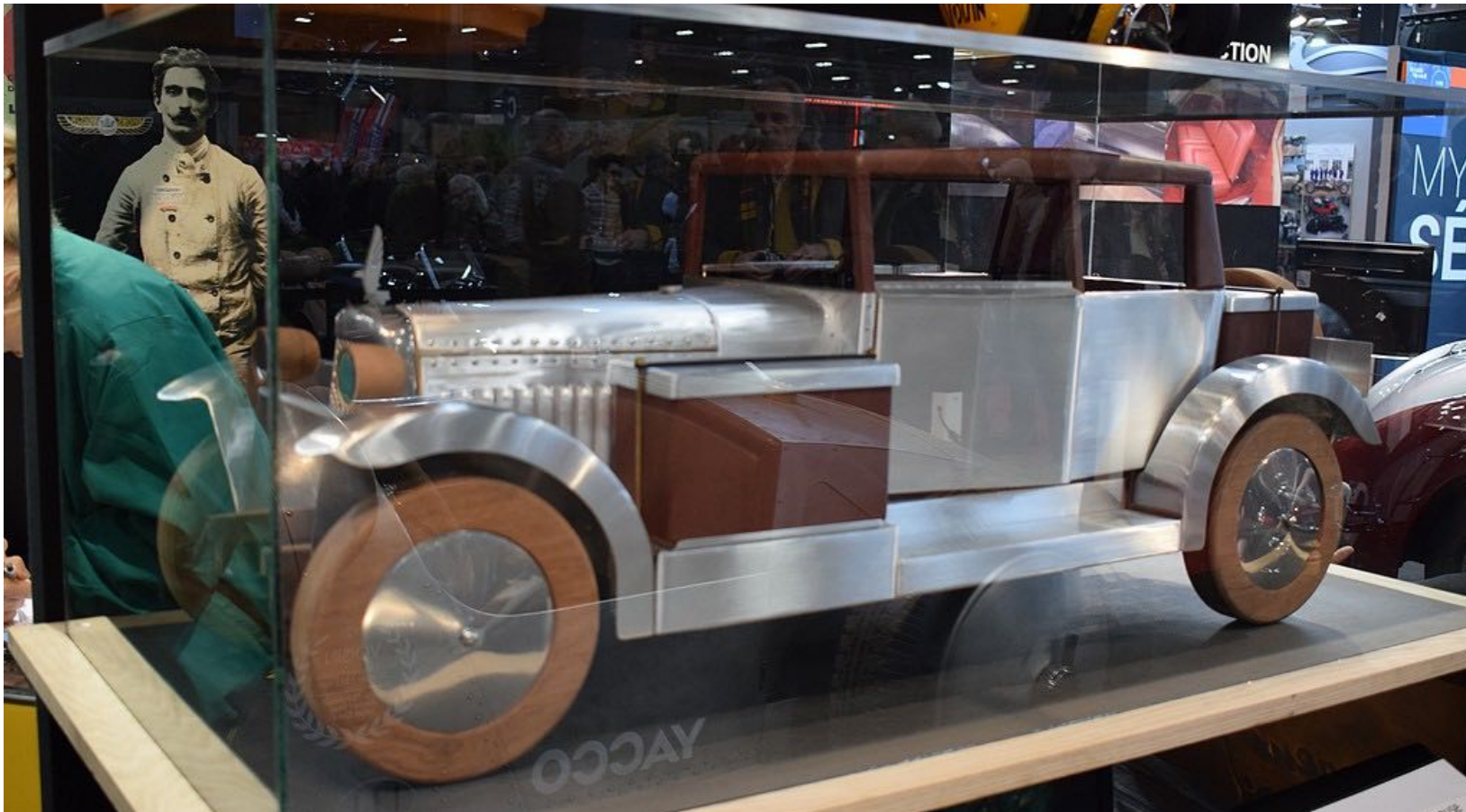


Photo Thierry Auffret

Sur notre stand partagé de Rétromobile de février 2019, une maquette originale due à Xavier Leroux

Le mot du Président

Après avoir, comme d'habitude, organisé une assemblée générale qui a lancé les calendriers des prévisions pour fêter en 2019 et 2020 le centenaire de la production des automobiles "Avions Voisin", nous avons participé et constaté une belle édition de Rétromobile (février 2019), sur une surface partagée avec Dominique Tessier, Yacco grâce à Philipp Moch.

En suivant, la présence spécifique des automobiles Voisin dans les manifestations de Chantilly - Arts - et - Elégance - Richard - Mille (qui voit la distinction "best of class" de la C25 clairière de Julia et Francesco Baldenza) et le Festival of Speed de Goodwood (Royaume-Uni) qui couronne l'Aérosport bleu de la collection A. Keller, permettent de faire parler et de faire connaître les réalisations de Gabriel Voisin.

Les autres projets présentés en février dernier ont eu du mal à se concrétiser :

Le projet d'exposition à Lyon dans le cadre d'une maison de vente aux enchères, est arrêté, malgré les efforts de Pierre Vanier et Philipp Moch. L'exposition longue durée à la Cité de l'automobile de Mulhouse - Collection Schlumpf, portée et animée par Mathieu Deiber n'a pas abouti en raison d'un manque d'implication de la société d'exploitation, Mathieu trouve et motive une autre structure mulhousienne, la "Cité du train", laquelle préfère reporter à l'hiver 2020 l'éventuel événement, à la recherche de sponsors.

La société exploitant Rétromobile et son nouvel actionnaire, avec laquelle nous avons le projet d'héberger dans la passerelle une exposition de 12-15 véhicules, ne donne pas suite. Heureusement, nous serons présents et nous allons reconduire les caractéristiques de février dernier.

Heureusement, dans cette nuée de refus, Lyon avec 2 belles autos et L'aigle, organisé par Emmanuel.

Après tant de revers, déprimants, une lueur imprévue vient récemment d'Allemagne. Les organisateurs de Auto-Classic à Stuttgart nous proposent la place d'honneur, 400 m2, pour une quinzaine de véhicules, du 26 février au 1 mars 2020. Nous travaillons dessus, vous serez informés.

En conclusion, pas mal de déconvenues mais une belle constatation : les encouragements amicaux de certains et les réponses positives de beaucoup d'adhérents pour prêter leurs véhicules. Nous sommes une association d'amis!

Philippe Ladure, novembre 2019

Le mot du Secrétaire

C'est le cœur haletant que nous bouclons ce double numéro 52/53. Quand ce bulletin serait-il sorti sans l'active participation de certains d'entre vous! Je tiens donc à remercier le petit comité très actif qui, avec tant de passion et de dévouement, m'envoient des articles, des photos, des reportages, des idées...

Merci également au comité de relecture dont la contribution est essentielle: coquilles, fôtes d'orthographe, ajouts, corrections et traductions en Anglais et en Allemand.

Ceci dit, afin de toujours apporter des éléments nouveaux mais aussi de partager les efforts des plus actifs, je ne saurais que trop engager tous les autres membres à moins de discrétion en partageant avec le secrétariat tout le matériel jugé intéressant.

Toujours dans le souci d'une meilleure collaboration et de partage, il sera dorénavant important que pour chaque événement un participant prenne la responsabilité de m'adresser un petit compte rendu avec quelques photos bien choisies. Nous aurons alors le plaisir de glisser cette contribution dans un prochain bulletin.

Après cette sortie en Suisse pour visiter les Fondations Hervé et Gianadda, puis le stand sur Epoqu'auto, l'AGV va maintenant se concentrer sur Rétromobile en apportant tout son soutien au stand Voisin et à son organisateur, puis au magnifique projet d'un salon Auto Classic et ses 130.000m2 d'exposition.

Bonne lecture et bien amicalement,

Emmanuel Minet, novembre 2019

ASSOCIATION DES AMIS DE GABRIEL VOISIN

Régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Membre de la FFVE n°400

Siège social:

58, chemin du Ramelet Moundi 31100 Toulouse

Directeur de la publication: Philippe Ladure

Secrétaire (en charge du bulletin)

Emmanuel Minet 06 88 31 75 59



Le mot du Président

After the AGM in which we announced plans to mark the centenary of Avions Voisin automobiles in 2019 and 2020, the association took part in February's Rétromobile on a stand shared with Dominique Tessier and Yacco, thanks to Philipp Moch. Soon after, in the presence of several Voisins at the Chantilly concours d'élégance, the C25 Clairière of Julia and Francesco Baldenza won the best in class award, and at the Goodwood Festival of Speed, Arturo Keller's blue ex-Menier Aéroport took pride of place among several models illustrating the work of Gabriel Voisin.

Other projects fared less well. The plan to have a Voisin presence at the Lyon show in partnership with an auction house came to nought despite the best efforts of Pierre Vanier and Philipp Moch. The long-term display of cars mooted for the Schlumpf Collection in Mulhouse, driven by Mathieu Deiber, did not go ahead because of the organisers; the alternative Mulhouse venue, the 'Cité du train', has been deferred until 2020 while sponsors are sought. The company in charge of Rétromobile, with whom we discussed the possibility of exhibiting 12-15 cars in the transit area, did not bear fruit. Fortunately the marque will be present at the show on the same basis as last year, and despite all these setbacks, we shall at least have two cars on display at Lyon, thanks to Emmanuel. A new possibility has also recently emerged from Germany, where the organisers of Auto-Classic in Stuttgart have offered us 400m² of space, enough for 15 cars, from February 26 to March 1 2020. We'll keep you posted.

In conclusion, the setbacks have been outweighed by the positivity and friendly encouragement of all involved, and the agreement of several members to lend their cars. We're an association of friends, after all!

Philippe Ladure, novembre 2019



Your bulletin is now in English! All translations are kindly done by Reg Wintone

Le mot du Secrétaire

As this double 52/53rd Bulletin was put together with your help, I'd like to thank those members who have enthusiastically sent me their articles, reports, photos and ideas, and to the reading committee responsible for weeding out typos and factual errors, adding content and translating into English and German.

That said, in order to include fresh new material and to share our experiences, we ask all members to contribute anything of interest as they see fit. In future, it would be a good idea if one person took responsibility for sending in a short report and a few well-chosen photographs of any event in which we individually or collectively take part for publication in these pages.

After our trip to Switzerland to visit the Hervé and Gianadda foundations, and Epoqu'auto, the association is now concentrating on our Rétromobile stand and the magnificent Auto Classic exhibition.

I hope you will enjoy reading this double bulletin,
sincerely yours.

Emmanuel Minet, novembre 2019

SOMMAIRE

Le mot du président – Le mot du secrétaire	Page 2 et 3
L’aviation	
Gros plan: L’Aérochir	Pages 5 à 7
Cartes postales en couleur des pionniers	Page 8
Centenaire d’un avion Voisin	Pages 9 et 10
Canard déchainé	Page 11
Fait d’arme en bombardier Voisin	Page 12
Gabriel Voisin dans Icare	Pages 13 à 18
Encore envie d’aviation?	Page 19
L’automobile	
Gros plan: la C1 a 100 ans! Présentation aux mines	Page 20
Gros plan: la C1 a 100 ans! Série « Voisin et les carrossiers »	Pages 21 et 23
Gros plan: la C1 a 100 ans! Automobilia: « La nouvelle Voisin »	Pages 24 et 25
Carte postales anciennes: à La Baule	Page 26
Des Voisins chez Artcurial	Page 27
Records et performances d’une 17 cv	Page 28
Dessins d’époque dans la presse	Pages 29 à 31
Pub!	Pages 32 et 33
Clin d’oeil	Page 34
Visites en Catalogne	Pages 35 à 38
Autres réalisations techniques – la camionnette à 6 roues	Pages 39 et 40
Divers	
Evènement: glissades à Monthléry	Pages 41 à 44
Evènement: défilé à Chantilly	Pages 45 à 53
Outils de com	Page 54
Tableau récapitulatif des salons de Paris	Page 55
Livre « L’Auto et l’Amérique »: une préface de Gabriel Voisin	Pages 56 à 58
Evènement et associations: le Club de Marque	Page 59
Annonces	Pages 60 à 62
Calendrier prévisionnel des manifestations et activités	Page 63

AVIATION: GROS PLAN - L'Aérochir



AVION CHIRURGICAL (AÉROCHIR)



PRIX, avec moteur RENAULT 300 HP, complètement équipé en ordre de marche.



AVIATION: GROS PLAN - L'Aérochir

L'AÉROCHIR a été conçu pour porter secours, dans le minimum de temps, aux blessés dont l'état exige une intervention chirurgicale rapide.

Le délai dans lequel le chirurgien peut opérer est, dans bien des cas, une condition suffisante de salut.

L'AÉROCHIR amène donc, au premier appel, sur le lieu du combat ou de la catastrophe, non seulement l'opérateur, mais son aide et tout le matériel de chirurgie, de radiologie et de stérilisation qui sont nécessaires en pareil cas.

Dans des coffres aménagés sous les ailes et sur l'appareil lui-même, sont installés à cet effet les appareils à rayons X (générateur, bobine, tube de Crookes, etc.), un compas localisateur, plusieurs boîtes à instruments, un lavabo pliant, un autoclave, une table d'opération, deux brancards, etc.

Au retour, lorsque le blessé sauvé par l'intervention immédiate est devenu transportable, l'AÉROCHIR le ramène en lieu sûr, grâce à l'aménagement spécial des coffres dans l'intérieur desquels deux hommes peuvent être confortablement couchés.

Les caractéristiques de cet appareil sont exactement celles de l'Avion VOISIN, Type X.

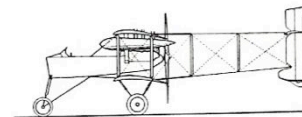
Essais officiels de l'aérochir

Cet après-midi ont lieu à l'usine Voisin, à Issy-les-Moulineaux, sous la présidence de M. Simon, ministre des Colonies, et M. Mourier, sous-secrétaire d'Etat du service de santé militaire, les essais officiels d'un aérochir.

L'aérochir Némirovsky-Tilmant et un avion radio-médico-chirurgical.

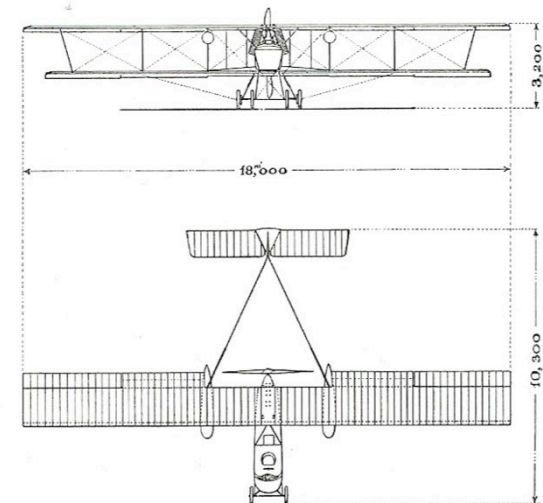


The Voisin Aérochir' (Avion Radio-Chirurgical) designed by the Russian engineer and radiographer Akim Nemirovsky and Dr Alphonse Tilmant of the French Army Medical Service was a self-contained air-portable field operating theatre based on a Voisin Type X. With electric lighting powered by a small propeller-driven generator, it carried the surgeon and radiographer-cum-mechanic and all the medical and radiographic materiel to care for severe casualties, including an X-ray machine, a gas-fired autoclave, an operating table and all instruments and dressings in hermetically sealed boxes. Trials took place on 3 March 1919 at Issy-les- Moulineaux. A second version was planned for a Voisin Type XII or XIII airframe.

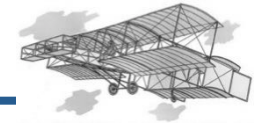


CARACTÉRISTIQUES

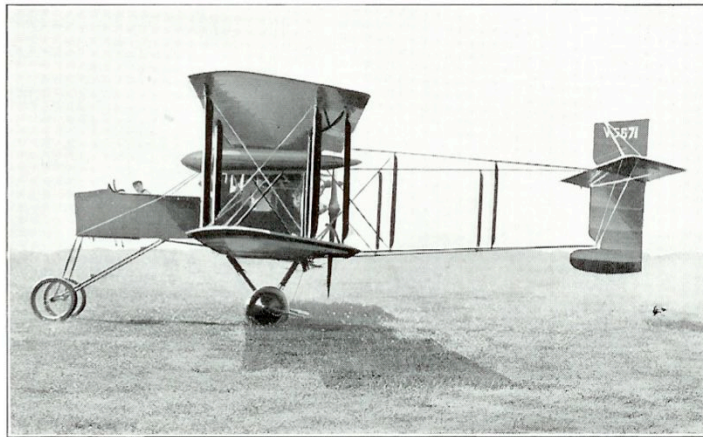
Envergure supérieure..	17 m. 90
Envergure inférieure..	16 m. 75
Profondeur d'ailes ..	2 mètres
Surface portante ..	61 m ² .
Poids à vide ..	1.400 kilos
Poids de combustible ..	550 kilos
Poids utile ..	470 kilos
Poids total ..	2.200 kilos
Rayon d'action ..	5 h. de vol
Vitesse à 2.000 mètres ..	135 km.-h.
Vitesse de montée ..	2.000 m. en 20'
Pilote ..	1
Passagers ..	3



AVIATION: GROS PLAN - L'Aérochir

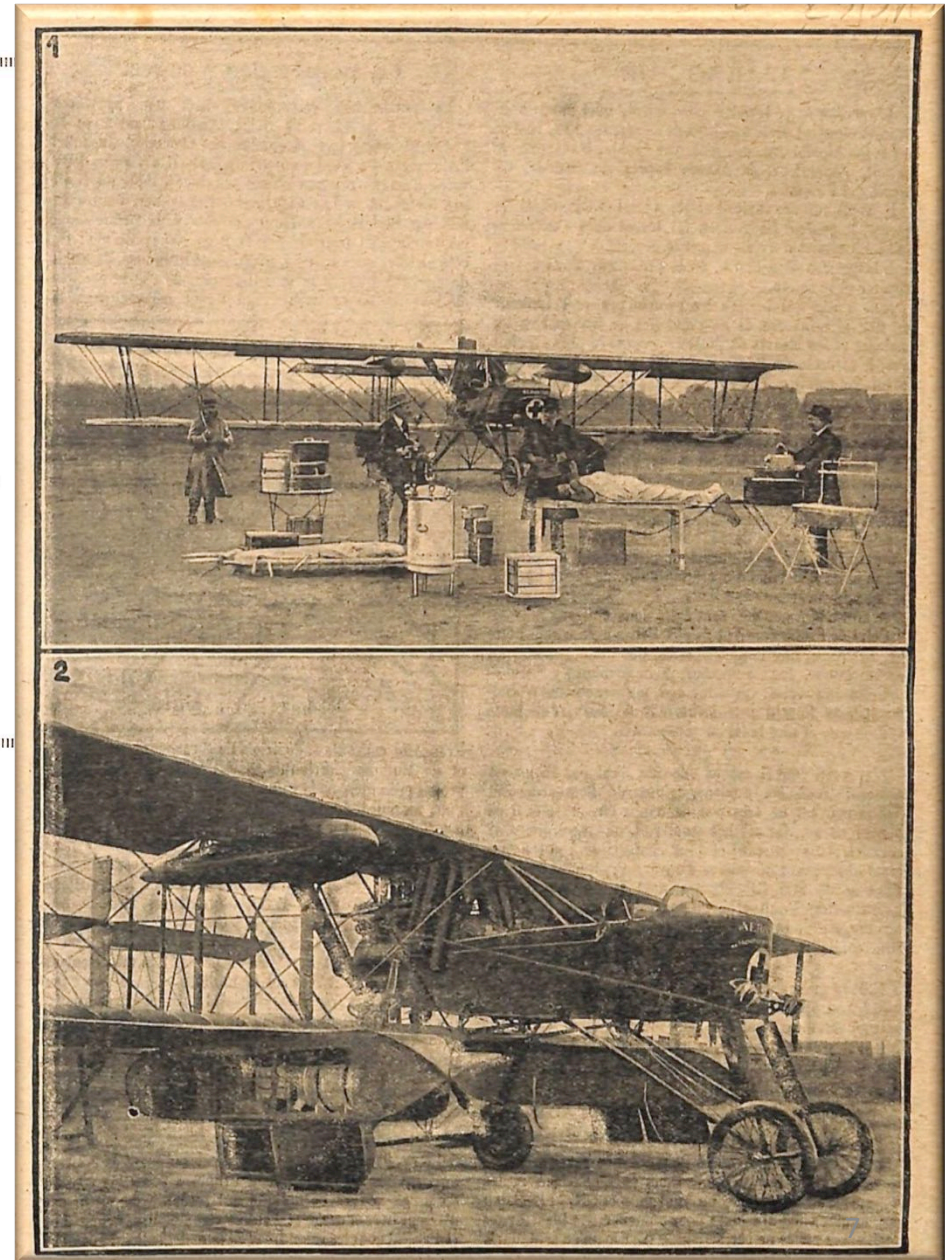


VOISIN TYPE X Bn 2



PRIX, avec moteur RENAULT 500 HP, en ordre de marche.. ..

1. L'appareil et les accessoires chirurgicaux
2. L'appareil montrant ouvert un des deux caissons destiné aux instruments



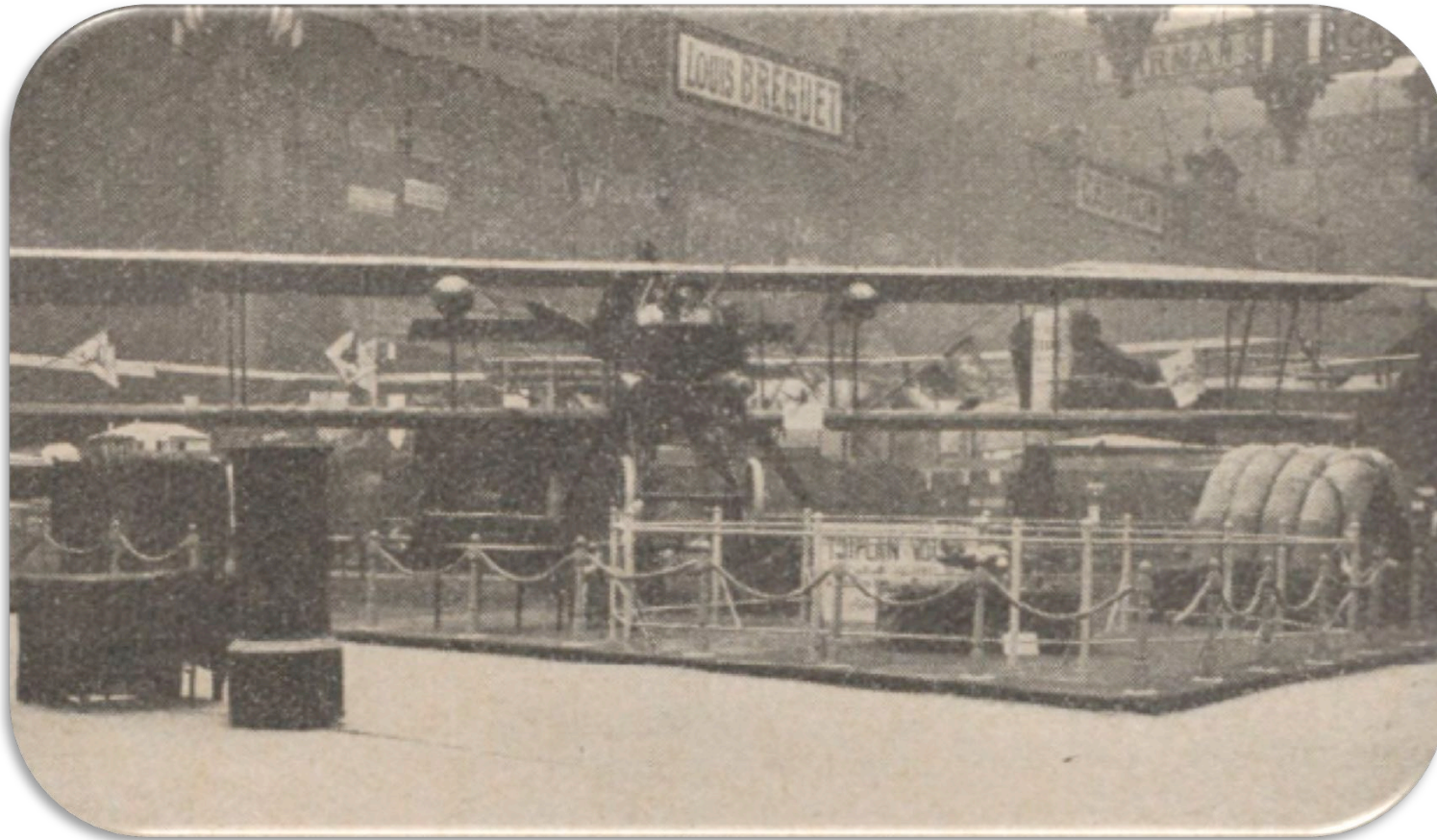
AVIATION: LES PIONNIERS - Illustrations couleur Ed. Mellone



Remarquer les 6 constructeurs différents.

A noter que c'est l'avant dernière livraison de cette collection personnelle de cartes postales éditées par Mellone. Si d'autres collectionneurs peuvent compléter celles qui sont déjà parues dans les pages de notre bulletin, qu'elles n'hésitent pas!

AVIATION: Le centenaire d'un avion Voisin en 1919 et 1920 - Reg Winstone



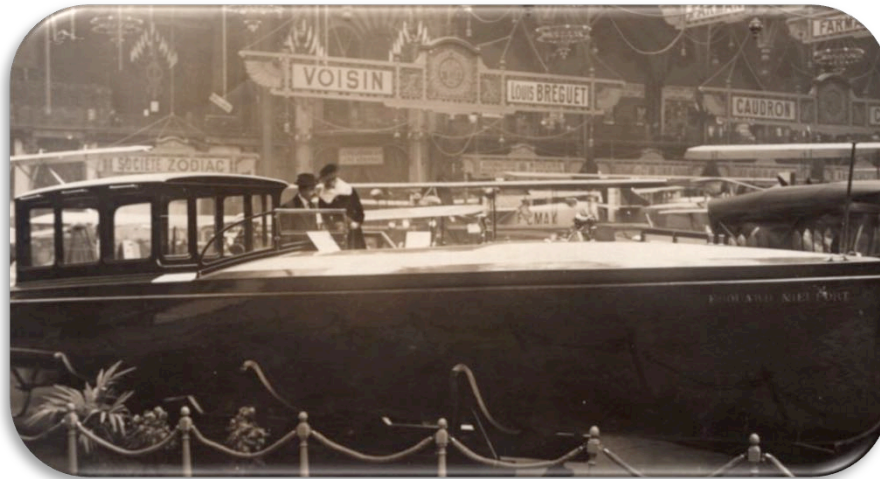
Ouvert le 19 décembre 2019, le salon de l'Aéronautique fermera ses portes le 4 janvier 1920.

Dans la revue l'Aérophile du 15 février 1920 on trouve une (mauvaise) photo du stand. On distingue un biplan de type X, équipé du Moteur Renault de 300HP. On peut aussi distinguer aussi une miniature du hangar gonflable.



The February 1920 issue of the magazine L'Aérophile included a poor photograph of the Voisin stand at the 1919 Salon de l'Aéronautique in Paris between December 19 and January 4, 1920. On display was a Type X biplane powered by a 300HP Renault engine, alongside a miniature version of the Voisin inflatable hangar.

AVIATION: Le centenaire d'un avion Voisin en 1919 et 1920 - Reg Winstone



Salon Aéronautique de 1920.
Vue du Nieuport et du poteau
Voisin juste derrière

L'AÉROPHILE. 1^{er}-15 février 1920 43

Caractéristiques principales des avions du Salon.

DÉSIGNATION	Nombre de plans Nombre	MOTEURS		Puissance totale	SUR- FACE	POIDS				ENCOMBREMENT						
		Marque	HP			à vide		Vitesse au sol	Durée du vol	Longueur	Envergure	Hauteur				
						M ²	Kgs						à pleine charge	par HP		
Airco.....	B	4	Napier-Lion	450	450	HP	M ²	Kgs	Kgs	Kgs	km/h	H	M	M	M	
Adolp. Bernard AB.3.	B	4	Hispano-Suiza	200	400	83	1600	3143	»	165	5	14,30	19,47	3,05	»	
Bessan (Hydrav).....	T	1	Rhône	60	60	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Bleriot (Mammouth).....	B	4	Hispano-Suiza	300	1200	142,6	3400	»	»	150	»	15,40	27	6,40	»	
Boulton and Paul.....	B	1	Cosmos-Lucif.	100	100	28,4	»	»	»	167	3	7,95	9,15	3,05	»	
Breguet XVII C.2.....	B	1	Renault	450	450	45,3	1200	1846	»	39	221	4,5	8,10	12,36	»	
Breguet XIV T.....	B	1	Renault	300	300	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Breguet (Berline).....	B	1	Renault	450	450	8	73,5	1600	2700	»	37	170	6,5	10,10	17,42	3,55
Bristol (Bullet).....	B	1	Cosmos-Jupit.	450	450	1	27	965	1045	»	38	254	12	7,44	9,50	2,95
Bristol (Tourer).....	B	1	Siddeley-Puma	230	230	2	38	1200	1470	»	33,9	193	4,7	7,85	12	3,10
Bristol (Babe).....	B	1	Siddeley	40	40	1	40	226	318	»	31,1	137	2	4,54	6	1,82
Caproni.....	T	3	Fiat A. 12	200	600	5	204,5	»	»	»	140	»	13,10	29,45	6,20	
Caudron G.3.....	B	1	Rhône	80	80	2e.3	27	478	768	9,2	28,8	115	5	6,40	13,40	»
Caudron C.33.....	B	2	Rhône	80	160	4	47	885	1385	8,6	31	130	3	9,40	15,50	3
Caudron C.25.....	B	3	Salmson	220	730	20	155	3400	5600	7,5	36	170	19	25	14,25	3,45
Compagnie Générale Transaérienne.....	B	1	Renault	450	450	6	64,4	1500	2400	5,35	37	190	2,5	10,65	14,65	»
L. Clément (course).....	M	1	Hispano-Suiza	180	180	1	16	»	»	»	700	»	2	6	8,50	»
L. Clément.....	T	1	Anzani Y	30	30	1	13	»	250	»	20	»	4	5,50	»	
Farman (Goliath).....	B	2	Salmson	260	540	14	168	2250	4520	8,69	28,5	156	5	14,33	28	4,91
Farman (Sport).....	B	1	Rhône	60	60	2	20	260	410	7	20,5	140	5	6,15	7,11	»
Farman (École).....	B	1	Renault	80	80	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fiat (Transatl).....	B	1	Fiat ARP	700	700	2	80	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Handley-Page H.8.....	B	2	Napier-Lion	450	900	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Latécoère.....	B	1	Salmson	250	250	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
P. Levassour S.A.B.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lioré & Olivier (L.O.).....	B	3	1 Salmson, 2 Hispano-Suiza	»	500	5	96	2650	4000	7,5	42	144	4	11,65	18,75	»
de Marçay.....	B	1	Rhône	60	60	2	13,4	»	380	»	25,5	110	2	5,65	3,95	1,95
de Marçay.....	B	1	Rhône	60	60	1	9,38	»	»	»	»	»	»	»	»	»
de Marçay (Passo-pati).....	B	1	A.B.C.	10	10	1	8,37	»	180	»	22	110	»	3,80	4	1,3
Morane-Saulnier A.V.....	B	1	Liberty	400	400	2	41	1190	1766	4,4	43	217	3	8,35	11,72	2,77
Morane-Saulnier (parasol) A.I.....	M	1	Rhône	180	180	1	13	445	700	3,9	54	212	6	5,71	8,70	2,70
Morane-Saulnier (parasol) A.R.....	M	1	Rhône	80	80	2	18	414	630	7,9	33	151	3	6,73	10,36	3,48
Morane-Saulnier (parasol) A.S.....	M	1	Rhône	80	80	1	13	350	500	6,25	38,5	162	3	5,58	8,73	3,14
Nieuport 29 C.1.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	1	27	741	1160	3,5	40,5	220	2	6,50	9,70	»
Nieuport.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	4	12,9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nieuport.....	B	1	Rhône	180	»	1	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»
H. Potez S.E.I. VII.....	B	1	Loir.-Dietrich	370	370	3	44,5	1100	1650	»	»	»	»	»	»	»
H. Potez VIII.....	B	1	H. Potez	50	50	2	19	220	420	8,4	22	»	»	»	»	»
Savoia (Hydr) S.16.....	B	1	Fiat A. 12	300	300	4	53	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Spad S. 27.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	3	»	850	1260	4	»	»	»	»	»	»
Spad S. 29.....	B	1	Rhône	80	80	2	»	360	560	7	»	»	»	»	»	»
Spad S. 30.....	B	1	Anzani	45	45	1	15,50	»	490	»	»	»	»	»	»	»
Voisin X.....	B	1	Renault	300	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Westland (Limous).....	B	1	Rolls-Royce	275	435	»	»	»	1610	»	»	»	»	»	»	»

Caudron C.33.....	B	2	Rhône	80	160	4	47	885	1385	8,6	31	130	3	9,40	15,50	3
Caudron C.25.....	B	3	Salmson	220	730	20	155	3400	5600	7,5	36	170	19	25	14,25	3,45
Compagnie Générale Transaérienne.....	B	1	Renault	450	450	6	64,4	1500	2400	5,35	37	190	2,5	10,65	14,65	»
L. Clément (course).....	M	1	Hispano-Suiza	180	180	1	16	»	700	»	20	»	2	6	8,50	»
L. Clément.....	T	1	Anzani Y	30	30	1	13	»	250	»	20	»	4	5,50	»	
Farman (Goliath).....	B	2	Salmson	260	540	14	168	2250	4520	8,69	28,5	156	5	14,33	28	4,91
Farman (Sport).....	B	1	Rhône	60	60	2	20	260	410	7	20,5	140	5	6,15	7,11	»
Farman (École).....	B	1	Renault	80	80	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fiat (Transatl).....	B	1	Fiat ARP	700	700	2	80	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Handley-Page H.8.....	B	2	Napier-Lion	450	900	16	»	»	3450	»	»	»	»	»	»	»
Latécoère.....	B	1	Salmson	250	250	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
P. Levassour S.A.B.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lioré & Olivier (L.O.).....	B	3	1 Salmson, 2 Hispano-Suiza	»	500	5	96	2650	4000	7,5	42	144	4	11,65	18,75	»
de Marçay.....	B	1	Rhône	60	60	2	13,4	»	380	»	25,5	110	2	5,65	3,95	1,95
de Marçay.....	B	1	Rhône	60	60	1	9,38	»	»	»	»	»	»	»	»	»
de Marçay (Passo-pati).....	B	1	A.B.C.	10	10	1	8,37	»	180	»	22	110	»	3,80	4	1,3
Morane-Saulnier A.V.....	B	1	Liberty	400	400	2	41	1190	1766	4,4	43	217	3	8,35	11,72	2,77
Morane-Saulnier (parasol) A.I.....	M	1	Rhône	180	180	1	13	445	700	3,9	54	212	6	5,71	8,70	2,70
Morane-Saulnier (parasol) A.R.....	M	1	Rhône	80	80	2	18	414	630	7,9	33	151	3	6,73	10,36	3,48
Morane-Saulnier (parasol) A.S.....	M	1	Rhône	80	80	1	13	350	500	6,25	38,5	162	3	5,58	8,73	3,14
Nieuport 29 C.1.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	1	27	741	1160	3,5	40,5	220	2	6,50	9,70	»
Nieuport.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	4	12,9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nieuport.....	B	1	Rhône	180	»	1	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»
H. Potez S.E.I. VII.....	B	1	Loir.-Dietrich	370	370	3	44,5	1100	1650	»	»	»	»	»	»	»
H. Potez VIII.....	B	1	H. Potez	50	50	2	19	220	420	8,4	22	»	»	»	»	»
Savoia (Hydr) S.16.....	B	1	Fiat A. 12	300	300	4	53	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Spad S. 27.....	B	1	Hispano-Suiza	300	300	3	»	850	1260	4	»	»	»	»	»	»
Spad S. 29.....	B	1	Rhône	80	80	2	»	360	560	7	»	»	»	»	»	»
Spad S. 30.....	B	1	Anzani	45	45	1	15,50	»	490	»	»	»	»	»	»	»
Voisin X.....	B	1	Renault	300	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Westland (Limous).....	B	1	Rolls-Royce	275	435	»	»	»	1610	»	»	»	»	»	»	»

B = biplan. — T = triplan. — M = monoplan.

AVIATION – Canard déchainé Indoor et Outdoor

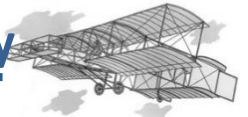


Découvrez ces deux petites perles en cliquant sur les liens ci-dessous! Trouvées sur le net par Reg Winstone, ces maquettes et videos sont le fruit du travail d'un amateur américain.

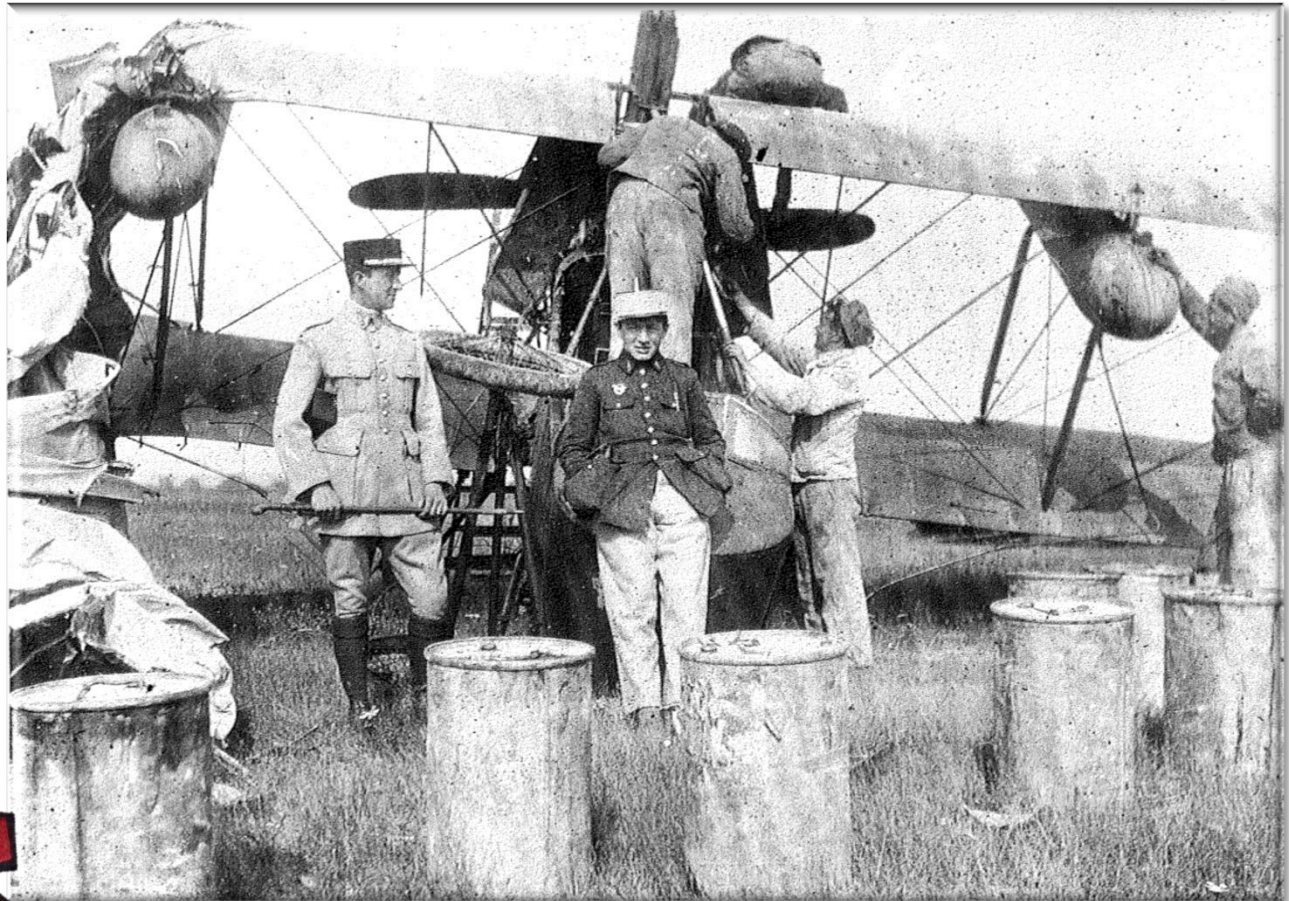
<https://www.youtube.com/watch?v=3UgqjZBvs08>

www.youtube.com/watch?v=NdtsG5uRNkE

AVIATION – Histoire d'un fait d'arme en bombardier Voisin – Didier Marty



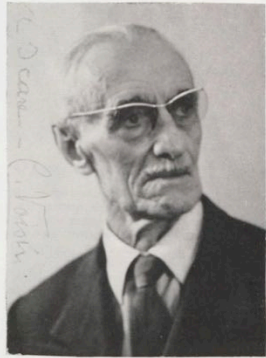
Dating from 1916 or 1917, this photograph shows my grandfather Fernand Cornet (then 22/23 years old) in the pale kepi with his hands in his pockets, just after a nose-heavy landing in his Voisin Type VIII bomber. He was a simple infantryman at the start of the war when a senior officer passed by in early 1916 asking for anyone with a driver's licence. My grandfather had licence No 303 issued in 1912 in the Cantal department. "Do you want to be a pilot?" the officer asked, to which the answer was of course "Yes!" - and after a few weeks of training, he joined the 1st bomber group, F114 Squadron as a Voisin pilot. He received several citations including the Military Medal and was awarded the Knight's Cross of the Order of Leopold II after the successful bombardment of Longuyon station on March 18, 1918, destroying 100 railway wagons of German ammunition.



Cette photo date des années 16 ou 17. Mon grand-père, Fernand CORNET, képi clair et mains dans les poches, vient de faire un "cheval de bois" à l'atterrissage avec son bombardier Voisin type VIII. Il est âgé de 22/23 ans (classe 14). Simple fantassin dès le début de la guerre (chemin des Dames, cote 304) au début 1916 un gradé passe dans la tranchée en demandant qui était détenteur d'un permis de conduire les automobiles. Mon grand-père avait le permis n° 303 délivré le 20 août 1912 dans le département du Cantal ;

"veux-tu devenir pilote aviateur ?". La réponse fut bien évidemment "oui" et après quelques semaines d'instruction, il intégrait le 1er groupe de bombardement, escadrille F114 comme pilote sur Voisin. Il obtenait plusieurs citations, la Médaille Militaire et était décoré de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II (Roi des Belges) après le bombardement réussi de la gare de Longuyon le 18 mars 1918 au cours duquel 100 wagons de munitions allemands explosèrent.

AVIATION: Un article peu connu de Gabriel Voisin



ICARE présente un article explosif de GABRIEL VOISIN

Inutile de présenter Gabriel Voisin : il se présente lui-même. Le « paternalisme » qu'il revendique n'est contesté par personne. Il est l'un des pères de l'aviation, et ses idées, même lorsqu'elles étonnent, méritent toujours d'être entendues.

En lisant ce trop bref aperçu de sa pensée toujours « révolutionnaire », nous avons été tour à tour surpris, secoués et... séduits.

Nous ne doutons pas que telle sera aussi la réaction de tous nos lecteurs.

DEMAIN

J'AI 81 ans.
Je suis le doyen indiscutable de tous les techniciens de l'Aviation.

Mes pieds ont quitté la terre, à bord d'un planeur, pour la première fois en 1898.

J'ai conçu et construit l'avion qui exécuta « officiellement » le premier kilomètre en circuit fermé, le 13 janvier 1908.

Ce même avion exécutait le 30 octobre 1908 le premier voyage de ville à ville : Châlons-Reims.

C'est sur un Voisin que Joseph Frantz remporta, le 5 octobre 1914, la première de toutes les victoires aériennes.

Ces faits me confèrent un paternalisme dont je vais abuser avec vigueur.

POUR la plupart des passagers, le premier contact avec un avion de ligne moderne à l'arrêt, est très impressionnant.

Les formes en sont parfaitement dessinées, les mécanismes apparents respirent la solidité.

« L'échelle » générale de cette très belle construction est harmonieuse. En un mot, l'avion « moderne » ne peut inspirer que la confiance.

Cette confiance n'est pas trop ébranlée par l'escalier amovible qu'un tracteur amène au moment de l'embarquement.

Mais si parmi les passagers il se trouve un « esprit chagrin », « non conformiste », cet esprit, évidemment condamnable, et d'ailleurs condamné, ne peut pas s'empêcher de faire une première observation :

Pourquoi « le technicien » de cet avion n'a-t-il pas abaissé l'ensemble de sa machine, de façon à faciliter l'accès ?

Cet escalier, en effet, demeure sur le sol de l'aérogare, et, dès cet instant, les accès de l'avion deviennent difficiles, parce que beaucoup trop hauts par rapport au sol.

15

L'embarquement « par échelle » date des diligences. En effet, au-dessus de la caisse, aménagées en avant des bagages, quelques places de voyageurs étaient prévues dominant l'ensemble, et pour accéder à ces places, on appliquait une échelle sur le côté de la voiture. Mais, nos grands-pères, beaucoup moins négligents que nos techniciens de « l'avion moderne », n'abandonnaient pas les occupants haut placés entre ciel et terre. L'échelle, après usage, était en effet accrochée sur l'une des parois de la caisse, et voyageait avec l'usager.

Enfin, les autobus « à impériale » transportent leur escalier d'accès.

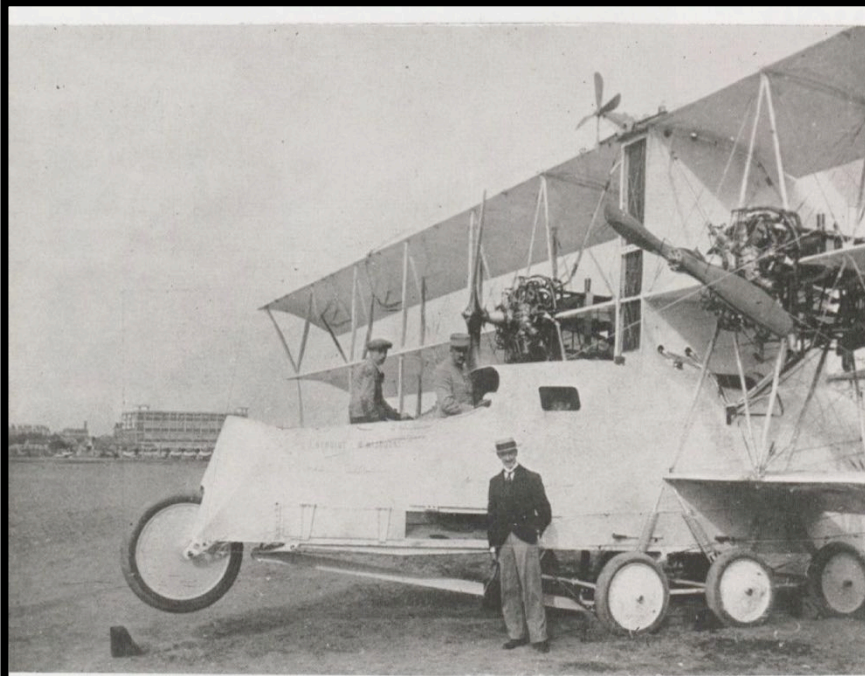
Le passager « non conformiste » ruminé évidemment cette disposition, et, de ses ruminations, il tire une autre conclusion.

Si l'ensemble était abaissé, ce châssis muni de « peu de roues », merveille d'ingéniosité, qui se plie et se dépile, se ver-



13

AVIATION: Un article peu connu de Gabriel Voisin



Premier triplan
4 moteurs Cauton-Hunné
en tandem. 1915.

rouille et se déverrouille, actionné par des mécanismes sataniques, deviendrait un dispositif presque rudimentaire, facile à monter et à descendre, à roues multiples, peu chargées et presque à poste fixe, ce qui permettrait très économiquement le déplacement « autonome » de « l'avion moderne » avec un très petit moteur, très « ordinaire » actionnant les roues, ce qui serait infiniment plus léger que le combustible consommé par un « jet » pour gagner la piste de départ.

Cette disposition éviterait tout risque d'incident du genre de celui survenu en mai 1961 à Orly à une hôtesse contusionnée par une camionnette soufflée par les réacteurs d'un Boeing au sol.

Elle éviterait également les incidents dus au blocage du train, soit dans la position « rentré », soit dans la position « sorti », et les risques et pertes de carburant que cette situation entraîne généralement.



L'Eole d'Ader

AVIATION: Un article peu connu de Gabriel Voisin



IL est très difficile de démontrer l'évidence. Je vais cependant risquer une tentative désespérée.

En premier lieu, et pour comprendre clairement ce qui va suivre, il est un fait dont il faut être « pénétré ».

« La création originale, c'est voir, concevoir et construire ce qui n'existe pas encore. »

Cet énoncé semble clair. Il lui manque cependant quelques mots pour être « illustré ».

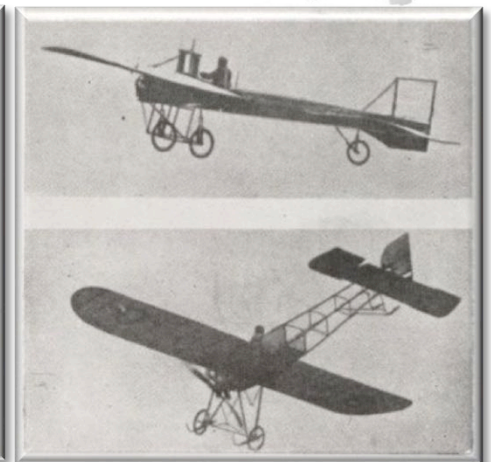
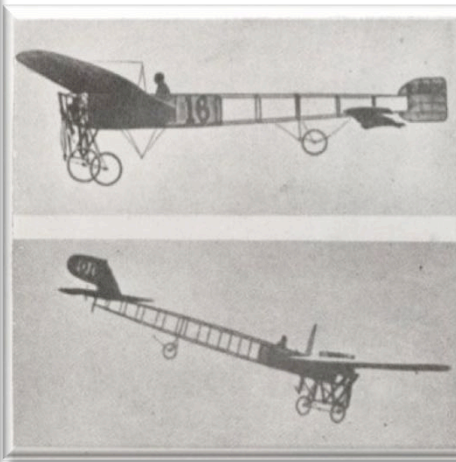
Nous dirons par exemple :

« Une série de hasards ou de dons à peu près inhumains peut seule permettre « la création » originale. »

En aéronautique, depuis soixante-dix ans, c'est-à-dire depuis l'Eole d'Ader, cinq créations originales ont fait vivre toute l'aéronautique mondiale. Ces créations sont, dans l'ordre alphabétique :

Rue de la Ferme
Billancourt. 1905.

Triplan. Fin de montage
des moteurs. 1915.



- 1) la partie motrice,
- 2) la voilure principale,
- 3) la carlingue qui réunissait l'ensemble,
- 4) l'empennage à l'arrière qui comportait le système des gouvernes verticales et horizontales,
- 5) un châssis à l'avant portant l'ensemble de l'appareil.

Le plus moderne de nos « jets » transcontinentaux est dérivé de ces dispositions, et ses surfaces calquées, puis superposées à une échelle convenable permettent la confrontation — et permettent cette situation paradoxale : la transmission d'erreurs répétées malgré un incroyable développement des moyens d'investigation.

Les Comet, les Boeing, les successifs Constellations, les DC 3, les DC 4, les DC 8, les « Viscount », etc., tous ces avions n'ont subi que des « améliorations aérodynamiques ou des aménagements de propulsion qui devaient passer en quarante ans de vingt à cent mille chevaux.

Voici cinq machines dont l'une est le dernier mot de la technique américaine : le réservoir volant. Or, la première machine de ces cinq images est un Blériot. Les autres sont des appareils issus du Blériot de la Manche, y compris le réservoir volant lui aussi, comme tous les avions « modernes », inspiré du Blériot et constitué par un fuselage ou carlingue placée au centre, et en allant de l'avant à l'arrière, moteurs, ailes et empennages.

Quant au châssis d'atterrissage, la nécessité de « l'éclipser » pendant le vol, allait conduire nos « plagiaires » à des compromis ruineux, dangereux, capricieux, en un mot infiniment discutables.

Le « repliement » allait rendre difficiles les roues multiples et la charge unitaire des pneumatiques allait grandir, au point d'être un risque non négligeable.

Aucune création originale, aucune manifestation du génie humain n'allait résoudre certains problèmes majeurs qui sont attachés aux « péchés originels » du glorieux Blériot de la traversée de la Manche.

Le vice congénital du Blériot, à peine connu, est oublié. Des générations d'équipages s'en sont « accommodés » et l'apparition des formules nouvelles qui vont être « La Formule Fabre » seront certainement discutées avec apreté au moment où cette disposition balaiera nos anciennes erreurs.

Voici l'hydro-aéroplane de Fabre actionné par un moteur Gnome de 50 chevaux. Cet appareil était une conception absolument originale dans son ensemble et dans les détails. C'est vers cette solution effleurée par Blériot en 1907 que vont évoluer les machines futures.

L'Eole d'Ader, premier décollage 1890.

Le Blériot XII, traversée de la Manche 1909.

Le Chanute, qui a inspiré le Wright 1903.

Le Fabre, premier de tous les hydravions 1909.

Le Voisin, premier kilomètre circuit fermé 1907.

Le Voisin, premier voyage de ville à ville 1907.

⊕

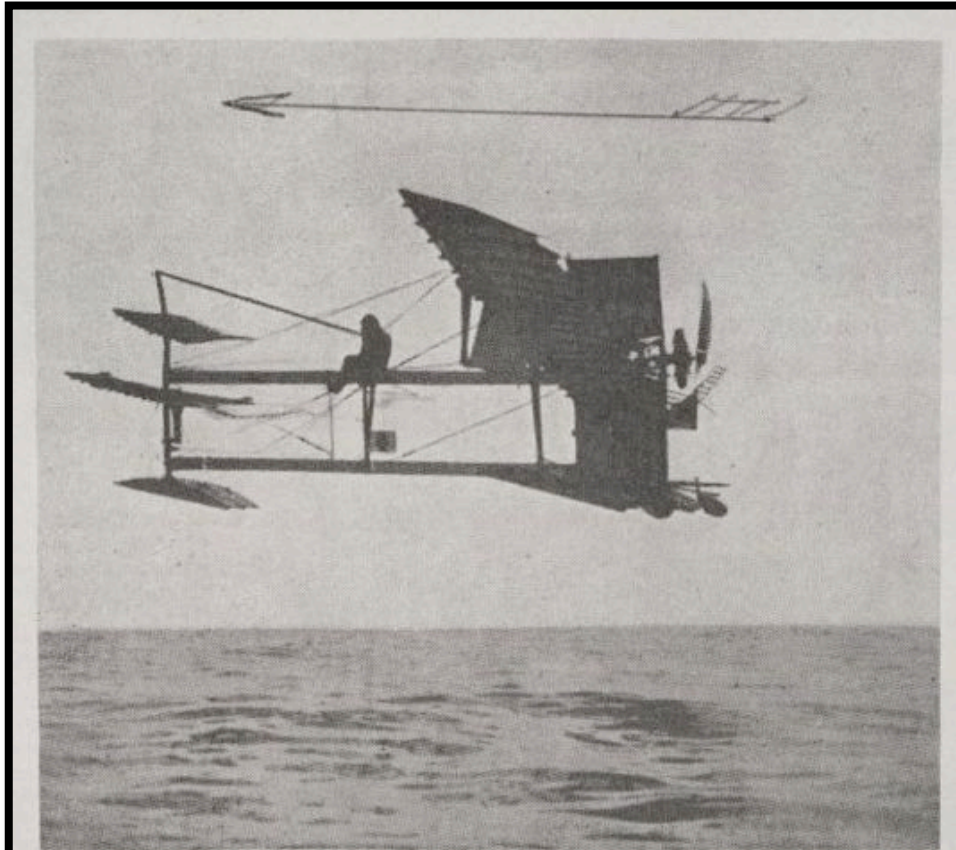
De ces créations, toutes différentes et originales, une seule allait vraiment dominer la construction de tous les avions de ligne en service de 1920 à nos jours, c'est-à-dire pendant 40 ans. Cette machine est Le Blériot de 1909, monoplane dont les dispositions sont connues.

Cependant, La Caravelle, inspirée à la fois du Blériot XII et du Fabre, allait échapper à cette affirmation.

Le Blériot de la traversée de la Manche était constitué par — en allant de l'avant à l'arrière :

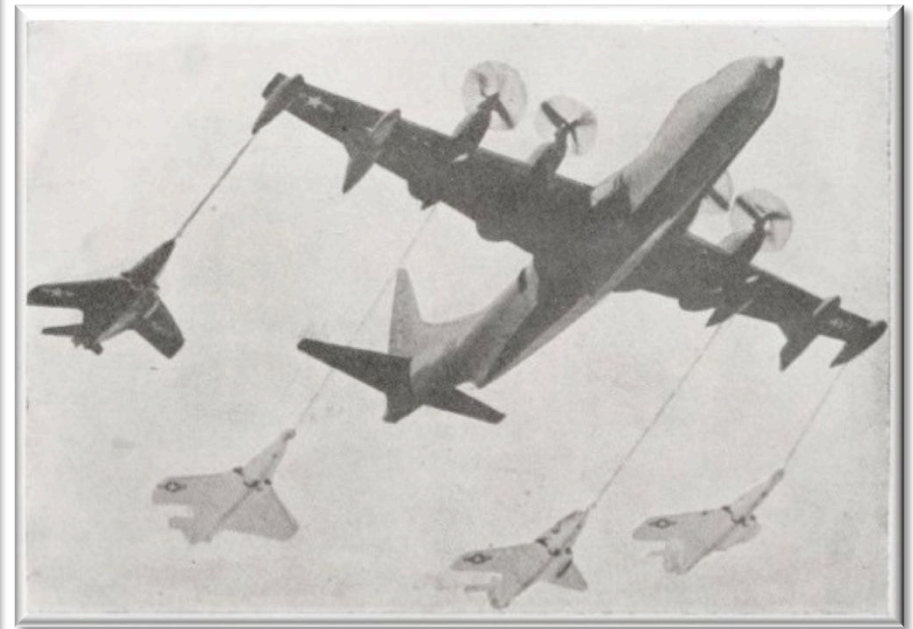
Les frères VOISIN

AVIATION: Un article peu connu de Gabriel Voisin

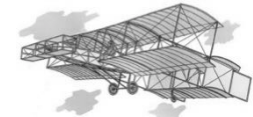


Voici l'hydro-aéroplane de Fabre actionné par un moteur Gnome de 50 chevaux. Cet appareil était une conception absolument originale dans son ensemble et dans les détails. C'est vers cette solution effleurée par Blériot en 1907 que vont évoluer les machines futures.

(24)
attachés aux "péchés originels" du glorieux Blériot de la traversée de la Manche -
Le via congenital du Blériot, à peine connu, est oublié - Les générations d'équipages s'en sont "accommodés", et l'application de formules nouvelles qui vont être
"LA FORMULE FABRE"
seront certainement discutées avec à-propos au moment où cette disposition balayera nos anciens errements -



AVIATION: Un article peu connu de Gabriel Voisin



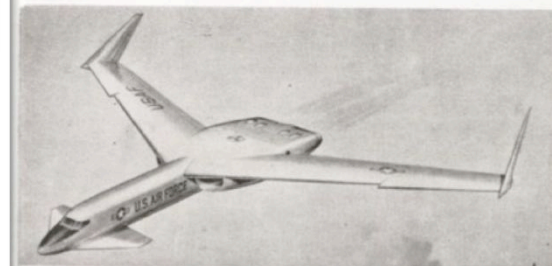
Deuxième modèle de triplan
4 moteurs Hispano de 220 CV
démultipliés. Issy, 1916.

De cette formule, découlent des avantages qu'il est inutile de discuter.

Et, maintenant, analysons la création qui nous est proposée.



Cinquantenaire.



Projet « Convair » d'avion à propulsion exclusivement atomique. Pourrait voler en 1970.



Projet « Convair » d'appareil à propulsion mixte : turbo-réacteurs et moteurs atomiques.

De cette formule, découlent des avantages qu'il est inutile de discuter.

Tout le groupe propulseur est à l'extrême arrière, étroitement rassemblé près de l'axe général.

L'emplacement du châssis prend une importance considérable, et la machine peut être « cabrée » au moment d'un atterrissage sous des angles inusités, interdits à nos « Blériot » « modernisés ».

LA Société Convair (Amérique) nous annonce un « Fabre » pour 1970. Cet avion réunirait Paris à New-York en 70 minutes avec 130 passagers à bord.

Cette date de 1970 est une véritable pantalonnade destinée à couvrir les ventes de machines absolument périmées qui vont « enrosser » nos flottes aériennes pendant que la construction américaine prépare l'entrée en ligne d'unités exceptionnelles.

Le « Fabre » de Convair a terminé ses essais de soufflerie en janvier 1960. Le prototype est en voie d'achèvement. Il volera en 1961 et la fabrication des nouvelles machines sera immédiatement démarrée.

Et, maintenant, analysons la création qui nous est proposée.

Le « Fabre » que nous utiliserons demain est, comme nous l'avons vu, une machine automatiquement stable. Mais cette machine présente d'autres avantages. Parmi ces avantages, on voit immédiatement que la position des centres est en dehors des surfaces portantes et des gouvernes.

Il est donc possible de prévoir à cet endroit précis n'importe quel dispositif de réacteur ou de fusée qui permettrait, agissant sous un angle choisi le départ ou l'atterrissage à des vitesses qu'il est impossible d'espérer économiquement sur tout autre type de machine.

Le groupe propulseur en entier, peut d'ailleurs occuper une place coïncidant avec les centres. Ce groupe peut être incliné sans grande complication et le fonctionnement de ce dispositif serait d'une exceptionnelle sécurité.

La position des roues des châssis avant et arrière devient telle, que l'emplacement de l'ensemble peut permettre une longueur inusitée, qui n'a aucun rapport avec les trains des machines dites « classiques » inspirées du Blériot XII.

Le « Fabre » peut donc s'accommoder de terrains d'atterrissage beaucoup moins « plans » que nos pistes de départ et d'atterrissage ordinairement utilisés.

Les roues du châssis principal, dans un « Fabre » se trouvent à l'arrière de l'ensemble, ce qui permet l'emploi de grands angles d'envol et d'atterrissage, ce qui n'est pas possible dans la machine dite « classique ».

La carlingue peut être mise en contact avec le sol, par une relevée du châssis, mécanisme rustique utilisé dans certaines voitures à suspension oléo pneumatique (DS Citroën).

Cette position de l'ensemble permet un accès facile aussi bien à l'embarquement que dans le cas d'une évacuation rapide.

L'escamotage du châssis à roues multiples n'est plus réalisé par des mouvements complexes, ruineux, et dont l'insécurité est maintenant démontrée, mais par des mouvements simplifiés à l'extrême, et d'un fonctionnement certain.

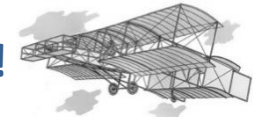
Enfin, cette disposition simplifiée du châssis permet aisément une commande mécanique du train qui devient automate, permettant d'exécuter les manœuvres au sol, réacteurs arrêtés. Nous connaissons en effet le prix absolument ruineux des manœuvres de terrain au réacteur.

En un mot, « Le Fabre » gagnerait la piste d'envol actionné par un moteur de petite puissance, puis l'ensemble des réacteurs serait mis en route sur la piste de départ, ce qui éviterait tous les inconvénients de « soufflage » actuellement admis sur les quais d'embarquement.

On peut le voir par cet exposé évidemment succinct, et par conséquent discutable, que « Le Fabre » va, dans un avenir incessant, remplacer l'armée des avions actuellement en service dans nos lignes aériennes.

Mais, nous l'avons vu, il est difficile de démontrer « l'évidence » et nous verrons encore, comme nous l'avons vu récemment, un nombre étonnant « d'incrédules » persister dans leur ignorance et nous « enrosser » de mécaniques destinées dans un an à pourrir dans des hangars.

AVIATION: Encore envie d'aviation? Abonnez vous au Courrier du Collectionneur!



Le Courrier du Collectionneur

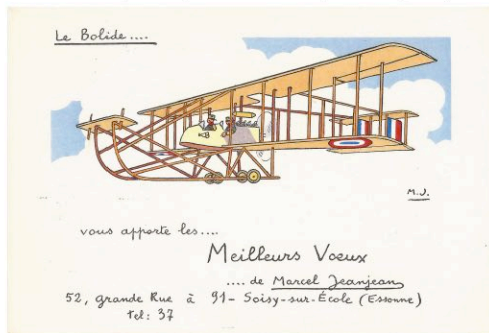
La revue du passionné d'aviation historique, de collection ou d'intérêt

Mai 2019 N° 14

Mai, mois des aviateurs	p 1	Link Ant 18	p 3	Jean Délémontez	p 6
Un exploit de l'archange	p 2	Blériot XI	p 4	Marauder	p 7
		L-Birds	p 5		

Mai est la saison des aviateurs et passionnés qui, enfin, font pleinement voler leur machine ! C'est aussi le renouveau de cette publication. Vous êtes très nombreux à être abonnés : c'est bien la seule chose dans ce monde aéronautique qui soit gratuite, alors profitez-en ! Abonnez vos consœurs, compères, amis amateurs, simples passionnés ou fans et fous volants. Partagez-la et continuez de nous envoyer vos pépites historiques ! Bonne lecture

Merci à Anne Jeanjean pour ce document signé de son grand-père



Chipmunk de Nigel Stevens

Restauration d'un Chipmunk par notre ami Nigel Stevens, auteur des 3 tomes "Restauration des avions", méthodes et conseils aux restaurateurs et réparateurs d'aéronefs.



Fly IN et Meeting aérien
Saint Yan

Ouvert à tous, gratuit pour ceux qui viennent par les airs. Inscription <http://flyin.lfbk.free.fr/>

Au programme cette année : famille aéronautique sur le tarmac, dans les hangars et après les vols. Des patrouilles exceptionnelles, des aéronefs merveilleux qu'on ne voit que là, notamment, la YAKO Team, des Yak 52 en vol patrouille, les Globe Swift, des Broussard T6 et T28, Fouga et Zephyr, HUNTER, le célèbre DC3, l'exceptionnel Jupiter Moynet, les solos volage d'exception, des patrouilles en volage, des aéronefs historiques, des ULM ultra-performants...

Inscrivez-vous : <http://flyin.lfbk.free.fr/>

Voici une revue pour tous les passionnés de l'aviation ancienne ou historique, d'intérêt technique ou patrimonial.

Comme le rappelle l'Association Flyin LFBK :
« l'abonnement papier est gratuit mais nécessaire ».

EDITION SPECIALE

Le Matin

Dimanche 25 Juillet 1909

20 ANS DE L'AVIATION

ALPHONSE LAFITTE, Directeur en chef

LE JOURNAL FRANÇAIS NÉISSANT PAR SES VOLS SPÉCIAUX LES QUATRE PREMIERS CAPITALISÉS DU MONDE

JEAN MADRLINE, Président

LE FRANÇAIS BLÉRIOT VIENT DE TRAVERSER LA MANCHE EN AÉROPLANE

C'EST L'ENVOYÉ SPÉCIAL du "MATIN" qui l'a accueilli SUR LA TERRE ANGLAISE et qui EN ÉLEVANT LE DRAPEAU FRANÇAIS lui a fait le signal de l'atterrissage

« C'est un grand jour, un grand jour de gloire... »

« Le Matin a été le premier à annoncer la traversée de la Manche... »

« Le Matin a été le premier à annoncer la traversée de la Manche... »

FRANCE

DOUVRES

« Voici les conditions que le grand journal français avait imposées pour l'expédition... »

« Les conditions de l'expédition ont été... »

« Le Matin a été le premier à annoncer la traversée de la Manche... »

« Le Matin a été le premier à annoncer la traversée de la Manche... »

LE VAINQUEUR

Blériot

Courrier du Collectionneur est une publication de l'Association Flyin LFBK
Château des Etoureaux - 03.100 Montluçon <http://flyin.lfbk.free.fr/> - flyin@nutrimarketing.eu



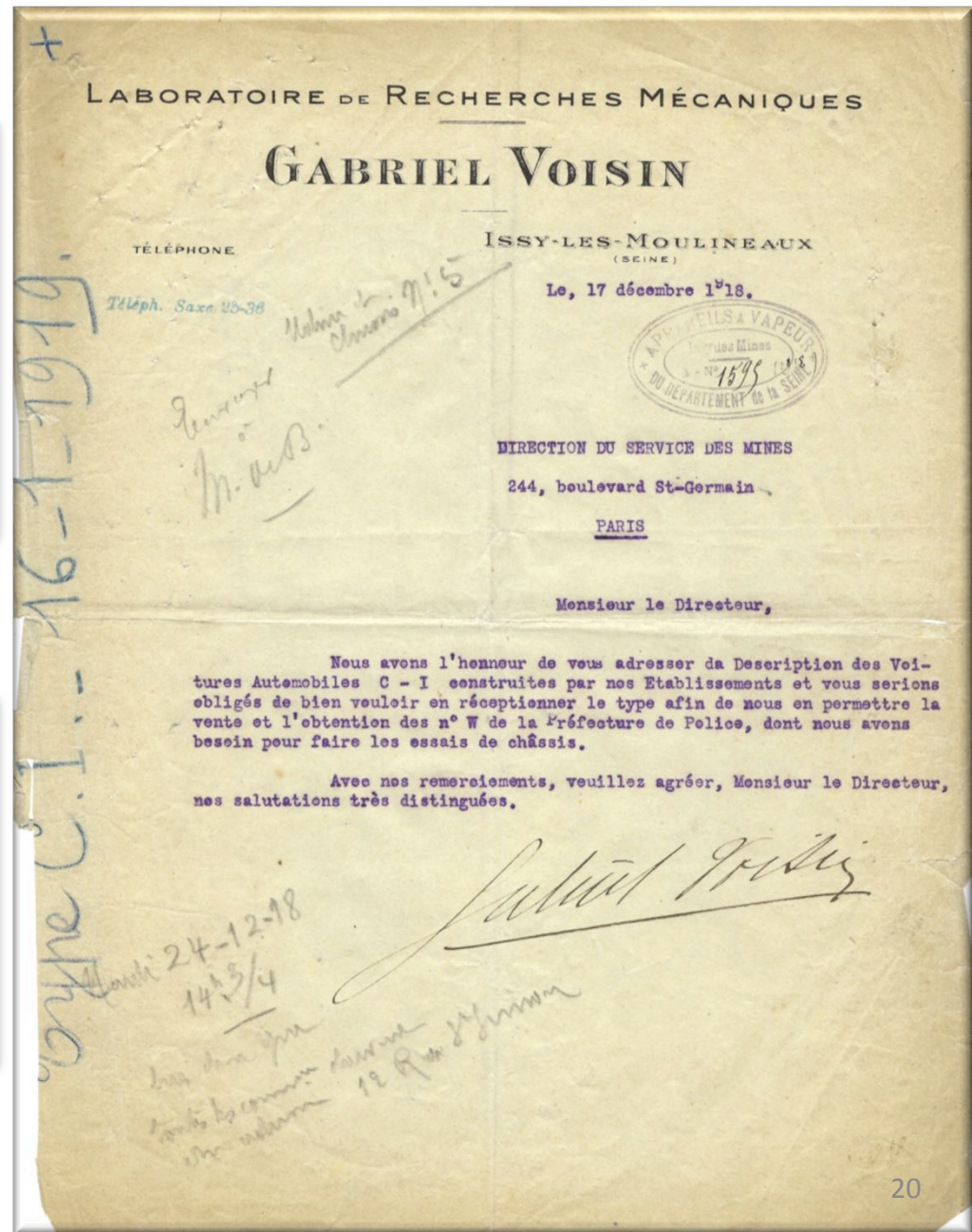
Un document exceptionnel que cette lettre signée par Gabriel Voisin.

Datée du 17 septembre 1918, elle est enregistrée au 16 janvier 1919 avec la mention au crayon « moteur et châssis n°5 »

A noter: requête adressée par un laboratoire de recherche et non pas par l'usine



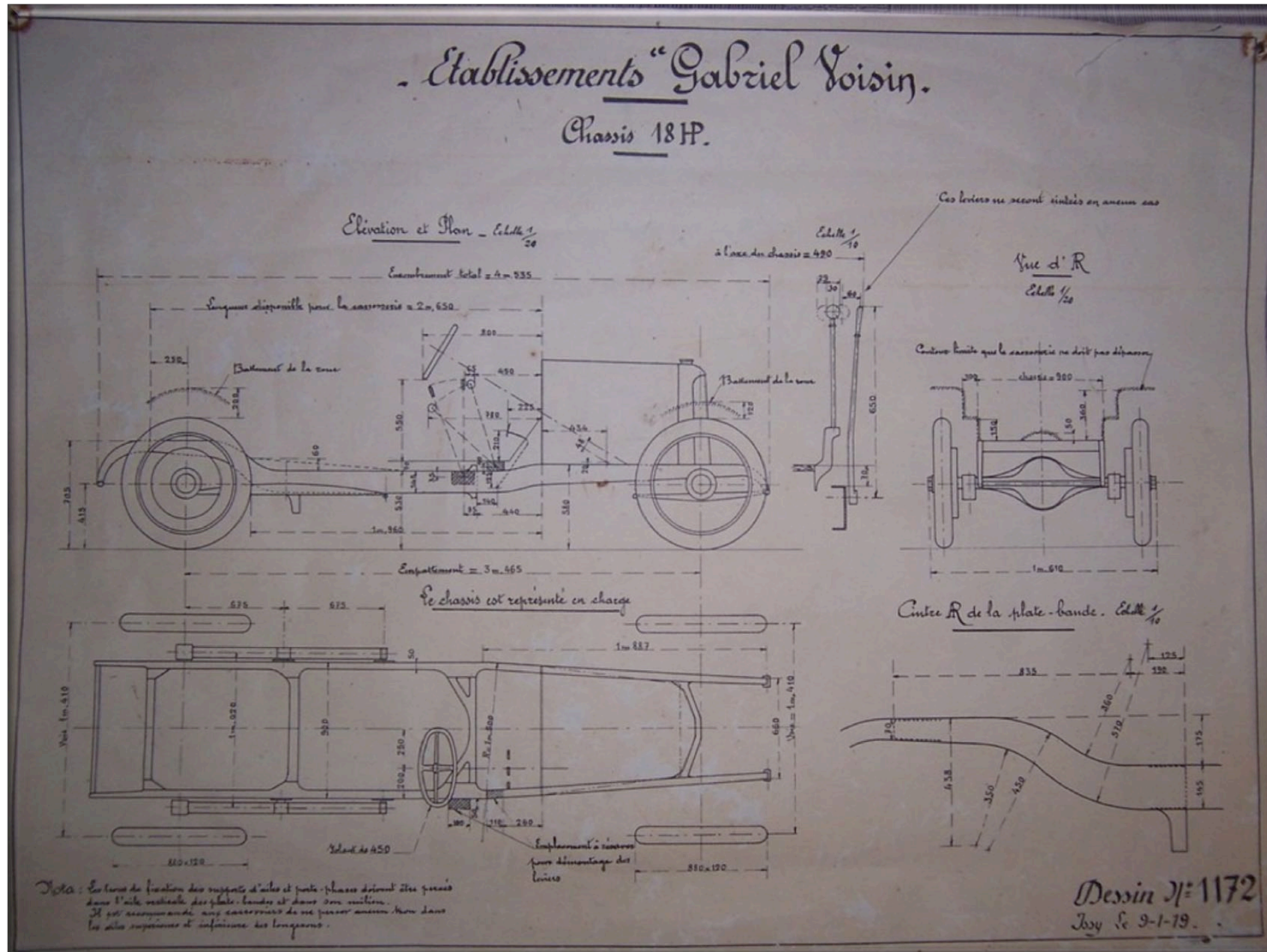
A remarkable letter signed by Gabriel Voisin, dated September 17, 1918, and annotated in pencil on 16 January 1919 with the words 'engine and chassis N°.5'. Note that the letterhead is of the Laboratoire experimental department rather than the factory, as GV had not yet regained control of the latter.



AUTOMOBILE - GROS PLAN: La C1 a 100 ans! – Série « Voisin et les carrossiers »

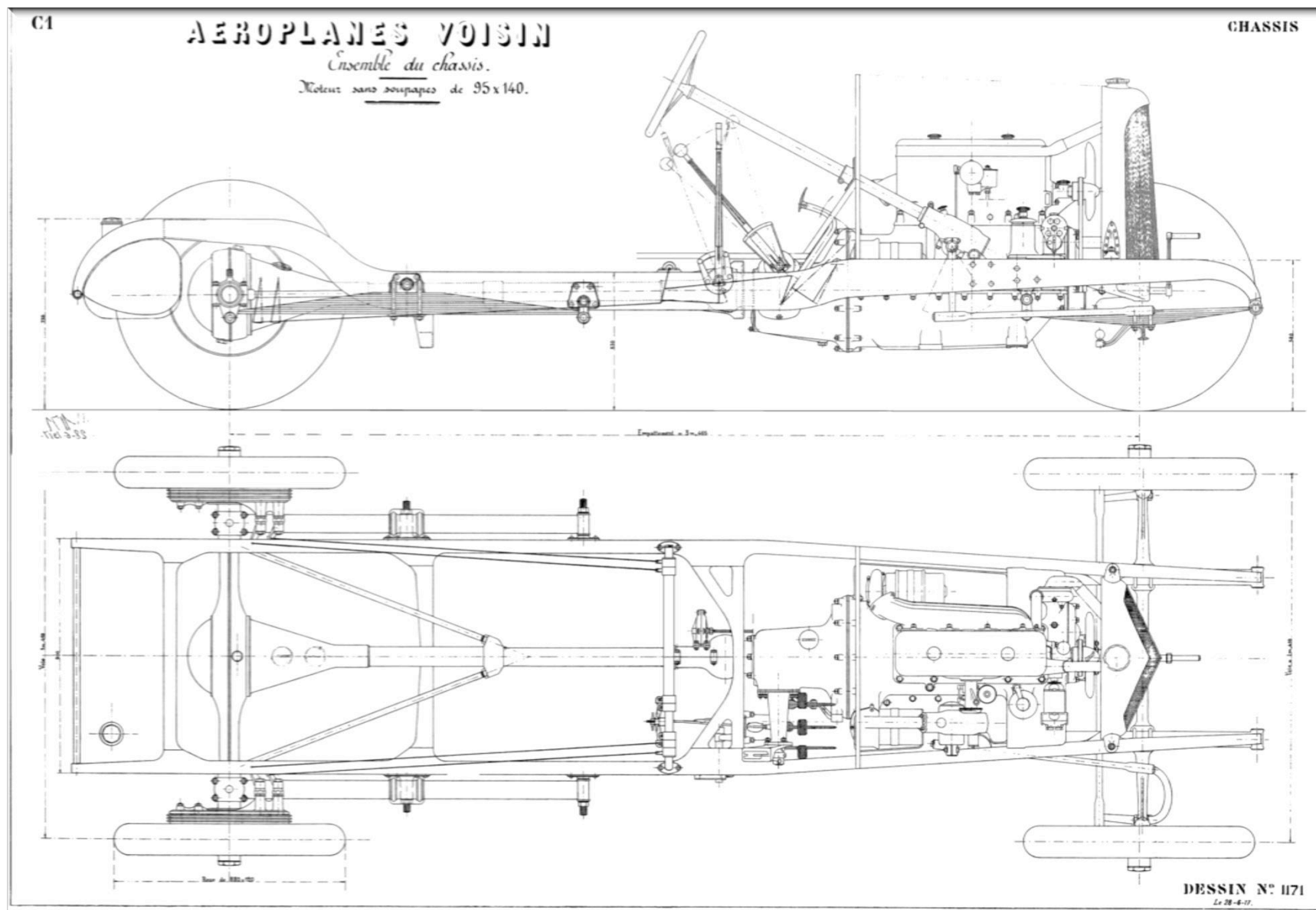


Photo de plan Voisin destiné à un carrossier.
 Il est intéressant de noter que le plan est daté de Janvier 1919, il a donc cent ans !
 Merci à Thierry Auffret pour ce document qui provient de la Collection Jean D., et...





... merci à Pierre-Michel Aubert pour celui-ci qui provient des archives de l'AGV

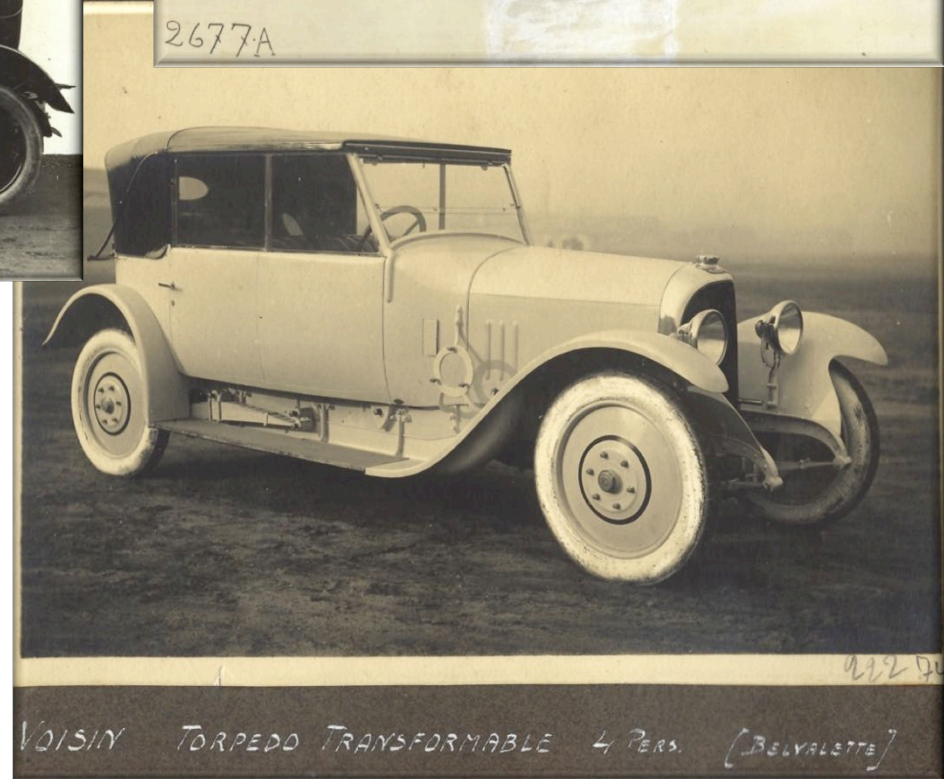
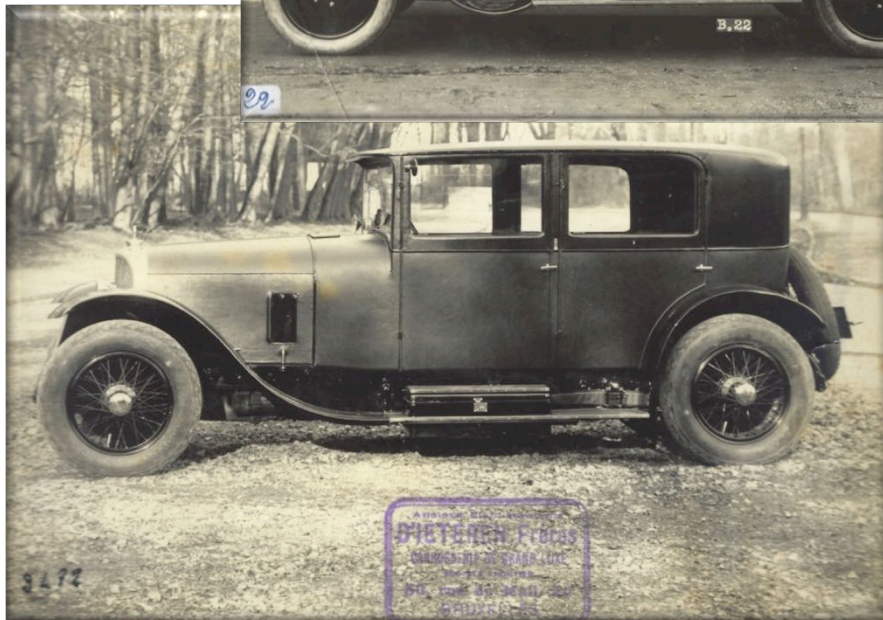
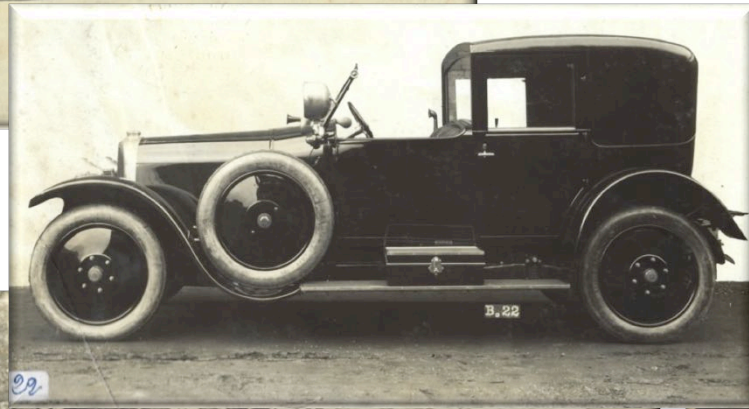
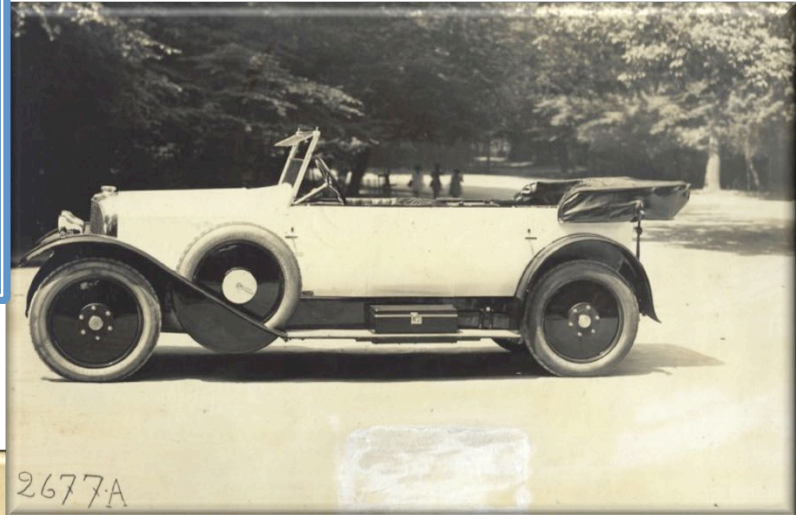
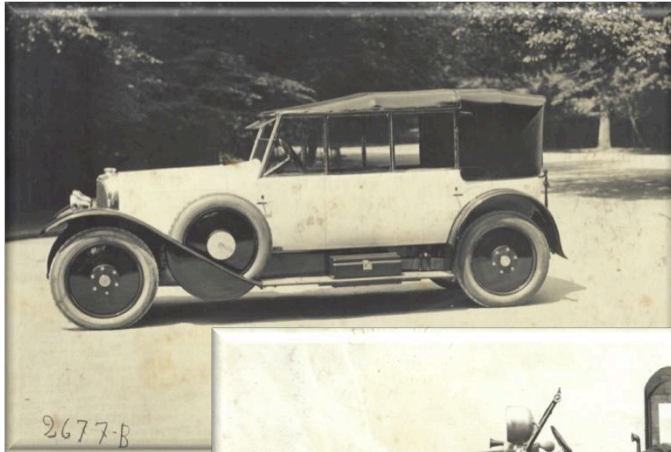


AUTOMOBILE: La C1 a 100 ans! Série « Voisin et les carrossiers »



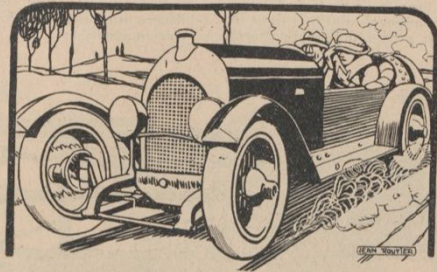
Archives de l'AGV par don de F. Morin

De gauche à droite et
de bas en haut:
Belvallette
Belvallette
Saoutchik
D'Ieteren
Belvallette





Automobilia



La nouvelle Voiture Voisin

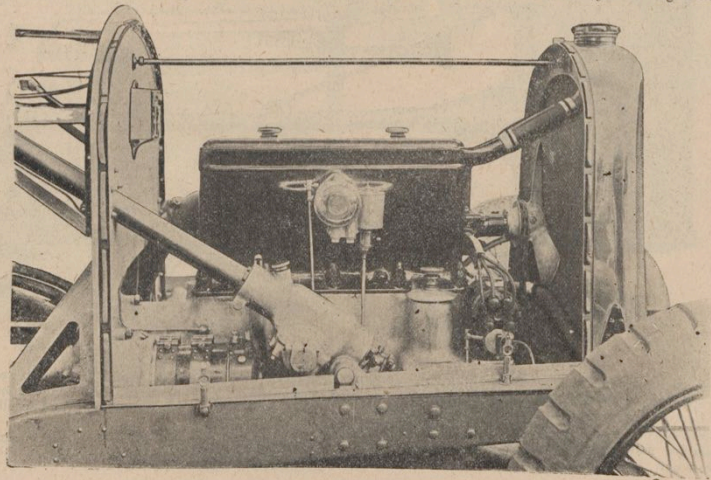
NOTRE grand constructeur d'avions vient, on le sait, de terminer l'étude et la mise au point d'une voiture qui semble fort intéressante.

Son but n'est pas de produire en quantités illimitées, mais au contraire de mettre sur le marché un véhicule extrêmement perfectionné, résultat d'une longue expérience.

L'étude du châssis prouve de suite que son auteur n'a négligé aucun détail au point de vue de l'acces-

sibilité des organes et de leur fonctionnement dans les meilleures conditions possibles.

Le moteur est de 4 cylindres sans soupapes, de 95 d'alésage sur 140 de course. Les cylindres sont fondus en un seul bloc. La magnéto est commandée par un arbre transversal qui actionne également la pompe. Cette disposition donne le maximum d'accessibilité car le distributeur et le dispositif de rupture peuvent être examinés, nettoyés et réglés avec la

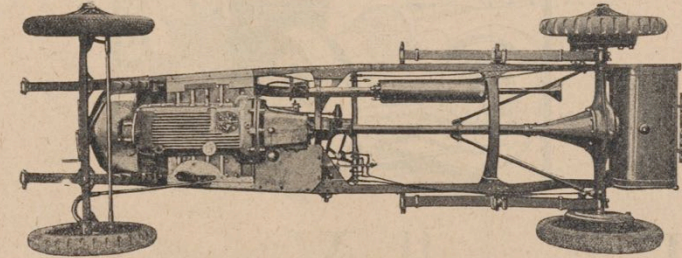


• 35 •

Automobilia

plus grande facilité. Les fils de haute tension traversent un logement aménagé dans le bloc de cylindres de sorte qu'ils sont parfaitement protégés.

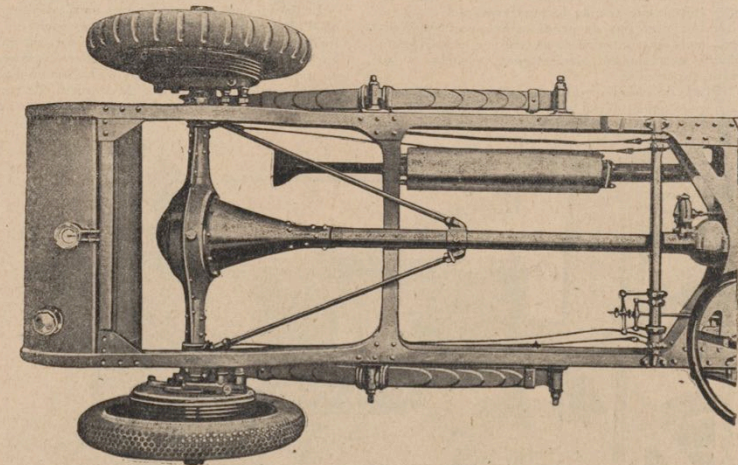
Bien que le moteur soit comparativement petit, l'arbre manivelle comporte cinq paliers. Les pistons sont en aluminium.



Le moteur est muni d'un ventilateur mais cet appareil n'est indispensable que pour un climat exceptionnellement chaud.

Voisin, d'ailleurs, recommande de démonter la

Le graissage se fait par circulation d'huile sous pression au travers des paliers et des bielles. Une arrivée d'huile additionnelle, juste au-dessous des



couroie et de ne se servir du ventilateur que par température extrêmement chaude.

Le carburateur est un Zénith avec alimentation d'essence par nourrice aspirante. Le réservoir est à l'arrière mais il supprime les inconvénients de la pression.

orifices d'échappement, assure un parfait graissage des pistons. Ce graissage additionnel fonctionne automatiquement et seulement lorsque l'accélérateur est ouvert à fond.

La voiture Voisin est évidemment munie de démarreur et de l'éclairage électriques.

• 36 •



Automobilia.

L'équipement électrique comporte deux dynamos indépendantes, l'une pour l'éclairage placée à gauche du moteur contre le volant, l'autre pour le démarrage du côté opposé.

Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses sont en un seul bloc suspendu au cadre par trois points.

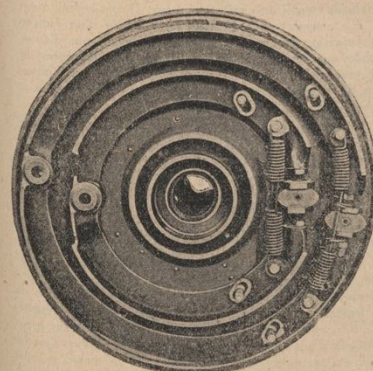
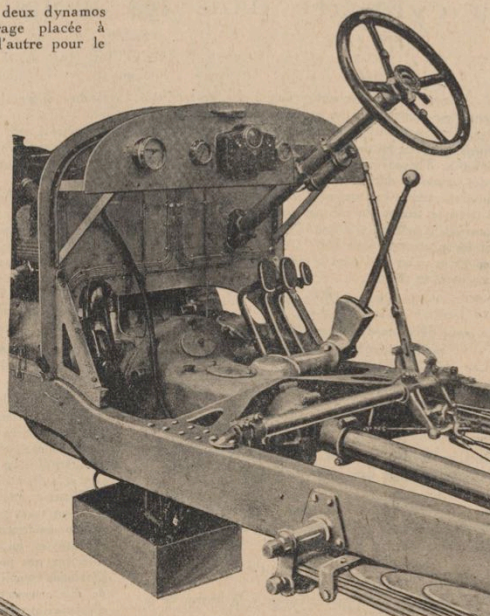
L'embrayage est à plateau, garni de ferrodo.

La boîte des vitesses est d'un modèle nouveau, d'un système d'attache particulier et fort réussi. Son graissage est particulièrement soigné et l'huile est envoyée aux joints de cardan automatiquement.

Le pont arrière est particulièrement résistant en même temps que fort léger. L'entraînement se fait par engrenages à chevrons qui sont les plus silencieux.

Un dispositif spécial empêche l'excès d'huile qui pourrait se trouver dans le pont arrière d'arriver aux tambours des freins arrière.

Les ressorts arrière sont du type cantilever. Ils sont particulièrement longs et comportent un grand nombre de lames minces qui assurent une très grande souplesse. Les deux freins sont tous deux sur les roues arrière mais disposés con-



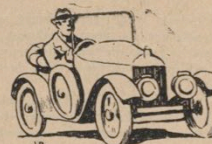
et fini. Le tablier du torpédo est en aluminium et peut contenir tout l'outillage.

Félicitons tout particulièrement M. Voisin de ce qu'il a fait faire un grand pas à la normalisation de certaines des pièces de sa voiture. Pour citer un exemple, disons que pour tout le véhicule, il n'est utilisé que trois sortes de boulons.

LÉON SÉE.

centriquement; leur surface est garnie de ferrodo. Les ressorts avant sont semi-elliptiques.

Le véhicule paraît particulièrement bien étudié



AUTOMOBILE: Cartes postales d'époque – Si nous allions à La Baule (partie 1)



Vu dans la rubrique « à vendre » vu sur
Delcampe :

<https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/france/autres-communes-44/la-baule-automobile-etat-610710511.html>

Ces belles Voisin sont photographiées à La Baule

Quelques chercheurs (Thierry, Hubertus et d'autres) auxquels je m'associe, présentent, après Gannat, Bourges, Montrichard, une première série de 4 reproductions de cartes postales anciennes. Que ceux qui le veulent (et le peuvent) adressent leurs trésors au secrétariat pour illustrer le volet suivant!





Photo Thierry Auffret



De gauche à droite, cinq des Voisin vendues (ou pas) par Artcurial

- C11 « Bijou » vendue 44.104€
- C3 L « Queen Mary » vendue 53.640€
- C16 « Hétérozygote » vendue 113.240€
 - C3 C non vendue
 - Châssis C7 vendu 15.496€

From left to right, five of the Voisin sold (or not) by Artcurial (C11, C3 L, C16, C3 C, chassis C7)



AUTOMOBILES VOISIN

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES
AÉROPLANES G. VOISIN
36, BOULEVARD GAMBETTA
ISSY-LES-MOULINEAUX

Téléphones :
 VALGRAUD 28-51
 28-52 / ADMINISTRATION
 28-53 / APPROVISIONNEMENTS
 28-60 / SERVICE COMMERCIAL
 28-61
 28-62

Télégramme : VOISIN-ISSY
 Cods Lieber français 5 lettres
 9^e Edition
 R. C. Seine N° 247.659 B

MAGASIN D'EXPOSITION :
63, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS
TÉLÉPHONE : ELYSÉES 59-38

1931

AUTOMOBILES VOISIN

NOS RECORDS DU MONDE

AU 1^{er} MAI 1931

KILOMÈTRES	MILES	JOURS
500 k. moy. 181 k. 903	100 m. moy. 128 m. 55	2 jours moy. 146 k. 601
1.000 k. moy. 186 k. 959	500 m. moy. 117 m. 72	3 jours moy. 142 k. 585
2.000 k. moy. 180 k. 860	1.000 m. moy. 112 m. 31	4 jours moy. 143 k. 709
3.000 k. moy. 181 k. 820	2.000 m. moy. 112 m. 12	5 jours moy. 138 k. 122
4.000 k. moy. 181 k. 909	3.000 m. moy. 91 m. 85	6 jours moy. 136 k. 793
5.000 k. moy. 181 k. 719	4.000 m. moy. 81 m. 17	7 jours moy. 138 k. 305
10.000 k. moy. 117 k. 117	10.000 m. moy. 85 m. 25	8 jours moy. 131 k. 616
15.000 k. moy. 114 k. 677	15.000 m. moy. 80 m. 20	9 jours moy. 133 k. 265
20.000 k. moy. 116 k. 907	20.000 m. moy. 82 m. 73	10 jours moy. 133 k. 186
25.000 k. moy. 117 k. 972	25.000 m. moy. 76 m. 69	11 jours moy. 123 k. 631
30.000 k. moy. 123 k. 328	30.000 m. moy. 73 m. 31	12 jours moy. 123 k. 312
35.000 k. moy. 123 k. 909		13 jours moy. 128 k. 157
40.000 k. moy. 123 k. 395		14 jours moy. 121 k. 316
45.000 k. moy. 121 k. 730	1 heure moy. 200 k. 506	15 jours moy. 121 k. 983
50.000 k. moy. 119 k. 938	3 heures moy. 180 k. 208	16 jours moy. 121 k. 909
	6 heures moy. 186 k. 701	17 jours moy. 119 k. 857
	12 heures moy. 181 k. 326	
	24 heures moy. 181 k. 659	

**SEULE UNE VOISIN
pouvait ramener en Europe
TOUS LES RECORDS DU MONDE**
de
100 à 50.000 kilomètres

Code CHARTREUIL

PERFORMANCES RÉALISÉES A MONTLÉRY

Voiture carrossée type **Chartreuse** 4 places, 4 portes, **deux passagers :**
 Le tour de piste, départ lancé : temps 1' 13" 3/5. *Moyenne 124 kms 600*

1 kilomètre lancé, aller : 29" 1/5 . . . Temps moyen 28" 4/5
 1 — — retour 28" 3/5 . . . *Moyenne 124 kms 600*

1 kilomètre en } passage à 10 kms h. à la borne de départ 48" 4/5
 prise directe } — 30 — — — — — 42" 1/5
 — 50 — — — — — 39" 4/5

1 kilomètre départ arrêté, arrivée lancé 42"
 1 — — — — — départ lancé, arrivée arrêté 32"
 1 — — — — — départ arrêté, arrivée arrêté 44" 2/5

Code : CHARENTE

CHASSIS TYPE C 23

Code MELTEM

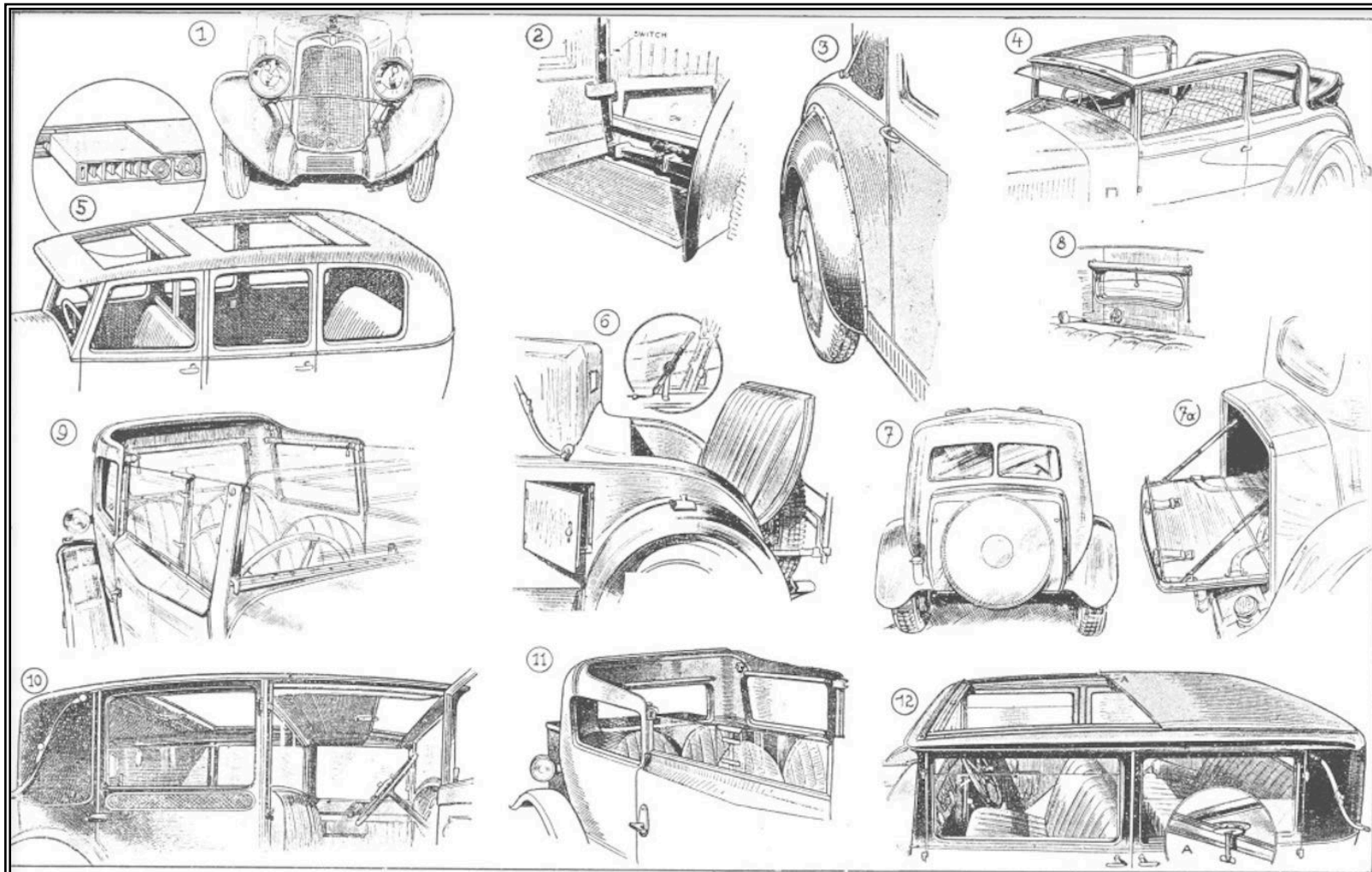
Ce châssis, établi pour le grand tourisme, est capable de recevoir une Carrosserie de six places, permettant des vitesses moyennes élevées, grâce à une extrême souplesse et à ses qualités d'accélération.

Il est livré avec rapport de pont de :
 10x47 correspondant à une vitesse de 31 kms 500 par 1000 tours
 11x48 — — — — — 34 kms 500 — — —

Le moteur est un 6 cylindres du type KNIGHT à distribution par fourreaux concentriques de 22 m/m de course, assurant un remplissage parfait, donnant son maximum de puissance à 3.500 tours environ.

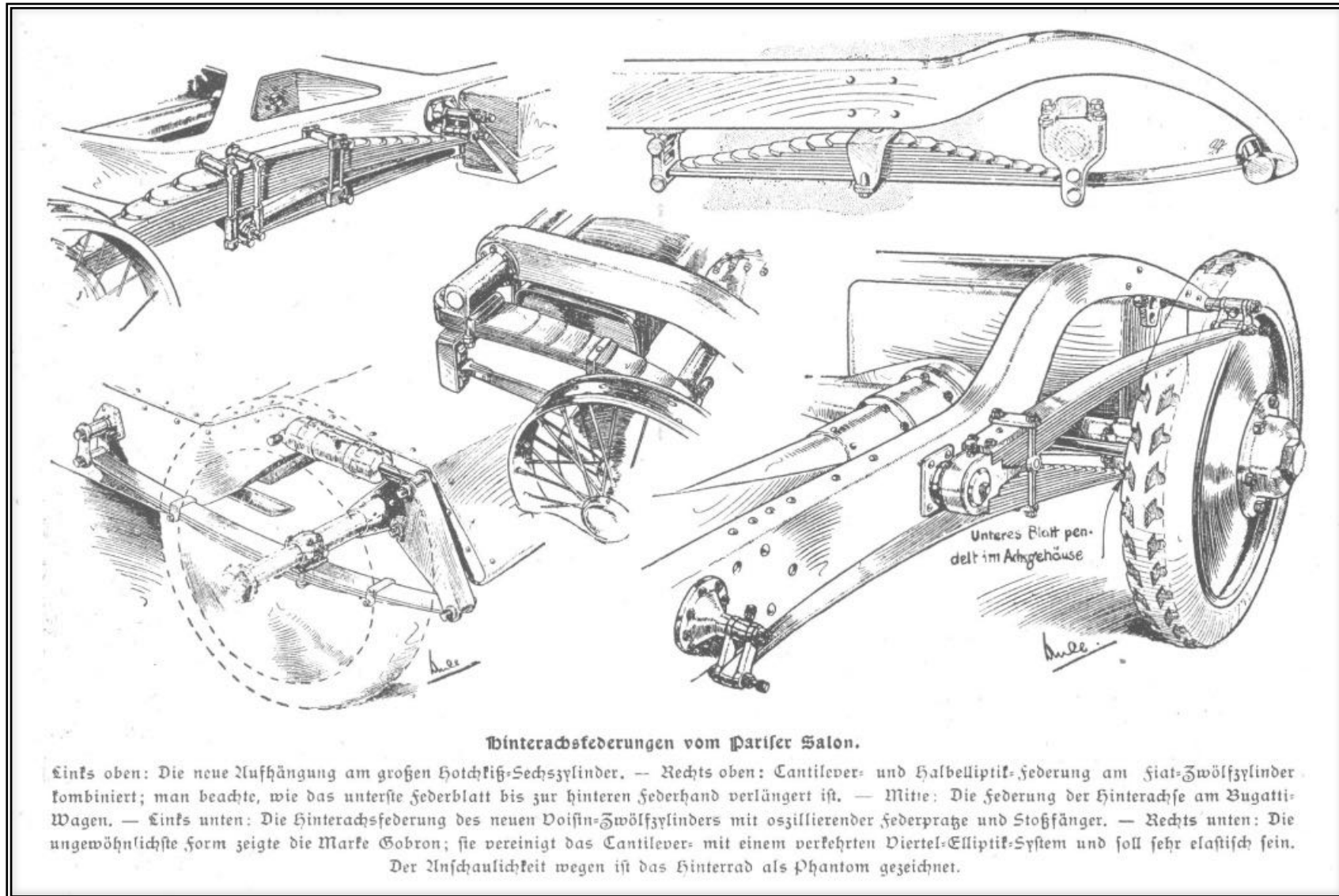
L'alésage est de 76 m/m, la course de 110 m/m ce qui donne une cylindrée de 3 litres.

Code : CHAR



Einzelne Details von neuartigen Karosserien.

1. Eigenartig geformte Kotflügel einer Busson-Karosserie an einem Sechszylinder Citroën. — 2. Im Türrahmen angeordneter Druckknopf an einem Rolls-Royce-Innenlenker, der beim Öffnen der Tür die Trittbrettbeleuchtung einschaltet. — 3. Eigenartige, das Hinterrad umhüllende Ausbildung der Kotflügel bei einer Busson-Karosserie. — 4. Neuartige Ausführung einer „L-Aerable“-Karosserie mit umklappbarer Rückwand und daraus hervorziehbarem Gleitdach. — 5. Eine mit zwei Öffnungen arbeitende „Sunshine“-Karosserie. Das kleine Bild im Kreise zeigt die Anordnung des um Rollen gewickelten Gleitdaches. — 6. Vom Lenkersitz aufklappbarer Dickey-Sitz der Fontaine Auto Carriags Co. — 7. Rückansicht der Karosserie eines Rilley-Six, den außerordentlich großen Koffer zeigend. — 7a. Aufklappbarer Koffer bei einem M. G.-Six. — 8. Versenkbare Scheibe des Rückfensters an einer Saotchi-Karosserie. — 9. Wie Voisin bei seiner Ganzmetallkarosserie das Gleitdach ausführt. — 10. H. J. Mulliner Ltd. stellt eine Weymann de Luxe-Karosserie mit doppeltem Gleitdach her, dessen Teile in jeder Stellung arretiert werden können. — 11. Eine andere Ausführungsform des Voisin-Gleitdaches. — 12. Pitchley-Gleitdach auf einem 14/45 PS Talbot. „A“ zeigt die Klemmschrauben, mit deren Hilfe das Dach in jeder Stellung fixiert werden kann.





Page 32: Quelques détails de nouvelles carrosseries

1. Ailes avant de forme curieuse d'une carrosserie Busson sur une Six-Cylindres Citroën.
2. Un bouton pression fixé dans le cadre de la portière d'une Rolls Royce conduite intérieure qui, à l'ouverture de la portière, allume l'éclairage du marchepieds.
3. Curieuse excroissance des ailes enveloppant la roue arrière d'une carrosserie Busson .
4. Nouvel aménagement d'une carrosserie «L'Aérable» avec cloison arrière rabattable et avec un toit ouvrant.
5. Une carrosserie «Sunshine» fonctionnant avec deux ouvertures. Le dessin dans le cercle montre la méthode du toit ouvrant enroulé autour de roulettes.
6. Siège Dickey ouvrable depuis le siège du conducteur de la Compagnie Fountain Auto Carriage.
7. Vue arrière de la carrosserie d'une Riley Six montrant la malle particulièrement grande.
8. Malle ouvrable d'une M.G. Six.
9. Vitre escamotable de la glace arrière d'une carrosserie Saoutchic.
10. Méthode Voisin pour installer le toit ouvrant dans sa carrosserie entièrement fabriquée en métal en alu.
11. H.J. Mulliner Ltd. produit une carrosserie Weymann de Luxe avec un toit ouvrant double dont les parties peuvent être stoppées librement.
12. Une autre version de l'installation du toit ouvrant Voisin.
13. Toit ouvrant Pitchley sur une Talbot «A» 14/45ch qui montre les vis de réglage à l'aide desquels le toit peut être librement stoppé dans chaque position.

Page 33: Suspensions arrière présentées au salon de Paris

1. En haut à gauche :
La nouvelle suspension de la grande Six-Cylindres Hotchkiss.
2. En haut à droite :
Suspension à cantilever combinée avec la suspension semi-elliptique de la 12-Cylindres Fiat ; on remarquera l'allongement de la partie inférieure du ressort jusqu'à la fixation de ressort arrière.
3. Au centre :
La suspension du pont arrière du véhicule Bugatti.
4. En bas à gauche :
La suspension arrière de la nouvelle 12-Cylindres Voisin avec fixation de ressort oscillant et amortisseur.
5. En bas à droite :
La forme la plus inhabituelle était celle présentée par la marque Gobron ; elle réunit le système Cantilever (?) avec un système d'un quart elliptique inversé (?????) et est sensé être très souple. Pour une meilleure compréhension, la roue arrière est transparente.



VLIEGWEEK.
DORDRECHT
 VAN 17 TOT 25 JUNI - VAN 5-8 1/2 UUR

ROOD VLEK OP DEN TIKEN ROTSEKERT	MAASCHOUWEN GLAZEN	300 FRIJST. 200	WONDELIJKE KESTERBACH	1.25
WITTE	DEKEL	1	DUZELBAGG 3-12	50
ZWART	HEET	2	WONDELIJKE KESTERBACH	20
		3	BLAAS 80/100	

LES RADIATEURS
 INAL LOBÉ
G. MOREUX & C^{ie}

ÉQUIPENT
 LES
GRANDES
MARQUES

RADIATEUR VOISIN

Usines } à LEVALLOIS-PERRET (Seine)
 24, rue Fromont - Td. : Wagram 83-33
 et à VARENNES-sur-ALLIER (Allier)

REGISTRE DU COMMERCE SEINE, N° 59.785



La Voisin

*Adoptée par l'élite parce que la mieux faite
Recherchée des sportifs parce que la plus vite
Préférée par la femme parce que la plus belle*

Salon Stand N° 76 *63 Champs Elysées*

Le Gérant : CHARLES GILBERT. G. de MALHERBE et Co, Imp., 12, Passage des Favorites, Paris.

AMILCAR das **Weltrekord-Kleinauto**

5/12 PS — schnell — ökonomisch setzt die Reihe seiner überragenden, sensationellen Erfolge fort!
betriebsicher — formenschön

VOISIN **Sieger**
im Damen-Autorennen 1923

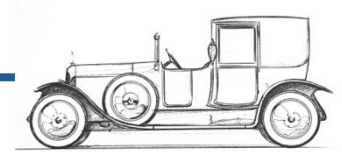
durch Frau Gisa Kandi, weilers Zweiter durch Frau Gretl Koller, Dritter durch Frau Z. Lewit, Vierter durch Frau Irma Strehn, Fünfter durch Frau Rosy Schweinburg.

Alle in vorzüglichen Zeiten!
Das vornehmste, weltberühmte Automobil Frankreichs

bereits in Wien eingetroffen!
Besichtigung und Probefahrten jederzeit!

GENERALVERTRETUNG:
Holdengräber & Schwarz, Wien, VI. Linke Wienzeile 4. Tel. 78-67
Solvente Subvertreter gesucht!

Clin d'ŒIL – Philippe Ladure



Suite des clins d'oeil avec une photo de 1920 du château de Boussac, Creuse, sans auto et une autre de 2006, avec une Voisin...





Sur les routes de Catalogne...

Depuis longtemps déjà nous voulions découvrir Barcelone et sa région. Pour les passionnés des arts décoratifs du XXème siècle cette ville est un musée à ciel ouvert. Gaudi bien sur mais aussi toutes les autres demeures Modernistes, la fondation Miro, le musée Picasso, le musée national d'art de Catalogne... Et comme nous avons le temps nous sommes partis à la découverte des musées automobiles Catalans.

Deux musées dans Barcelone ont retenu notre attention. Le «Retro Auto Moto Museo», belle collection privée d'environ 80 véhicules (auto et motos) mais qui vient tout récemment d'être dispersée.

Ce qui se présente comme le «Muséo de l'automobile de Barcelona» n'est pas à proprement parlé un musée mais plutôt une collection réunie par l'Antic Car Club de Catalunya. Ce qui explique qu'il n'est accessible au public que le mardi de 19h00 à 21h30. Sur 1200 m2 une bonne trentaine de voitures en parfait état sont sagement rangées. (photos interdites). [via Augusta 182A, tel 93 209 55 23, info@anticcar.com]

Ne manquez pas de visiter non loin de là le centre ophtalmologique fondée par le docteur Ignacio Barraquer. C'est un petit bijou d'architecture années trente construit en 1941 . Prenez quelques minutes pour visiter le bâtiment et surtout ne ratez pas l'escalier hélicoïdale. Vous y verrez plusieurs photos de l'exceptionnelle Mercedes 540K Autobahn kurier qu'il possèda. Elle date de 1938 et aurait été achetée en Allemagne par le professeur à l'époque où il y travaillait. Deux modèles auraient été fabriqués et cette voiture est la seule à ce jour encore existante. Il y a trois mois elle a gagné le Best of show du concours d'élégance d'Amélia Island [C. de Muntaner 314]

Enfin ne manquez pas non plus de déjeuner au restaurant situé tout à coté de l'hôtel Hispano. Deux beaux modèles s'offrent à vous dans la salle et si vous le demandez à la réception de l'hôtel vous découvrirez les quatre autres qui vous attendent au sous-sol.

Sur la route de Girone, à Sils vous attend la « Colleccio d'automobiles Salvador Claret ». salvador Claret (1909-1984) a acheté sa première voiture ancienne (une Ford modèle T de 1923) à la fin des années 50 et a accumulé près de 300 véhicules en trois décennies qui sont présentées en 5 salles sur plus de 2500m2 : citons entre autre une Delage D6 (1932), une O.M. (1920), plusieurs Hispano, une Nacional, une Orix 610, une Buick « Abadal » (1923). Avions Voisin est présent avec deux Biscuters et une belle C1 carrosserie « M.O.M. » (voir photos). Ce musée vaut le détour et mérite une halte sur la route de Girone. Sur la A2, sortie 697 direction Sils vous apercevez tout de suite le grand bâtiment blanc de l'hôtel de Rolls. L'entrée (très discrète) se trouve sur la gauche de l'auberge. Horaires : jeudi, vendredi et samedi de 11h à 18h, dimanche et jours fériés de 10 à 14h. Tel 972 853 036. WWW.casc.cat



Sur les routes de Catalogne, (suite) ...

Si vous avez le temps ne manquez pas de poursuivre jusqu'à Figueres. Salvador Dali décida au début des années 60 d'y construire son musée dans les ruines de l'ancien théâtre. De là il est possible de faire un saut à Cadaques où Dali trouva refuge dans la crique de Port Ligat dans les années 30 et installa son atelier. [réservation obligatoire...]

Nous sommes redescendus ensuite au sud de Barcelone dans la région de Tarragone, ville classée patrimoine mondial de l'Unesco. Ne pas hésiter à faire le détour par Lleida pour y visiter le « Museo de l'Automocio Roda Roda de Lleida ». Petit musée municipal il abrite une trentaine de voitures dont une Opel Kapitan (1953), une BMW 326 (1936), plusieurs Hispano Suiza et Citroën, deux Biscuters (photo) et une Berliet torpédo (1925). [C. Santa Cecilia 22, tel 973 211 992, WWW.museodelautomociodelleida.cat]

En redescendant sur Tarragone il ne faut pas manquer l'arrêt à Riudoms pour découvrir la splendide collection de Marc Vidal. En quelques années ce passionné à aménagé un espace de plus de 2000m2 qui abrite une soixantaine de voiture (Hispano Suiza, Cadillac, Packard...), une magnifique collection (300) de motos espagnoles légendaires et de nombreux « objets ». Si aucune Voisin n'est présente, la collection vaut le détour et l'accueil est chaleureux.

Le musée est difficile à trouver et mieux vaut prendre RDV.

[av. Montbrio 18, tel 977 850 410,

info@museumarcvidal.com]

D'autres musées existent dans la région mais faute de temps nous ne les avons pas visités.

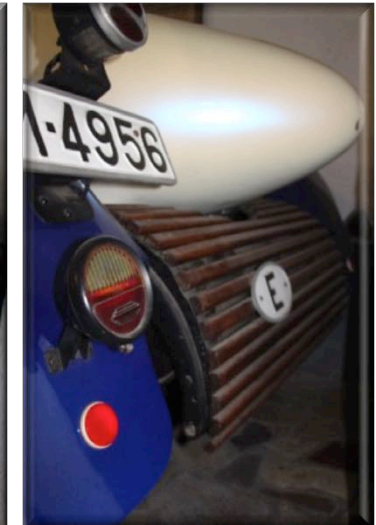
« Colleccio Ramon Magrina » : C. Major 27, 43718 Masillorenç, Tel 639 318 668, moblesmagrina@hotmail.com, visite sur RDV

- « Museo moto Bassela » : Ctra. C-14 km 134 25289 Bassella (Lleida), Tel 973 462 731, info@museumoto.com, en principe ouvert tlj de 10h à 18h.
- « museo de la moto colleccio Vicenç Folgado » : à l'Escala (sur la côte non loin de Girone) C. Closa d'en Llop 9-11, Tel 972 770 245, motosfolgado@telefonica.net. De juin à septembre de 16 à 20h. Abrite aussi des voitures...
- « Museu de la ciencia i de la technica de Catalunya » à Barcelone : rambla Egara 270 (Terrassa), Tel 93 736 89 66, WWW.mnactec.cat
- « Museo Sala Team grup d'automocio » à Barcelone : C. Sallent 43-49 Pol. Ind. « Els Dolors » 08243 Manresa, Tel 938 878 500, WWW.salateam.com

Bonnes visites.....



Photos Collection Marc Vidal

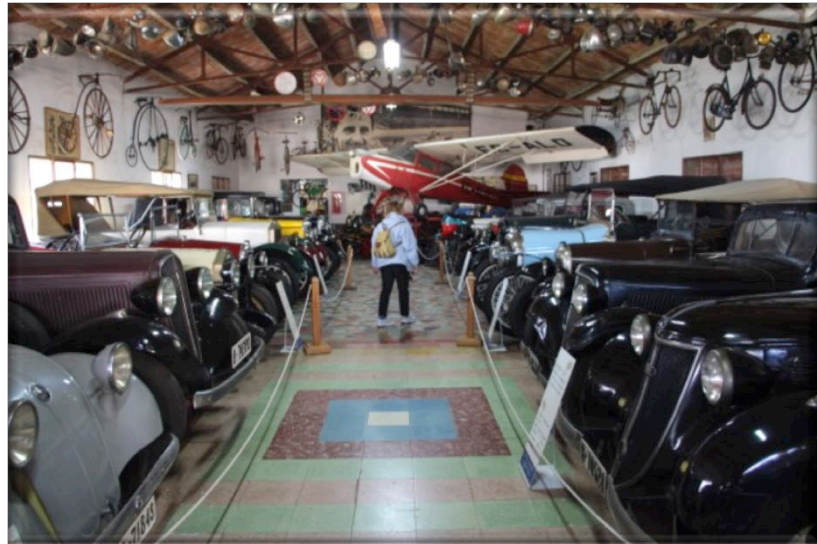


Photos collection Claret

Quelques informations concernant cette C1 numéro de série 164, M1 num. 154 de la part de Monsieur Claret fils:

« Elle aurait été achetée (ou échangée...) à la fin des années 60 ou au début des 70' à un amateur français des "Avions Voisin" qui habitait le sud de la France, célèbre pilote toulousin de la 1ère guerre mondiale".

Concernant la carrosserie, il s'agirait d'une " M. O. M.". Ce dont M. Claret est sûr c'est qu'elle n'a pas été restaurée depuis son arrivée dans la collection et que son vendeur la possédait donc avec cette carrosserie. Le pare brise, tout comme les couleurs... , ne correspondrait pas à la carrosserie originale.



Photos collection Claret



Photo
musée Lleyda





Certaines photos ont été prises par Jan Do, artiste, lors du BISBI de 2014

Doc : F.M.

**LE TRANSPORT TERRESTRE
LE PLUS
ECONOMIQUE
DU MONDE
LA CAMIONNETTE**

AVIONS VOISIN

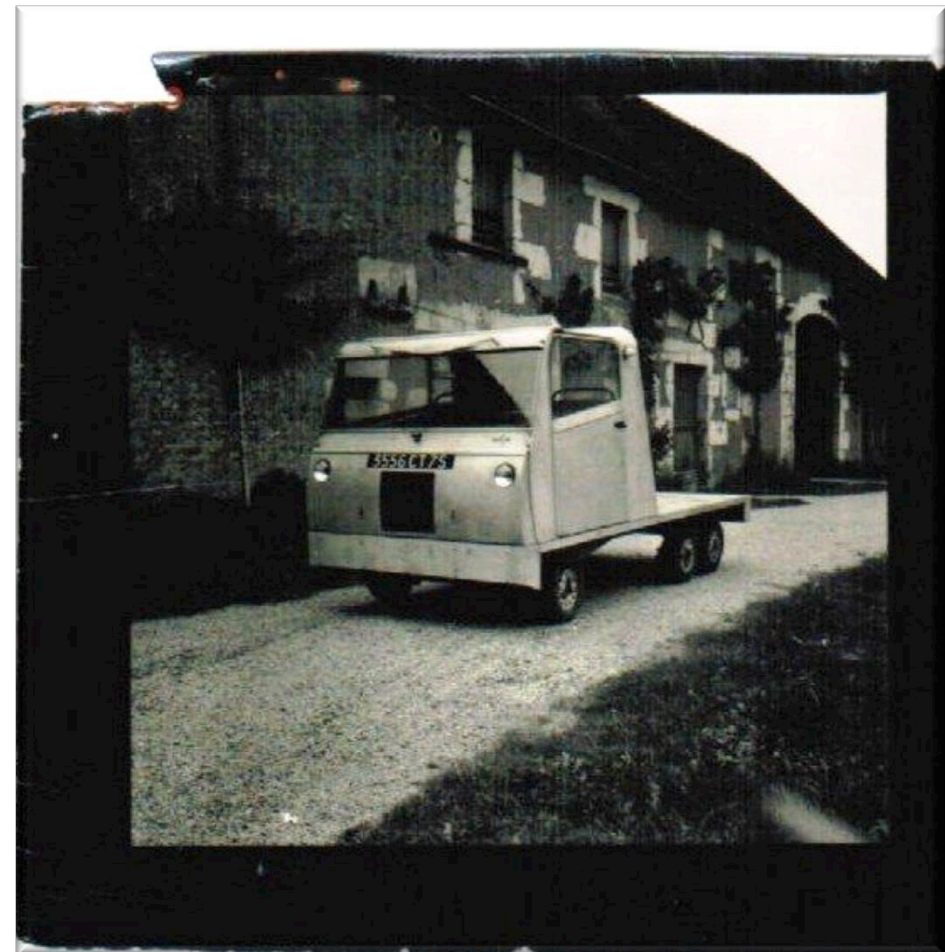
ISSY - SEINE

**MOTEUR GNOME RHONE 200 CM³
QUATRE COMBINAISONS**

A - Plateau 2 m 15 X 1 m 50 4 roues - P. U. 300 k 400.000 Fr.
B - Plateau 2 m 15 X 1 m 50 6 roues - P. U. 400 k 425.000 Fr.
C - Plateau 2m 15X1m 50 4 roues remorque P.U. 500 k 500.000 Fr.
D - Plateau 2m 15X1m 50 6 roues remorque P.U. 600 k 525.000 Fr.

VITESSE 50 Km HEURE - CONSOMMATION 7 L. AUX 100 Km

**INSCRIVEZ - VOUS
AU
STAND N° 27 HALL RENAN**



AUTRES REALISATIONS TECHNIQUES – La camionnette à 6 roues



Certaines photos ont été prises par Jan Do, artiste, lors du BISBI de 2014



EVENNEMENT: Glissades à Montlhéry avec Reg Winstone



Au mois de Mai, la C1 No.842 a participé au Vintage Revival a Montlhéry. Comme toujours, et malgré des averses plutôt Britanniques, l'ambiance de ce meeting était super sympa. Pour une fois, la 4-litres a marché comme une horloge, assez vite aussi, et dans le même plateau que des bolides bien plus puissants (des Mercedes, Peugeot et Sunbeam de Grand Prix 1914/15 et une Hispano H6B qu'on n'a jamais pu rattraper).



EVENNEMENT: Glissades à Montlhéry par Reg Winstone



Malheureusement pas visible sur ces photos, la surface parfois très glissante a permis du 'drifting' inattendu dans les virages et quelques moments intéressants...

La prochaine sortie de la C1 sera au mois de septembre à la course de cote de Gaillon, ou Ernest Artault réussit à remporter la catégorie Tourisme dans cette voiture il y a 99 ans.



EVENNEMENT: Glissades à Monthéry par Reg Winstone



Back in May, C1 no.842 took part in Vincent Chamon's excellent biennial Vintage Revival at Monthéry. As ever, despite frequent showers, it was a terrific event. For once, the 4-litre was on form, running strongly on each sortie in the company of some serious metal, including aero-engined replicas of pre-WW1 GP cars, the TT Sunbeam and a Hispano H6B we could never quite catch.



EVENNEMENT: Glissades à Montlhéry par Reg Winstone



Although not apparent from the video clip, the extremely slippery surface allowed lurid oversteer slides on the road part of the course away from the banking, with some interesting moments in between.



1- Le reportage officiel des organisateurs :

www.youtube.com/watch?v=uEzrJ4G_jhU&t=6s
www.chantillyartsetelegance.com/language/fr/accueil/
et YouTube propose beaucoup d'autres témoignages
signés PETER AUTO, mais peu d'"Avions Voisin"...

2- Idem pour l'oeil de la FFVE :

www.youtube.com/watch?v=JAqSsFE85wM

3- Dans une langue non sous titrée :

www.youtube.com/watch?v=dj9XSNvmRXA
Si quelqu'un peut traduire ce qui est dit après 2'40?

4- Un film d'amateur enthousiaste :

www.youtube.com/watch?v=LZxq1GHTPDU
Voir entre 9'55 et 13'30 (à côté ou au dessus du
chapeau...)

5- Un diaporama :

www.youtube.com/watch?v=SGCRCdvPzoc
Pour les impatients : voir après 6'30, et pour moins de 30
secondes quelques
photos des "Avions Voisin" et vers 9'30, un petit supplément
et un autre (240 photos!) voir dernière page
[www.ultimatecarpage.com/gallery/Welcome-to-
Chantilly-147740.html](http://www.ultimatecarpage.com/gallery/Welcome-to-Chantilly-147740.html)

6- Enfin, le temps d'un battement de paupière, entre 9'11 et 9'12, pour ma satisfaction... :

www.youtube.com/watch?v=jVRmHgPg4uw
Et une promenade à des endroits même pas vus...

7- Pour mémoire, une vidéo bien faite de l'édition 2014, à 4'43 et jusqu'à 6'

www.dailymotion.com/video/x25ytwo

EVENEMENT: Défilé à Chantilly



**Voisin C11 noire code
«Chartreuse» châssis 25921**

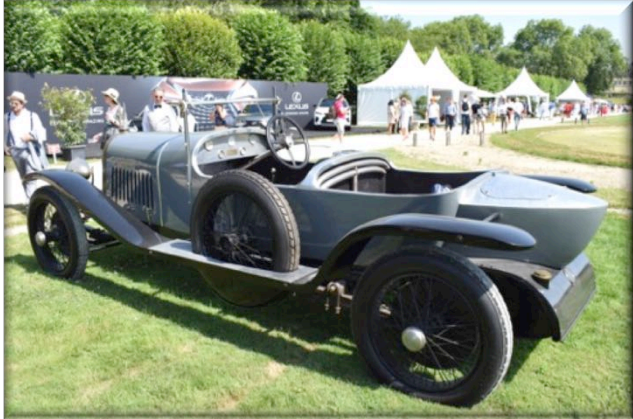
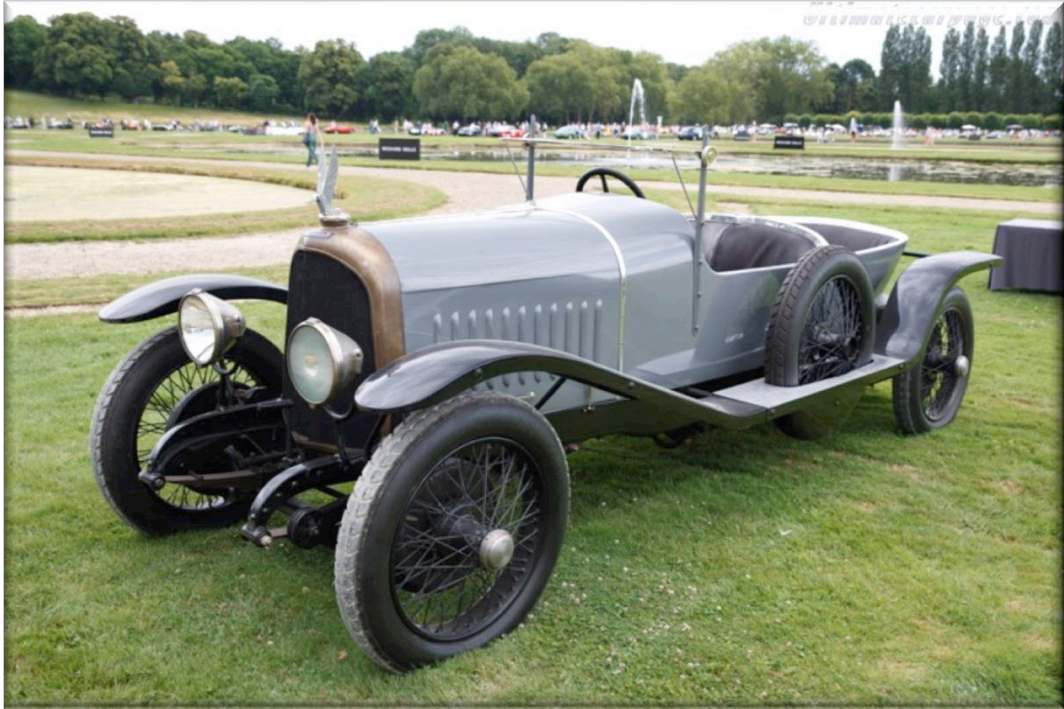
**Voisin C11 bleue code « Duc »
appelée « Cadet » à
l'exportation châssis 25834**



EVENNEMENT: Défilé à Chantilly



Voisin C1 type course



EVENNEMENT: Défilé à Chantilly

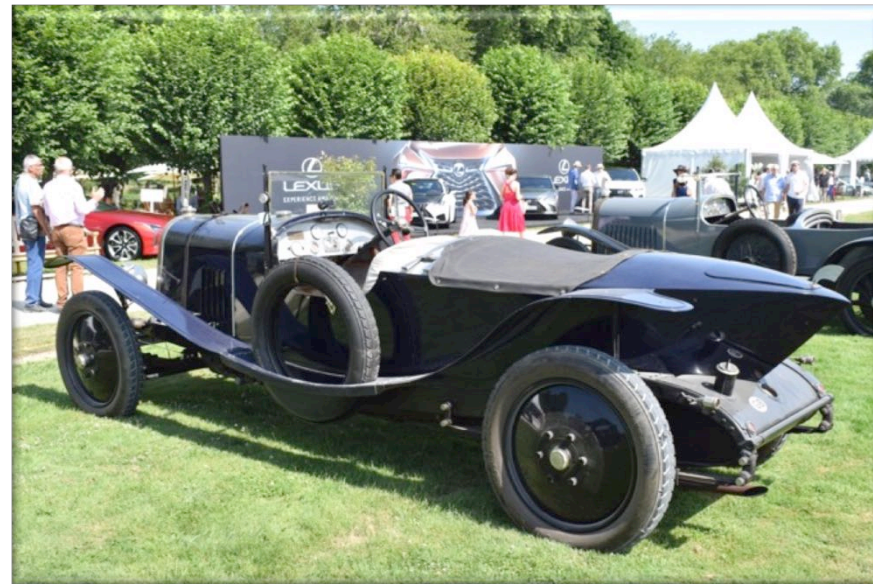
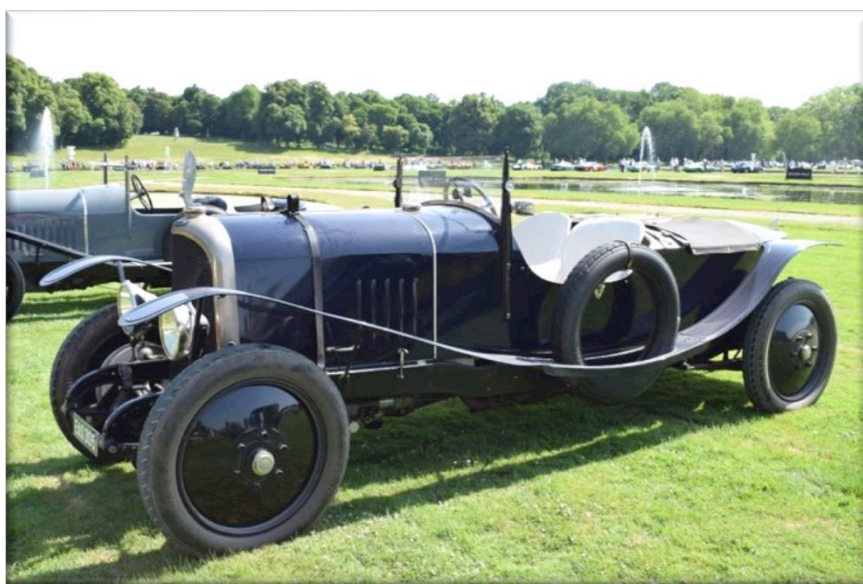
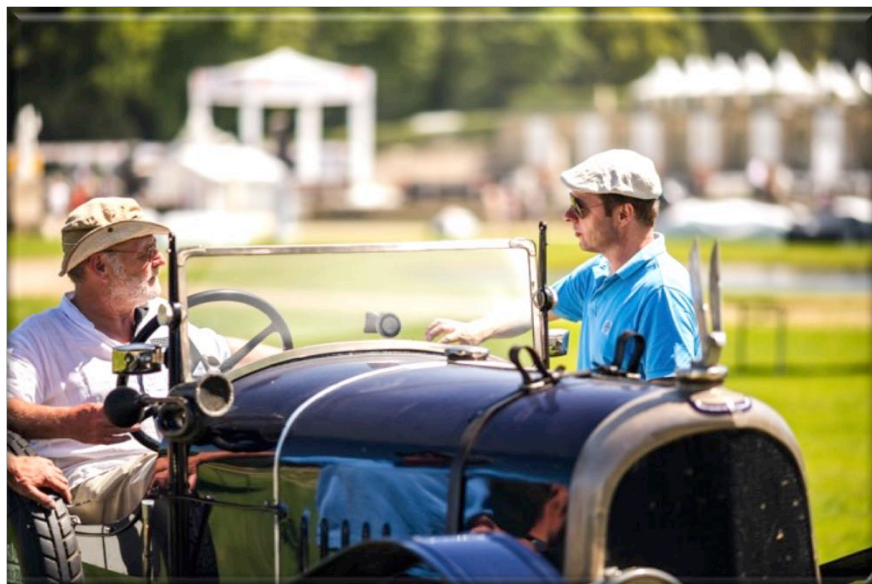


C25 code Clairière châssis 50020, que le jury a distingué à la première place de la classe « les Voisin de Voisin »

EVENNEMENT: Défilé à Chantilly



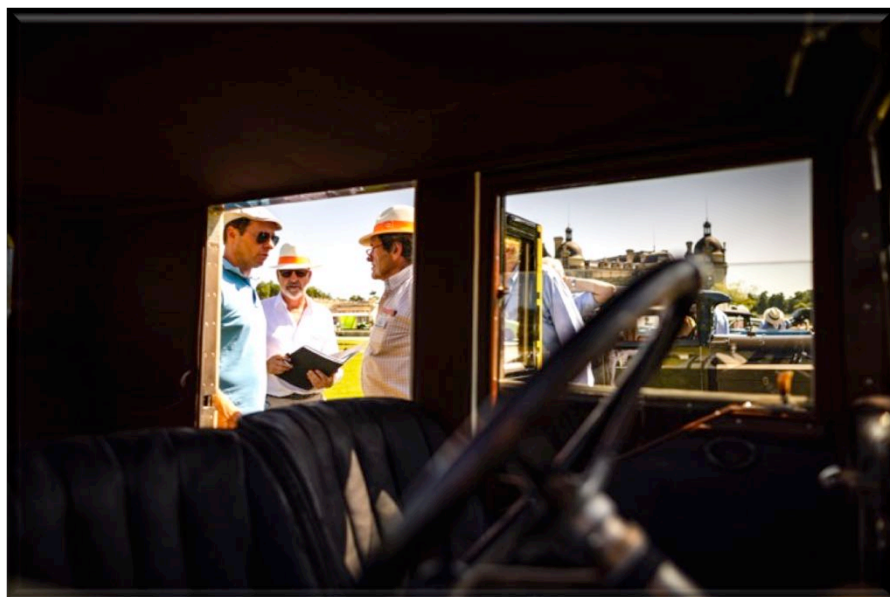
La Voisin ouverte type course



EVENEMENT: Défilé à Chantilly



Le jury passe nos Voisin au peigne fin...



EVENNEMENT: Défilé à Chantilly



La C4S du Vice-président, type berline (pas encore de code carrosserie à cette époque) , châssis 5641



EVENNEMENT: Défilé à Chantilly



La C15 jaune code petit et la C24 grise, code « Châtelain » châssis 47344



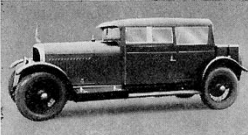
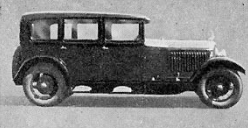
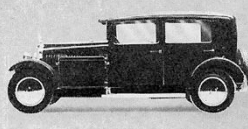
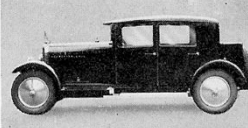
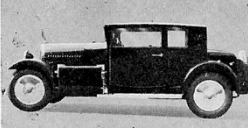
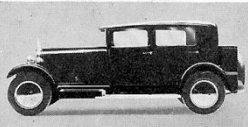
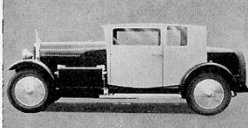
EVENNEMENT: Défilé à Chantilly



**Le Biscooter
type C31,
numéro châssis
16, prototype 3
ou 4 places et
la camionnette
6 roues**

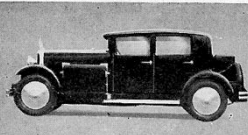
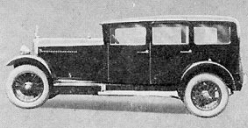
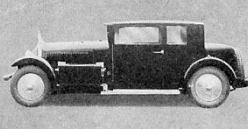
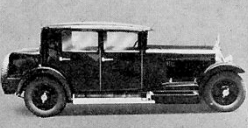
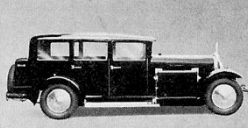
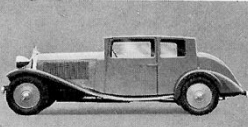
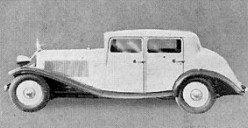




	<p>CALINE 2 portes 4 places Sur châssis 13 CV A partir de... 16.000 fr.</p>
	<p>MANESSIUS 4 portes 4 ou 6 places Sur châssis 13 CV A partir de... 16.000 fr.</p>
	<p>CHARTRAIN 4 portes 6-7 places Sur châssis 13 CV A partir de... 20.000 fr.</p>
	<p>CHARTREUSE 4 portes 4-5 places Sur châssis 13 CV A partir de... 22.000 fr.</p>
	<p>CHARTRE 2 portes 4 places Sur châssis 13 CV A partir de... 24.000 fr.</p>
	<p>CHEVREUSE 4 portes 6 places Sur châssis 24, 28 ou 33 CV A partir de... 30.000 fr.</p>
	<p>CHAR 2 portes 4 places Sur châssis 17 CV. C 23 A partir de... 35.000 fr.</p>

Le mot "VOISIN REVISÉE" a été fréquemment employé par des commerçants peu scrupuleux.

Une "VOISIN REVISÉE" ne présente les avantages signalés, qu'à la condition expresse de sortir de nos usines avec la CARTE DE GARANTIE.

	<p>CHARENTE 4 portes 5 places Sur châssis 17 CV. C 23 A partir de... 35.000 fr.</p>
	<p>CHARTRIL 4 portes 6-7 places Sur châssis 17 CV. C 23 A partir de... 35.000 fr.</p>
	<p>CARENE 2 portes 4 places Sur châssis 17 CV. C 24 surbaissé A partir de... 43.000 fr.</p>
	<p>CHAVANT 4 portes 5 places Sur châssis 17 CV. C 24 surbaissé A partir de... 43.000 fr.</p>
	<p>CHATELAIN 4 portes 6-7 places Sur châssis 17 CV. C 24 surbaissé A partir de... 44.000 fr.</p>
	<p>CARAVELLE 2 portes 4 places Sur châssis 17 CV. C 24 surbaissé A partir de... 49.000 fr.</p>
	<p>CHARMEUSE 4 portes 5 places Sur châssis 17 CV. C 24 surbaissé A partir de... 50.000 fr.</p>

DIVERS: Tableau récapitulatif des dates des salons de Paris



Année du au

1919 octobre 9 19

1920 PAS DE SALON DE PARIS

1921 octobre 5 16

1922 octobre 4 15

1923 octobre 4 14

1924 octobre 2 12

1925 PAS DE SALON DE PARIS

1926 octobre 7 17

1927 octobre 6 16

1928 octobre 4 14

1929 octobre 3 13

1930 octobre 2 12

1931 octobre 1 11

1932 octobre 6 16 pas de stand VOISIN

1933 octobre 5 15 pas de stand VOISIN

1934 octobre 4 14

1935 octobre 3 13

1936 octobre 1 11

1937 octobre 7 17

1938 octobre 13 23

1939 PAS DE SALON DE PARIS jusqu'en 1946

1946 octobre 3 13 pas de stand VOISIN

1947 octobre 23 5* pas de stand VOISIN

1948 octobre 7 17 pas de stand VOISIN

1949 octobre 6 16 pas de stand VOISIN

1950 octobre 5 15 Stand VOISIN délocalisé à la porte de Versailles pour présenter le Biscooter



Une compilation de plus : Elle rassemble les dates des salons de Paris, ce qui peut être utile, en précisant les années sans stand Voisin, ce qui peut là aussi être utile. Avec l'aide de chacun, serait-il possible de tracer, année par année, le plan des stands et de préciser quelles autos étaient exposées?

Si cela était ainsi rendu possible, nous pourrions partager cette information et publier dans le prochain bulletin les détails du stand de 1919? P. Ladure



L'AUTO ET L'AMÉRIQUE

Dates et Faits

PAR

LOUIS BONNEVILLE

*Vice-Président de l'Automobile-Club
de Nice et Côte-d'Azur*

PRÉFACE

de

GABRIEL VOISIN



By chance in 1930 I visited a factory with hundreds of workers making luxury cars. When asked by one of the lathe operators whether we had such machines in France, I replied that we turned steel manually, cutting it with our teeth like a corn cob. My joke fell flat, reinforcing his poor opinion of everything foreign.

A few days later I found the explanation for this proud but dangerous insularity. I was at the opening of a school, where 30 well dressed and well behaved children waited in silence in the schoolyard around a 20-metre pole. One was given the flag by a master, and raised the stars and stripes to the hurrahs of the other children before getting on with the school day.

PREFACE DE GABRIEL VOISIN

J'ai visité par hasard, en 1930, une usine de la banlieue de New-York où quelques centaines d'ouvriers réparent les voitures de prix.

L'un de ces hommes conduisait un tour parallèle de fabrication américaine, mais ce tour était en tous points semblable à nos excellents tours Ernault.

Je m'approchai de la machine. Le tourneur qui la conduisait me glissa de côté son regard le plus spirituel et me demanda d'un air pointu si nous avions en France des machines " comme la sienne ".

Je répondis qu'en France, quand on tourne un morceau d'acier, l'ouvrier le saisit dans ses mains, puis l'entame avec ses dents comme on mange une pomme dans un jardin.

Ma plaisanterie n'eut pas l'heur de plaire — j'avais évidemment renforcé mon interlocuteur dans son opinion de tout ce qui est étranger à l'Amérique.

A quelques jours de là, j'eus l'explication de cet orgueil immense, à la fois dangereux et désirable.

J'ai assisté à l'ouverture d'une école américaine de campagne. Dans la cour, un mât de vingt mètres surplombait les toits d'alentour.

Devant l'école étaient rangés trente enfants, beaux, bien vêtus, leur tête était haute, leur silence impressionnant.



Sur un signe, le meilleur d'entre eux s'approcha du maître d'école et reçut de ses mains un pavillon roulé comme on les roule dans la marine.

L'enfant arrima son pavillon, puis le hissa devant le regard brillant de ses camarades.

Le vent du matin fit claquer l'étamine, les étoiles, les raies rouges apparurent sur le ciel, trois hurrahs saluèrent l'emblème.

Puis les enfants se débandèrent et leurs jeux emplirent la cour.

Cette cérémonie, dont la tenue et la simplicité ne pouvaient provoquer aucune critique, me fit connaître l'âme de mon tourneur.

En Amérique, comme ailleurs, un petit nombre d'hommes voyage, juge, apprécie. Ce sont là les internationaux. Leur opinion est faite, mais leur jugement garde quand même l'empreinte du pavillon étoilé.

Ceux-là savent ce que vaut un passé. Ils connaissent Pasteur, Stephenson, Bach, Roux, Goethe, Louis Lumière, Branly et cette armée de clairs génies donnée à l'humanité par l'Europe. Ces gens-là ont visité l'Italie, la France, l'Angleterre ; ils en apprécient la beauté.

Mais l'immense population américaine est aussi capable de situer la France sur une mappemonde que nos Français moyens de différencier Haïti de Tahiti ou de parler des Iles Aléoutiennes.

Pour l'Américain moyen, il n'est de chimie que la chimie américaine, d'organisation industrielle que l'organisation



This simple ceremony gave me an insight into the mind of the factory worker. In America as elsewhere, there exists a cultured, internationally-minded minority who appreciate beauty and know the world and its works. But for the great majority, France is remote and unknown. For the average American, there's no chemistry but US chemistry, no commerce but US commerce; for whom the biggest and best is always American. There's no point in telling the average American that cinema was invented in France or that Blériot was the first to fly over the sea.

DIVERS: Livre « L'Auto et l'Amérique » une préface de G. Voisin



2

L'AUTO ET L'AMÉRIQUE

Sur un signe, le meilleur d'entre eux s'approcha du maître d'école et reçut de ses mains un pavillon roulé comme on les roule dans la marine.

L'enfant arrima son pavillon, puis le hissa devant le regard brillant de ses camarades.

Le vent du matin fit claquer l'étamine, les étoiles, les raies rouges apparurent sur le ciel, trois hurrahs saluèrent l'emblème.

Puis les enfants se débandèrent et leurs jeux emplirent la cour.

Cette cérémonie, dont la tenue et la simplicité ne pouvaient provoquer aucune critique, me fit connaître l'âme de mon tourneur.

En Amérique, comme ailleurs, un petit nombre d'hommes voyage, juge, apprécie. Ce sont là les internationaux. Leur opinion est faite, mais leur jugement garde quand même l'empreinte du pavillon étoilé.

Ceux-là savent ce que vaut un passé. Ils connaissent Pasteur, Stephenson, Bach, Roux, Goethe, Louis Lumière, Branly et cette armée de clairs génies donnée à l'humanité par l'Europe. Ces gens-là ont visité l'Italie, la France, l'Angleterre; ils en apprécient la beauté.

Mais l'immense population américaine est aussi capable de situer la France sur une mappemonde que nos Français moyens de différencier Haïti de Tahiti ou de parler des Iles Aléoutiennes.

Pour l'Américain moyen, il n'est de chimie que la chimie américaine, d'organisation industrielle que l'organisation

4

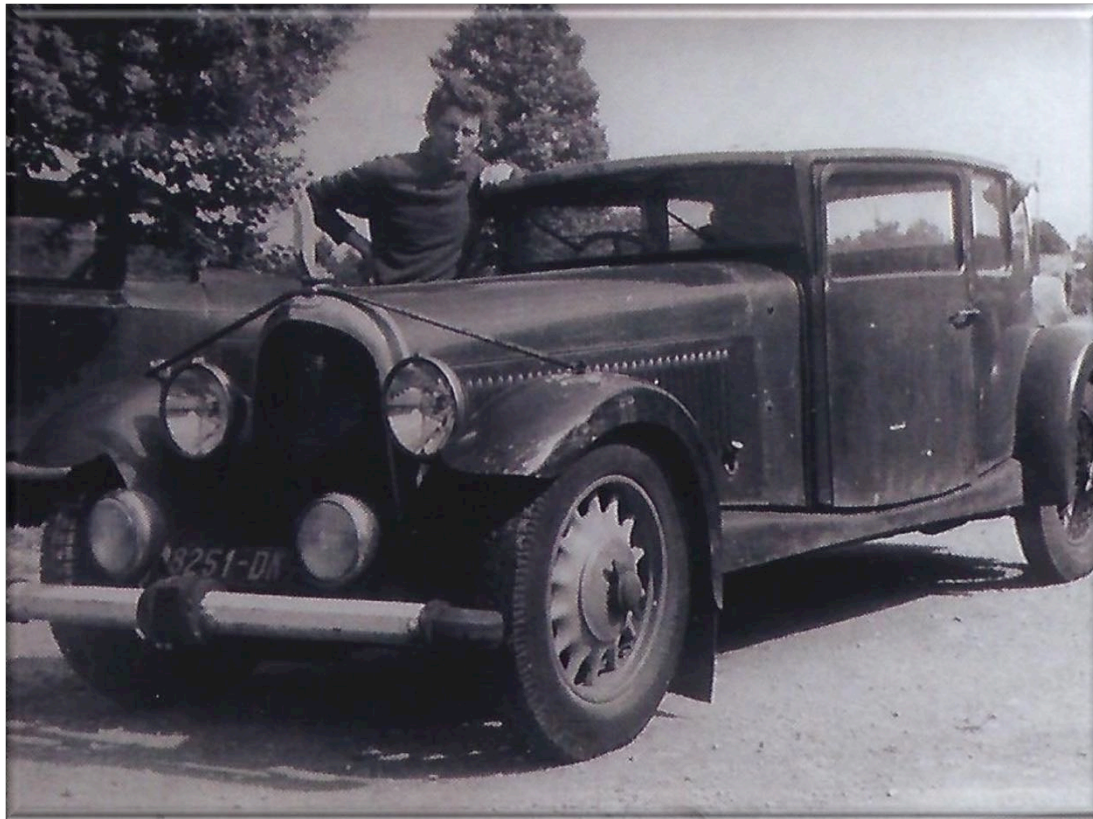
L'AUTO ET L'AMÉRIQUE

des hommes éduqués, respectueux de l'ordre public, capables, quelle que soit la classe de la société à laquelle ils appartiennent, de se découvrir devant une femme quand l'ascenseur les réunit. Donne-nous leur gaieté, leur courage, et nous serons peut-être un peu plus heureux. »



Americans are certain that the automobile was a US invention, but the motor car is indisputably French. Louis Forest created the explosion engine, and it was Cugnot in the reign of Louis XVI who built the first self-propelled car. The purpose of this book is to correct this misconception. I wish that the gods could give us in France something of the Americans' optimism, courage and self-confidence; give us the flagpole, good teachers and well behaved children, respectful of public order irrespective of social class. This is what we need to achieve fulfilment and happiness.

58

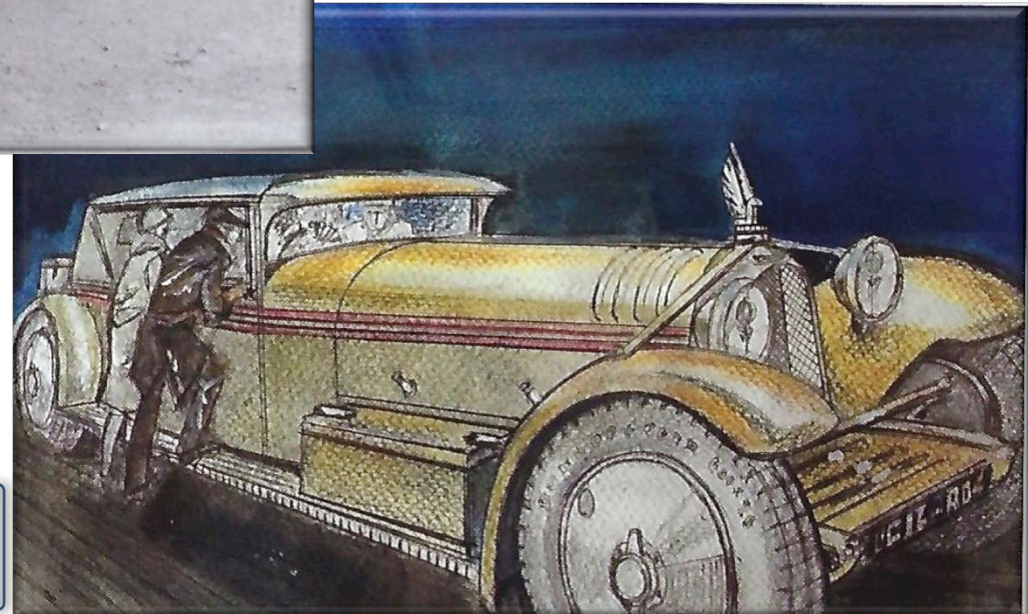


Ces deux documents proviennent
d'anciens bulletins du club Bugatti
France !

Ci-avant une photo de Marc Nicolosi
avec une magnifique Voisin à l'époque
du Garage du Collectionneur à Avallon
quand il lance Rétromobile.
Marc Nicolosi nous a quitté mercredi dernier.

Condoléances attristées de l'AGV.

Ci-contre un magnifique croquis de
J. Liscourt, évoquant ses souvenirs





A l'occasion de Rétromobile et d'un partenariat entre P. Moch de l'AGV et le producteur bordelais Jean Voisin, nous vous proposons de profiter de commandes groupées à un prix spécial pour ces excellents vins que certains ont déjà pu goûter!

Découvrez-les sur leur site www.chateaujeanvoisin.fr, et passez vos commandes auprès de votre secrétariat

(secretariaagv@gmail.com) qui transmettra.



In partnership with the Bordeaux vineyard of Jean Voisin, Philipp Moch was able to negotiate a special group discount on these excellent wines, as those of us who tasted them at Rétromobile can attest! Check them out at www.chateaujeanvoisin.fr, and submit your order via the association at secretariaagv@gmail.com.



CHÂTEAU
Jean
VOISIN



BON DE COMMANDE 2019

EUROS TTC Départ Chai

Valable jusqu'au 31/12/2019

OFFRE SPÉCIALE

LES AMIS DE GABRIEL VOISIN

Date : _____
 Nom, prénom : _____
 Adresse : _____
 Téléphone : _____
 E-mail : _____

			Quantité	Total
L'Esprit de Jean Voisin Saint-Émilion Grand Cru		2015 19,00 € 15,00 € / bouteille Cartons de 6 bt		
Château Jean Voisin Saint-Émilion Grand Cru		2016 29,00 € 23,00 € / bouteille Cartons de 6 bt		

FRAIS DE TRANSPORT : payés à la commande - prix TTC en France métropolitaine avec une adresse de livraison :
 ☑ 1-12 btl : 28 € ☑ 13-24 btl : 35 € ☑ 25-36 btl : 40 €
 ☑ 37-48 btl : 44 € ☑ 49-60 btl : 47 € ☑ + 60 btl : GRATUIT

Coût transport : _____

règlement : VB / CH / ESP

Règlement à l'ordre de : Château Jean Voisin

TOTAL



SCEA Château Jean Voisin – 33 330 Saint-Émilion – Tél. : (+33) 05 57 24 70 40
 contact@chateaujeanvoisin.fr - www.chateaujeanvoisin.fr
 N° TVA : FR 02 815 336 730 – SIREN : 815336730

L'ESPRIT DE
Jean
VOISIN



FICHE TECHNIQUE

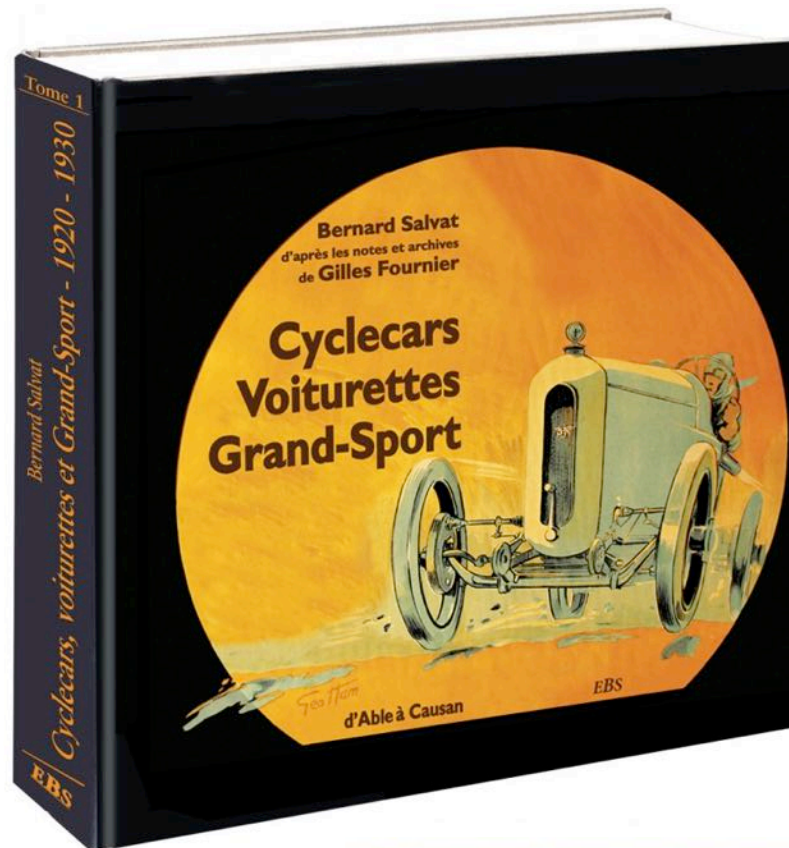
2015

Appellation : Saint-Émilion Grand Cru
Superficie : 7,5 hectares (sur 15 hectares)
Terroir : Argilo-sableux sur crasse de fer et sables sur
Encépagement : 95% Merlot ; 5% Cabernet Franc
Âge moyen des vignes : 25 ans
Culture de la vigne : Aucun herbicide, travail du sol, enherbement, ébourgeonnage, dédoublage, effeuillage, éclaircissage...
Vendanges : Vendanges manuelles avec tri optique du 21 sept au 1^{er} octobre.
Rendement : 45 hl / ha
Vinification : En cuves béton thermorégulées. Fermentation alcoolique et macération entre 15 et 20 jours.
Élevage : 10% en barriques neuves ; 90% en cuves.
Mise en bouteilles : 25 et 26 juillet 2017
Production : 40 280 bouteilles
 1 020 demi-bouteilles
Oenologue conseil : Hubert de Boüard Consulting
Récompense : Médaille d'Or au Concours des Féminalise



SCEA Château Jean Voisin – 33330 Saint-Émilion – Tél. +33 (0)5 57 24 70 40
 contact@chateaujeanvoisin.fr – www.chateaujeanvoisin.fr

DIVERS: annonces, pièces et autre... Faudra-t-il attendre le 5^{ème} tome?!



Chers amis passionnés de l'histoire de l'automobile française,

Nous avons le plaisir de vous annoncer la publication imminente, par les Editions Bernard Salvat, du premier tome de l'ouvrage **Cyclecars, voiturettes et Grand-Sport - 1920-1930**. Sa présentation officielle et sa mise en vente auront lieu le week-end des 11 et 12 mai prochains à l'occasion du *Vintage Revival* sur le site de Montlhéry, au stand du Club Pégase-Amilcar - P3.

Ce premier tome traite par ordre alphabétique les marques allant d'Able à Causan. Il compte 324 pages au format 300 x 262 sur couché demi-mat 150 g, sous reliure rigide, et 998 illustrations toutes d'époque sauf une et toutes restaurées avec le plus grand soin. Poids : 2,250 kg. Il a été écrit et mis en pages par Bernard Salvat à partir de l'ensemble des recherches historiques menées depuis plus de vingt ans par Gilles Fournier.

Quand sera achevée la publication (sur 5 tomes, sauf imprévu et imprévisible), l'ensemble de l'ouvrage retracera l'histoire et la production de plus de cent-soixante-dix marques françaises connues, méconnues et même, pour certaines, inconnues jusqu'à alors.

Le tirage est de 1 000 exemplaires commerciaux. Une fois le *Vintage Revival* terminé, le livre sera disponible par correspondance, auprès de l'auteur-éditeur, pour la somme de 140 € + 9,90 € de frais de port et d'emballage pour la France, somme qui se décompose en 6,90 € de port par Mondial-Relay et 3,00 € d'emballage sous un étui "à trottoirs" RajaBook Super, qui garantit une parfaite protection. Il restera cependant possible de récupérer l'ouvrage, sur rendez-vous, tant auprès de Gilles Fournier que de Bernard Salvat.

Recevez nos amicales salutations,

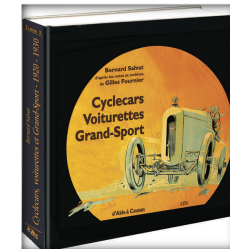
Gilles et Bernard

Informations complémentaires auprès de :

Gilles Fournier (gfourniercyclecar@yahoo.fr - 06 08 89 46 66)

Bernard Salvat (bernardcharnay@bbox.fr - 07 70 16 34 62)

NB : deux librairies proposent l'ouvrage : la librairie *ETAI*, 83 rue de Rennes à Paris et *Motors Mania*, 28 rue Henri IV à Pau.



This accurate reproduction of the company's superb enamelled steel plaque is available from Philipp Moch at:

sil609@hotmail.fr

Cette superbe plaque émaillée en tôle est en re-fabrication. Si certains d'entre vous aimeraient s'en offrir une, contactez Philipp Moch à l'adresse:

il609@hotmail.fr

CALENDRIER PREVISIONNEL: activités et manifestations 2019/2020



Date	Lieu	Pays	Quoi	Type	Commentaires
8 – 10 nov. '19	Lyon	France	Epoqu'Auto	Expo	AGV
26 et 27 octobre	L'Aigle	Suisse	Visite fondation Hervé et Gianadda	Visite	AGV -Centenaire
5 au 9 février 2020	Paris	France	Rétromobile	Expo	AGV - Yacco
27 février au 1 ^{er} mars 2020	Stuttgart	Allemagne	Retro classics	Expo	AGV - Projet 400m2

