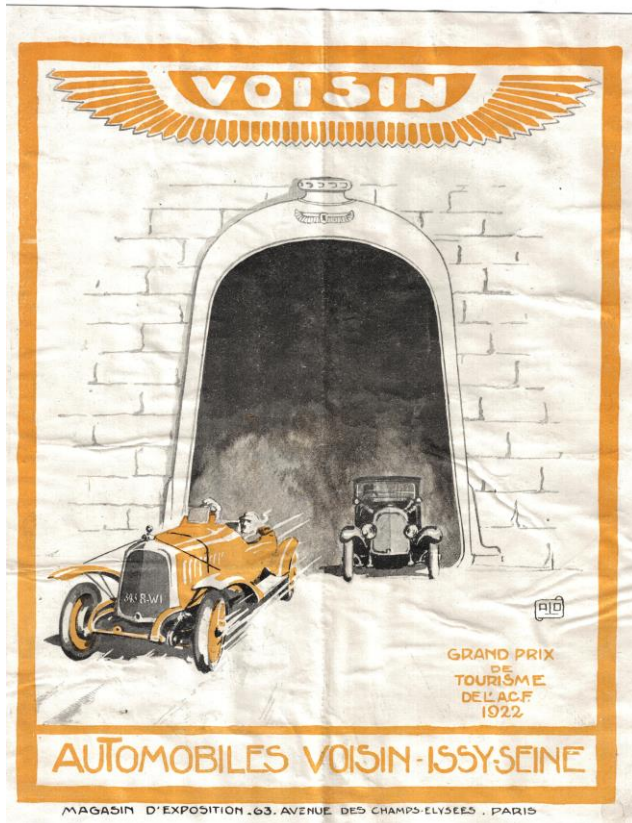




Les Amis de Gabriel Voisin BULLETIN DE LIAISON N° 3- 2017



Document communiqué par Philippe Ladure

Le mot du président

Pour l'assemblée générale de février 2013, j'avais écrit, pour que mes paroles ne s'envolent pas :

« ... après 15 ans de présidence, je serai candidat au renouvellement de mon siège d'administrateur mais pas au poste de président de notre association. Evoqué l'an dernier, réaffirmé cette année (...), ce n'est pas une parole en l'air ! Il reste moins d'un an pour que des passionnés, ayant envie de s'investir, se manifestent ! »

Deux mois plus tard, dès avril 2013, René Voisin prenait progressivement la charge du secrétariat pour l'assurer pleinement dès l'année suivante. Un tandem de qualité se mettait en marche.

Depuis un peu plus d'un an, René a déclaré vouloir partager ses activités, sans résultat pratique. Puis dans le dernier bulletin, il a écrit et diffusé sa décision d'être remplacé au plus vite, pour des raisons majeures et personnelles qui n'altèrent ni son enthousiasme, ni son efficacité, tant appréciés. Depuis, pas de réaction.

L'immobilisme est-il devenu une caractéristique de notre association ?

Nos activités restent motivées par le plaisir d'être passionnés ensemble et de le faire savoir. Je le répète : « Il reste moins d'un an pour que des passionnés, ayant envie de s'investir, se manifestent ! ». Il faut que le secrétariat soit pourvu. C'est important et c'est l'urgence.

Le remplacement de la présidence attendra encore un peu.

Philippe Ladure. août 2017

PS : pour une fois, ce bulletin est bilingue, en français et en anglais. Ce serait instructif d'avoir les réactions des lecteurs- adhérents ; doit-on poursuivre ou faire un numéro avec une traduction de tous les articles ?

Merci de transmettre votre avis au secrétaire.

Le mot du secrétaire

En premier lieu, je veux remercier tous ceux qui, à l'annonce de mon intention de quitter prochainement les fonctions de secrétaire de l'association, m'ont adressé des messages de sympathie et de remerciements.

Ensuite, je voudrais préciser que ma décision n'est liée ni au désintérêt que j'éprouverais subitement à assurer la fonction de secrétaire, ni à un éventuel découragement devant la difficulté des tâches qu'elle implique.

Etre secrétaire des « amis de Gabriel Voisin », c'est d'abord avoir la chance d'être en relation directe avec un grand nombre de ces « amis » et des personnalités extérieures qui s'intéressent à notre association : ces échanges très variés sont toujours une source d'enrichissement.

Quand à la difficulté de la tâche, il faut relativiser et grâce aux mesures de réorganisation opérationnelle des activités dans lesquelles notre association s'engage, les choses deviennent plus simples et cette tendance devrait encore se confirmer dans l'avenir.

J'écris cela pour que, dans la ligne du mot du Président, ceux qui voudraient bien prendre ma suite en 2018 se déclarent avec enthousiasme et sans inquiétude.

A cet égard, je prépare un dossier de suite très complet, dossier qui rendra la tâche de mon successeur encore plus aisée.

Après cinq ans passés à ce poste, je puis garantir que le futur secrétaire des « amis de Gabriel Voisin » ne regrettera pas de s'être lancé dans l'aventure.

René Voisin – août 2017

Secrétariat : 46 rue Laborde 75008 Paris

Tél 06 07 96 44 88

Email : rcgc.voisin@gmail.com

ASSOCIATION DES « AMIS DE GABRIEL VOISIN »

Directeur de la publication : Philippe LADURE

Secrétaire (en charge du bulletin) : René VOISIN

REGIE PAR LA LOI DU 01 JUILLET 1901 MEMBRE DE LA FFVE N° 400

Siège social : 58, chemin du Ramelet Moundi 31100 TOULOUSE

Sommaire

SUITE DE LA RENOVATION DU « BISCOOTER DU FACTEUR » AU MUSEE NATIONAL DE MULHOUSE – CITE DE L’AUTOMOBILE	Page 5
LES PHOTOS DE MONSIEUR TORLOTIN	Page 11
VOISIN 18 CV	Page 12
« Mes grandes dates des débuts de l’aviation Française »Chapitre 4	Page 12
INCONTOURNABLES... !	Page 18
UNE AVIONS VOISIN C4 A PEBBLE BEACH	Page 20
Le Corbusier’s Avions Voisin C7	Page 20
Rubrique people	Page 23
UN NOUVEAU PRESIDENT AU CLUB TALBOT	Page 23
POUR LES PASSIONNES D’AVIATION	Page 24
Inauguration du buffet de la gare de Saint Quentin	Page 24
UN RALLYE EN C4s	Page 25
QU’IL EST BON DE SE BALADER EN VOISIN	Page 25
"Lost and found"	Page 26
CONCOURS D’ELEGANCE	Page 28
Mission de bombardement le 15 avril 1915	Page 28
UNE SORTIE DE GRANGE INSOLITE	Page 32
DANS LE PROCHAIN BULLETIN...	Page 32

SUITE DE LA RENOVATION DU « BISCOOTER DU FACTEUR » AU MUSEE NATIONAL DE MULHOUSE – CITE DE L’AUTOMOBILE

Cet article est la deuxième partie du document consacré à cette rénovation. Vous pouvez le retrouver intégralement dans le n°216 de juillet 2017 du magazine GAZOLINE. Les extraits présentés ici sont tirés d’un texte de **Hugues Chaussin** avec des photos prises par la **Cité de l’Automobile**. et **Hugues Chaussin**

Compilation René Voisin



Après avoir redonné une belle fraîcheur cosmétique à la Newscooter, ancien véhicule personnel de Gabriel Voisin, les équipes de la Cité de l’automobile, en partenariat avec les élèves restaurateurs de l’école He-Arc, s’attaquent à la mécanique. Il faut désormais remettre l’auto en état de marche. Voici, en images, les derniers tours de vis avant le tour de clé

Toujours dans l’esprit de conservation du patrimoine que la Cité de l’Automobile tient à respecter (voir première partie dans le bulletin 2/2017), les équipes précitées s’attaquent ici à la partie mécanique. Au total, il aura fallu 1.140 heures de travail en incluant la préparation du projet, le temps des recherches et des explications auprès des étudiants.

Ensemble moteur et boîte

Avant de l’implanter dans la Newscooter, Gabriel Voisin avait apporté deux modifications au moteur Gnome et Rhône type RD4 de 125 cm³ :

- Les disques d’embrayage à bouchons de liège ont été remplacés par des disques en laiton,
- Une culasse spécifique, aux dimensions « hors normes » a été mise en place.

Après un nettoyage sommaire de la carburation et de l’allumage, le moteur est démarré et semble tourner sans problème majeur. Cependant, il est décidé de démonter l’ensemble moteur-boîte de vitesses pour vérifier l’état des joints, des roulements et autres surfaces fonctionnelles.



Après vidange de la boîte et démontage, aucune pièce ne semble endommagée

EMBRAYAGE



Le système d'embrayage multidisques en laiton mis en place par Voisin est désormais très fatigué et nécessite une profonde révision. Les dents du disque supérieur sont déformées et fragilisées.

Il est donc décidé de réusinier un disque neuf qui sera exécuté par une étudiante d'He-Arc.





Six dents sont fabriquées à part en vue d'être rapportées par brasure dans des encoches pratiquées dans le disque neuf. Les autres disques ont été simplement ébavurés
Ci contre le disque neuf en place, équipé de ses six dents délicatement brasées.

CULASSE

Après l'embrayage, le deuxième élément spécifique développé par Voisin est la culasse. Par son surdimensionnement, la culasse mis en place permet un refroidissement du moteur suffisant mais, à la différence du biscooter dans lequel la culasse était refroidie par bain d'huile, Voisin fait le choix, ici, d'un refroidissement liquide, la circulation étant assurée par thermosiphon vers deux réservoirs.



Avant



Après

La culasse est corrodée aussi bien au niveau des cavités qu'à l'extérieur. L'intérieur va être nettoyé par brosse avant passage au bain à ultrasons. L'extérieur va retrouver sa jeunesse par microsablage au Sodablast



Le test d'étanchéité qui suit le changement des joints montre une fuite sur l'un des raccords métalliques reliant la culasse aux réservoirs de liquide de refroidissement.

Un raccord neuf est réalisé

Les deux réservoirs en aciers sont très aimés et celui coté conducteur est carrément perforé.(voir ci-contre)

Le réservoir coté passager est sauvé par passivation à l'acide tannique et fixation des écailles de peinture au Paraloid B44. Jugé irréparable, le réservoir coté conducteur est entièrement refait : un beau travail de chaudronnerie.



L'ancien joint de culasse est remonté tel quel et le bloc cylindre a retrouvé sa gigantesque culasse

Le carter droit est réinstallé.





La mécanique est reposée dans son compartiment, les quatre durits sont remplacées ainsi que les colliers et les deux réservoirs sont remis en place.

Le plein de la boîte est fait avec de l'huile de boîte automatique DEXRON III, moins visqueuse que la SAE 20 préconisée par le constructeur de moto

ECHAPPEMENT

Le système d'échappement se décompose en trois parties :

Le collecteur avec un premier détendeur, un deuxième détendeur qui se sépare en cinq tubes, puis un troisième détendeur à cinq entrées et deux sorties, lesquelles se prolongent jusqu'à l'arrière du véhicule.



Après dépose de l'ensemble, l'examen révèle peu de corrosion perforante. La calamine est éliminée au chalumeau et les trous sont bouchés par un mastic haute température. L'ensemble est remonté sous la voiture.

STRUCTURE

Une fissure a été détectée sur la caisse au niveau de la fixation avant droite de la transmission. Cette anomalie est due à l'effet de couple transmis à la caisse par la chaîne de transmission. Une pièce de renfort en alu a été usinée et posée.

TANSMISSION, FREINAGE, DIRECTION

Compte tenu des difficultés de démontage complet de l'ensemble (pignon, chaîne, couronne sur roulements, tube contenant le système de cardans), il est décidé de se limiter à un nettoyage soigné à l'isopropanol

Le freinage est assuré par deux tambours enserré par des sangles métalliques garnies de Ferodo. L'ensemble est actionné soit par une manette à gauche du volant soit par la pédale centrale.

Le système est nettoyé à l'isopropanol et au nettoyant freins puis remonté tel quel.

La direction est assurée par un pignon en bout de colonne de direction actionnant une chaîne de moto reliée à chaque moyeu de roue. En outre les deux moyeux sont reliés par une barre de fer rigide.



Les extrémités de cette barre en acier sont très érodées (photo de gauche); même constat pour les pièces d'accrochage aux deux extrémités de la chaîne (photo centrale). Ces pièces sont soit rechargées au MIG, soit réusinées (photo de droite)

Après réglage des freins, de l'embrayage et de la chaîne de transmission puis mise au point du moteur, la Voisin est prête à partir en balade.

Remarques du secrétaire

1. Nous avons été informés de la parution de cet article par Brice Chalançon, toujours fidèle correspondant des « amis de Gabriel Voisin ». Qu'il en soit chaleureusement remercié

Brice Chalançon

Responsable de l'atelier de Restauration

Association de Gestion du Musée National de l'Automobile de Mulhouse (Collection Schlumpf)

188, avenue de Colmar

68100 MULHOUSE

Tél : +33 (0)3 89 33 55 44

Fax : +33 (0)3 89 33 55 45

brice.chalancon@museedelauto.org

2. Les lecteurs auront certainement apprécié l'intérêt d'un tel article que, au-delà des informations qui complètent notre culture technique sur les réalisations « Voisin », donne des précieuses indications aux propriétaires de biscooter dans la réparation et l'entretien de leur véhicule. Je suggère que ceux d'entre nous qui ont rénové leur « avions Voisin » rédigent des articles similaires : ce serait un véritable plus pour nous tous.

A NOTER



Toujours au sujet du « New scooter » dit « Biscooter du facteur », à noter que dans son numéro 414 de décembre 2016, le magazine Autoretro a fait paraître un excellent article (pages 46 à 51)

LES PHOTOS DE MONSIEUR TORLOTIN

AVIONS VOISIN A MOURMELON

Il s'agit, à nouveau de vues exceptionnelles qui ont été prises par Monsieur TORLOTIN, employé comme mécanicien, puis comme «dessinateur» au bureau d'étude aux Aéroplanes G. Voisin de 1911 à 1922.



Ces photos font partie du fonds d'archives privé que Monsieur JC. Richard a numérisé. Nous le remercions de mettre ces documents à notre disposition.

Ces deux vues sont situées à Mourmelon près de Chalon. Monsieur Torlotin fait ses classes et casse un peu...

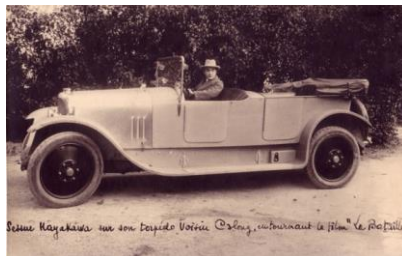
D'autres aussi chutent, comme ce capitaine Legrand (je crois qu'il pilotait un Caudron). (Commentaire de Philippe Ladure)



VOISIN 18 CV

documents communiqués par PH. Ladure

Ces documents d'usine ont été distribués aux concessionnaires de la marque. Ainsi, ces deux vues proviennent du concessionnaire de Montpellier. Aujourd'hui dans les archives de J.Feuillade, elles sont mises à disposition pour les amis de Gabriel Voisin : que J . Feuillade en soit remercié.



Le torpédo est un C3Long ; la voiture présidentielle est une 18 HP sur châssis C1

« Mes grandes dates des débuts de l'aviation Française »

Chapitre 4

Le 13 janvier 1908 (partie 1)

Philippe Ladure (Aout 2017)

Selon Clémenceau, Président du Conseil et ministre de l'Intérieur de cette époque, « Pour enterrer un problème, il suffirait de nommer une commission ». Et pour favoriser les progrès, faut-il seulement les doter généreusement ? Le prix Deutsch – Archdèacon, destiné à promouvoir le plus lourd que l'air, récompensera par un prix de 50 000 le premier vol autonome en circuit fermé d'un (1) kilomètre, obligeant à un aller-retour, incluant un virage, officiellement constaté. Le vol n'autorise pas les bonds ni les aides au décollage. Annoncé fin 1904, il va susciter de nombreuses réalisations, sérieuses ou loufoques (celles – ci sont d'ailleurs les reines des actualités cinématographiques, on les retrouve encore en bonne place sur internet aujourd'hui, pour faire rire ou sourire au détriment des valeureux essais des pionniers d'alors).

Si les adeptes du plus léger que l'air (ballon ou dirigeable) et si ceux qui pratiquent le vol plané sont nombreux, seulement une douzaine de pionniers dans le monde peuvent revendiquer avoir volé avec un plus lourd que l'air à la fin de l'année 1907.

Outre Clément Ader, on rapporte les pilotes suivant :



Wilbur Wright (Etats-Unis-
14 décembre 1903),



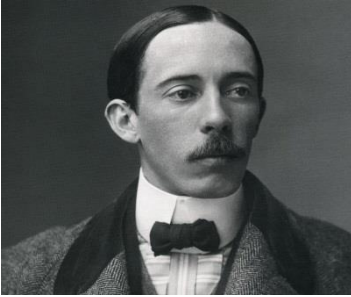
Orville Wright (Etats-Unis - 17
décembre 1903),



Trajan Vuia (France,
Roumain d'origine - 18 mars
1906),



Jacob Ellehammer (Danemark - 12
septembre 1906),



Alberto Santos-Dumont
(France, Brésilien d'origine -
13 septembre 1906),



Charles Voisin (France - 16 mars
1907),



Louis Blériot (France -
5 avril 1907),



Henri Farman (France -
7 octobre 1907),



Robert Esnault Pelterie
(France - 22 octobre 1907),



Léon Delagrangé (France -
5 novembre 1907),



Henry de la Vaulx (France -
19 novembre 1907),



Alfred Ritter de Pischof
(France, d'origine
Autrichienne - 5 & 6
décembre 1907).

Ce qui fait treize pionniers seulement, sans mention des expérimentateurs d'hélicoptères ou gyroplanes comme Maurice Léger (France - 13 juin 1907), Louis Bréguet (France - 1 août 1907), Pierre Cornu (France - 3 novembre 1907).

C'est donc un club très restreint de passionnés qui méritent d'avoir leur portrait dans le bulletin !

Fin 1907, personne ne remplit les conditions d'attribution de ce fameux Grand Prix d'Aviation (cf note). Certains n'ont pas fait de démonstration officiellement contrôlée, beaucoup sont loin d'avoir volé un kilomètre, la majorité ne parvient pas à virer ni à maîtriser leur vol. Fin 1907, le vol le plus long officiellement contrôlé et public est celui de Henry Farman, sur un appareil construit par les Frères Voisin et leurs équipes, à Issy-les-Moulineaux : on enregistre le 26 octobre 1907 un vol de 53 secondes de 771 mètres en presque ligne droite.

Reste seulement : voler 300 mètres de plus, maîtriser les virages, atterrir sans dégâts et d'avoir encore et toujours le courage d'essayer et le cran de piloter. Alors, le prix sera gagné.

Note : A noter que les appareils des frères Wright ne peuvent pas concourir, alors qu'ils volent sur de bien plus longues distances que celle requise, en raison de la catapulte nécessaire à leur envol, ce qui ne rend donc pas leur vol autonome.

Quelques références sur la toile :

<http://alain.vassel.pagesperso-orange.fr>

<http://www.crezan.net>

<http://www.thefirstairraces.net>

<http://earlyaviators.com>

<http://www.pionnair-ge.com>

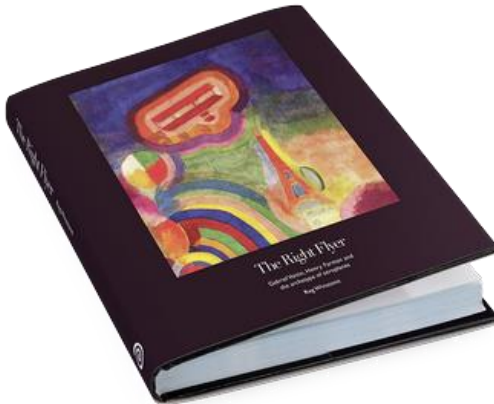
<http://www.vieillestiges.com/>

INCONTOURNABLES... !

The Right FLYER

The first full account of how Gabriel Voisin and Henry Farman led Europe in the final lap of the race to fly.

By Reg WINSTONE



Cover: Hardback
Published: 2017
Language: English
ISBN: 978-0956981103
Number of pages: 360
Photographs and illustrations: 310
Dimensions: 226mm x 226mm x 36mm

£39.95

<https://faustroll.co.uk/product/the-right-flyer/>

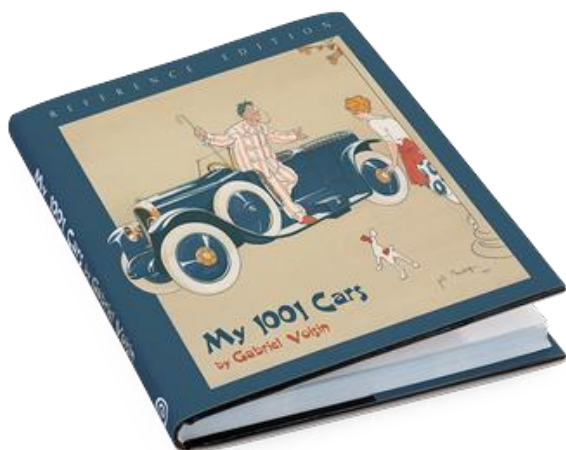
Details

The cellular biplane that Gabriel Voisin built for Henry Farman is by any standards a major landmark in the history of powered flight. As the first full account of its genesis and two-year evolution, this is the story of its true role in the final lap of the race to fly, particularly in the context of the Wright brothers' contemporary feats on both sides of the Atlantic

As well as exploring its impact of society, culture and politics in France, the story reveals how the zigzag of technological progress was driven by the personality of strong characters involved and unpicks the longstanding controversy between the very different approaches adopted by the Old World and the New.

Drawing on contemporary sources wherever possible, it separates the facts from the fiction in a way that invests these extraordinary events with some of the gripping immediacy they must have had at the time.

The result is a compelling portrait of aeronautics in France from 1904 to 1908, complete with an analysis of the technologies concerned, lively accounts of the machine's epoch-defining flights in France, Belgium and New York, and biographies of all the main protagonists.



MY 1001 CARS

The first English edition of the second volume of Gabriel Voisin's autobiography, published in France in 1962.

~~£49.99~~ £25.00

UNE AVIONS VOISIN C4 A PEBBLE BEACH

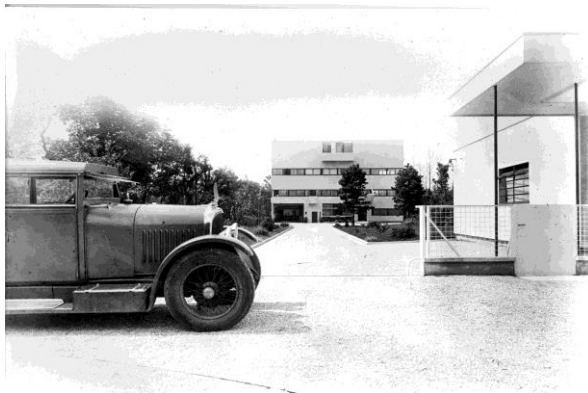
Document transmis par Philippe Ladure

En août 2017, l'Avions Voisin C4 de E. Fallone numéro de châssis 5646 torpédo usine était en Californie (Etats-Unis d'Amérique) au concours d'Elégance de Pebble Beach, au départ de la promenade en bord de côte au petit matin. (Photo SportCarDigest).



Le Corbusier's Avions Voisin C7, #18330

Article et photos aimablement communiqués par Josef Woess



La C7 devant la villa Stein (copyright Fondation LC)

During Rétromobile 2015 visitors could see an unrestored Voisin C7 Lumineuse at the stand of the Swiss dealer C. Grohe. The car had chassis number #18330.

Research into the history of this chassis number revealed that this was the car owned by the famous architect Le Corbusier from 1927 to 1929. The car is very well documented in the archives of *Fondation Le Corbusier* in Paris and also appears in photos published in a lot of books on the architect. Le Corbusier liked to place the car in front of his finished houses to have photos shot (such as Villa Stein de Monzie and Villa Church).

As is well-known Le Corbusier was very dedicated to building his own architectural archive from early on and so a number of documents relating to the car are with *Fondation Le Corbusier* today, for instance:

- Receipt date 24.06.27 where LC trades in his previous Avions Voisin C4 against "Type C7 No. 18330 carrosserie Voisin 2 portes".
- Handwritten letter by LC to Paris town council, with registration number of the car 7316X6.

Initially Le Corbusier was quite happy with the car. There is a handwritten letter by Le Corbusier with *L'Esprit Nouveau* letterhead reporting on his Marseille-Paris drive in 9 ½ hours („belle performance pour cette petite voiture alerte" . 12 juillet 1927). In the archive one can also find documents on a large general overhaul with a handwritten list of work by Pierre Jeanneret dated 16 mars 1928 and a subsequent complaint to M. Noël (director of Voisin) about the badly performed work.

One year later Le Corbusier traded in his car no. 18330 against another Lumineuse Type C14, to be delivered on october 25th 1929.



La C7 devant la Villa Church (copyright Fondation LC)

What happened to the C7 after its trade-in is not documented, however, analysis of the car's condition suggests that the C7 received the "*Voisin révisée*" treatment since it certainly had a very good respray in dark blue and a full Voisin-art-deco cloth for the interior in place of the previous tartan cloth.

In subsequent decades the car found its way to England where it stayed with a reclusive collector, Mr. Barker. While well-known to some British Voisin friends its special history was not fully recognised due to the lack of information on its chassis number. Mr. Barker started some work on the car such as another simple paint job to light blue. That is how the car was kept in a Yorkshire barn for several decades.

Back to *Rétromobile 2015* the full history of this car came to light and it was the important British architect Norman Foster who bought the car.

Norman Foster decided to have the car restored by *CraftLab*, the workshop of Koloman Mayrhofer near Vienna, Austria. CraftLab had already restored C7 no. 15157 and C4s no. 5641. So the car was restored alongside a number of aeroplanes from the period such as Blériot, Fokker, Rumpler et al.

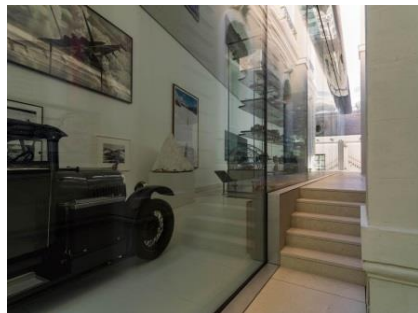
<http://www.craftlab.at>

During the comprehensive restoration the team of CraftLab tried to save as much of the history of the car and its substance as well as meeting the client's demand to take it back to the condition when owned by the architect Le Corbusier in 1927.

This included the reproduction of the original "*écossaise*" tartan cloth as well as finding out about the original exterior paint.

The restoration also relied a lot on the archives of Les Amis de G.V. and the expertise within the club. The restoration was finished in 2016.

Today the car is exhibited in the Norman Foster Foundation in Madrid in an exhibition showcasing a number of objects and architectural artefacts important to the architect Norman Foster. Well worth a visit:



<http://www.normanfosterfoundation.org>

Rubrique people

Transmis par Ph Ladure

En 2013, à Goodwood, Rosamonde Pinchot, fille de Janine Voisin et petite fille de Gabriel monte la célèbre côte de Goodwood (Royaume Uni) avec Philipp Moch et la Voisin Laboratoire 1923, reconstruite à l'identique.



UN NOUVEAU PRESIDENT AU CLUB TALBOT

Message du Club Talbot

Chers amis Présidents des Clubs de Marque,
A l'occasion de sa dernière Assemblée Générale réunie le 17 juin 2017 en Alsace, Henri de ROISSARD a décidé de ne pas solliciter le renouvellement à son poste de Président après 8 années de fonction, et fort naturellement c'est François STEPHAN qui lui succède au poste de Président.
Au plaisir de vous rencontrer à l'occasion du prochain rallye de l'Association des Clubs de Marque à Epinal.
Henri de ROISSARD
François STEPHAN

Nos félicitations à François STEPHAN

POUR LES PASSIONNES D'AVIATION

Information transmise par Philippe Ladure

Le magazine d'informations aéronautiques CDRH AVIATION NEWS N°49 Juin 2017

Ce magazine, 63 pages, vous est offert par clic sur le lien calameo ci-dessous en lecture directe:

<http://fr.calameo.com/read/000257893a0296f780309>

Inauguration du buffet de la gare de Saint Quentin

En juillet dernier a eu lieu l'inauguration du buffet de la gare de Saint Quentin qui vient d'être complètement rénové façon « art déco ». Philipp Moch y était et a pu faire admirer sa C15 aux personnalités locales (Xavier Bertrand, maire de Saint Quentin et sa première adjointe). L'adjoint au maire, chargé de la culture a pu faire un tour en Voisin.

On appréciera la mise en scène (wagon lit sur le quai de la gare, le sosie de Joséphine Baker dans la Voisin...)

A noter qu'une grande exposition Art Déco est prévue à Saint Quentin l'année prochaine.



UN RALLYE EN C4s

Josef Woess nous a communiqué des photos du Rallye NÔ historic auquel il a participé avec sa C4s en 2017

Merci Josef



QU'IL EST BON DE SE BALADER EN VOISIN "weekend run in the C4s"

Toujours de Josef Woess, des images sympathiques d'une balade en famille et en « avions Voisin »



the kids were enjoying the weekend in the C4s!



"Lost and found"

Par Josef WOESS que nous remercions chaleureusement

The remains of a C1 Voisin body found in Australia

Only recently fragments of a C1 Voisin body came to light. This is a factory body, model "torpédo route" as seen on early C1 chassis.

This body was exposed to the elements for several decades in the Australian bushes and was saved about 20 years ago and put into storage.

Telling from the photos the factory body was modified in the style typical of british tourers. However, there is enough to identify it as a Voisin body.

Quite possibly the oldest remaining C1 factory torpedo body this will be most interesting to study in terms of its build method; the details such as the aluminium door hinges which are so typical Voisin as well as what remains of the red leather seats etc.

The plan is to use this body for the rebuild of the ex-Baillon C3 chassis.

For more information please contact Josef Woess:

j.woess@gmx.at

(Voir photos page suivante)



CONCOURS D'ELEGANCE

Document communiqué par Stephan Ittner

Laquelle est la plus élégante : la voiture ou la jolie jeune femme qui semble lui voler la vedette : à vous de choisir



Mission de bombardement le 15 avril 1915

Document communiqué par Philippe Ladure

Le 15 avril 1915, l'escadrille VB5, dénommée VB105 depuis 15 jours, basée à St Pol sur mer, près de Dunkerque (Nord) est envoyé en mission de bombardement des hangars de construction de sous-marins dans le port d'Ostende (Belgique). Le Sergent-pilote François de Marmier, pilote, est grièvement blessé par un éclat d'obus de DCA qui lui sectionne le pied gauche. Malgré la douleur et l'hémorragie, il parvient à maintenir son avion en ligne de vol et à regagner les lignes françaises.



Après 30 mn de vol, il réussit à poser son voisin sans casse, malgré la rupture complète de l'axe reliant les deux roues du train avant..

Le pilote a posé son appareil sur le train arrière et a effectué toute la course d'atterrissage en position cabré, ce n'est qu'à l'arrêt qu'il a laissé tomber le nez

Vue du train avant du Voisin LA. L'axe reliant les deux roues du train avant a été sectionné par un éclat

Le projectile allemand de DCA a explosé à proximité immédiate causant de nombreux dégâts et blessant grièvement le pilote en lui arrachant un pied - Plusieurs trous, un de 60 cm, un de 25 cm et un de 6cm, auxquels il faut ajouter une trentaine de trous causés par des schrapnells, ont été dénombrés après coup par les mécaniciens

Partie avant de la carlingue détruite par un gros éclat d'obus.



Le Sgt Mailfert, le mitrailleur, qui occupait la place arrière, n'a pas été blessé.



Cette vue du poste de pilotage montre, sur sa partie gauche, le trou de 60 cm de diamètre causé par l'explosion de l'obus de DCA allemand à proximité immédiate - Au-dessus, fixé sur un trépied, l'arme de bord, une mitrailleuse Hotchkiss doté d'une poche destinée à récupérer les douilles après leur éjection de l'arme - Ce dispositif permettait d'éviter au pilote de prendre les douilles dans la figure, d'être brûlé par elles et d'éviter qu'elles ne bloquent le manche ou les commandes de vol, si elles se baladaient librement dans la carlingue.



Evacuation de François de Marmier vers l'hôpital de Zuydcoote

Courte biographie du Sgt François de Marmier

Né le 18 juin 1892 à Belfort - Fils de François de Marmier et de Marie Picaud - Domiciliés à Gennevilliers - Service militaire dans l'aérostation militaire à compter du 10 août 1910 - Brevet de pilote militaire n° 116 obtenu le 9 juin 1912 - Profession avant guerre Aviateur - Marié avec Marthe Wald - Domiciliés 16, boulevard St-Denis à Paris (75) - Mobilisé dans l'aéronautique militaire, le 1er août 1914 - Pilote de l'escadrille VB 105 du 13 mars au 15 avril 1915 - Une citation à l'ordre de l'armée, le 1er avril 1915 - Légion d'Honneur et une citation à l'ordre de l'armée, le 19 avril 1915 - Croix de Guerre - Grièvement blessé par une éclat d'obus de DCA qui lui sectionne le pied gauche pendant une mission de bombardement sur Ostende, le 15 avril 1915 - Hospitalisé à l'hôpital de Zuydcoote, puis convalescence jusqu'au 13 décembre 1915 - Affecté au STA pour le convoyage des avions du 6 février au 17 mars 1916 - Détaché auprès de l'armée navale anglaise pour le convoyage d'avions au front (Sopwith) du 17 mars au 5 juin 1916 - RGA comme pilote convoyeur à compter du 5 juin 1916 - GDE du 5 juin au 20 juillet 1916 - Pilote de l'escadrille N 112 du 20 juillet au 20 novembre 1916 - Nommé Sous-lieutenant du 24 octobre 1916 - Une victoire homologuée contre un avion abattu dans les environs de la côte du Poivre, le 23 septembre 1916 - Médaille Militaire et une citation à l'ordre de l'armée - Tué au cours d'une collision au sol entre le Nieuport 17 qu'il pilotait et un Farman F 42 de la F 215 sur le terrain de Morlancourt, le 20 novembre 1916.

Crédits du récit, dont on peut souligner la précision et la parfaite documentation, avec mes compliments, valables pour la totalité du site :

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille105.htm

Photos : La Guerre Aérienne Illustrée mise en ligne par le site "Gallica" de la Grande Bibliothèque de France

UNE SORTIE DE GRANGE INSOLITE

Document communiqué par Philippe Ladure

Un événement rare, dont pourtant, la presse spécialisée n'a pas parlé.

Heureusement, notre président, toujours à l'affût des nouveautés, ne s'est pas laissé surprendre....



DANS LE PROCHAIN BULLETIN...

Un article illustré sur l'entreprise Louis Gallé.

Cette très ancienne entreprise de carrosserie connue pour sa grande qualité d'exécution tout en ayant un style très classique. On reconnaît souvent les créations de ce carrossier par des caisses à flancs bombés et la base des portes arrondies.