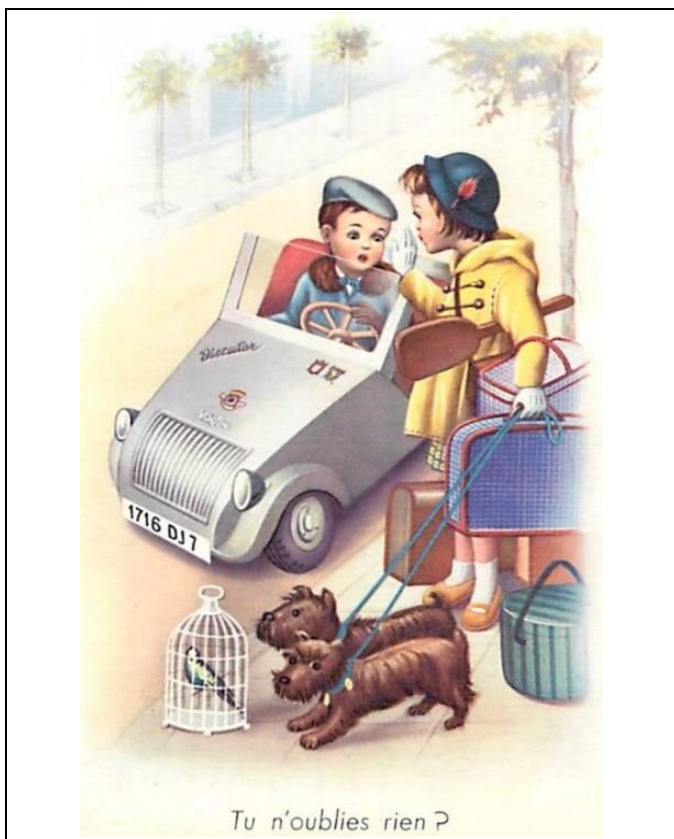




Décembre 2018

# Les Amis de Gabriel Voisin

## BULLETIN DE LIAISON N° 50



**BULLETIN BILINGUE**

# Le mot du président

Avec une grande satisfaction, ces lignes ouvrent le numéro 50 de notre bulletin de liaison. Cinquante publications en trente-trois ans d'existence, il n'y a peut-être pas de quoi être satisfait. Je ferai remarquer cependant que depuis 4 ans, nous avons entre trois et quatre bulletins annuels : voilà un motif de réjouissances, dans la durée ! Voilà pour le nombre. Pour la qualité des articles et comme annoncé, nous allons proposer, à la prochaine assemblée générale, la mise en place d'un comité de lecture. A noter aussi que ce N°50 est partiellement bilingue, autre sujet de satisfaction. Merci aux brillants traducteurs.

La prochaine année sera importante puisque nous proposerons une série de manifestations pour célébrer le centenaire de la production des automobiles « Avions Voisin ». Ce sera discuté à l'AG du 9 février, le bureau y déjà travaillé.

Nous sommes en retard pour l'inventaire de nos archives, heureusement déposées dans de bonnes conditions, l'année 2019 devrait y parvenir. Ces archives sont déjà disponibles pour consultation, ainsi que des témoignages historiques de grand intérêt, dont certains sont publiés sur notre site.

Avec mes souhaits pour que la fin d'année soit plus sereine et apaisée que ces dernières semaines, je vous adresse mes vœux pour que ces fêtes vous soient favorables. Nous nous retrouverons le 9 février prochain lors de l'assemblée générale, avec la perspective de renouveler les manifestations de bonne volonté pour poursuivre les activités de notre groupe.

Philippe Ladure N°50 – décembre 2018

# Le mot du secrétaire

Ce numéro 50 marque un tournant dans la publication de notre bulletin de liaison.

D'abord, le chiffre symbolique de cinquante, soit un demi-centenaire, tombe à pic à quelques semaines du centenaire de la production de la première voiture « avions Voisin », centenaire que nous célébrerons par des manifestations originales mais aussi prestigieuses dont vous aurez le programme lors de notre prochaine assemblée générale (9 février 2019).

Tournant éditorial aussi puisque désormais, et dès le présent numéro, nous tentons d'associer à chaque article important rédigé en français, sa traduction en anglais. Remercions dès aujourd'hui notre ami Reg Winstone qui a bien voulu se charger des traductions que vous pourrez lire dans les pages suivantes.

Tournant rédactionnel enfin car ce numéro est le dernier que je rédige, notre ami Emmanuel Minet ayant bien voulu prendre la charge de rédaction du bulletin à partir du numéro 51 qui devrait paraître dans le courant du mois de février 2019.

Encore plus que pour moi, il faut que vous soyez tous à ses cotés pour l'aider dans cette tâche en lui communiquant vos projets d'articles (curiosités, souvenirs et expériences diverses) qu'il saura, encore mieux que je ne l'ai fait, mettre en forme et diffuser pour le plus grand plaisir de tous.

Adresse mail d'Emmanuel Minet : [minet.emmanuel@neuf.fr](mailto:minet.emmanuel@neuf.fr)  
Bonnes fêtes de fin d'année à tous

---

## **ASSOCIATION DES « AMIS DE GABRIEL VOISIN »**

Directeur de la publication : Philippe LADURE

Secrétaire (en charge du bulletin) : René VOISIN – 06 07 96 44 88

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

Siège social : 58, chemin du Ramelet Moundi 31100 TOULOUSE

## Sommaire

<b>CONNAISSIEZ-VOUS LE SYSTEME « AVADEC »</b>	Page 5
<b>AMENDE HONORABLE...</b>	Page 7
<b>Ah ! Les belles suédoises</b>	Page 8
<b>Cartes en couleur des pionniers de l'aviation.</b>	Page 11
<b>UN MAGNIFIQUE TEMOIGNAGE DE PAUL MORAND</b>	Page 12
<b>LES RECORDS « AVIONS VOISIN »</b>	Page 18
<b>Velocetoday à Padoue</b>	Page 20
<b>ASSURANCE COLLECTION</b>	Page 20
<b>GABRIEL VOISIN EVOQUE A BOURG EN BRESSE</b>	Page 21
<b>Option Voisin C24</b>	Page 23
<b>Avions Voisin à Bourges</b>	Page 23
<b>Une belle trouvaille d'Hubertus</b>	Page 24
<b>EN SAVOIR PLUS SUR JOSEPH FRANTZ</b>	Page 25
<b>VISITER LE MONDE EN « VOISIN »</b>	Page 33
<b>Bisbi 2018 – Rencontre de micro- cars en Bourgogne</b>	Page 37
<b>UNE SOUPAPE DANS UN « SANS SOUPAPE »</b>	Page 42
<b>EN ITALIE AUSSI ON PARLE DE VOISIN</b>	Page 43
<b>ANNONCE</b>	Page 44

## CONNAISSIEZ-VOUS LE SYSTEME « AVADEC »

Document communiqué par Philippe Ladure

### « AVADEC » pour « Amélioration des Accélération, Vitesse et Consommation »

Un de nos amis, ancien adhérent, à déniché un document concernant un dispositif destiné à améliorer les performances d'un moteur.

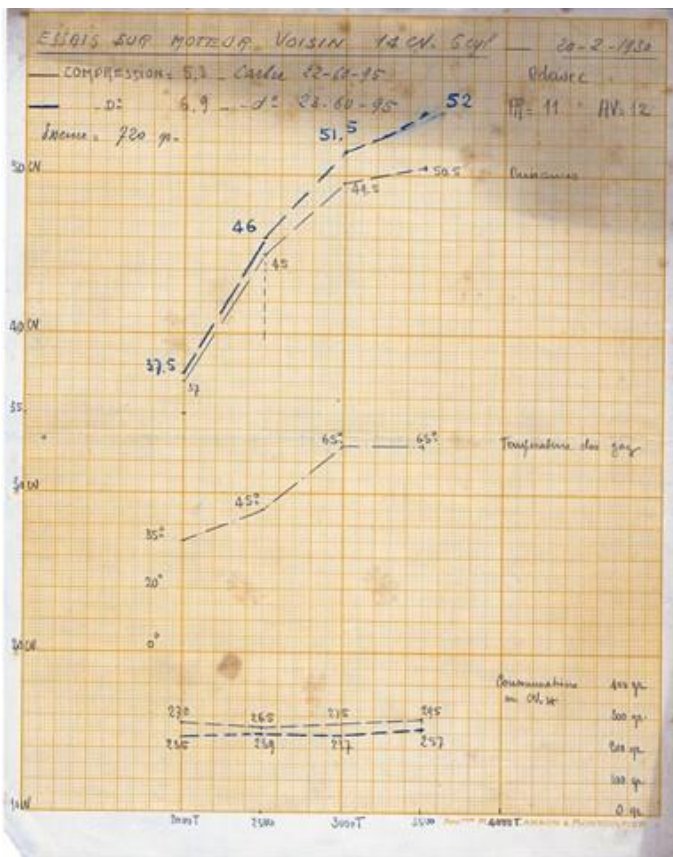


Ce qui est peu banal, c'est que le prospectus publicitaire vantant les caractéristiques du système est accompagné par un document technique original, rare, manuscrit, comparant les puissances et consommations d'un moteur avec et sans le fameux "Adavec". Ce qui est aussi très élégant, c'est que Dominique Juillard fait don de ce dossier à notre association.

*Former member Dominique Juillard has kindly presented to the association a splendid document about a system designed to improve engine performance and fuel economy. What makes the leaflet so special is that the description is accompanied by handwritten original technical data comparing engine power and fuel consumption with and without the Adavec device*

### AVANTAGES du DISPOSITIF

- 1.- Augmentation de la puissance mesurée au banc.
- 2.- MÊME facilité de mise en marche des moteurs;
- 3.- Abaissement de la vitesse minima en prise directe.
- 4.- Amélioration considérable des accélérations et de l'aptitude à monter les côtes.
- 5.- Augmentation de la vitesse maxima.
- 6.- Abaissement de la température de l'eau du radiateur.
- 7.- Abaissement considérable de la température de l'huile du carter moteur.
- 8.- Abaissement considérable de la température des gaz d'échappement.
- 9.- Diminution de la consommation d'essence.



### **Remarque de la rédaction**

Nous faisons appel à nos adhérents experts en mécanique pour nous donner leur avis sur un tel système et sur sa réelle efficacité en termes de performance.

Merci de nous adresser vos observations, nous les ferons paraître.

### **Editor's note**

*If any member can provide an expert opinion of the potential real world efficacy of the system described, we'll publish it in the next issue*

## **AMENDE HONORABLE...**

### **ERRATUM...**

Dans le numéro 49 de notre bulletin, nous avons fait paraître un article intitulé **LES CARROSSIERS...souvent de vrais artistes...** Une erreur regrettable a été commise sur l'orthographe du nom de l'un de ces grands carrossiers : il fallait lire BELVALLETTE et non « Belvalette » comme cela a été écrit, et ce, malgré l'écusson publicitaire publié qui, lui, était correctement orthographié.

Pour nous faire pardonner, encore quelques images de ce grand carrossier

*An unfortunate typo crept into the **LES CARROSSIERS souvent de vrais artistes...** article in Bulletin No.49 of our bulletin, which despite the accompanying logo, should have read Belvallette (with a double L). By way of apology, here are a few other examples of the great coachbuilder's work :*



Certaines photos sont extraites du prochain ouvrage de François Vanaret sur "des carrosses à l'automobile - une histoire de la carrosserie Française".



### Les établissements Belvallette



une vue d'époque d'une 18 HP, parue en couleur dans un numéro de "L'Illustration" de 1922.

---

## Ah ! Les belles suédoises

Ces images proviennent de la page internet [www.massingnickel.se](http://www.massingnickel.se) .  
Les photos ont été publiées dans la revue Autohistorica

Hubertus Hansmann, infatigable chercheur, a déniché pour nous quelques belles images « d'avions Voisin » suédoises. Qu'il en soit ici remercié.

Nous en publions une partie dans le présent bulletin et poursuivrons la publication dans les prochains numéros

*Our thanks go to the indefatigable researcher Hubertus Hansmann for sending these evocative images of Voisins in Sweden, of which more will appear in subsequent Bulletins.*

N'hésitez pas à faire vos commentaires sur cette galerie photos.





Ambulance Voisin photographée vers 1933 à Handen.



Cette voiture Voisin est arrivée en Suède sous forme de châssis puis a été carrossée en landaulet par Gustaf Nordbergs Vagnfabrik.



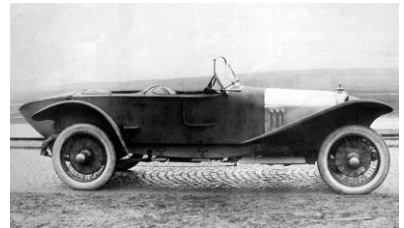
Le réalisateur John Emanuel Ohlsson, Stockholm, dans sa Voisin au concours d'élégance KAK Skåne à Jönköping (1922).



Une Voisin de type C5 qui participa au concours général en 1924.



Il s'agit du même type Voisin C5 que dans la photo précédente. Notez que l'arrière de la voiture est marqué avec "VOISIN ».



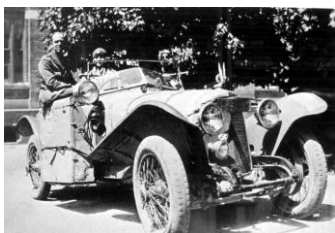
Il s'agit d'une Voisin de type C5 à la carrosserie de Belvallette commandée par le réalisateur Jean Emanuel Ohlsson en 1924, et finalement acquise par Frank Dahlin. La voiture a été utilisée pour de longs voyages aller-retour en Suède, en Europe et en Amérique du Nord.



Frank Dahlin et sa Voisin de type C5 garée devant Politiken à Copenhague.



La Voisin C5 de Frank Dahlin a été équipé pour voyager en Amérique du Nord. Notez les grandes malles à bagages sur les côtés.



Cette photo de Frank Dahlin dans sa Voisin type C5 est prise dans le cadre du voyage en Amérique du Nord. Dans la voiture, l'épouse de Frank est également visible.



Ici, Frank Dahlin a séjourné à Hollywood et rencontré M. Nibblo, agent de Greta Garbo. La voiture était dotée de superbes peintures, notamment de la marque "SWEDEN CAR".



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

© 2015 Automobilhistoriska  
klubben Le groupe Brass &  
Nickel

[webmaster@massingnickel.se](mailto:webmaster@massingnickel.se)



## Le magazine CDRH AVIATION NEWS N°56 Novembre 2018

Comme chaque fois, nous communiquons à nos lecteurs passionnés d'aéronautique les liens qui leur permettront d'accéder en ligne au magazine CDRH AVIATION N°56.

<https://fr.calameo.com/read/0002578936740f7c0e270>

Vous pouvez aussi le télécharger en pdf par lien sécurisé:

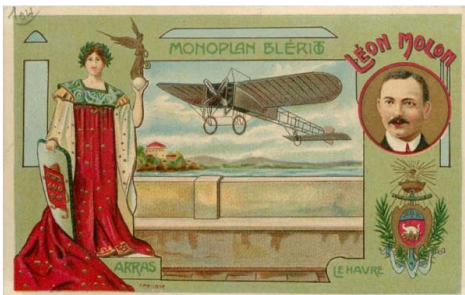
<https://www.dropbox.com/s/bpqamc95p4iag9m/56-La%20Lettre%20Novembre%202018.pdf?dl=0>

Sur Google ou Microsoft Edge, ou d'autres moteurs de recherches, vous pouvez le consulter par: 56 - CDRH AVIATION NEWS

## Cartes en couleur des pionniers de l'aviation.

C'est avec plaisir que nous poursuivons la publication des gravures réalisées par V. MELLONE que nous avons commencée dans les trois précédents bulletins (collection de Philippe Ladure).

Here are more of the Mellone postcard series we have published in the previous three bulletins.



Léon Molon sur Monoplan Blériot



Hans Grave sur avion Grave



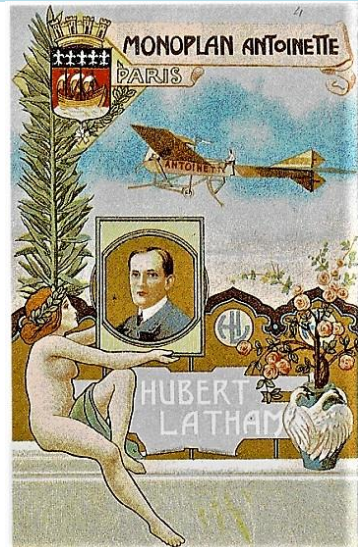
Frey sur biplan Farman



René Metrot sur biplan Voisin



Lieutenant Caldedara sur biplan Wright



Hubert LATHAM sur monoplan Antoinette

## UN MAGNIFIQUE TEMOIGNAGE DE PAUL MORAND

Document aimablement transmis par Philipp Moch

Hier, je devais, avant d'écrire cet article, aller à Montlhéry voir César Marchand *Yesterday, before penning this article, I was due to go to Montlhéry to see César*

s'attaquer aux 50 miles sur Voisin. Record redoutable qui a eu raison de la vie de conducteurs tels qu'Elridge, et Breton

*Marchand attempting the 50-mile record on a Voisin – a record ardently sought by drivers of the calibre of Ernest Elridge, and Breton*



**André Morel au volant de la voiture des records, par Geo Ham, paru dans l'illustration d'octobre 1928.**

Un mot de Gabriel Voisin me convoque ce matin, non plus à l'autodrome, mais à l'usine d'Issy-les-Moulineaux. J'apprends que, par suite de l'éclatement d'un pneu, la voiture vient d'être détruite, Marchand grièvement blessé. Au fond d'un atelier, cette merveilleuse mécanique git, anéantie, abandonnée. Hier l'orgueil de tout le personnel ; aujourd'hui, qui fait attention à elle? Après un instant d'étonnement, les ouvriers en « bleus » sont retournés à

*. Gabriel Voisin summoned me this morning, not to the autodrome, but to the Issy-les-Moulineaux factory, where I learned that an accident caused by a puncture had destroyed the car, and that Marchand was seriously wounded.*

*There, in the depths of the workshop, lay this wonderful machine, annihilated and abandoned. Yesterday, it was the pride of all the staff; today, nobody pays it any attention?*

leurs pièces, attendant passivement que du cerveau du constructeur sorte une nouvelle machine plus forte, plus belle ; en industrie comme ailleurs, la mort est une victoire, une renaissance ; qui n'a jamais vu Voisin regarder « les yeux dans les yeux », le nez en avant, les lèvres serrées, la clé à la main, comme un fouet, un moteur qui se conduit mal, ne sait pas ce que c'est qu'une énergie humaine triomphant de la matière domptée. La voiture! Comment décrire ce qui n'a plus de forme, ce qui n'est que fer tordu, qu'aluminium embouti, martelé par le choc ?

A travers le radiateur, une planche a passé qui s'y suspend encore (la balustrade -le l'autodrome arrachée sur trente mètres de longueur) L'échappement est fauché. la direction ressemble à un vilebrequin. Les carburateurs se sont envolés, les roues sont aplaties comme des planches à repasser. Mais ce n'est là que l'extérieur ; sous ces dehors terrifiants, on retrouve encore la masse harmonieuse

*After a moment's astonishment, the workers in their blues returned to their parts, passively waiting for the constructor's brain to come up with a new, stronger, more beautiful machine. In industry as elsewhere, death is a victory, a renaissance. Anyone who has never seen Gabriel Voisin, nose forward, lips clenched, spanner in hand like a whip, stare at misbehaving engine, does not know what it is to see human energy taming inert matter. The car! How to describe what no longer has form, what is only twisted iron and aluminium deformed by the impact?*

*The plank that had passed clean through the radiator still hangs there (30 metres of the banking fence having been ripped away). The exhaust is broken. The steering column looks like a crankshaft. The carburettors have disappeared, and the wheels are flattened like ironing boards. But that's just the outside; beneath, the harmonious mechanism of this wonderful contraption remains intact, which I saw created almost two years ago, in the*

de cet engin merveilleux, si étudié, que j'ai vu naître il y a presque deux ans, dans le secret du laboratoire d'Issy-Les-Moulineaux : d'ailleurs il restera longtemps encore le détenteur des records du monde les plus enviés. les 3. 6. 12. et 24 heures... Miracle il a suffi qu'on lui mette deux autres roues à l'arrière et voici qu'elle roule, cette voiture ! Elle roule, mais elle n'est qu'un jouet d'enfant que l'on pousse à la main : après le silence mortel qui a suivi le fracas de l'accident, elle s'est tue pour toujours. Qu'importe le génie nerveux de Voisin va réagir. A une autre ! Ce grand Français va reprendre une lutte de trente années contre sa vieille ennemie : la pesanteur. Jusqu'à 180, me dit Voisin, ce n'est rien : ce n'est qu'au delà que la partie s'engage. Alors on cesse d'avoir à son service un appareil docile : on a sous soi une bête qui se défend, se refuse et qu'il faut réduire. Tous deux, nous allons voir Marchand à l'hôpital de Grenelle. Il repose sur son lit ; D'avoir fréquenté la mort, Il lui reste un air étonné, dolent,

*secret laboratory at Issy-Les-Moulineaux. Moreover, it will remain the holder of the World's most envied records for a long time: the three, six and 24 hours.*

*Miraculously, replacing two rear wheels was all that was required to move the wreck, but only like a child's toy to be pushed by hand. After the deadly silence that followed the violence of the accident, it was dead. No matter. Voisin's nervous energy will react. Onwards to another! This great Frenchman will resume his 30-year struggle against his old enemy: gravity. Up to 180km/h, he tells me, it's nothing: only beyond that speed do things get interesting. One no longer has a docile apparatus to hand, but a beast that fights back, refuses to obey and must be conquered. Both of us go to see Marchand at the Grenelle hospital. He rests on his bed. Having courted death, he still has an astonished look which makes him appear almost the age of his little daughter. The racer bears no resentment against his machine. On the contrary. It*



qui fait qu'on lui donnerait presque l'âge de sa petite fille : on dirait un mousse stupéfait d'avoir échappé seul à la tempête. Le coureur n'a aucun ressentiment contre la machine, au contraire. Elle a obéi. dit-il. Il n'a pas quitté l'avant des yeux.

Après l'éclatement il s'est redressé et il allait sortir du virage lorsqu'une des tringles est sortie de la jante et est venue s'engager dans le frein arrière et le bloquer. Et dire que le record était battu! Je n'avais plus que la ligne droite ! Dire qu'on est toujours trahi par les roues ...On est trahi par ce qu'on ne fait pas soi-même, répond le constructeur Morel autre champion, est au chevet de son camarade.

Quelle sympathie me pousse vers ces hommes simples que sont les coureurs. On s'imagine que dans ces milieux règnent l'intérêt, la méchanceté, la combine. C'est qu'il ne faut pas confondre les as avec les revendeurs habitués des brasseries ou avec les épateurs de banlieues, ou même avec le

*obeyed, he says. Says. He never took his eyes off the track ahead.*

*After the puncture, he straightened out of the turn when one of the spokes detached from the rim and blocked the rear wheel. And the record was beaten! I only had the straight left! To say that we are always let down by the wheels... One is always betrayed by what one does not make oneself, replied the constructor. Morel, the other champion, is at the bedside of his comrade.*

*What sympathy I feel for these simple men, the drivers. One might imagine imagined that self-interest and chicanery infect their world, but it would be a mistake to confuse them with hard-drinking salesmen or suburban commuters, or even those of the horse racing world. There is a true spirit of military comradeship between the Masters of the wheel, which stays with them at the very gates of death.*

*The wounded man grimaced with pain. His colleague sees it.*

monde des hippodromes : entre les maitres du volant, il y a une vraie camaraderie de guerre ; aux portes de la mort se tient la bonté et sur la matière, l'esprit l'emporte.

Le blessé fait une grimace de souffrance. Son collègue s'en aperçoit - Eh! gars I j'te conseille de boucher ta brèche, à Montlhéry, dit-il en riant. Hier encore. chaque fois que j'passais à 200 le long du trou qu't 'as fait dans la balustrade, par distraction. j'étais sur le point de m'y enfourner! Ces hommes sont invincibles. Chez celui qui est étendu là, je sens la volonté tenace de recommencer, de faire mieux. Aucun de nous ne pense déjà plus ni à l'hôpital, ni à la chair blessée, ni à la machine détruite. « Nous louons un lévrier de sa vitesse, dit Montaigne, non de son collier»

*Eh, guys I advise you fix that fence at Montlhéry, he laughs. Even yesterday, every time I went to 200km/h past the hole I almost went through it! These men are invincible. For the sake of he who lay there, I feel a stubborn desire to start over, to do better. Already not one of us is thinking of the hospital, the torn flesh or the destroyed machine. As Montaigne said, "we rent a greyhound for its speed, not its collar."*



Paul Morand

Nota 1 : Paul Morand était un grand ami de Gabriel Voisin. Il a notamment écrit à son sujet :..."un génie... en continuelle invention. Adoré et admiré de ses ouvriers... inventeur comme Vinci... indifférent à l'argent... se tuant autant au lit qu'à l'usine !"

Nota 2 : Voir aussi le récit suivant :

**Le Rhône en hydroglisseur** paru dans le recueil « Papiers d'identité » qui relate un voyage sur le Rhône à bord d'un hydroglisseur conçu par Gabriel Voisin.

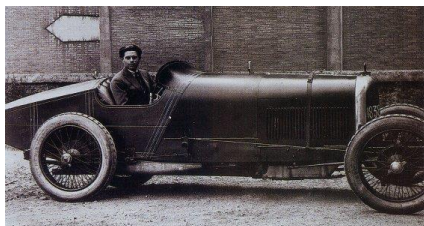
*Nota 1 : The poet and novelist Paul Morand was a good friend of Gabriel Voisin, who he described as "a genius... continually inveting. Adored and admired by his workers... an inventor like da Vinci... indifferent to money... and as energetic in bed as he was in his factory!"*

*Nota 2 : See **Le Rhône en hydroglisseur** – and account of Morand's voyage along the Rhône on a hydroplane built by Gabriel Voisin.*

## LES RECORDS « AVIONS VOISIN »

Petit résumé de ces grands moments

Document de Philippe Ladure



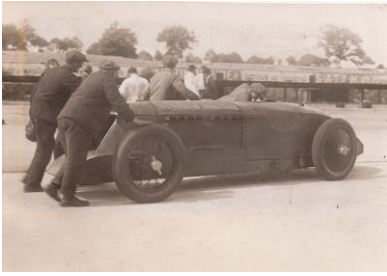
1925 : 4 cylindres, César Marchand, André Lefebvre et Julienne (\*).

Records du monde dont celui des 6 heures à 172.046 km/h et 1000km à 171.968km/h.

(\*) : tous renseignements et détails sur ce pilote seront les bienvenus : j'ignore même son prénom ! (Philippe Ladure)

1926 : 6 cylindres,  
C. Marchand  
Records internationaux dont celui des 100km.



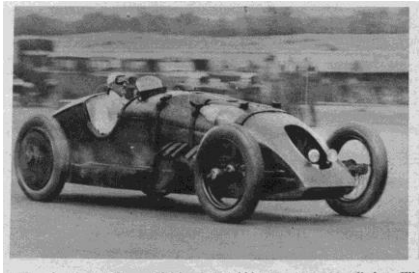


1927 – 1928 : 8 cylindres : C. Marchand, André Morel, Serge Kiriloff.

17 records du monde dont celui des 24h à 182.660km/h , puis : C. Marchand, Record des 10 miles à 214.912km/h puis accident (voir la nouvelle de Paul Morand page précédente).



1929 : 12 cylindres (type 1) puis type 2 (avec ronds blancs capot) : C. Marchand, A. Morel, Louis Leroy de Présalé, S. Kiriloff (accident) ; Records du monde dont 30000km à 133km/h.



1930 : 12 cylindres (coupé Diane « de production »), C. Marchand, Edouard Marchand, Willem van Doorninck, L. Leroy de Présalé.

Records du monde dont celui des 50000 km à 119.948 km/h et 17 jours.



## Velocetoday à Padoue (25 – 28 octobre 2018)



**Document communiqué par Josef Woess**

Cette belle manifestation italienne a permis de voir cette magnifique C1 qui venait du Musée Nicolis de Vérone. La présentation de ce véhicule est l'élégance personnifiée et une telle scénographie pourrait nous inspirer dans les salons qui s'y prêtent (Reims par exemple).

*On display at the show was this magnificent C1 transformable which normally resides in the Musée Nicolis de Vérone.*



---

## ASSURANCE COLLECTION : une proposition intéressante...

**Note de la rédaction :** cette proposition nous a été faite lors d'une rencontre à l'occasion du salon Epoqu'auto avec Corinne CEREDÉ, Responsable Développement Collection de TEA

CEREDE

En cliquant sur le lien suivant, vous accéderez au document power point (en bas à gauche de votre écran) donnant tous les renseignements sur cette proposition

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=4c1a98647c&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1617217203554424715&th=1671827a6e83178b&view=att&disp=safe&realattid=1671826ffa696dfa3672>

Vous pouvez aussi contacter directement Madame Corinne CEREDE

---

## **Corinne CEREDE**

*Responsable Développement Collection*

5, rue du Général Foy

75008 Paris

Tél. : 06.12.11.47.41

Tél : 01.48.01.95.47

---

## **GABRIEL VOISIN EVOQUE A BOURG EN BRESSE**

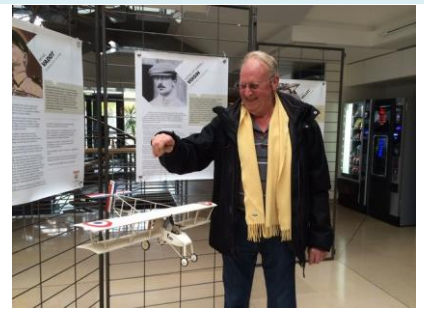
Photos de Nicole Singier (organisatrice de la manifestation)

Exposition du 9 au 22 octobre 2018 à Bourg en Bresse

« Légionnaires remarquables de l'Ain »

Nos amis Robert et Sylvie Lequeux ont participé à une belle exposition mettant à l'honneur les décorés de la légion d'honneur du département de l'Ain. Cette manifestation a été l'occasion d'évoquer Gabriel Voisin et le biscooter occupait une place d'honneur

*Our friends Robert et Sylvie Lequeux took part in an excellent exhibition devoted to the holders of the légion d'honneur in the departement of the Ain, including Gabriel Voisin. His Biscooter prototype took pride of place*





## Option Voisin C24

Communiqué par Philipp Moch



Cette option était elle au catalogue ?

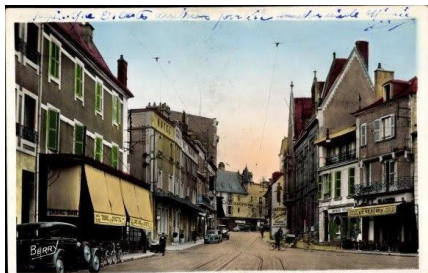


---

## Avions Voisin à Bourges

Document communiqué par Hubertus Hansmann

Ou comment on fait une petite histoire...





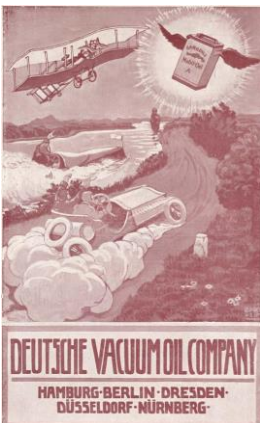
On s'interroge et il semble bien que la voiture garée devant le tabac de la place Henri Mirpied à Bourges soit une C16 carrossée par Ottin

Sans doute que le propriétaire du tabac aimait bien les « avions Voisin » et il a peut être vendu sa C16 pour acheter une aérodyne...



---

## Encore une belle trouvaille d'Hubertus Hansmann



Oui ! l'avion est un biplan Voisin...

## EN SAVOIR PLUS SUR JOSEPH FRANTZ

Document aimablement transmis par Philippe Moch  
Remise en page : René Voisin



Cet article a été écrit par Raymond SALADIN en 1954, à l'occasion de la commémoration du quarantième anniversaire du premier combat aérien remporté par Joseph Frantz et son mécanicien Louis Quenault (5 octobre 1914). Il est paru dans Aviation Mag.

*This article was written in 1954 by Raymond SALADIN to mark the 40th anniversary of the first ever aerial combat, involving Joseph Frantz and his mechanic Louis Quenault on 5 October 1914.*

Il présente Joseph Frantz sous un jour plus personnel que ne le faisaient les documents jusqu'alors publiés sur ce sujet.

Il y a quarante ans, Joseph Frantz remportait la première victoire aérienne de toutes les guerres.

Le vendredi 26 novembre, dans les salons de l'Aéro-Club de France, a été commémorée la première victoire aérienne de toutes les guerres remportée, il y a quarante ans par un pilote français, Joseph Frantz, accompagné de son mécanicien-mitrailleur



Joseph Frantz et Louis Quenault

Quenault. Cette victoire a été remportée sur un biplan Voisin.

Elle prend date le 5 octobre 1914 et si elle fut commémorée avec un mois de retard, c'est qu'il fallut le temps pour réunir tous les amis de l'équipage victorieux resté très populaire dans l'aviation française. Les vieilles racines, l'Association des mécaniciens des temps héroïques et les amis de Joseph Frantz furent responsables de l'organisation de cette cérémonie du souvenir.

Joseph Frantz continue a voler : il a gagné le rallye du Béan et la coupe du Mont Revard. Il est resté l'un des plus brillants pilotes de Toussus-Le-Noble. Les ans ne semblent pas le toucher. Avec Gabriel Voisin, il s'est acharné à démontrer l'authenticité du premier vol de Clément Ader. Il est resté un propagandiste ardent et ses qualités de camaraderie sont appréciées de tous. Pilote historiquement illustre, il est la modestie même. Son mécanicien Louis Queneau s'est retiré à Marseille mais les deux hommes s'écrivent et sont toujours restés liés par une affectueuse amitié.

Joseph Frantz, naturellement membre de la célèbre association des Vieilles Tiges a passé son brevet le 3 février 1911 à l'Ecole Pivot de Mourmelon-Le-Grand sous le n° 353.

*Joseph Frantz still flies: he won the rallye du Béan and the Mont Revard cup. He remains one of the most accomplished pilots of Toussus-Le-Noble, and seems untouched by the passage of time. With Gabriel Voisin, he was determined to prove the authenticity of Clément Ader's first flight. He remained an ardent advocate of this cause, and his camaraderie is appreciated by all. For all his fame as a pilot, he is a model of modesty. His mechanic Louis Queneau retired to Marseille but the two men remain in close contact*

*Joseph Frantz gained his pilot's licence (N° 353) on February 3, 1911 at Mourmelon-Le-Grand.*

Il est également membre des Vieilles Racines dont il est l'un des animateurs

Quelle fut sa carrière, quelle fut sa victoire ?

Nous allons le rappeler ici à l'occasion de la commémoration de son premier succès sur l'ennemi.

Frantz avait débuté à Issy-Les-Moulineaux chez Pischof et Koechlin (voir nota). Avant d'être breveté chez Pivot, il avait déjà été chef pilote de la firme Pischof. Dès qu'il fut breveté, Joseph Frantz prit part aux meeting de Gaillac, de Périgueux et d'Ussel. Puis il entra chez Savary où, dès ses débuts, il se classa au concours militaire de Reims et battit le record de durée avec deux passagers : 4 h et 22 minutes.

*He started out at Issy-Les-Moulineaux as chief pilot with Pischof et Koechlin (see note). Once licensed, he took part in the air meetings at Gaillac, Périgueux and Ussel. He then joined Savary, and distinguished himself at the Reims concours militaire and beat the distance record with two passengers: 4h 22 minutes.*

le biplan Voisin et le 5 octobre 1914, il remporta la première victoire aérienne de toutes les guerres.

Après ce succès qui eut un retentissement mondial et un assez long séjour au front, il fut appelé chez Voisin pour réceptionner les appareils de bombardement de cette marque.

Là, il fit preuve d'extraordinaires qualités. Il fut l'un des grands pilotes d'essai de l'époque.

Après la guerre, lorsque le roi

*En 1914, he left for the front with Quenault on a Voisin light bomber and on Octobre 5 won the first every aerial combat. After this success, which won him worldwide renown, and a long stint at the front, he was recalled to the Voisin factory to supervise delivery of the company's military aircraft. He became one of the best test pilots of the era.*

*Postwar, when the King of Belgium wanted to receive the*

des belges tint à recevoir la première escadrille française se rendant de Paris à Bruxelles par la voie des airs, à l'occasion du match de football France-Belgique, c'est à Frantz qu'on confia le commandement et la formation de cette escadrille uniquement composée de biplans Voisin.

Joseph Frantz prit le départ avec son mécanicien Quenault et l'auteur de cet article, escortés des pilotes Gardey, Delaunay et Delmas, tous réceptionnistes chevronnés de la maison Voisin.

Le 8 mars 1919, malgré des conditions atmosphériques très dures, le voyage s'effectua sans incident quoique plusieurs pannes aient obligé les pilotes à se poser sur des terrains de fortune et à repartir au milieu de sévères difficultés.

Après ce voyage, Joseph Frantz exécute des missions de propagande pour l'Union Nationale des Combattants puis il créa une affaire aéronautique. Il en est toujours à la tête avec un de ses fils, lui-même ancien pilote.

Après la dernière guerre, Joseph Frantz fit l'acquisition d'un avion de tourisme et prit part à de nombreux rallyes et

*first French squadron from Paris to Brussels on the occasion of the France-Belgium football match, Frantz was asked to organise a squadron of Voisin biplanes. Frantz departed with Quenault and the writer of this article, escorted by Voisin pilots Gardey, Delaunay and Delmas on March 8 1919. Despite atrocious weather conditions and several breakdowns involving ad hoc landings for repairs, the voyage was duly accomplished.*

*Thereafter, Frantz undertook propaganda missions for the Union Nationale des Combattants and started an aviation company of his own, of which he remains head, along with his son, also a former pilot. After WW2, Frantz acquired a civilian aircraft in which he took part in many rallies et competitions and flew a large number of passengers.*

compétitions.

Il a gardé ses qualités maitresses de grands pilotes et il a emmené de très nombreux passagers. Il est un des rares pilotes des temps héroïques qui continue à voler et le fait avec un enthousiasme dont la flamme n'a jamais faibli

Quelle fut sa victoire ? Dans quelles circonstances fut-elle remportée.

Le 5 octobre 1914, Frantz et son mécanicien Quenault avaient décollé avec six bombes à bord de leur biplan Voisin : ils se trouvaient à 1800 m au dessus de la vallée de la Vesle lorsqu'ils aperçurent un peu plus haut qu'eux un Aviatik regagnant les lignes allemandes.

Frantz manœuvre et s'approche de l'ennemi. Il est si près qu'il distingue nettement le pilote et l'observateur. Quenault, son fusil mitrailleur en main, attend que Frantz place son avion dans l'axe de l'Aviatik. Quenault tire coup sur coup sur la cible vivante. A la première balle, le pilote allemand, après s'être retourné, rend la main, l'aviatik descend lentement : l'observateur qui semble gêné par son empennage, s'efforce de riposter à l'aide de son arme automatique. Frantz poursuit. Quenault tire

*What of his famous victory?*

*On October 5, 1914, Frantz and Quenault took off with six bombs aboard their Voisin. At 1800m above the Vesle Valley, they spotted an Aviatik heading back to the German lines. Frantz approached the enemy so closely that he could clearly see the pilot and his observer. Quenault, machine gun in hand, waited for Frantz to place the Voisin in the same axis as the Aviatik and pulled the trigger. When the first bullets hit, the German pilot began slowly descending. The observer obstructed by the Aviatik's tail, fired back with his automatic weapon. Frantz carried on while Quenault continued firing until his gun jammed. Frantz flew on until the gun was cleared, but suddenly the Aviatik fell away leftwards and crashed in flames in the marshes between Muizon and*



toujours. A la quarante septième cartouche, l'arme s'enraye. Frantz continue la poursuite en attendant que Frantz répare. Mais voilà que tout à coup, l'Aviatik se cabre, glisse vers l'aile gauche et s'abat en flammes dans les marais entre Muizon et Jonchery. Il emporta dans sa chute le sergent Wilhlem Schichting et l'ober-lieutenant Fritz von Zangen.

Frantz descend en spirales et se pose près de ses victimes. Il les trouve à demi-carbonisés et à moitié nus, leurs corps percés de plusieurs balles, raidis par la mort, dans les débris de l'Aviatik.

Le vainqueur se montra très ému en voyant les deux ennemis qu'il venait de tuer. A la suite de cet exploit, la légion d'honneur lui fut conférée avec la citation suivante en date du 6 octobre 1914 :

« Par décision ministérielle en date du 13 septembre 1914, la médaille militaire a été conférée au sergent Frantz, pilote aviateur, pour l'ensemble des services rendu par lui depuis le début de la campagne. En particulier, le sergent Frantz, au mois d'août dernier, avait réussi, sous le

*Jonchery, carrying Sergeant Wilhlem Schichting and Ober-Lieutenant Fritz von Zangen to their death.*

*Frantz spiralled downwards to find the charred bodies of his victims in the debris of the Aviatik, and was much moved by the sight. He was awarded the Legion of Honour with the following citation: 'By ministerial decree dated September 13, 1914, the Military Medal was conferred on Sgt. Frantz, pilot aviator, for services rendered since the beginning of the campaign. In particular, Sergeant Frantz, last August succeeded, under infantry and artillery fire from Metz, to launch two shells on the dirigible hangars of Frascati. On 5 October, this same officer accompanied by his mechanic/gunner Quenault, shot down a German aircraft above the French lines.' The general Commander-in-chief conferred on him the Knight's Cross of the Legion of Honour and awarded Quenault the military medal. The Legion of Honour was handed to Frantz in the presence of Squadron*

feu d'infanterie et d'artillerie de Metz, à lancer deux obus sur les hangars d'aérostation de Frascati. Le 5 octobre dernier, ce même sous-officier, accompagné de son mécanicien-tireur Quenault, a poursuivi et réussi à abattre un avion allemand en reconnaissance au dessus des lignes françaises

Le général commandant en chef lui confère la croix de chevalier de la Légion d'honneur et décerne au mécanicien Quenault la médaille militaire ».

La Légion d'honneur fut remise à Joseph Frantz en présence de l'escadrille V 24 par le colonel Ganter, commandant l'aviation de la 5<sup>ème</sup> armée. Frantz ressentit ce jour là, affirme-t-il, la plus grande émotion de sa vie.

Après l'avoir décoré, le colonel Ganter lui écrivit une lettre émouvante que Frantz garde comme un précieux souvenir.

La nouvelle de la première victoire aérienne fit le tour du monde. Les journaux, par des dessins inspirés par les circonstances du combat, en reproduisaient la phase finale.

*V 24 by Colonel Ganter. That day, he says, Frantz experienced the greatest emotion of his life. After decorating him, Colonel Ganter wrote him a moving letter that Frantz keeps as a precious souvenir.*

*The news of the first aerial victory went round the world, with newspapers illustrations of the climactic moments of the dogfight. It is strange that the era of fighter planes was initiated by a bomber. From this success by a heavy, unwieldy machine was born the generation of light, fast, agile fighters, as Guynemer, Nungesser, Madon and Fonck were later to demonstrate. Joseph Frantz's victory will remain legendary because it was the first, and as such will forever be etched into aviation history. And that this victory was celebrated in the presence of its author 40 years later is particularly moving when so many pilots and mechanics have fallen since, either in war or in search of progress.*

Chose étrange, l'ère de la chasse aérienne avait été ouverte par un équipage montant un avion de bombardement : de ce succès remporté par une lourde machine aérienne, devaient naître les légers et fins chasseurs, maniables, rapides, nerveux, que les Guynemer, Nungesser, Madon et Fonck devaient illustrer au cours d'incomparables carrières.

La victoire de Joseph Frantz restera légendaire parce qu'elle fut la première remportée.

Elle s'est inscrite pour toujours dans l'histoire aérienne. Il est juste qu'elle ait été commémorée par les survivants d'une époque qui donna ses ailes à la France.

Et que cette victoire ait pu être célébrée en présence de son auteur quarante ans après avoir été remportée est particulièrement émouvant alors que tant de pilotes et de mécaniciens sont tombés depuis, soit en pleine guerre, soit dans un ciel de paix à la recherche du progrès.

#### NOTA

##### **Alfred de Pischof**

17.05.1882 –

13.08.1922

*Aviator and constructor with three nationalities (Austrian, Russian and French)*

*1911 : Built the Pischof monoplane, better known as the Autoplan, which was sold mainly to the Austrian army, and the Estafette (later Avionnette, ancestor of the modern microlight)*



**L'autoplan**

##### **Alfred de Pischof**

17.05.1882 –

13.08.1922

Aviateur et constructeur aux trois nationalités (autrichienne, russe et française)

1911 : Concepteur du Pischof – Eindecker plus connu sous le nom d'autoplan qui sera principalement vendu à l'armée autrichienne. Concepteur de l'estafette (qui deviendra "l'avionnette", ancêtre de l'ULM)



L'estafette

---

## VISITER LE MONDE EN « VOISIN »

Document rédigé par Reg Winstone



Hubertus has discovered what must surely be the most widely travelled Voisiniste – the long-forgotten **Emanuel Joseph Lee**.

*Hubertus a découvert un personnage, longtemps oublié, et qui doit certainement être le plus grand voyageur « Voisiniste » de tous les temps.  
Il s'agit d' **Emanuel Joseph Lee**.*

A pioneer racing driver and pilot before 1914, he had built up his own stable of racing cars by 1910 - the year in which he enrolled in the Farman aviation school, where Henry Farman personally taught him to fly.

Lee's subsequent career as a minor London banker was punctuated in the 1920s by expeditions in pursuit of his unhinged preoccupation with collecting foreign postage stamps. A fellow of the Royal Philatelic Society and winner of four international philatelic Grands Prix, he specialised in the stamps of Argentina and Uruguay. This was no casual hobby - his Uruguay collection alone filled 118 volumes.

In pursuit of this obsession with small pieces of gummed paper, he determined to travel the world. For this purpose, he acquired in 1923 what must have been one of the first Voisin C5 chassis to reach the UK, which he equipped with handsome dual-cowl tourer coachwork in the English idiom. It is fair to assume that such an unusual choice of marque for an Englishman must have been influenced by his experiences with the French aeronauts of Issy-les-Moulineaux and Châlons.

*Pionnier, pilote d'avions et d'automobiles avant 1914, il a mis en place sa propre écurie de voitures de course en 1910 - l'année où il s'inscrit à l'école d'aviation de Farman, où Henry Farman, lui-même, lui apprend à voler.*

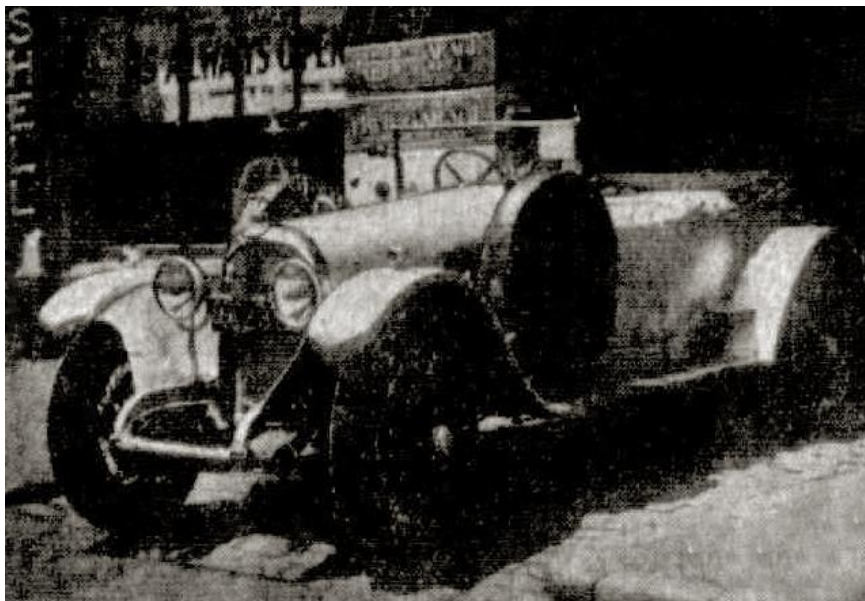
*La carrière ultérieure de Lee comme banquier londonien a été ponctuée, dans les années 1920, par des expéditions motivées par sa passion effrénée pour enrichir sa collection de timbres étrangers. Membre de la Royal Philatelic Society et gagnant de quatre grands prix internationaux de philatélie, il s'était spécialisé dans les timbres de l'Argentine et l'Uruguay. Il ne s'agissait pas passe-temps occasionnel - Sa collection de Uruguay à elle seule remplit 118 volumes.*

*Dans la poursuite de cette obsession pour les petits morceaux de papier gommé, il est déterminé à voyager dans le monde entier. À cette fin, il acquiert en 1923 ce qui doit avoir été l'un des premiers châssis Voisin C5 à rejoindre le Royaume-Uni ; il le fait carrosser en « dual-cowl tourer » selon l'appellation britannique. Il est juste de présumer que ce choix inhabituel de marque pour un anglais doit avoir été influencé*

As well as touring Argentina and Uruguay, Lee drove his C5 across the Sahara and explored Iran, Iraq, Indochina Thailand and Alaska. In all, the car had covered some 198,000 kilometers by the time it docked in Australia. The 68 year-old Lee flew to Perth to collect his ten year-old Voisin from the docks. He brought his chauffeur this time, on the grounds that he had by then come to distrust foreign drivers.

*par ses relations avec les aéronautes français d'Issy-les Moulineaux et Châlons.*

*Outre la traversée de l'Argentine et de l'Uruguay, Lee a conduit sa C5 au Sahara et a exploré l'Irak, l'Irak, la Thaïlande, l'Indochine et l'Alaska. En tout, la voiture avait couvert environ 198 000 kilomètres au moment où il a rejoint l'Australie. A 68 ans Lee s'est envolé pour Perth pour accueillir sur les quais sa Voisin de dix ans d'âge. Il était accompagné de son chauffeur personnel, au motif qu'il n'avait aucune confiance dans les conducteurs étrangers...*



With fuel provided by Shell, the pair drove the venerable C5 across the south of the vast subcontinent to Melbourne and Sydney and then on to Brisbane and Cairns, in the far North of Queensland. Quite a trip - on one stretch, they drove 370 kilometers without seeing another human being, and 725 kilometers without seeing another car.

Unsurprisingly in view of the complete lack of signposts, they lost their way in the outback three times (with potentially fatal consequences). The journey concluded with tours of Tasmania and New Zealand, from where Lee returned home via the Panama Canal. By the end, his faithful 4-litre had covered nearly half a million kilometers in 99 countries.

History does not record what happened to the C5, but Joe Lee then switched to aerial transport for his subsequent travels. In all, he made some 175 flights in many different types of aircraft, including a de Havilland Rapide which he piloted from London to the Belgian Congo, where he was forced to land in the jungle. He also crossed the Atlantic on the Hindenburg. On his second world tour in 1938, he travelled to Mauritius,

*Avec du carburant fourni par Shell, la vénérable C5 les a conduit dans le sud de ce vaste sous-continent jusqu'à Melbourne et Sydney, puis à Brisbane et Cairns, dans le Queensland. Lors de ce voyage ils roulèrent sur des tronçons de 370 kilomètres sans voir un seul être humain et de 725 kilomètres sans voir une seule autre voiture. Sans surprise compte tenu de l'absence totale de repères, ils se sont perdus dans le désert à trois reprises (avec des conséquences qui auraient pu être fatales). Le voyage s'est achevé par la visite de la Tasmanie et de la Nouvelle-Zélande, puis Lee est rentré en Royaume Uni via le Canal de Panama. Au total, son fidèle 4 litres avait couvert près d'un million de kilomètres dans 99 pays.*

*L'histoire ne dit pas ce qu'il est advenu de la C5, car Joe Lee s'est alors tourné vers les transports aériens pour ses voyages ultérieurs. Au total, il a fait quelques 175 vols sur beaucoup de types d'avions différents, dont un « de Havilland Rapide » qu'il a piloté de Londres au Congo belge, où il a été forcé d'atterrir dans la jungle. Il a également traversé l'Atlantique sur le Hindenburg.*



Madagascar, Djibouti and Ethiopia; he died three years later.

*Lors de son deuxième tour du monde en 1938, il s'est rendu à l'Ile Maurice, à Madagascar, à Djibouti et en Éthiopie ; Il mourut trois ans plus tard.*

---

## Bisbi 2018 – Rencontre de micro-cars en Bourgogne

Article rédigé par "Rollermobil & Kabinenroller Club de/fr Schweiz » et paru sur internet

**Avertissement de la rédaction** : Ce texte, paru en allemand, a été traduit en français par Maria Michelin, puis traduit à nouveau en anglais par Reg Winstone : qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés.

Le week-end dernier, Jean-Do nous avait invités à la Biennale de la rencontre des micro-cars au Breuil/Bourgogne. Cette fois-ci, on fêtait les 10 ans d'existence de l'organisation Bisbi, un signe clair que la rencontre fonctionne bien et a bien trouvé sa place dans un environnement de plus en plus convoité par d'autres animations.



Le château du Breuil offre un cadre parfait pour une réunion de véhicules de collection. Un haut portail en fer forgé ouvre la vue sur un vaste parc au bout duquel se trouve le château.

Les véhicules sont alignés dans le parc et le chemin entre le portail et le château donne l'occasion d'essayer des véhicules restaurés récemment. Ce sont des conditions idéales sans souci de place.

Cette année, environ 80 personnes venant de France, Belgique, Hollande, Allemagne, Suisse et de Pologne ont participé et amené en Bourgogne plus de 50 véhicules.

La représentation suisse comprenait 2 KR 200, 1 TG 500, 1 Belcar, 2 Isetta et un Roller Bernardet.

A côté de supposés habitués tels que Messerschmitt et Isetta, il y avait à voir beaucoup de véhicules inconnus en Suisse. Se sont particulièrement fait remarquer les Inter – une version française du concept Messerschmitt avec une coupole s'ouvrant sur le côté et des sièges l'un derrière l'autre. 273 Inter ont été construit au total dont une cinquantaine est censé avoir survécu – et dont seulement une minorité infime est en état de marche. 3 Inters ont participé à la réunion, un événement !

Un des 3 fonctionnait, mais devait être poussé pour démarrer, dans le second le démarreur fonctionnait bien, par contre il dépassait à peine les 45 km/h, le dernier fonctionnait correctement.



Pour les personnes qui ne connaissent pas ce véhicule – l'Inter est le véhicule au capot moteur ouvert et plusieurs personnes avec des mains noircies se tiennent autour du véhicule.

Il y avait 3 Voisin présentes sur les lieux, par contre, je n'ai pas le souvenir d'en avoir vu rouler une seule (*nota de la rédaction*). Pareil pour les 2 Solytos. Descendus de la remorque, parkés devant le château et dimanche remontés sur la remorque – zéro émissions polluantes, pas de consommation de carburant – même une Tesla ne peut concourir avec un tel brillant bilan global.

Pour tous les autres véhicules, la réunion proposait 3 sorties longues voire très longues. Le paysage vallonné avec d'innombrables virages fait plaisir à sillonner ; par contre il demande pas mal d'efforts au pilote et à la machine.



*Nota de la rédaction* : le rédacteur de l'article fait une erreur car l'un de ces trois biscooters est venu par ses propres moyens (cinquante km par la route) pour être exposé au Breuil.



Autant il avait fait très chaud vendredi, autant samedi, le soleil se faisait plus discret et laissait plus de latitude aux moteurs pour se refroidir. Dans l'ensemble, les véhicules se sont bien défendus, malheureusement, ma Belcar ne pouvait pas concourir avec les autos les plus fiables, samedi, j'étais obligé de garer le véhicule subodorant un dégât de vilebrequin. Ce qui nous emmène aux 3 moteurs que je dois réparer cet hiver – ce sera probablement une période sans temps mort.

A côté des sorties, c'est sans aucun doute la nourriture qui est

au centre de l'intérêt. Pendant ces 3 journées, on mange toujours tous ensemble. A midi et au dîner, et c'est typiquement français, il y a un menu 3 plats accompagné d'un vin rouge local. La manière dont l'équipe de Bisbi avait organisé et servi les repas, c'était de la grande classe ! Toutes mes félicitations !

En résumé , c'est très simple : c'était une super rencontre familiale dans un bel environnement accompagnée d'excellents repas.

**Bravo !**

Ah oui – Les « Suisses » ont pu remporter deux prix, l'un pour le plus grand club étranger et l'autre pour le meilleur véhicule d'origine.

*Last week-end, Jean-Do sent an invitation to the biennial microcar meeting at Breuil / Bourgogne – on this occasion, to celebrate the 10-year anniversary of the Bisbi organisation, confirming the meeting's success in pleasant surrounding accompanied by more and more activities.*



*The château of Breuil offers a perfect setting for a classic car meeting, with its imposing cast iron gates opening onto a huge park leading to the château.*

*The cars are lined up in the park and the drive provides ideal opportunities to try out recently restored examples safely. This year, about 80 participants came in more than 50 cars from France, Belgium, Holland, Germany, Switzerland and Poland to Burgundy.*

*The Swiss contingent comprised two KR200s, a TG500, a Belcar, two Isettas and a Roller Bernardet.*

*Alongside the usual Messerschmitts and Isettas, there were many unfamiliar cars from Switzerland, Inters in particular – a French version of the Messerschmitt concept with a side-opening cockpit and tandem seating. In all, 273 Inters were*

*built, of which some 50 survive – the vast majority non-runners. To have three Inters at the meeting was therefore sensational!*

*One ran well, but required a push start; the starter on the second one was working, but struggled to exceed 45 km/h; the third one worked fine.*



*For those who have never seen an Inter, it's the car with the bonnet open and surrounded by several men with dirty hands.*

*Although there were three Voisins present, I can't remember seeing one on the move; the same goes for the two Solytos. Removed from the trailer, parked in front of the chateau and back on the trailer on Sunday; zero emissions, no fuel used – even a Tesla can't compete with that.*

*For all the other cars, the meeting offered three long excursions – very long, in fact. The winding roads of the surrounding countryside were a pleasure to explore, but were quite demanding for the drivers.*



*What's more, the Friday weather was very hot but Saturday gave a welcome reprieve, for overheated engines at least. Generally speaking, the cars acquitted themselves well but unfortunately my Belcar found it difficult to keep pace with the*

faster cars. On the Sunday, I had to park the car to sort out crankshaft problems. That brings me to the three engines I have to rebuild this winter, so I don't expect to have much free time.

Apart from the excursions, the food was undoubtedly the main attraction. We ate together throughout the three days, with typically French three-course menus washed down with a local red. Classy, in other words – congratulations to the organisers!

To sum up, it was a super family outing in a beautiful setting and great food.

**Bravo!**

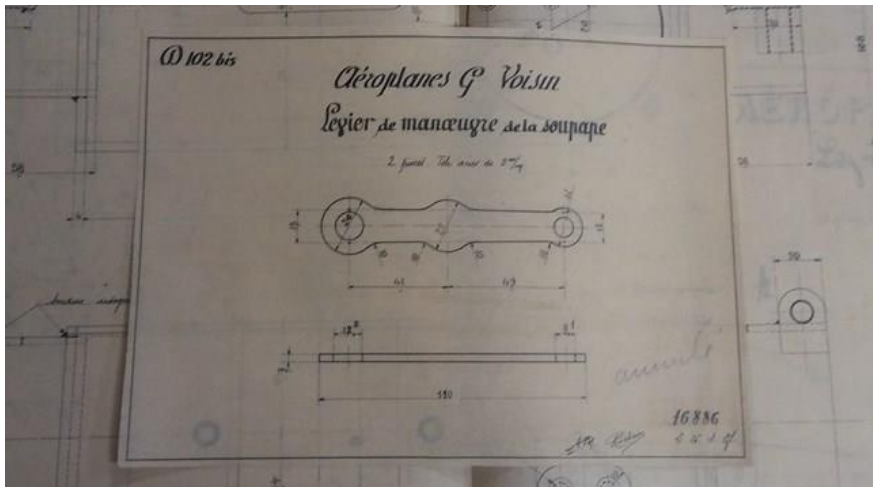
Oh yes – the Swiss took home two prizes: one for the biggest foreign club, and the other for the most original car.

---

## UNE SOUPAPE DANS UN « SANS SOUPAPE »

Document communiqué par Philippe Ladure

Nos archives révèlent des secrets. Nous avons trouvé dans l'inventaire des plans du modèle 24CV C12 une révélation bouleversante. En effet, il s'agit du plan d'un levier de manœuvre d'une soupape. UNE SOUPAPE dans un moteur Voisin... Oui, en effet, il y a des soupapes dans un sans soupape... Pour la pompe à eau, par exemple... La preuve en image.

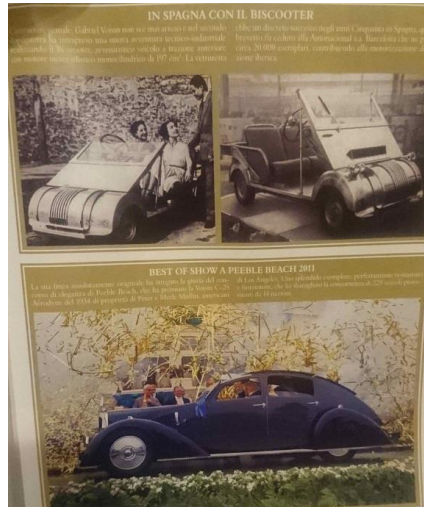
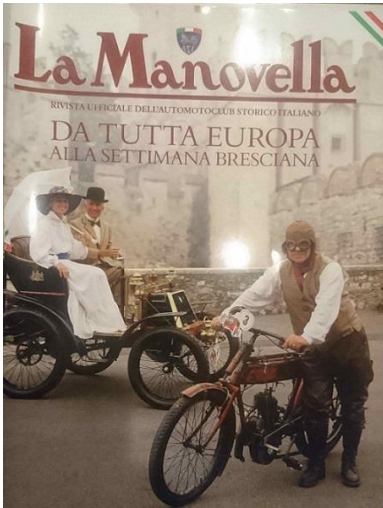




# EN ITALIE AUSSI ON PARLE DE VOISIN

Notre ami Daniel Tommasi Kliwitzky nous a communiqué des extraits d'un numéro de la revue italienne « la manovella » paru en 2011 et dans lequel on fait la part belle aux réalisations Voisin.

Merci à Daniel pour cet envoi.





# ANNONCE

## De Philippe Ladure

Refabrication :

A partir du modèle d'origine, une refabrication d'écrous borgne de 8 est engagée. Ils conviennent pour fermer le couvercle de l'embrayage, le collecteur d'admission et le collecteur d'échappement. D'après le catalogue de pièces détachées pour les 10 et 13/14 chevaux, ils coûtent 3,95 F pièce en 1926.

Je peux en céder un jeu de 30.

Disponible fin janvier 2019.

Me contacter au : 0681417692.

XIV



SEUL  
**VOISIN**  
NE CONSTRUIT PAS  
EN SÉRIE

AUTOMOBILES VOISIN — ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)

PLAISIR de FRANCE