

VOISIN

Les Amis de Gabriel Voisin - Bulletin de liaison n°56 - 2021



Le mot du Président	Page 3 et 4
L'aviation	
Communication d'entreprise Voisin	Page 5
L'art en avion: musée Smithsonian	Pages 6 à 9
Insolite: champs de betteraves	Page 10
Archive: les tolérances	Pages 11 et 12
L'automobile	
Coup d'œil sur C. Loupot 2 ^{ème} partie	Pages 13 à 18
Un peu d'histoire industrielle	Pages 19 à 30
Découverte: le jeu de l'oie 2 ^{ème} partie	Pages 31 à 37
Une idée « lumineuse » : une station-bidon dans les années 30	Pages 38 à 41
Hommage: concessionnaire hollandais	Pages 42 à 44
Un projet tout électrique	Pages 45 à 48
Rénovation suédoise	Pages 49 et 50
Divers	
Pub!	Pages 52 à 53
Minute coloriage pour les grands enfants	Page 54
Clin d'oeil	Page 55
Sortie en Belgique	Pages 56 à 64
Calendrier	Page 65

Nous avons pensé pouvoir mener de front l'organisation du rallye des clubs de marque (débuté pourtant en mars 2020) et le programme envisagé et communiqué en début d'année 2021.

Cela n'a pas été le cas.

La raison en est simple : notre association regroupe des passionnés et compte trop peu de bonnes volontés agissantes. Le reproche fait à ceux qui s'investissent de ne pas avancer aussi vite que ce serait nécessaire n'est pas justifié car les quelques dévoués qui se dépensent énormément se comptent sur les doigts d'une main, ceux qui se dépensent un peu, sur ceux de l'autre main. Et que font les doigts des cinquante autres paires de main des autres adhérents? Tout ce qui n'a pas pu se concrétiser est décalé, nous avons toujours besoin d'aide. Le conseil d'administration doit bientôt se réunir avec un ordre du jour chargé, lourd de sujets majeurs et les tâches usuelles d'administration d'une association. Il préparera aussi une assemblée générale de rupture, en respect des statuts. A ne pas manquer !

Le souvenir de Gabriel Voisin mérite une implication accrue.

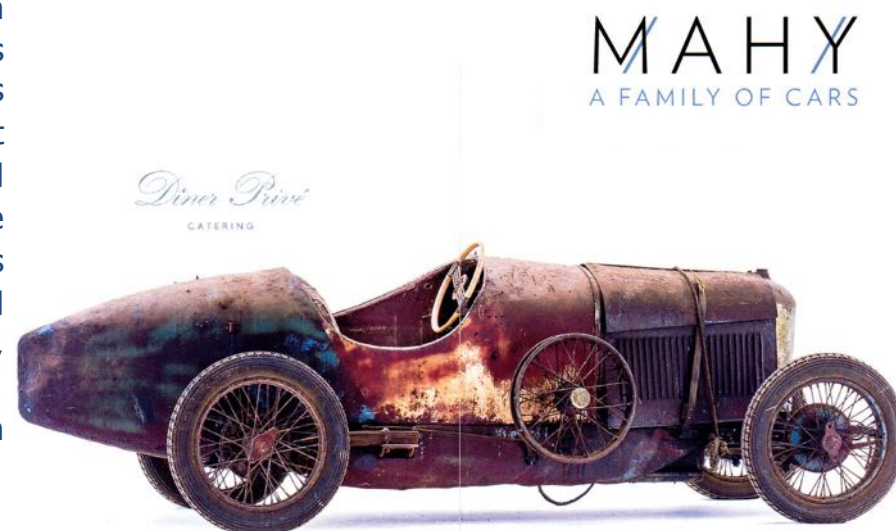
De tous.

Philippe Ladure – septembre 2021

PS : Le compte -rendu du rallye des clubs de marque sera bientôt diffusé aux participants des dix

clubs et aux adhérents à jour de cotisation. Ce sera une petite brochure papier, faite pour plaire aussi à ceux qui n'ont pas pu venir.

Vous découvrirez le compte-rendu de notre sortie en Belgique à Bruxelles puis à Gand. Ce déplacement nous a ravi par deux surprises inattendues, en supplément d'une belle organisation par Emmanuel. Où se tiendra la prochaine sortie ?



A word from the Président



We had hoped to conduct the programme of activities we announced early in 2021 in addition to running the clubs de marque rally (the planning for which began in March 2020), but this was not the case.

The reason is simple: our association of enthusiasts has too few active members. It is unfair to accuse the latter of not making as much progress as we would wish, because the few who are very committed can be counted on the fingers of one hand. The question is what are the fingers of the other five pairs of hands doing? The projects we have not been able to achieve have been delayed, and we still need help. The board will meet soon with a packed agenda of major issues in addition to the usual tasks of running an association. It will also set the scene for our next AGM, in accordance with the statutes. Not to be missed!

The memory of Gabriel Voisin deserves more involvement. From all of us.

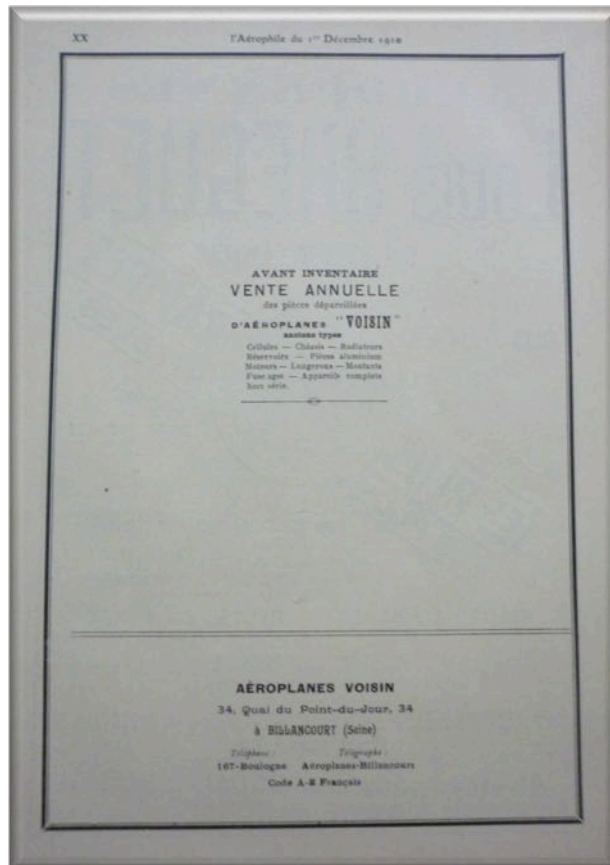
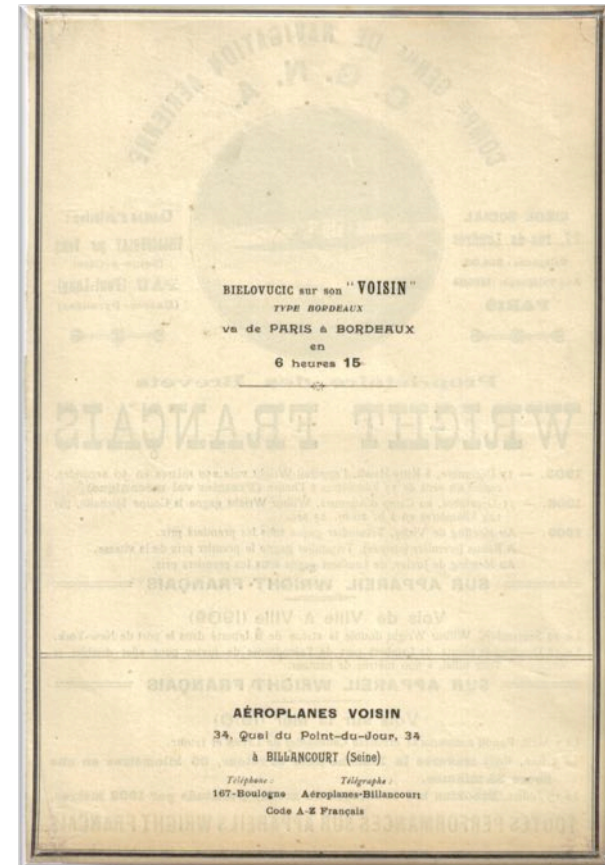
Philippe Ladure - September 2021

PS: Our printed report of the clubs de marque rally will soon be sent to the participants and paid-up members for those who were unable to attend. In these pages you will read the report of our delightful trip to Brussels and Ghent, with its two big surprises, and great organisation by Emmanuel. Where will our next outing be?



Trois mois après avoir obtenu son brevet de pilote (no.87), le jeune péruvien Juan Bielovucic Cavalié (1889-1949) réalise le vol Paris Bordeaux en quatre escales sur son Voisin type 'course' début septembre 1910. La sobre publicité pleine page paraît alors.

Trois mois après, juste avant que Gabriel Voisin crée la nouvelle société des Avions Voisin en janvier 1911 pour faire appel à des financiers extérieurs et ainsi réaliser les commandes militaires, l'Aérophile annonce la première des "soldes" à l'usine Voisin qui se passaient en fin d'exercice jusqu'en 1920, avec annonces par voie de presse.



Three months after getting his pilot's licence (no.87), the young Peruvian Juan Bielovucic Cavalié (1889-1949) flew from Paris to Bordeaux in four stages on his racing Voisin early in September 1910, when this sober full-page advertisement appeared.

Three months later, just before Gabriel Voisin formed the new Avions Voisin company in January 1911 to attract the external financing required to fulfil the company's first military orders, l'Aérophile announced the first of a series of factory sales of surplus stocks, which continued until 1920.



LE PEINTRE DE L'AVIATION : M. HENRI FARRÉ

Dont nous publions aujourd'hui deux puissantes études prises au-dessus de Verdun et qui vient de recevoir la croix de guerre.

J'ai trouvé ces tableaux datés de 1914-17 au Musée Smithsonian aux USA. L'artiste est Henri Farré (1871-1934). Celui avec Frantz est connu, mais pas les autres je crois.

These paintings from 1914-17 by the Henri Farré (1871-1934) are in the Smithsonian Museum in the USA. The one with Frantz is well known, but the others less so.

Aviation: l'art en avion– Reg Winstone

J'ai trouvé ces tableaux datés de 1914-17 au Musée Smithsonian aux USA. L'artiste est Henri Farré (1871-1934). Celui avec Frantz est connu, mais pas les autres je crois.

Ailes Glorieuses, Voisin Airplane Flying a Night Reconnaissance, 1917, depicting a biplane with red, white, and blue fin flash flying at night with a spotlight.
Voisin Aircraft In Night Reconnaissance



These paintings from 1914-17 by the Henri Farré (1871-1934) are in the Smithsonian Museum in the USA. The one with Frantz is well known, but the others less so.

Voisin Aircraft Return From a Bombing Mission

Aviation: l'art en avion– Reg Winstone



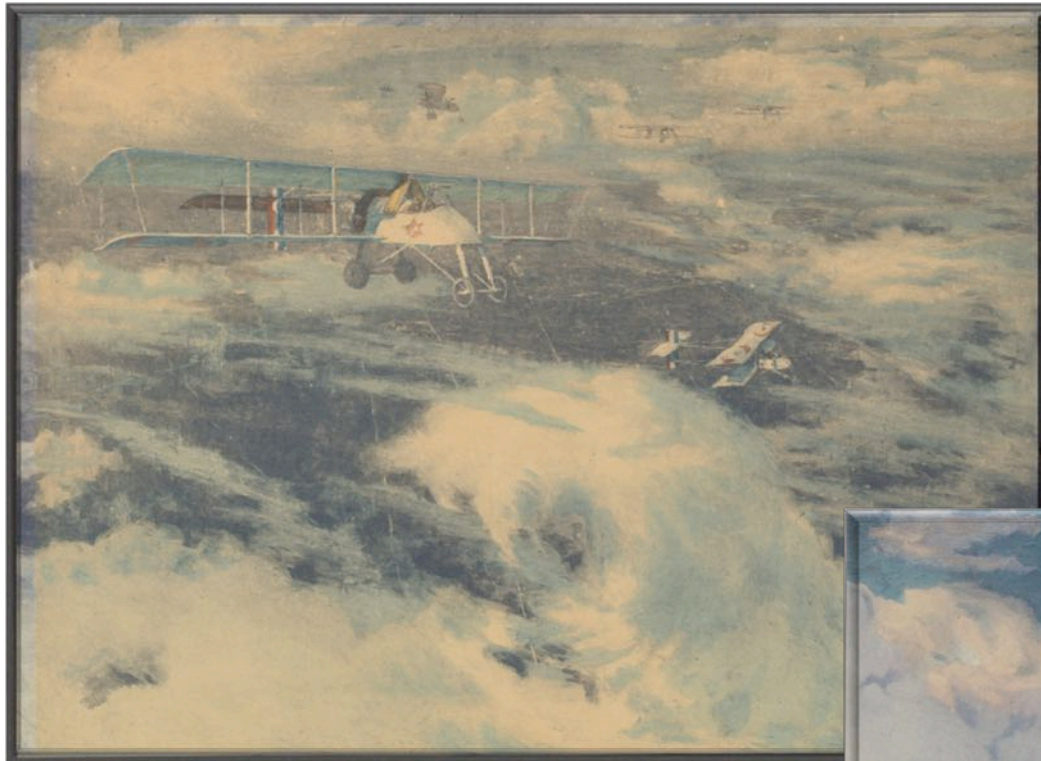
Ailes Glorieuses, 1914 - First Enemy Airplane Shot Down by Frantz, depicting a yellow biplane trailing smoke being followed by a white bi-plane with red, blue, and white. French pilot Sgt. Joseph Frantz and his mechanic/gunner, Louis Quénauld, shot down a German biplane near Reims to record what is considered the first official aerial combat victory.



Ailes Glorieuses, Voisin return night mission, Sacy-le-Grand

Ailes glorieuses 1917, Bombardment of Dieuze (France)
By Voisin Escadrille First Bombardment Group

Aviation: l'art en avion– Reg Winstone



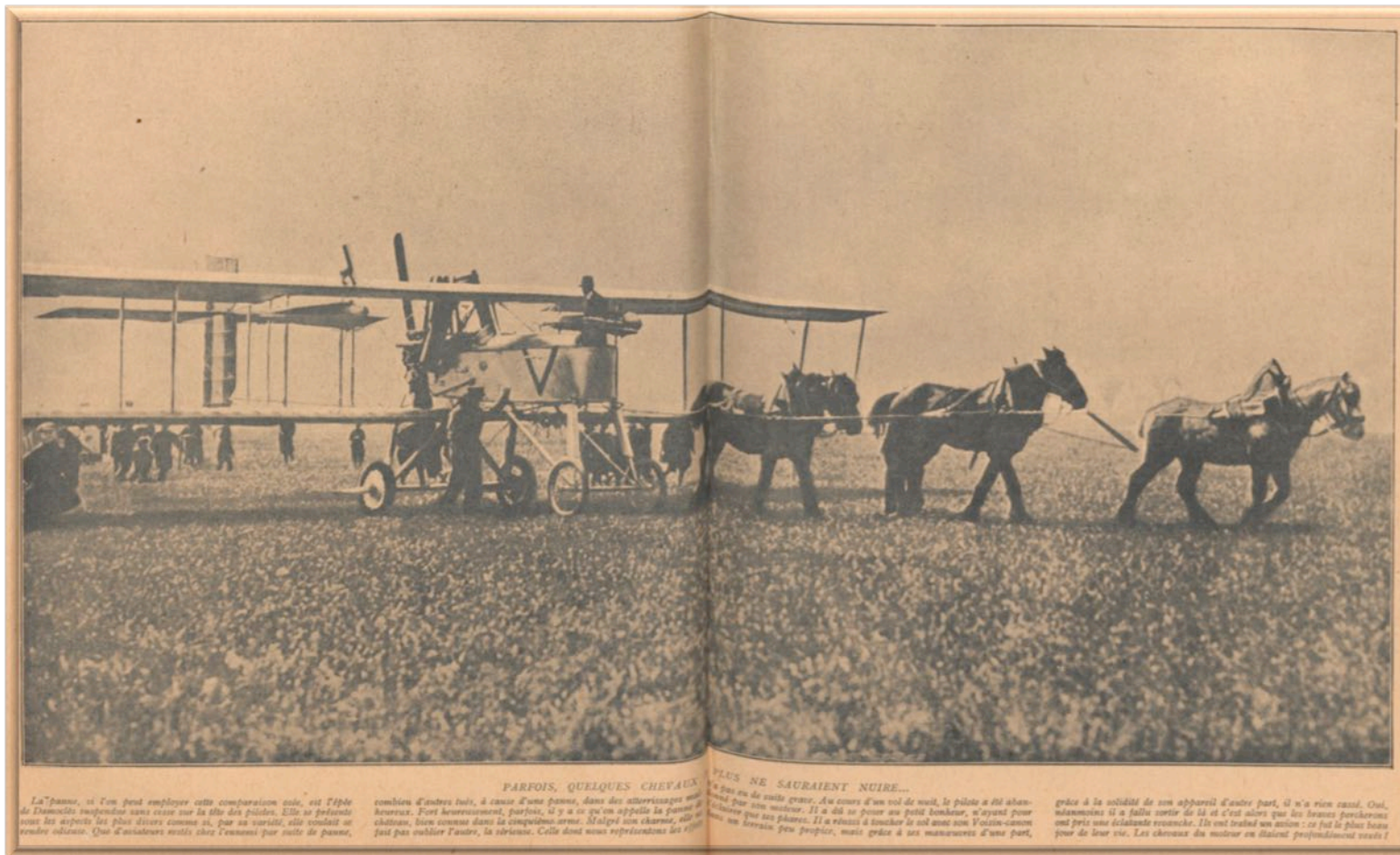
Ailes Glorieuses, Bombing of Saarbruck by the 1st Bombardment Group

Ailes Glorieuses, Voisin Airplane "Canon" Fights an Aviatik, 1917, depicting a man sitting on the engine of a white biplane manning a gun, firing at a biplane with German insignia, which shoots back. Voisin Aircraft Cannon in Combat with Aviatik.



Aviation: insolite – Reg Winstone

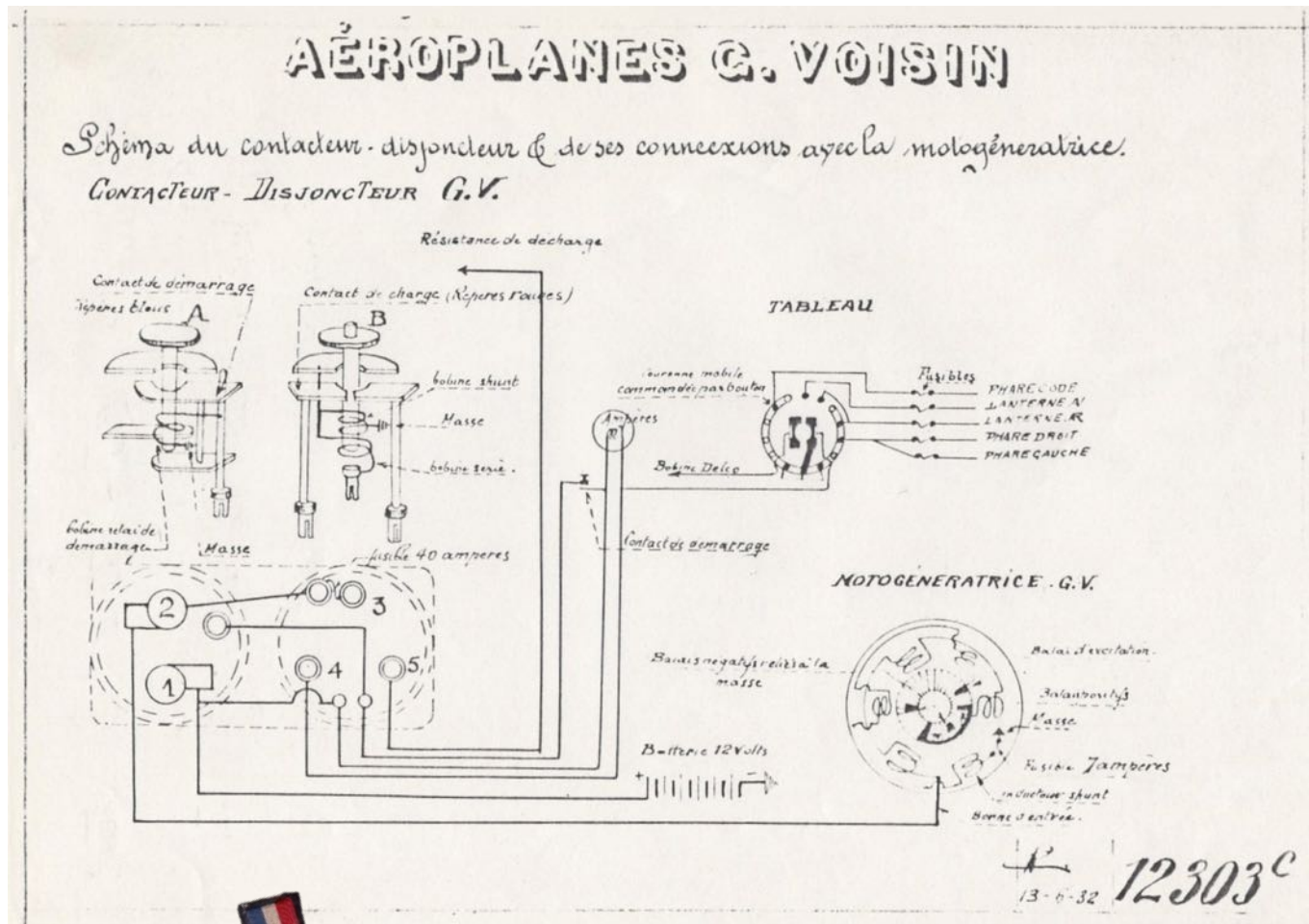
VOISIN



Jun 1917 : après avoir réussi à atterrir pendant la nuit dans un champ de betteraves après que son moteur soit tombé en panne lors d'un raid de bombardement, le pilote de ce Voisin VIII a demandé l'aide des Percherons locaux pour remorquer sa machine.



June 1917: after managing to land at night in a turnip field after his engine failed on a bombing raid, the pilot of this his Voisin VIII enlisted the help of local Percherons to tow his machine to safety.



Le listing des plans s'est enrichi de 2040 nouveaux calques répertoriés en quelques jours, et parfois j'ai des surprises car certains calques méritent une diffusion sur nos bulletins car en plus d'être techniques, ils sont beaux à regarder.....

D'autres sont intéressants comme ceux-ci qui font référence aux tolérances, plan électrique et conjoncteur-disjoncteur



More than 2040 new plans have been added to our inventory of factory engineering drawings, some of which merit publication in these pages because of their elegance as well as their technical content. Others, such as these, are equally interesting.

Dans la première Loupot donne libre cours à son imagination et à ses talents de peintre en concevant une forêt fantastique (qui n'est pas sans rappeler le travail de Cézanne) comme décor pour mettre en valeur une automobile immobile. « Et l'objet à mettre en valeur, sur [cette] grandiose arabesque, apparaissait à la fois comme sur un piédestal et dans un écrin à sa mesure... » (5).

Ce décor subit une épuration radicale dans la seconde, plus petite, la voiture, présentée sur fond neutre, « surgissant de la frange courbe d'une planète pour s'élancer dans des blancheurs absolues » (6), proposant ainsi un autre type d'évasion éliminant les éléments visuels superflus mais prenant le risque de ne pas être compris du plus grand nombre. (L'espace vide occupe les deux tiers de l'affiche).

Les ailes et le scarabée sont à peine perceptibles. Le nom de la marque est inscrit au bas de l'affiche à l'intérieur d'un graphisme évoquant l'ornementation du radiateur d'une

automobile Voisin. Apparemment le lettrage est le même (une capitale de grand corps, de type « normande ») mais lorsqu'on y regarde de plus près la forme des lettres n'est pas identique (S et N). Chacun des « VOISIN » est en harmonie avec son affiche. Celui de l'affiche « verte », lettres blanches éclairées de vert fait écho au paysage alors que celui de la « blanche » est sombre et se veut plus sobre.



Affiche n°1



In the first Loupot gives free rein to his imagination and his talents as a painter by designing a fantastical forest (not unlike Cézanne's work) as a setting to highlight a stationary automobile. "And the object highlighted on [this] grandiose arabesque appeared both as on a pedestal and in a perfect setting..." (5).

This motif underwent radical simplification in the second one, where the car is even smaller, set against a neutral background, "rising from the curved fringe of a planet to soar into absolute whiteness" (6), thereby suggesting another type of escape, eliminating superfluous visual elements but taking the risk of not being understood by most. (Empty space occupies two thirds of the poster).

The wings and the scarab of the marque's emblem are barely distinguishable. The name Voisin is inscribed at the bottom of the poster within a graphic evoking the ornamentation of the radiator. The typeface appears to be the same (a large, Norman capital) but on closer

inspection, is not identical (S and N). Each car harmonises with its poster: on the green poster, white letters lit with green echo the landscape, while the white one is darker and more sober.



Affiche n°5

La première fera l'objet d'une reprise dans l'illustration en mai 1923 puis octobre 1924 dans une version noire et blanche légèrement différente de celle en couleur. Les arbres sont différents et les ailes et le scarabée ont disparus. Perfectionniste, Loupot propose souvent plusieurs maquettes et a parfois du mal à choisir une version définitive. Il s'agit sans doute de l'une de ces versions...La seconde a fait l'objet elle aussi d'une seconde version toute en trait proposée dans la presse pour annoncer le salon de l'automobile de 1923

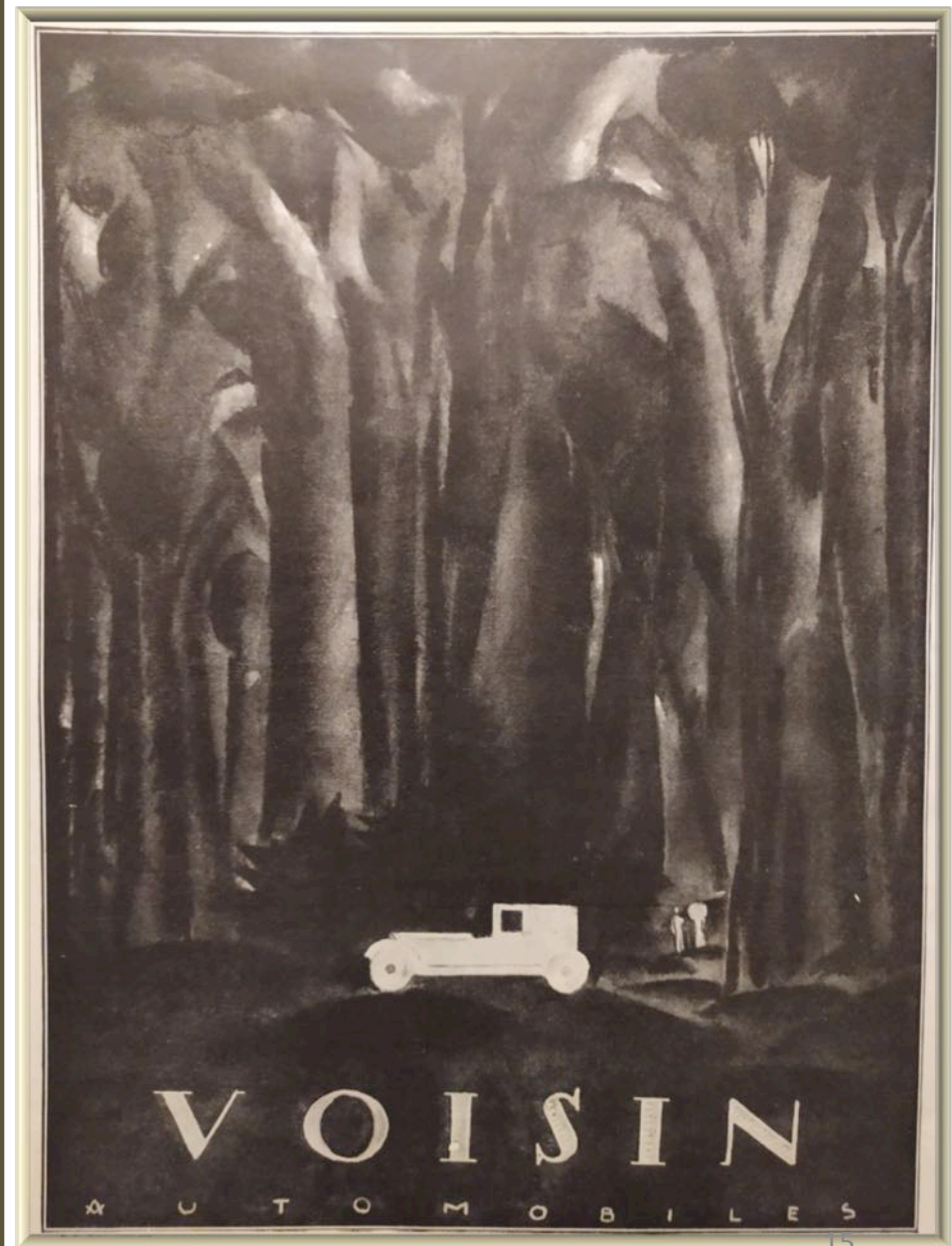
Ces deux affiches, avec celle de *Cassandra Au bûcheron*, sont considérées comme étant les premières affiches commerciales portant la marque de la modernité et inspirées des Avant-gardes.

La collaboration avec Devambez est de courte durée. La nature novatrice de la démarche de Loupot n'est pas encore bien acceptée du public français au tempérament foncièrement conservateur et à cette époque on le prend souvent pour un étranger. La Guerre est encore dans les

esprits et tout ce qui est allemand (et par extension germanique) est considéré comme suspect.

Mais le potentiel de l'affichiste n'a pas échappé aux frères Damour qui dirigent l'une des plus grandes agences de la période de l'entre-deux-guerres (D.A.M.). Dès la fin 1924 est créée une petite structure spécialement pour Loupot : «Les Belles Affiches». André Aubrespin qui en assure la direction commerciale, devient son agent et parvient à le faire travailler à un rythme qu'imposent les contraintes du métier. En 1925 il est sélectionné comme l'un des affichistes officiels de l'Exposition des Arts Décoratifs. Deux ans plus tard la maison des vins Nicolas le contacte pour modifier son image de marque et élever son standing. Mais surtout cette même année est celle de la rencontre avec l'un des grands industriels du siècle, Eugène Schueller, propriétaire de marques comme Valentine, Dop, Ambre Solaire ou Monsavon...

Mais ceci est une autre histoire....



Dessin pour l'illustration

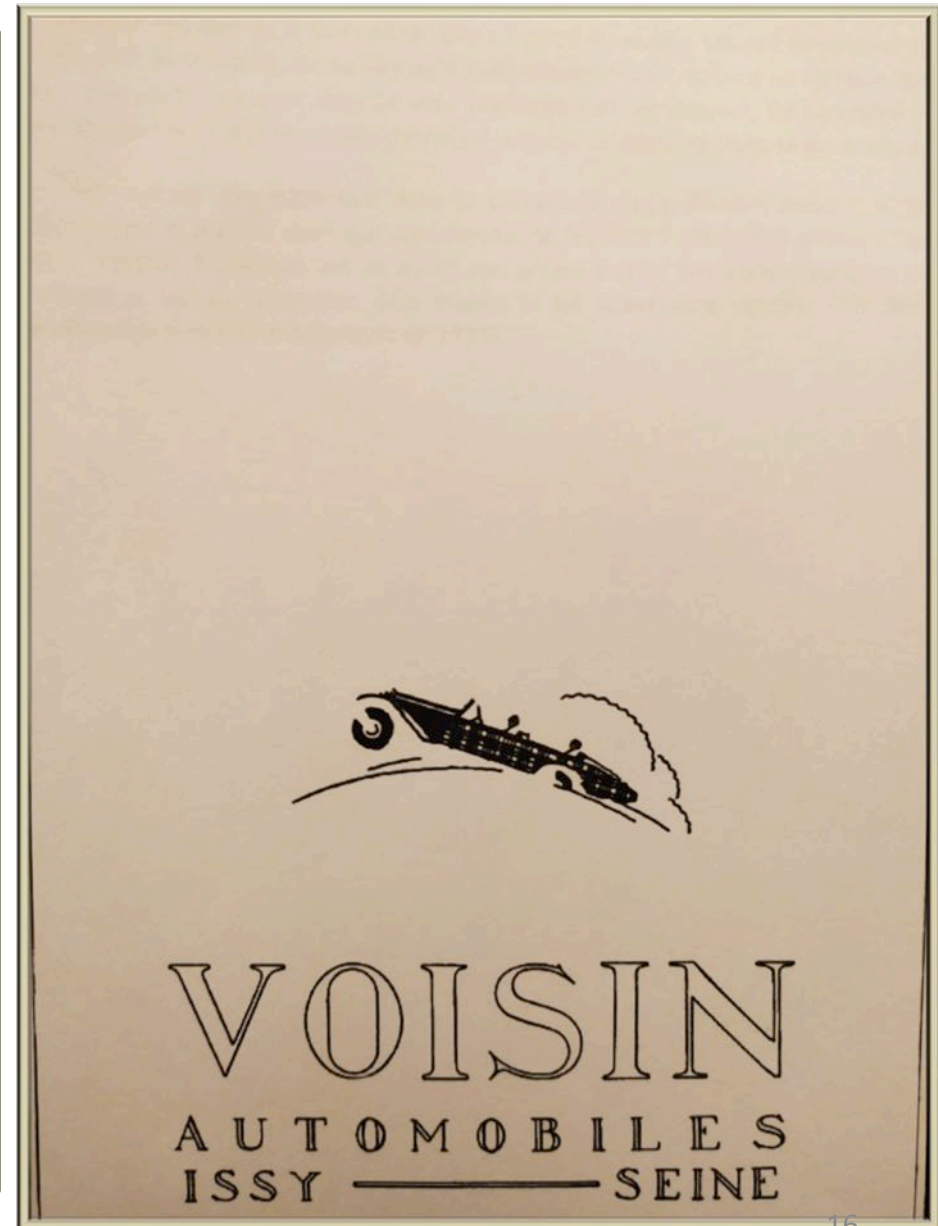


The first poster was reproduced in L'illustration in May 1923 and October 1924 in a black and white version slightly different from the colour version. The trees are different and the wings and the scarab have disappeared. A perfectionist, Loupot often created several versions and sometimes has difficulty in choosing a definitive one. This is undoubtedly one of these. Another version of the second poster was also published for the 1923 Salon.

These two posters, along with Cassandre's 'Au bûcheron', are considered the first truly modern advertising posters inspired by the avant-garde. The collaboration with Devambez didn't last long. The innovative nature of Loupot's approach did not yet sit well with the fundamentally conservative temperament of the French public, and was

regarded as too foreign, especially with postwar suspicions of anything remotely Germanic.

But Loupot's potential did not escape the notice of the Damour brothers, who ran one of the largest agencies of the interwar period (D.A.M.). At the end of 1924, a small subsidiary was created especially for Loupot: Les Belles Affiches. André Aubrespin, its sales director, became his agent and managed to get him to work. In 1925 he was selected as one of the official poster artists for the International Exhibition of Decorative Arts. Two years later, the Nicolas wine firm commissioned him to modify its brand image and raise its standing. But above all, this was the year he met one of the great industrialists of the century, Eugène Schueller, owner of brands such as Valentine, Dop, Ambre Solaire and Monsavon. But that's another story....



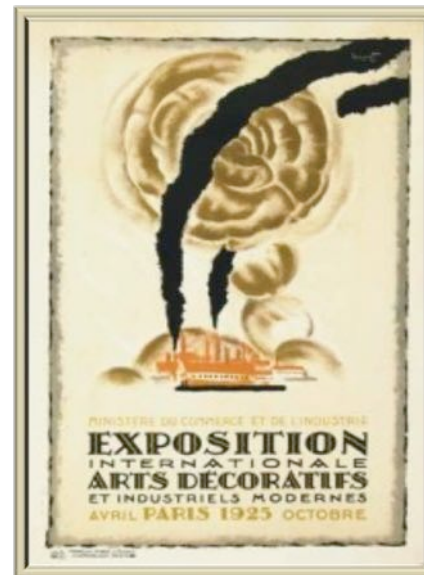
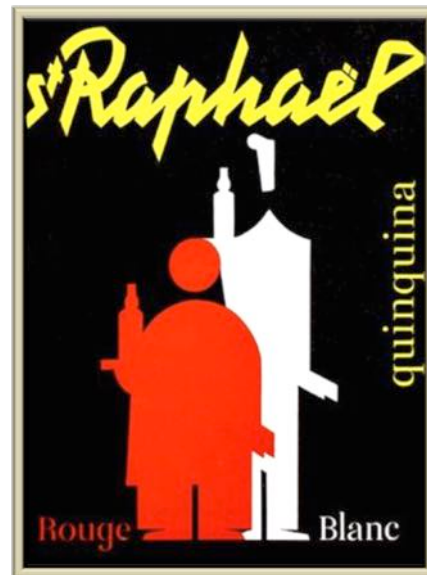
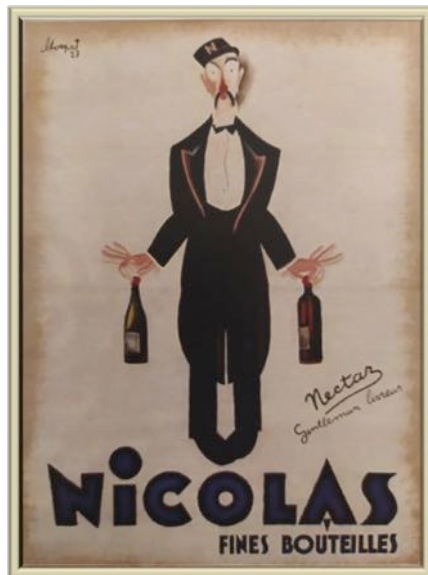
Coup d'œil, ... Sur Charles Loupot - notes, références et bibliographie concernent aussi la partie 1 du bulletin n°55

- 1) Courant lancé à Berlin par un groupe d'illustrateurs où leurs affiches réduisaient l'image au seul objet concerné et le texte à la marque des produits.
- (2) (1875-1942) Celui ci a su créer un style de référence, imité par beaucoup, introduisant par exemple des personnages types symbolisant la marque. « Capiello a réussi et c'est justice. Mais il a si bien réussi que son genre s'est identifié chez nous avec l'idée d'affiche. Et lamentable résultat, tout le monde s'est mis à faire du Capiello ». (R. L. Dupuy, Vendre n°11, septembre 1924).
- (3) Vendre, revue consacrée aux activités commerciales et à la publicité fondée par Etienne Damour.
- (4) Professeur de publicité, premier critique à comprendre l'importance de l'artiste et qui restera son fidèle défenseur au cours des années suivantes.
- (5) La France Graphique, n° 47, novembre 1950, p 26.
- (6) A.-M. Christin

Affiche n°1 : « *Ch. Phillipossian. Automobiles. Genève.* » (1920) Lithographie en couleur 91x128,5
Affiche n°2 : « *Voisin. Automobiles* » (1923) lithographie couleur Imp. Devambez 164x124
Affiche n°3 : « *Voisin. Automobiles* » (1923) litho couleur Imp. Devambez 119x78,5 et 160x120
Dessin pour *l'Illustration* n°1 : « *Voisin. Automobiles* » (octobre 1923 et mars 1924)
Dessin pour *le Petit parisien* annonçant le Salon de l'Automobile : « *Voisin. Automobiles* » (1923)
Affiche n°4 : « *Une Dose par Moteur. Huile Raoul Citroën* » (1925) litho couleur 160x120
Affiche n°5 : « *Peugeot. La Grande Marque Nationale* » (1926) litho couleur 160x118

Bibliographie

- Christophe Zagrodzki, Loupot, l'art de l'affiche, Le cherche midi éditeur, Paris, 1998
- Alain Weil, Charles Loupot, Musée de l'affiche, Paris, 25 novembre 1978-5 mars 1979 (catalogue)
- Roger L. Dupuy, « les affiches nouvelles », Vendre, I, n°1, novembre 1923, p. 62-63
- Roger L. Dupuy, « les affiches nouvelles », Vendre, I, n°11, septembre 1924, p. 915-918
- Cadeau Emyl, « L'oeil est paresseux... », La France Graphique, n° 47, novembre 1950, p.25-29
- Michel Wlassikoff, Histoire du graphisme en France, éd. Les Arts Décoratifs, Paris, 2005
- Richard Hollis, Le graphisme de 1890 à nos jours, Thames & Hudson, 2004
- Louis Cheronnet, « l'art dans la rue », L'Art Vivant, n°25, janvier 1926, p 20-22
- Anne-Marie Christin, « Retour aux idéogrammes : l'affiche publicitaire dans les années 30 », Langages, n° 75, 1984, p 65-76
- Marcel Belvianes, « Loupot », L'Affiche, II, n° 22, octobre 1926, p 112-114



Suite des questions sur l'abandon de l'aviation par Gabriel Voisin

(j'attends la contribution des amis pour essayer d'avancer sur ce sujet qui reste mal connu)

Sur les raisons de la vente de son entreprise d'avions en 1917

A mon avis, la raison la plus probable est que l'inventeur-autodidacte avait tout simplement l'envie de changer de secteur et de profiter de sa fortune nouvellement acquise.

Sur les raisons du rachat par Gabriel Voisin de la société des Aéroplanes Voisin en fin 1918

L'incapacité de paiement du prêt fait par Voisin à son acheteur est sûrement la raison principale à ce rachat mais on ne peut exclure la prise de conscience que le seul métier connu par Gabriel Voisin était celui de constructeur d'avions.

Le rachat de son usine a été décidé en juillet 1918, après remise du rapport d'expertise sur l'usage par Lefebvre du prêt Voisin consentit pour faciliter la reprise de l'entreprise en attente des règlements de l'armée et utilisé par Lefebvre pour désendetter sa propre société. Le contrat de rachat définitif sera formalisé en fin d'année.

Pour certains la raison du rachat est la volonté de passer à un autre secteur d'activité. Cette hypothèse résulte souvent du constat de la nouvelle orientation automobile en 1920. Rien ne vient étayer cette hypothèse en 1918.

Si, en fin 1918, nous avons vu que Gabriel Voisin avait acheté en son nom personnel le projet de voiture 4 litres hébergé chez Citroën, il travaillait également, au sein de son laboratoire, sur d'autres sujets.

Avant d'aborder le sujet automobile voyons quelle a été en 1919 l'activité principale de la

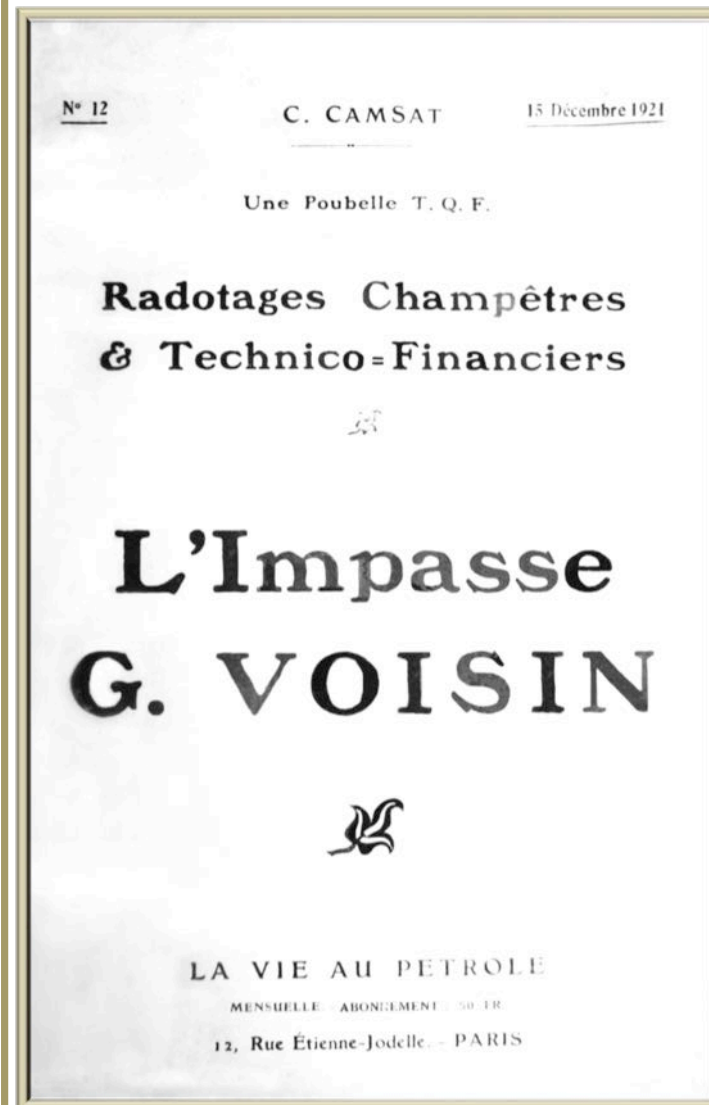
société qui employait encore 2 218 employés ?

L'analyse des chiffres de la société est une première source de renseignements.

Le chiffre d'affaires 1919 reste élevé à 34,584 millions, hors intégration du produit de la liquidation des établissements de Lyon opérationnels jusqu'en octobre. C'est une nouvelle démonstration de l'activité Avions de Voisin en 1919.

Si l'on compare ces chiffres avec ceux de l'activité automobile on ne peut qu'être surpris, le chiffre d'affaires automobile est porté à la valeur de 0 pour 1919, à 11 millions pour 1920, 20,5 pour 1922 et il faudra attendre 1923 pour dépasser le chiffre avions de 1919. Pour autant ces chiffres ne disent pas que quelques châssis n'ont pas été vendus par William et Wigmore en fin 1919 au Salon de l'automobile et comptabilisés chez Voisin en 1920.

Pour contrôler le chiffre d'affaires « avions » il faut regarder si des commandes du Service des Fabrications de l'Aviation ont bien été passées en 1919 et 1920. Pour cela le plus simple est de constater l'évolution des garanties obligatoires dans les marchés d'état auprès de la Caisse des dépôts et consignations. Elles sont de à 0,7 million en 1918 et 0,3 en 1919 et ont faiblement augmentées en 1920 (très probablement avec la dernière commande d'assemblage de moteurs Hispano Suiza de 300 chevaux). C'est indubitablement la preuve de la continuation des travaux sur les avions en 1919 et 1920.



Selon les rapports du Conseil d'Administration, l'activité Aéronautique correspond à la finition des commandes en cours, à la conversion de l'avion bombardier biplan BN2 en avions de transport de personnel ou à sa conversion avec les types X en avions médicalisés, à des études sur l'évolution du Triplan quadrimoteurs et à la fin du contrat de montage des moteurs Hispano Suiza 200 chevaux puis 300 chevaux.

Les brevets pris par la S.A. des Aéroplanes Voisin avec Khouna Némirovski et Aphonse Tilmant en août 1919 sur les avions de transport de malades suggèrent également l'intention de poursuivre l'activité « Avions ».

Pour se lancer dans les activités post guerre Voisin décide de mettre à son nom le show room des Champs Elysées, encore sous l'enseigne de la Compagnie Générale de Navigation Aérienne. L'étude d'aménagement est confiés au Cabinet d'architecture Art et Construction de Pierre Patout, qui remet son dossier en

novembre 1919.

Début 1920, Voisin rachète le bail pour 115 000 francs et lance les travaux d'aménagement qui comprenaient un piédestal spécial pour exposer la maquette de l'avion Triplan Voisin.

Ce choix aéronautique est-il une démonstration publicitaire de la technicité de l'entreprise ou la preuve qu'en début 1920 l'activité « avions » était toujours d'actualité chez Voisin ?

En début janvier 1920, Voisin dispose d'un stand au Salon de l'Aéronautique. Sur les rares clichés montrant cet espace, on peut être surpris d'y voir un bombardier type X, plus facile à exposer que le transport de personnes avec ses 30 mètres d'envergure. Sont également exposées une réduction de la Maison préfabriquée et une du Hangar gonflable, une très belle maquette, partiellement entoilée du Triplan, qui avec ses 38 mètres d'envergure ne risquait pas d'être exposé en grandeur réelle mais curieusement aucun projet automobile.

Soucieux de trouver une raison à la

réorientation des activités Voisin, la piste des brevets pris en 1918 et 1919 a été explorée.

Ces brevets sont déposés jusqu'en début 1919 sous le nom de Gabriel Voisin car la vente de sa société en 1917 le privait du droit d'usage du nom Avion Voisin.

Il en est de même pour la demande d'homologation faite au service des Mines de la voiture rachetée par Voisin avec le projet Dufresne qui est libellée au nom du Laboratoire de recherches mécaniques Gabriel Voisin.

Brevets pris par Gabriel Voisin en son nom: Avril 1918 carburateur d'avion à compensation de richesse en fonction de l'altitude

Mai 1918 Projet de hangar gonflable

Aout 1918 Mats gonflables et poutres gonflables

Janvier 1919 Moteur rotatif 2 temps (projet techniquement irréalisable)

Février 1919 Projet d'admission pour moteur par tiroir mobile (irréalisable lubrification)

- Février 1919 Suspension arrière de voiture (amusant compliqué et inefficace)
- Juin 1919 Définition de panneaux en matériaux composites pour construction de maison

La variété de ces brevets ne permet pas de tirer de conclusion sur l'orientation des activités Voisin et les raisons du rachat de son entreprise.

Brevets pris par la Société des Avions Voisin en 1919

- août 1919 un robinet de réglage de débit
- août 1919 un système de blocage de vitre ouvrante applicable aux pare-brises
- septembre 1919 un projet de mise en œuvre de chemises pour moteur sans soupape ; ce dispositif, après amélioration, sera utilisé sur la C2 12 cylindres puis abandonné.
- septembre 1919 L'avion de transport de blessés type X
- septembre 1919 L'avion de transport de blessés type BN2 avec centre d'intervention à bord
- septembre 1919 Le fameux système de capote automobile pour torpédo
- septembre 1919 Changement de vitesse pour voiture légère type Sulky, 2 places, abandonné après les premiers essais au profit d'une boîte trois vitesses
- septembre 1919 Amélioration du toit pour torpédo
- octobre 1919 Premier brevet pour la roue motorisée Motorfly à entraînement par denture
- décembre 1919 Second brevet MotorFly avec entraînement par friction.

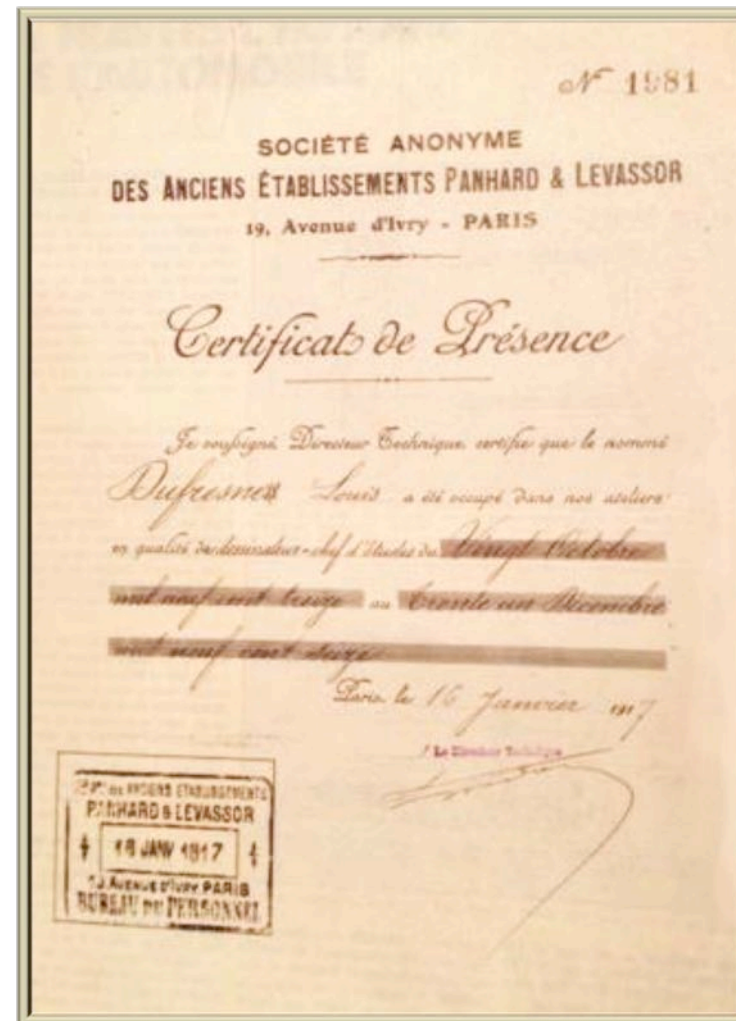
La même variété des sujets montre que l'engagement dans un secteur précis n'est pas encore clair.

A ce stade il n'y a pas de réponse à la question sur la raison du rachat de 1918 si l'on exclu la sauvegarde des fonds Voisin prêtés à l'acheteur.

Visiblement l'aviation va être progressivement abandonnée vers la fin 1919, ou le début 1920, c'est une époque où le gouvernement français est en grande difficulté financière et le transport aérien est vivement critiqué comme étant impraticable de façon fiable. Les possibilités de vol la nuit sont déclarées dangereuses et même impossibles par absence de visibilité, les journalistes anglais évoquent l'influence néfaste du brouillard interdisant les vols matinaux.

Les systèmes de guidage et de balisage, en 1920 sont pratiquement inexistant obligeant le vol à vue. Mais surtout les finances pour construire des aéroports et les infrastructures associées ne sont pas au rendez-vous. la France est en pleine période de crise financière les derniers avions seront payés par l'Etat, aux constructeurs, en bons du Trésor.

Gabriel Voisin, au Salon de fin 1921, fera une déclaration tonitruante sur l'absence d'avenir de l'aviation privée, déclarant que les machines exposées feraient mieux d'être brûlées ce qui choquera les journalistes et les constructeurs. Cette prise de position sera l'objet d'un violent pamphlet critique de 10 pages « L'impasse Voisin » par Camart en décembre 1921.



La liquidation en fin 1919 des ateliers de fabrications de Lyon cédés pour plus de 1,5 million pourrait militer pour une décision de changement

vers la fin de 1919 car ces ateliers travaillaient encore en août . Ou était-ce une simple réorganisation ?

Visiblement en début 1920 Voisin a décidé de ne plus être impliqué dans les avions ce qui ne nous éclaire pas sur les raisons du rachat de fin 1918.

Dans ses correspondances tardives des années 50 et 60 Voisin dira qu'il avait tourné définitivement le dos à l'aviation dès la signature de la vente de sa société. Nous savons que c'est une approximation très acceptable vu l'âge de son auteur comme beaucoup des déclarations et interviews faites dans ces années.

Mais nous ne connaissons toujours pas de façon certaine ce qui est à l'origine de cet abandon de l'aviation que nous pouvons situer vers le début de 1920. Peut être que la validation, après tests, des châssis venant de chez Citroën avait convaincu Voisin de prendre le virage de l'automobile. D'autres hypothèses sont possibles comme les difficultés croissantes avec les commandes d'état et l'obligation de trouver des activités alternatives.

Tout document permettant de répondre à cette question reste donc bienvenu.

C'est probablement la période la plus mal connue de l'histoire Voisin et je serais particulièrement reconnaissant d'avoir accès à toute documentation ou information permettant de mieux comprendre ces 24 mois.

Mais revenons à l'achat du projet automobile et à la demande d'immatriculation de décembre 1918 qui pourrait être une réponse à la question. Cette demande d'immatriculation était le seul moyen de disposer d'un certificat de circulation de type W réservé aux professionnels de l'automobile afin de procéder à l'évaluation et aux tests de la voiture avant de prendre une décision de fabrication, comme le précise Voisin dans sa demande. Ceci prouve que la « Leffebvre » n'avait pas été déclarée et homologuée avant janvier 1919, probablement car elle était encore à l'état de prototype comme le montre les évolutions prévues et réalisées au cours de 1919 et début 1920 .

C'est donc à partir de janvier 1919, que Voisin pouvait évaluer cette voiture afin de confirmer une éventuelle diversification vers l'automobile de luxe.

L'aventure automobile Voisin va donc débuter par l'achat d'un projet hébergé chez Citroën et d'origine Panhard dont l'un des responsables était le jeune ingénieur Louis Dufresne (ECP 1913).

Le certificat de travail de Dufresne chez Panhard atteste de sa présence du 20 octobre 1913 au 31 décembre 1916 en qualité de dessinateur, chef d'étude. Le projet de voiture 4 cylindres de 4 litres n'ayant pas été retenu par Panhard dès le milieu de 1916, il aurait été proposé à Léon Morane qui en aurait financé la poursuite et le fait héberger chez Citroën. Hélas Léon décédera en octobre 1918 et Citroën ayant fait le choix des voitures populaires, le projet était bloqué, il fallait trouver un repreneur.

Cette histoire Voisin-Morane m'a été confirmée par une interview de Serge Kiriloff, pilote des voitures Voisin des records du monde il y a plus de 40 ans elle est reprise dans l'article sur Dufresne par Henri Carbonaro, Ingénieur de l'école Centrale de Paris (1946), dans le journal de l'Ecole intitulé Histoire des Industries et Services au XX^e siècle. Elle offre le confort d'expliquer pourquoi la documentation parle d'un châssis M1 comme Morane 1.

Dans son résumé de carrière, Dufresne confirme avoir été embauché en janvier 1917 chez Citroën pour travailler sur ce projet de voiture 4 litres et qu'à l'abandon du projet, il est parti chez Voisin avec les 3 ou 4 châssis complètement montés et roulant, plus 12 châssis en cours de montage, des outillages d'usinage et des pièces. L'existence de 16 châssis en cours laisserait penser à un début de fabrication cohérent avec l'hypothèse Morane.

L'existence dans les archives de l'Association du plan du châssis 4 litres daté de Juin 1917, publié dans le bulletin N° 52, est particulièrement intéressant car il laisse supposer que le prototype Citroën vient de chez Panhard. Il était impossible pour Citroën de faire aboutir en moins de six mois un châssis complet, motorisé et roulant si le développement n'avait

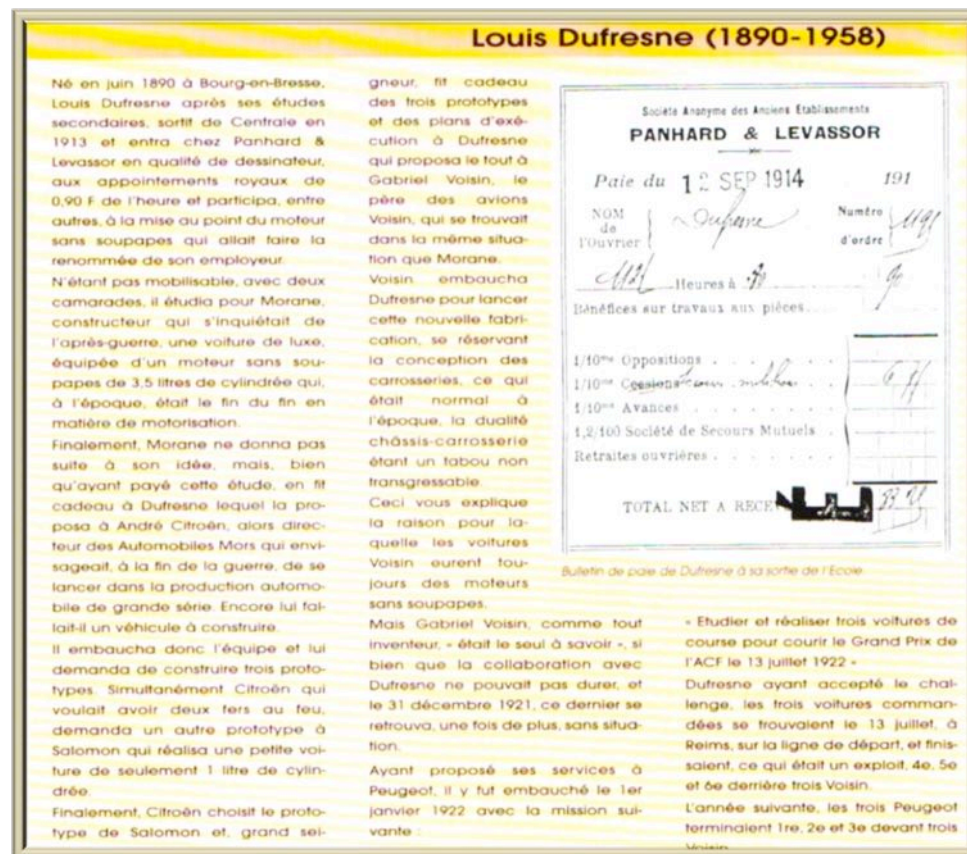
pas été débuté antérieurement chez Panhard. Ce même châssis, à l'identique, est visible dans le livret commercial Voisin du Salon de l'Aviation en décembre 1919.

On peut être extrêmement surpris que l'Association illustre le centenaire des voitures Voisin par un plan daté de juin 1917 dont l'auteur Dufresne est alors employé chez Citroën et ne rejoindra Voisin que six mois plus tard ! J'attends avec impatience les explications sur le lien entre le centenaire et ce plan.

L'explication est pourtant simple, en fin 1919, pour publier son livret publicitaire 1919, Voisin a simplement changé l'entête Citroën du plan d'origine pour une entête Voisin.

Mais revenons au projet Dufresne chez Voisin.

Les châssis du projet Dufresne sont assez semblables mais tous différents. Nous ne les connaissons que par les images de presse de 1919 et quelques rares plans. Les archives de l'Associations peuvent encore nous surprendre mais il faudrait pouvoir les exploiter en détail. Ces châssis intègrent entre autres des composants venant de chez Panhard, redessinés par Lefebvre en 1917 et pas encore toujours réalisés au moment du transfert. Parmi ceux-ci, une modification du carter moteurs permettait de passer le démarreur sur la gauche du moteur.



Un prototype de ce moteur avec démarreur à gauche figure sur le dépliant commercial de la société Gaston William Wigmore disponible pour le Salon de l'auto fin 1919, alors qu' à la même date, sur le livret commercial Voisin c'est encore la version antérieure reproduite dans le bulletin N°52. Aucune de ces deux versions n'est la version Voisin. Voisin signe vers le milieu de l'année

1919 un contrat de distribution avec la société William et Wigmore. L'explication souvent donnée est l'absence de réseau de vente chez Voisin. Gabriel Voisin, à mon avis, avec sa confiance illimitée dans ses talents ne se serait pas arrêté sur ce point. Curieusement le contrat est un contrat d'exclusivité, c'est à dire que l'avenir commercial du projet Dufresne est confié à une tierce société ! 23

Comment interpréter la décision de confier la commercialisation des voitures à une société extérieure ?.

Est-il possible que Voisin n'était pas encore persuadé des qualités du projet Dufresne ?

Pour information le même type de collaboration sera établie pour la commercialisation de la roue motorisée Motorfly. Est-ce la preuve d'une volonté de ne pas vouloir encore s'engager dans cette voie ?

Les relations entre l'ingénieur Dufresne et l'inventeur autodidacte Voisin s'étaient-elles déjà déjà dégradées au point de remettre en cause le projet ? je rappelle que Dufresne quittera l'usine Voisin pour désaccord avec Gabriel Voisin en décembre 1921 pour aller chez Peugeot avec pour mission de construire 3 voitures pour le prochain grand prix de tourisme.

Mais revenons sur terre et ne regardons que ce qui est connu et certain.

La première voiture proposée en fin 1918 à l'homologation est le torpédo du projet Dufresne de chez Citroën, il n'a pas été fabriqué chez Voisin.

Il sera utilisé pour les présentations à la presse jusqu'en octobre 1919. Tous les articles, que j'ai pu trouver, montrent uniquement les châssis du projet Dufresne/Citroën fabriqués en dehors de chez Voisin. Ce sont les châssis ou voitures que l'on retrouvera sur le Stand Voisin au Salon de l'Automobile fin 1919. Les archives de l'usine contenaient des photos de deux autres châssis carrossés mais ces images ne montrent qu'une partie des carrosseries ne permettant pas de dire avec certitude de quels modèles il s'agit. Il semble donc qu'aucune voiture n'a pu être fabriquée chez Voisin avant la fin 1919.

Cette affirmation peut paraître provocante mais il y a plusieurs éléments qui l'expliquent.

En début 1919 l'usine Voisin n'a pas les moyens de fabriquer la partie mécanique comprenant le moteur, la boîte de vitesse et la transmission, car elle ne dispose pas des machines permettant ces fabrications. Il en est de même pour les châssis et les essieux avant qui resteront sous-traités.

Comme pour les moteurs avions, l'usine

Voisin est capable de faire l'assemblage et le réglage d'un moteur mais pas d'en usiner les composants. Les ouvriers n'ont pas l'expérience de la rectification interne et externe des chemises, du taillage des pignons de boîte et de pont. Les fonderies d'aluminium et de fonte n'existent pas. Il faut sous-traiter. La fonderie Montupet qui réalisait les carter des moteurs Hispano est mise à contribution pour refaire les moules des carters intégrant la modification Dufresne. Pour l'usinage des blocs moteurs, il n'y a aucune compétence en interne, ils seront sous traités comme le reste de la partie mécanique. Pour la transmission, la modification mineure, par rapport au projet Panhard, porte sur les bouchons des essieux dont la gravure sera changée pour porter la signature Aéroplanes Voisin à la place de Panhard Levassor. Ils seront remplacés dès le début des fabrications à Issy par ceux venus de fonte.

Cette impossibilité de fabrication à l'usine Voisin est confirmée par le contrat de sous-traitance des 400 premiers ensembles mécaniques.

En 1919 les premières ventes seront exclusivement faites en habillant les châssis provenant du projet Dufresne et acquis dans le cadre du rachat dudit projet.

Pour ceux qui penseraient encore que le début de la fabrication des Voisin chez Voisin date de 1919 je rappelle :

Que le chiffre d'affaires automobile 1919 n'est même pas comptabilisé.

Voici quelques extraits des conseils d'administration Voisin :

Juillet 1922, rapport d'activité 1920 :

2° - L'année 1919 a été occupée partiellement à des fabrications d'aviation et, partiellement à la recherche de nouvelles fabrications de paix, ainsi qu'au lancement de nos châssis 18 HP et de nos carrosseries automobiles

L'année 1920 nous a permis d'arrêter définitivement par contre notre programme de fabrication

d'avenir et d'arriver à la production normale nécessaire pour l'utilisation de l'usine et possible avec la situation du marché.

En janvier 1920 notre fabrication en série ne faisait que débiter alors qu'à fin 1920 elle s'approchait de son régime normal.

Dans la présentation des comptes annuels et pour expliquer la situation aux actionnaires on peut lire :

L'exercice 1920 a représenté de grosses difficultés pour nous, parmi les principales :

.....

2 Notre principal fournisseur qui s'était engagé pour la livraison de 400 groupes moteurs et transmissions complets a dû renoncer à cette livraison, d'où retards considérables dans nos sorties de châssis et suppression pour nous d'une partie des bénéfices

importants qui auraient résulté de cette affaire.....

Cependant malgré ces difficultés :

....

2 Nous avons pu établir un accord intéressant et qui éclaircit la situation avec le fournisseur dont nous parlions précédemment, lequel n'a pu tenir ses engagements.

L'état des stocks usine au 30 juin 1920 montre que les ensembles mécaniques moteurs boîtes transmissions sont absent alors que les châssis nus sont approvisionnés.

A la date de décembre 1918, au moment du rachat de l'usine, l'hypothèse du choix de la construction d'automobile n'est donc absolument pas confirmée alors qu'il l'est en début 1920.

A la question formulée dans le précédent bulletin sur l'origine des premières voitures vendues par Voisin la réponse est :

Ce sont des voitures dont le début du développement a été fait chez Panhard

Elles intègrent encore des composants provenant de sous-traitants Panhard tels que les ponts arrière, les dispositifs électriques de type Westinghouse.

L'assemblage des premiers châssis a probablement été faite chez Citroën financé par Morane ou Citroën tout comme la fabrication des premiers ensembles mécaniques.

A l'exception des 4 ensembles roulants venant de chez Citroën il est impossible de

connaître le chiffre exact de voitures d'origine Panhard Citroën que j'estime aux environs de 16 à 25 car un ensemble de pièces détachées et d'outillage a été transféré à ce moment

Au vu de la créance William Wigmore dans les comptes Voisin, le nombre de voitures commandées au Salon et avant l'augmentation de tarif de janvier 1920 est estimé à moins de 20. Selon le rapport du Conseil d'administration, la fin de ces livraisons serait intervenue avant le milieu de 1920.

Les autres projets de diversifications des fabrications ne seront pas des succès, le MotorFly sera abandonné, le Sulky jamais

mis au point, le succès des hangars et autres dispositifs gonflables est une inconnue, les Maisons préfabriquées ont trouvé une application limitée, les avions médicalisés ne seront pas fabriqués. En milieu 1920 il ne restait que l'automobile.

Tous ces essais tendent à montrer que l'automobile n'était pas le choix décisif motivant le rachat de l'usine en 1918 ce qui nous ramène à la question : qu'elle a été l'événement décisif pour l'abandon de l'aviation en 1920 entraînant le choix automobile.

Votre contribution est bienvenue pour éclairer cet épisode de la vie de la société Voisin.

The reasons for GV selling his aeroplane company in 1917

In my view, this was probably because the self-taught inventor simply wanted a new challenge and to take advantage of his newly acquired fortune.

The reasons for his buying the company back at the end of 1918

The buyer's inability to repay the loan made by Gabriel Voisin is surely the main reason for this takeover, but it must be remembered that making aircraft was the only profession he knew.

The purchase of his factory was decided in July 1918, after the official report revealed that Lefèbvre had used the loan that Voisin granted to fund the takeover until the army's payment to reduce his own company's debt. The contract was formalised at the end of the year.

For some, GV reacquired his company because he wanted to make motor cars, but there is no evidence to support this hypothesis in 1918. If, at the end of 1918, Gabriel Voisin had lent his name to the 4-litre car project owned by Citroën, he was also working on other projects in his R&D Laboratoire.

Before discussing the car project, consider the

main activity of the 2218 people employed at company in 1919. The turnover remained high at 34,584 million francs, excluding the proceeds of selling the Lyon works which were operational until October (a further illustration that the Voisin aircraft business was still active in 1919).

Automobile activity, by contrast, contributed nothing in 1919, 11 million francs for 1920 and 20.5 for 1922; not until 1923 did automotive activities exceed the aircraft figure of 1919. However, these figures do not reveal that some chassis unsold by William and Wigmore at the end of 1919 at the Salon were accounted for by Voisin in 1920.

That the orders from the Service des Fabrications de l'Aviation were indeed placed in 1919 and 1920 is verified by the turnover of the company. According to the obligatory guarantees of state contracts, this amounted to 0.7 million francs in 1918 and 0.3 million in 1919 and increased slightly in 1920 (most probably for the last orders for assembling 300hp Hispano Suiza engines). This proves that aircraft work continued in 1919 and 1920. According to the reports of the Board, the aviation activity concerned the completion of orders in progress, the conversion of the BN2 biplane bomber into a civilian passenger aircraft or its conversion into medical aircraft, a new version of the four-engined triplane and the Hispano Suiza engine assembly contract. The patents filed by Aéroplanes Voisin with

Khouna Némirovski and Aphonse Tilmant in August 1919 on the field surgical support aeroplane suggest an intention to continue aviation activities. Post-war, Voisin put his name to the showroom on the Champs Elysées still leased by the Compagnie Générale de Navigation Aérienne, which was converted by Pierre Patout's Art et Construction architectural firm in November 1919. Voisin bought the lease (for 115,000 francs) at the beginning of 1920 and the redesigned showroom incorporated a prominent pedestal to display a large wooden maquette of the Voisin triplane. Was this to demonstrate the company's technical heritage or does it prove that aviation activities were still relevant at Voisin in early 1920?

Voisin had a stand at the Salon de l'Aéronautique in early January 1920, on which a type X bomber was displayed (being easier exhibit than the passenger transport with its 30m wingspan). Also on display were models of the prefabricated modular house, the inflatable hangar and the maquette of the 38-metre triplane. But no cars. To find a reason for the reorientation of Voisin's activities, consider the patents filed in 1918 and 1919. Until the beginning of 1919, these patents were filed under the name of Gabriel Voisin because the 1917 sale deprived him of the right to use the name Avions Voisin.

The same applies to the request for approval made to the Department of Mines for the 4-litre bought by Voisin with the Dufresne project, which is in the name of the Laboratoire de recherches mécaniques Gabriel Voisin. The patents were:

- April 1918: Aircraft carburettor with mixture compensation according to altitude
- May 1918: Inflatable hangar
- August 1918: Inflatable masts and beams
- January 1919: A 2-stroke rotary engine (technically unfeasible)
- February 1919: Rotary engine valves (impossible to lubricate)
- February 1919: Car rear suspension (complicated and inefficient)
- June 1919: Composite panels for housing

The variety of these patents allows no conclusion to be drawn about the direction of Voisin's activities and the reasons for reacquiring his company.

Patents taken by the Société des Avions Voisin in 1919:

- August 1919: Flow control valve
- August 1919: Opening windscreen
- September 1919: Sleeve valve system (used on the C2 V12, then abandoned)
- September 1919: Casualty transport aircraft (based on Type X)
- September 1919: Field surgical support aircraft (based on BN2)

- September 1919: T-bar car hood mechanism
- September 1919: Gear change for Sulky 2-seater, later abandoned
- October 1919: Motor Fly motorised wheel with gear drive
- December 1919: Motor Fly with friction drive.

Again, these show no commitment to a specific sector, nor any answer to the question as to why the 1918 acquisition was made, beyond safeguarding the funds Voisin lent to Lefebvre. Aviation was of course gradually abandoned towards the end of 1919, or the beginning of 1920, at a time when the French government was in great financial difficulty and air transport was criticised as being unreliable. Night flying was declared dangerous if not impossible, and English journalists mentioned the effects of fog in prohibiting early morning flights. In 1920, guidance and lighting systems were practically non-existent, forcing pilots to fly by sight. But above all, the finances to build airports and the associated infrastructure were not available. France was in the midst of a financial crisis and the last planes were paid by the State to the manufacturers in Treasury bonds.

Gabriel Voisin thunderously declared at the end of 1921 that there was no future for civilian aviation, and shocked both journalists and manufacturers by stating that the machines exhibited would be better off being burnt. This

declaration was the subject of a violent 10-page critical pamphlet "L'impasse Voisin" by Camart in December 1921.

The sale of the Lyon workshops at the end of 1919 for more than 1.5 million francs could suggest a change of direction towards the end of 1919, as they were still operational in August. Or was it a simple reorganisation?

It was in early 1920 that Voisin decided to discontinue his involvement with aircraft, which sheds no light on the reasons for the repurchase at the end of 1918. In his correspondence from the 1950s and 1960s, Voisin said that he had definitively turned his back on aviation as soon as he sold his company, but given his advanced years, little credence can be given to this statement. Perhaps the validation, after tests, of the Dufresne chassis from Citroën had convinced Voisin to take the turn to the automobile. Other hypotheses are possible, such as the increasing difficulties with state orders and the obligation to find alternative activities.

This is probably the least known period of Voisin history and I would be grateful for any information that would help to better understand these 24 months. The application to homologate the four-litre in December 1918 (the only way to obtain 'W' trade plates) could answer to the question.

This proves that the Dufresne chassis was unhomologated and remained at the prototype stage in January 1919. From this date onwards, Voisin was able to evaluate the car on the road in such a way as to confirm his decision to manufacture the luxury car. The Voisin automobile adventure therefore began with the purchase of the project of Citroën and of Panhard origin penned by the young engineer Louis Dufresne (ECP 1913). Dufresne's work certificate at Panhard shows his employment as an R&D engineer and draughtsman from 20 October 1913 to 31 December 1916. After Panhard decided not to proceed with the design in the middle of 1916, it was offered to Léon Morane, who had it further developed by Citroën. When Morane died in October 1918, Citroën, having opted for mass production of popular cars, sold the project to Voisin.

This Voisin-Morane story was told to me more than 40 years ago by Serge Kiriloff, driver of the world record Voisins, and confirmed in an article on Dufresne by Henri Carbonaro, an engineer from the Ecole Centrale de Paris in 'Histoire des Industries et Services au XX^e siècle'. It explains why the documentation refers to an M1 chassis – M for Morane.

Dufresne confirmed that he was hired by Citroën in January 1917 to work on the 4-litre project and that when the project was

abandoned, he went to Voisin with the 3 or 4 fully assembled and running chassis, plus 12 chassis in the process of being assembled, machining tools and parts. The existence of 16 chassis in progress would suggest a start of production consistent with the Morane hypothesis.

The existence in the Association's archives of the 4-litre chassis drawing dated June 1917, published in bulletin N°52, is interesting as it suggests that the Citroën prototype came from Panhard. It was impossible for Citroën to produce a complete, motorised and running chassis in less than six months if the development had not been started previously at Panhard. This same chassis can be seen in the Voisin sales booklet at the Salon de l'Aviation in December 1919.

It is therefore surprising that the Association celebrates the centenary of Voisin cars with a plan dated June 1917, the author of which, Dufresne, was then employed by Citroën and did not join Voisin until six months later! The explanation is simple: at the end of 1919, for its 1919 brochure, Voisin simply changed the Citroën header of the original plan for a Voisin one.

The chassis of the Dufresne project are similar but different. We only know them from press pictures of 1919 and some rare plans. The archives of the Association may still surprise us,

but we should be able to exploit them in detail. These chassis include components from Panhard, redesigned by Lefebvre in 1917 and not always completed at the time of transfer. Among these, a modification of the engine casting allowed the starter motor to be placed on the left of the engine.

A prototype of this engine with the starter on the left is shown on the Gaston William Wigmore sales brochure available for the Motor Show at the end of 1919, while at the same date, on the Voisin sales booklet, it is still the earlier version reproduced in bulletin N°52. Neither of these two versions is the final one. Voisin signed a distribution contract with William and Wigmore in 1919. The explanation often given is the absence of a sales network at Voisin. Gabriel Voisin, in my opinion, with his unlimited confidence would not have stopped at this point. Curiously, the contract is exclusive, which means that the commercial future of the Dufresne project relied on a third party!

How to interpret the decision to entrust the marketing of the cars to outsiders? Is it possible that Voisin was not yet convinced of the qualities of the Dufresne project? The same type of collaboration was established for marketing the Motor Fly. Was this proof of a desire not to go down this road again?

Had the relationship between engineer Dufresne and the self-taught inventor Voisin already deteriorated to the point of calling the project into question? Dufresne left Voisin factory after a disagreement with Gabriel Voisin in December 1921 to go to Peugeot to build cars for the next touring car GP.

What is certain is that the first car homologated at the end of 1918 was the Dufresne torpedo from Citroën, which was not made by Voisin. It was used for press presentations until October 1919, and it is these prototype chassis which were on the Voisin stand at the Salon de l'Automobile at the end of 1919. The factory archives contained photos of two other chassis with bodies, but these images only show part of the bodywork, so it is not possible to say with certainty which models were involved. It seems therefore that no cars could have been made at Voisin before the end of 1919.

At the beginning of 1919, the Voisin factory did not have the means to manufacture the mechanical assemblies including the engine, the gearbox and the transmission, because it did not have the machines to make them. The same applies to the chassis and front axles, which were always subcontracted. The Voisin factory could assemble and tune aircraft engines but not of machine their components. The workers had no experience of making sleeves or cutting gears. It had no foundry for casting aluminium and iron. Castings were subcontracted to Montupet, which produced the crankcases for the Hispano engines. There were no in-house facilities for machining engine blocks. This is confirmed by the order to

subcontract the first 400 mechanical assemblies.

In 1919 the first sales were made exclusively by bodying the prototype chassis from Citroën.

If you still think Voisin started making cars in 1919, remember that the 1919 accounts reveal no such activity. The July 1922, activity report for 1920 states that “the year 1919 was partially occupied with aviation manufacturing and the search for new peacetime manufacturing projects in addition to launching of our 18 HP chassis and bodies. The year 1920 allowed us to definitively stop our future manufacturing programme and to reach the normal production necessary for using the factory within the current market situation.

In January 1920, our series production was only just beginning, whereas at the end of 1920 it was approaching its normal level.”

The presentation of annual accounts to shareholders states “the financial year 1920 represented major difficulties, including our main supplier, which had committed himself to delivering 400 complete engine and transmission units, defaulted, hence considerable delays in our deliveries and the loss of part of the considerable profits which would thus have been generated. [...] However, despite these difficulties, we have been able to reach agreement with the supplier who was unable to meet his commitments.” Factory stocks on 30 June 1920 show only the bare chassis without engine, gearbox or transmission assemblies.

On December 1918, when the factory was reacquired, the choice of automobile manufacture was by no means confirmed, which

it was by early 1920. To the question posed in the previous bulletin on the origin of the first cars sold by Voisin the answer that their development was begun at Panhard incorporating components such as rear axles and Westinghouse electricals from Panhard subcontractors. The first chassis was probably assembled at Citroën and financed by Morane or Citroën, as was the manufacture of the first mechanical assemblies.

Except for the four prototypes from Citroën, it is impossible to know the exact number of Panhard Citroën cars, which I estimate to be from 16 to 25, as a number of spare parts and tools were transferred at that time.

In view of the Williams & Wigmore claim in the Voisin accounts, the number of cars ordered at the Salon and before the January 1920 price increase is estimated at less than 20. According to the annual report, these deliveries ended before the middle of 1920.

The other projects to diversify production were not successful; the Motor Fly was abandoned, the Sulky never developed, the success of the inflatable hangars and other devices is unknown, the prefabricated houses sold few, the medical planes were not manufactured. By the mid-1920s, only the automobile remained.

These factors suggest that motor car production was not the main motivation for repurchasing the factory in 1918, which brings us back to the question: what was the decisive event for abandoning aviation in 1920 in favour of the automobile?

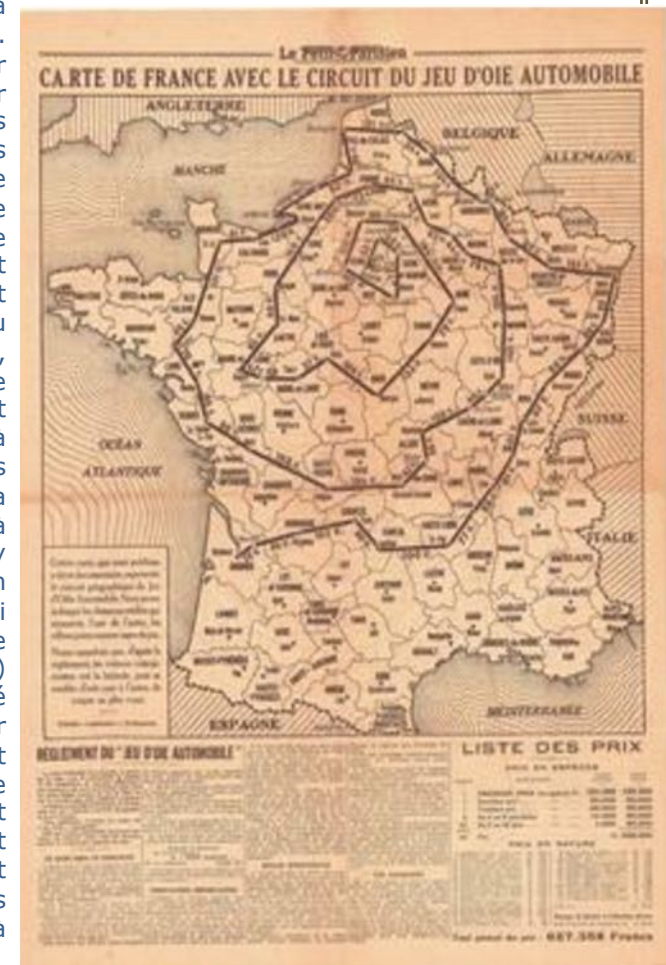
Tel un rituel immuable les dés sont lancés à seize heures dans les locaux du journal devant une foule toujours plus nombreuse pour un départ le lendemain. Certaines étapes pouvant être très longues (800 km) les concurrents ont donc deux jours pour effectuer le trajet de leur choix et peuvent faire étape pour la nuit du moment que leur carnet de route est contrôlé au départ et à l'arrivée. Après plus d'un mois de préparation et d'articles quotidiens pour motiver les lecteurs, le départ est donné de Bordeaux le 21 mai mais cinq concurrents dont la Voisin, pénalisés par l'application de la règle (16) sont contraints d'attendre le lancé de dés suivant. La Peugeot s'élanche vers Aurillac, la Delahaye vers Lyon, la DFP hérite de l'étape la plus longue avec un Bordeaux-Colmar. « Je ne suis plus reporter : je suis un pion, le pion numéro un du grand jeu concours [...] la main innocente qui [...] lance les dés, dispose désormais de mon destin ». (17)

Le second tirage délivre enfin notre numéro trois l'envoyant à Lyon tandis que les autres s'éparpillent : La Roland-Pilain rejoint Bourges, la Chenard et Walker reste coincée au Puy... Le vendredi 25, jour de la troisième étape, le *Petit parisien* annonce 1.811.683 bulletins de participations au concours: la Roland-Pilain est déjà à Versailles à une case de la victoire, la Voisin rejoint Caen. Chaque jour le journaliste embarqué dans l'une des voitures raconte son étape. Le 27 mai c'est celui de la Bignan qui sur la route de Nancy relate sa verbalisation dans Vesoul pour excès de vitesse : 15 km/h au lieu des 6 demandés. Le 28 la Roland-Pilain tombe à Gambais et retourne à Bordeaux pour tout recommencer. « Nous allons maintenant vers Clermont et Vichy. Coup de frein, déjeuner et départ pour le Creusot où nous attend une population sportive et enthousiaste. C'est la première fois qu'une

voiture du concours y fait escale. Nous sommes arrêtés à tous les coins de rue et entourés ». (18)

Notre numéro trois continue, non sans embûche, son périple: Caen, Clermont-Ferrand, Châlons-sur-Marne, Le Mans, Bourges... « Disons d'abord que nous avons trouvé partout un accueil chaleureux et que partout, la partie de Jeu de l'Oie passionne les populations. Nous nous en sommes aperçus dès le premier jour après avoir traversé Périgueux et roulé sur une route splendide, ombragée de hautes futaies [...] Notre auto qui stoppe pour nous permettre de déjeuner, est aussitôt entourée par la foule des ouvrières qui nous accablent de questions [...] Tout le monde de rire et de caqueter [...]» (19) Les récits qui ne parlent jamais de performances automobiles sont toujours construits autour de la ferveur du public, de la qualité de l'accueil ou des repas, de la description des paysages. Au septième jour de juin la Peugeot et la DFP tournent autour de Paris, la Renault est en « prison » à Blois, la Talbot est dans le « puits » à Limoges et la Delahaye recommence sa partie par la faute de Landru. Le 9 juin, cinq voitures sont à portée de victoire et la Voisin est à Chantilly mais la douzième série de lancers du lendemain met fin à l'aventure. La Roland-Pilain « qui étant à Beauvais (57), a tiré 6 par 5 et 1. Elle est arrivée aussi au bienheureux 63 [...]» (20) Et de terminer seule ce jeu de l'oie commencé trois semaines plus tôt. « Il faut en effet pour que les conditions du concours soient régulièrement observées que la voiture gagnante achève son tour de France en venant se faire contrôler au *Petit parisien*. C'est seulement à partir de ce moment que pourront commencer les opérations de vérification et les calculs qui détermineront la vitesse moyenne à l'heure accomplie [...]»

Si la partie est terminée, le concours n'est pas. Les jours suivant le petit Parisien va peu à peu dévoiler le nom des gagnants. Les vingt quatre mille lots en jeu pour un total de 627568 francs (dont un premier prix de 150000 francs et un second de 5000) vont être distribués peu à peu...





The ritual of casting the dice took place at 4pm in the newspaper's premises in front of an ever-increasing crowd for a departure the next day. Some stages were very long (800 km), so the entrants had two days to complete the route of their choice and stop overnight once their road book was checked. After more than a month of preparation and daily articles to motivate the readers, the start was given from Bordeaux on May 21st, but the Voisin and four other competitors were penalised by the application of the rule 16 and forced to wait for the next roll of the dice. The Peugeot set off to Aurillac, the Delahaye to Lyon and the DFP took the longest stage from Bordeaux to Colmar: "I am no longer a reporter: I am a pawn, the number one pawn of the great contest [...] the innocent hand that [...] throws the dice, now has my destiny 17."

The second draw finally send off our number three to Lyon while the others scattered: the Rolland-Pilain reached Bourges, the Chenard et Walker was stuck in Le Puy... On Friday 25th , the third stage, Le Petit Parisien announced 1.8 million players in the competition: the Roland-Pilain was already in Versailles, one square away

from victory; the Voisin went to Caen. Every day, the journalist in one of the cars tells the story of his stage. On May 27th, it was the journalist in the Bignan who, on the road to Nancy, reported his speeding ticket in Vesoul: 15 km/h instead of the 6 requested. On the 28th, Roland-Pilain fell at Gambais and returned to Bordeaux to start all over again. "We are now heading towards Clermont and Vichy. A quick stop for lunch and off to Le Creusot, where an enthusiastic crowd awaits. It was the first time that a competition entrant had stopped there. We are mobbed at every street corner 18."

The Voisin continued, but not without pitfalls: Caen, Clermont-Ferrand, Châlons-sur-Marne, Le Mans, Bourges... "Let's say first of all that we found a warm welcome everywhere and that everywhere, the Wild Goose Chase game fascinates the locals. We noticed it from the first day after having crossed Périgueux and driven on a splendid road, shaded by high forests [...] Our car, which stops for lunch, is immediately surrounded by the crowd of workers who overwhelm us with questions [...] Everyone always laughs 19." The stories never discussed the performance of the cars, concentrating on the fervour of the

public reception, the quality of the welcome or the meals and describing the landscapes. On June 7th, the Peugeot and the DFP were driving around Paris, the Renault was in 'prison' in Blois, the Talbot was in the 'well' in Limoges and the Delahaye had to restart because of Landru's penalty square. On June 9th, five cars were in sight of victory, with the Voisin in Chantilly, but the twelfth throw of the dice the following day put an end to the adventure. After three weeks, the Roland-Pilain in Beauvais finished the game alone. "Indeed, for the conditions of the competition to be regularly observed, the winning car must complete its tour de France by coming to Le Petit Parisien for a final check. Only then are the calculations made to determine the average speed per hour driven."

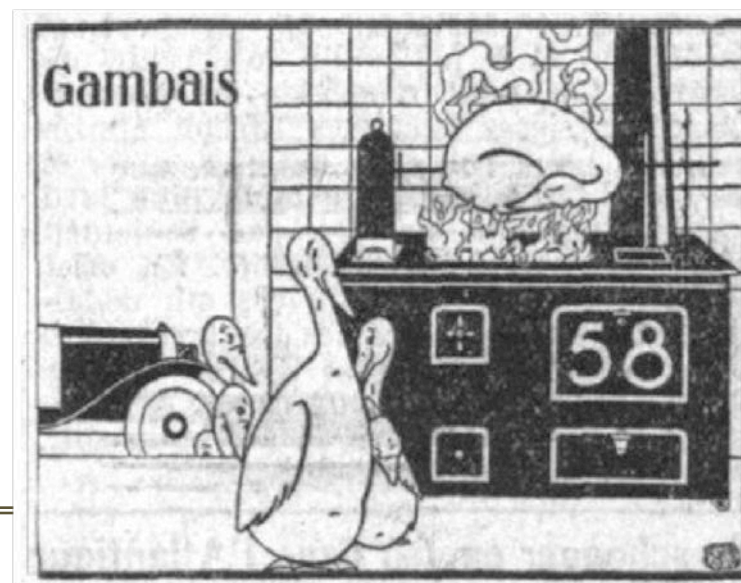
If the game was over, the competition was not. Le Petit Parisien gradually revealed the names of the winners over the following days. There were 24,000 entries for a total of 627,568 francs in prizes, including a first prize of 150,000 francs and a second of 5,000 francs to be distributed little by little...

Reprenant sa croisade la rédaction constate, parlant des voitures, que toutes terminent « fraîches », comme on dit en langage sportif, malgré l'état déplorable des routes de France (21), malgré les pluies, les orages, la chaleur, la variété et souvent la difficulté des parcours. C'est un grand succès pour l'industrie automobile française que cette épreuve si bien surmontée. Nous étions d'ailleurs assurés qu'elle [...] montrerait à tous que la 10 HP est la voiture populaire de l'avenir, robuste et régulière ». (22) L'idée de « voiture populaire » semble dans l'air du temps. Dans son édito du numéro de juin Omnia, la revue pratique de l'automobile revient sous la plume de son rédacteur en chef sur les conditions nécessaires et préalables à l'existence même de ce qui pourrait être considéré comme une voiture populaire. « L'automobile ne deviendra populaire que le jour où les chambres ne la considéreront plus comme un objet de luxe qu'il faut surcharger de taxes ». Et de poser la question. « Populaire ! Existe-t-il vraiment à l'heure actuelle, un type d'automobile auquel puisse s'appliquer cette épithète ? » Pour Baudry de Saunier la réponse est non. Car si le type 10 chevaux « comporte les germes des qualités qui, dans l'avenir, rendront populaire l'automobile » son prix de vente représente encore une « petite fortune pour l'immense majorité des acheteurs éventuels ».

Le 12 juin, jour de l'arrivée triomphale de la Rolland Pilain (23) devant les locaux du journal, c'est au grand reporter et chroniqueur Maurice Prax qu'il appartient de conclure : « le jeu de l'oie est fini. Nous conviendrons sans fausse honte qu'il nous a bien amusé [...] C'était une idée moderne, sportive et simple [...]»

Dans un long article il revient au passage sur ce qu'il serait possible de financer avec les 150 000 francs du premier prix (une maison, un fond de commerce ou la dot d'une fille...), notant au passage que le premier gagnant c'est l'état. « Eh oui ! Nos lecteurs, en affranchissant leurs envois pour le concours, ont donné plus de 500 000 francs à l'administration des PTT ». Et de revenir sur les chevaux de bataille du journal : l'automobile populaire. « La bonne idée va rapporter maintenant à notre industrie automobile [...] (Dix voitures) ont filé sans une anicroche, sans une difficulté [...] Ce qui prouve que notre industrie automobile est la première du monde ». Les comportements routiers : « les dix chevaux n'ont pas fait du 150 à l'heure. Elles n'ont pas semé la terreur sur les routes. Elles ont été sages [...] Et c'était une bonne preuve à faire en ces temps de loufoquerie à toute allure [...]» L'état des routes : « Le jeu de l'oie nous a donné une autre preuve qui est affligeante mais qui est à retenir [...] Nos routes sont affreuses. Nos routes sont décharnées, nos route sont brisées.

Nos routes sont indignes des nos autos qui sont excellentes [...] Ce qui prouve qu'il faut à tout prix réparer nos routes ». Paul Meyan qui a parcouru 7000 kilomètres « grâce à une excellente et confortable 18 chevaux Voisin » pour préparer le concours fait le même constat : « jamais je n'ai vu chaussée en pire état ». (24). Le gagnant du premier prix est annoncé le 14 juin. Il s'agit de Marie Louise Conte, huit ans et demi, fille d'un employé de poste de Dôle et le journal dresse longuement le portrait de toute la famille. Il sera fait ainsi progressivement avec les principaux lauréats. Toujours dans la dynamique de son jeu de l'oie le journal ne tarde pas à annoncer un autre concours soutenant lui aussi « l'auto populaire » et sur la proposition de la firme Michelin : « le dernier coup de dés n'était pas encore tiré que nous recevions la lettre suivante [...]» (25) Et de publier en première page une lettre d'Edouard Michelin expliquant dans ces grandes lignes ce « concours Michelin de l'Auto Populaire ».



Doc. 7



Resuming its campaign, the newspaper recorded that all the cars finished the event in fine fettle despite the deplorable state of French roads²¹, the rain, the storms, the heat and the variety of often challenging routes. It was a great success for the French motor industry that "would prove that the 10HP is the popular car of the future, robust and reliable²²." The idea of the popular car was in vogue. In its editorial in the June issue of Omnia, the editor-in-chief considered the preconditions for a popular car: "The motor car will only become popular when it is no longer deemed a luxury item that attracts high taxation. Although Baudry de Saunier thought that the truly popular car did not yet exist, he acknowledged that the 10 horsepower type "contains the seeds of the qualities that will make the car popular in the future". With the caveat that its selling price still represented "a small fortune for the vast majority of potential buyers."

On June 12th, the day of the triumphant arrival of the Rolland-Pilain²³ in front of the newspaper's

offices, the great reporter and columnist Maurice Prax concluded: "The Wild Goose Chase game is over. We can agree without false modesty that it amused us well [...] It was a real pleasure [...] a modern, sporting and simple idea." In a long article, he mentions in passing what it would be possible to finance with the 150,000 franc first prize (a house, a business or a daughter's dowry), and that the main winner is the state. "Yes, that's right! Our readers, by franking their entries for the competition, have donated more than 500,000 francs to the postal service." And as for the popular car: "The good idea is now going to pay off for our car industry [...] (Ten cars) got away without a hitch [...] Which proves that our car industry is the best in the world". Road behaviour: "The 10HPs didn't go at 150 miles an hour. They didn't sow terror on the roads. They were sensible [...] And it was a sound corrective in these days of crazy speeding." On the state of the roads: "Distressingly but usefully, the goose proved yet again that our roads are in terrible condition. Our roads are

broken. Our roads are unworthy of our cars, which are excellent [...] our roads must be repaired at all costs." Paul Meyan, who travelled 7000 kilometres to prepare for the competition in "an excellent and comfortable 18HP Voisin" made the same observation: "I have never seen roads in worse condition²⁴."

The first prize winner was announced on June 14th: one Marie Louise Conte, eight and a half years old, daughter of a post office clerk in Dôle. The newspaper published a profile of the entire family, as it did with all the main winners.

To maintain the momentum of the goose game, the newspaper lost no time in announcing another competition to support "the popular car" suggested by the Michelin company: "the last roll of the dice had not yet been thrown²⁵" and to publish on the front page a letter from Edouard Michelin explaining in broad terms the "Michelin Popular Car competition."



Doc. 8

1. *Le Petit Parisien* organise des concours depuis 1880 année du rachat du journal par le publicitaire Paul Piegut qui inaugure une nouvelle ère dans la veine de ce qui se fait aux Etats-Unis. Jean Dupuy poursuivra dans cette direction : concours, patronage d'activités sportives, campagnes de vaccinations gratuites pour les abonnés, etc.
2. *Le Petit Parisien*, vendredi 13 avril
3. *Le Petit Parisien*, mercredi 4 avril
4. *Le Petit Parisien*, jeudi 5 avril
5. **Jean Dupuy** (1884-1919). Journaliste et homme politique. A la tête du *Petit Parisien* depuis 1888, élu sénateur en 1891 de tendance Gauche républicaine puis membre de l'Alliance Républicaine Démocratique au côté de R. Poincaré, il occupa de nombreux postes dans différents gouvernements dont ceux de ministre de l'agriculture, ministre du commerce et de l'industrie ou des travaux publics. Il est vice président du sénat en 1911. A sa mort en décembre 1919 ce sont ses fils Pierre (1876-1968), aussi député, et Paul (1878-1927) qui prirent la succession.
6. *Le Petit Parisien*, lundi 16 avril
7. *Le Petit Parisien*, mardi 17 avril
8. L'irruption de l'automobile dans les paysages français ne se fait pas sans crispations car elle bouleverse l'approche culturelle des moyens de déplacement. Les oppositions sont souvent justifiées par les excès des premiers automobilistes et nombreuses sont les plaintes, tout particulièrement à la campagne où l'on n'hésite pas à lancer pierres et fumier contre les machines. Il y a même un temps d'opposition entre religion et progrès technique, certains ecclésiastiques voyant en l'automobile un engin qui « ressemble plus à un diable qu'à un être humain ». Avant guerre, nombreux sont les chroniqueurs et les écrivains à mettre leur plume au service de cette opposition. En novembre 1907 *l'Humanité* n'hésite pas à affirmer que la lutte contre l'automobilisme est une nouvelle forme de lutte des classes et en 1908 le juriste Ambroise Collin fonde une « Ligue contre les excès de l'automobile ». Si en 1922 le climat s'est apaisé certaines crispations persistent comme en témoigne l'article du mensuel *Ma Voiture* intitulé « l'autophobie » (*Ma Voiture* n° 2, octobre 1922, p9. Article non signé)
9. *Le petit Parisien*, jeudi 19 avril
10. *Le Petit Parisien*, samedi 21 avril
11. *Le Petit Parisien*, vendredi 4 mai
12. Les numéros ont été attribués par tirage au sort. L'identification des équipages a été rendue difficile par le fait que le *Petit Parisien* ne les a présentés que par leur nom de famille. Concernant les équipages non identifiés il peut s'agir d'engagements « non officiels » de représentants commerciaux, de concessionnaires ou de « bons » clients. Ne s'agissant pas d'une course il n'y avait besoin que de conducteurs expérimentés. Les voitures sont très certainement toutes des véhicules d'usine qui y sont retournées ensuite.

Equipage n° 1 sur Peugeot (probablement 163 BR) : André Cabailot, pilote officiel de la marque qui s'illustre entre autre sur le Circuit de Routes Pavées en 1922 et Eugène (ou son frère Alfred) Morillon aussi pilote officiel.

Equipage n° 2 sur Renault type KZ : messieurs Sieux sur lequel nous n'avons aucune information et Liocourt mécanicien-pilote officiel que l'on retrouve l'année suivante participant à la mission Gradis, raid entre l'Algérie et le Soudan à bord de 3 véhicules à six roues de la marque.

Equipage n°3 sur Voisin C4 : messieurs Marchet et Scotte sur lesquels nous n'avons aucune information. La 8/10 HP est encore auréolée de la victoire de Lamberjack au Rallye Paris-Nice en février. Elle s'illustrera bientôt dans un raid contre la montre de Paris à Milan qui sera réalisé en 16 heures par ce même pilote. Celle du concours arrêtera son périple à Chantilly après un périple de 4696 kilomètres 942.

Equipage n°4 sur Bignan (probablement le type B) : messieurs Alsat et Barbillon (présenté comme chef mécanicien par le journal) sur lesquels aucune information n'a été trouvée.

DECOUVERTE: Une Voisin dans un jeu de l'oie – notes, références et bibliographie VOISIN

concernent aussi la partie 1 du bulletin n°55

Equipage n°5 sur Rolland Pilain de type RP, le cheval de bataille de la firme depuis 1913 : Gustave Duverne, pilote célèbre de la firme et Véry que l'on retrouve en 1924 au Mans au Grand prix des 24h.

Equipage n°6 sur Doriot-Flandrin-Parant : messieurs Roger poumet et Aubinières, présentés par le journal comme « deux sportsmen amateurs ». Aubinières sera remplacé par Jean Lemercier.

Equipage n°7 sur Talbot (probablement une DC) : Jules Moriceau (présenté comme Mariceau par le journal), pilote officiel de la marque depuis 1923 (après avoir été mécanicien pour Mors, Darracq, Ballot puis Talbot) et Bail.

Equipage n°8 sur Delahaye type 87 : messieurs Belan et Mabout sur lesquels nous n'avons aucune information.

Equipage n°9 sur Chenard et Walker T3 : Messieurs Descamps et Bertrand sur les lesquels nous n'avons pas plus d'information.

Equipage n°10 sur Panhard et Levassor X37, elle aussi à moteur sans soupape : messieurs Roger et Perrot sur lesquels nous n'avons aucune information. Concernant Perrot il pourrait s'agir du directeur commercial de la marque.

13. Le Petit Parisien, vendredi 4 mai
14. Paul Meyan (1852-1938) : célèbre journaliste, membre fondateur de l'Automobile Club de France, organisateurs de nombreuses compétitions de sport mécanique (Paris-Rouen, Paris-Bordeaux, course de côte de Chanteloup...), créateur de La France Automobile en 1896, doyen de la presse sportive avant-guerre, collaborateur à l'Illustration, l'Eclair, La France Nouvelle, Le Gaulois, Le Figaro, Omnia, Science et Vie ou Le Petit Parisien. Pour l'organisation de ce concours, il va parcourir près de 7000 km « grâce à une excellente et confortable 18 chevaux Voisin en 24 journées, par étapes quotidiennes de 300 kilomètres environs ». (« Carnets de route », Omnia, n°37, juin 1923, p34)
15. François Toché : journaliste, collaborateur à l'Illustration, La Vie au grand Air, Omnia et un temps rédacteur en chef de la Revue du Touring Club de France.
16. Règle qui veut qu'un pion rejoint par un adversaire cède sa place à ce dernier et recule jusqu'à la case d'où vient le second, en l'occurrence la case zéro.
17. Cette « main innocente » est celle du jeune Gaston Neveux, 14 ans, « élève de la première classe de l'école des garçons de la rue Martel à Paris » et dont Le Petit Parisien dressera le portrait et fera l'interview dans son tirage du 29 mai.
18. Le Petit Parisien, lundi 28 mai
19. Le Petit Parisien, mercredi 30 mai
22. Le Petit Parisien, lundi 11 juin
23. La voiture gagnante a parcouru 3.729,811 kilomètres à 55,306 km/h de moyenne horaire en onze étapes et sans souci particulier si ce n'est trois crevaisons. Mise à la disposition du journal elle sera vendue au profit d'une œuvre charitable et sociale. Les autres concurrentes ont été tout aussi fiables. La Voisin qui s'est arrêtée à Chantilly a parcouru 4696 kilomètres, la Delahaye 5293 km, la Panhard et Levassor 5714 km...
24. « Carnet de route », Omnia, juin 1923, p34.
25. Le Petit Parisien, dimanche 17 juin



DECOUVERTE: Une Voisin dans un jeu de l'oie – notes, références et bibliographie **VOISIN**

concernent aussi la partie 1 du bulletin n°55



Documents :

Doc. 4

N°1 et n°2 : carte et règle du jeu. Edition spéciale du Petit Parisien mise en vente mi avril.

N°3 et n°4 : bulletin de vote et présentation de la Voisin publiés le 25 avril.

N°5 : la C4 Voisin probablement sur le terrain d'Issy.

N°6 : La mascotte de l'oie « Saturnin » spécialement réalisée par Saturnin Fabre pour l'occasion et montée sur chacune des dix voitures. (Bronze nickelé, hauteur 12cm)

N°7 et n°8 : chaque jour des illustrations souvent pleines de malice enjolivaient la une du journal.

N°9 : la salle des « lancers de dés » du Petit Parisien.

Bibliographie :

- Tout a commencé avec la lecture d'un article du regretté Claude Rouxel « le jeu de l'oie du *Petit Parisien* » publié dans les numéros 10 et 11 d'*Automobilia* en 1997. Il y avait là matière à relater l'événement avec une autre approche, plus « historique » et plus centrée sur la voiture n° 3.

- Les numéros d'avril, mai, juin et juillet du *Petit Parisien* consultables à la bibliothèque Nationale ou sur son site de consultation en ligne Gallica.

- Les numéros de juin (n°37) et de juillet (n°38) du mensuel *Omnia*.

- Michel Legrand, *Mascottes passion*, Antic show éditions, Paris, 1999

- Très nombreuses ont été les pages d'internet consultées, même les plus « obscures », que ce soit pour l'historique du *Petit Parisien* ou les biographies. Articles de Wikipédia, sites d'associations ou de passionnés, forums de discussions ont tous permis d'enrichir cette synthèse. Le plus souvent possible les infos ont été croisées pour vérification. Les deux articles ci-dessous ont ainsi été retrouvés.

- Patrick Harismendy, « Du caillou au bitume, le passage à la « route moderne » (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des pays de l'ouest*, tome 106, n°3, 1999.

- François Jarrige, « Anti société de la voiture : genèse et obsolescence des circuits automobiles », *Disjoncter*, novembre 2018.



Voici une bien sympathique photo dénichée dans un numéro de *L'illustration*. Consacré à "L'automobile et le tourisme". Il nous semble bien reconnaître ici une Voisin C7 « Lumineuse », mais laissons le soin à nos spécialistes d'identifier précisément le modèle...

Le cliché représente un poste de ravitaillement sur la route de Paris à Deauville. A noter que ce poste de ravitaillement (puisque c'est ainsi qu'il est nommé) imite la forme d'un bidon d'essence géant couché sur le côté.

Ce cliché accompagne un article de Régis Gignoux intitulé "Les routes de l'automobile: de la griserie de la vitesse à la griserie des chiffres". la photo est légendée comme suit: "Mais il faut des routes qui se prêtent à ce trafic, de belles routes jalonnées de puits d'essence et d'huile, comme il y a des points d'eau sur les pistes des caravanes. Déjà sur la route de Paris à Deauville, embryon d'autostrade, ces postes de ravitaillement existent et, par leur volume cubique et leur peinture blanche, évoquent précisément le caravansérail."

This striking photograph in an issue of the *L'illustration* dedicated to motoring and tourism shows a Voisin C7 "Lumineuse" our experts can better identify. It shows a petrol station on the road from Paris to Deauville in the shape of a giant fuel can on its side and accompanies an article by Régis Gignoux. The caption reads "We need roads that lend themselves to traffic, beautiful roads lined with petrol and oil wells, just as there are oases on desert caravan routes. Already on the road from Paris to Deauville, an embryonic motorway, such petrol stations exist, evoking the caravanserai."

Presque 90 ans d'histoire

L'histoire du Bidon de Savenay prend racine au milieu des années 20. C'est alors un temps où les stations services se font de plus en plus nombreuses sur le bord des grands axes. La route qui relie Nantes à Vannes, ou à St Nazaire si on bifurque, passe par Savenay. C'est là que vont être construites deux stations par la compagnie Shell.

Toutes deux seront originales puisque les bâtiments servant à loger le pompiste sont conçus par un ingénieur Nantais, Olivier Robiou, et mis en œuvre par les entreprises Cornu, Allaire et Herrou pour le béton.

La première prend la forme d'un empilement de dix bidons d'huile au lieu dit de l'As de Cœur au sud de Savenay.

La seconde station est au nord de la ville, au lieu dit La Moère où se croisent les N165 et N171. C'est notre fameux Bidon de Savenay. Le bâtiment reprend donc la forme d'un bidon d'huile, avec bouchon et poignée et comprend deux pièces avec

une cheminée. Oui, on met le feu dans un bidon d'huile !

Le bidon de Savenay est néanmoins abandonné quand la société Shell construit une station service plus récente et plus moderne à quelques centaines de mètres.

Dans les années 90, le passage en 2x2 voies des axes situés à proximité menacent le Bidon de Savenay de démolition. À ce moment là c'est la grande mobilisation. Plusieurs associations de collectionneurs et de sauvegarde du patrimoine lancent un plan de sauvetage. Le nouveau carrefour giratoire de la Moère est choisi pour implanter le Bidon de Savenay. Deux énormes grues sont utilisées pour lever et transporter les 44 tonnes de l'édifice. Nous sommes le 10 Octobre 2000. Et depuis rien n'a bougé.

En tout cas, l'état de délabrement du Bidon de Savenay en 2021 est préoccupant. S'il a été sauvé une première fois, il devrait pouvoir l'être une seconde fois. Si des artistes locaux ont bien eu l'idée

de le transformer en atelier, l'idée date déjà de l'automne dernier. Et entre temps, l'état du Bidon de Savenay ne s'est pas arrangé.

Du coup la mobilisation commence à se faire voir sur les réseaux sociaux. Des passionnés, majoritairement de Loire-Atlantique sont pour le moment en train de donner leurs idées. D'ailleurs elles ne manquent pas. Entre ceux qui voudraient en refaire un lieu d'automobile en le remettant en service dans le cadre d'une aire de repos, ceux qui voudraient y installer un rendez-vous de collectionneurs et ceux qui veulent simplement le déplacer pour le sauver, on trouve de nombreux passionnés intéressés.

Mais il viendra un moment où il faudra passer à l'action, avec certains moyens lourds et l'aide de tous sera bienvenue. On note aussi qu'une inscription à la FFVE (et la pose d'une plaque) est envisagée... Mais faut il encore que le Bidon de Savenay reste en place. Si son histoire vous intéresse, vous pouvez rejoindre le groupe « Les Amis du Bidon de Savenay » sur Facebook.

Source: newsdanciennes.com





Almost 90 years of history

The history of Le Bidon de Savenay begins in the mid-1920s, when there were more and more service stations along main roads. The road linking Nantes to Vannes, or to St Nazaire, passes through Savenay, where Shell built two stations. Both are original. The buildings for the pump attendants were designed by an engineer from Nantes, Olivier Robiou, and built by in concrete by Cornu, Allaire and Herrou. The first takes the form of a stack of ten oil cans at l'As de Coeur, south of Savenay. The second is to the north of the town, at La Moëre, where the N165 and N171 cross. This is our famous Savenay Can, with cap and handle, and comprises two rooms with a chimney. You can set fire to an oil drum!

The Savenay oil can was abandoned when Shell built a newer, more modern service station a few hundred metres away. In the 90s, nearby roads threatened the Savenay can with demolition, and several associations of collectors and heritage preservation launched a rescue plan. The new roundabout at La Moëre was chosen as the site for the Savenay 'Bidon'. Two huge

cranes lifted and transport the 44-tonne building on October 10, 2000. And since then, nothing has moved. In any case, the state of disrepair of the Savenay Bidon in 2021 is worrying. If it was saved once, it should be saved again. Local artists had the idea of transforming it into a workshop last autumn, but in the meantime, its condition has not improved. Mobilisation is starting to appear on social media. Some enthusiasts, mainly from the Loire-Atlantique, are suggesting ideas. And there is no shortage of them. Between those who would like to turn it into a car place by putting it back into service as a rest area, those who would like to install a collectors' meeting place and those who simply want to move it to save it, there are many interested. But there will come a time when action is needed, with some heavy lifting, and everyone's help will be welcome. We also note that registration with the FFVE (and the placing of a plaque) is envisaged... But the Bidon de Savenay must be preserved. If you're interested in its history, you can join the "Les Amis du Bidon de Savenay" group on Facebook.

Source: newsdanciennes.com

Des collectionneurs sur cette carte postale des années 80. Le bidon est à son emplacement d'origine sur le bord de la route.

STATION-SERVICE : c'était pas du bidon !

Vous souvenez-vous du "Bidon géant" paru dans L.V.A. du 10 novembre 1988 ? M. Duchesne, de Sotteville-lès-Rouen, a trouvé la photo ci-dessous extraite d'une revue des années 20 : les stations-service en forme de bidon d'essence sont identiques ! Celle-

ci se situait sur la route Paris-Deauville. Ces deux jumelles appartenaient-elles à la même compagnie ?... Un lecteur a-t-il jadis garé — comme ce conducteur de Voisin Lumineuse — sa belle auto devant cette originale construction conçue pour ravitailler ?



Entre Paris et Deauville, dans les années 20 : les automobilistes pouvaient ravitailler à cette originale station-service en forme de bidon d'essence.

TRAFIC

Tuyau bidon ou en béton ?

Ah les déviations ! Elles ont rarement de bons côtés. Cependant, à la faveur de travaux pour la construction d'une voie express dans la région de Nantes, j'ai pu faire cette découverte renversante. L'objet se trouve en plein milieu des travaux et a, semble-t-il, repris du service en tant qu'abri de chantier. Vous aurez sans doute reconnu la silhouette des bidons d'essence en tôle d'avant-guerre. Cette construction, plutôt en moulage, car la pièce paraît être en béton coffré, a peut-être servi autrefois de station-service ou bien d'objet publicitaire. La "poignée" du bidon est malheureusement abîmée, mais

le reste est en très bon état. D'aucuns prétendent que ses mystérieux occupants ont poussé le bouchon un peu loin, toujours est-il que l'intérieur a été aménagé en deux-pièces avec de minuscules cheminées dans les angles. Le grand confort ! Qui sait à qui cet objet peut bien appartenir ? Mais il mérite d'être sauvé avant qu'il ne soit trop tard. Il aurait assurément sa place dans un musée, d'autant qu'il est tout à fait transportable.

Les personnes qui sont intéressées peuvent se manifester auprès d'Olivier Caijo, 49, rue de l'Hippodrome, 56860 Sene, qui leur indiquera bien volontiers l'endroit. ■



L'étonnant bidon sombrera-t-il dans l'oubli ou coulera-t-il une retraite heureuse ?

Auto: Et si nous rendions aussi hommage aux vendeurs, aux concessionnaires et succursales qui ont fait aussi le succès de la marque? **VOISIN**

Comme je suis volontaire pour le premier chapitre, je propose de commencer par l'un des plus actifs agent "Avions Voisin" aux Pays-Bas. Pour le prochain chapitre dans l'édition suivante du bulletin, veuillez adresser au secrétariat, dans le même esprit une publicité, une vue d'époque et/ou actuelle des bâtiments et/ou une simple anecdote.

A vous de jouer, à présent...

Philippe Ladure



**AUTOMOBILES
VOISIN**

N. V.
COBOR
AMSTERDAM-PRINSENGR. 542 - TEL. 33861

GARAGE, WERKPLAATS EN SHOWROOM:
N.V. AMSTERDAMSCHЕ GARAGE MIJ.
PRINSENGRACHT 540-542 - TELEF. 33907 EN 32742
LANGE LEIDSCHEDWARSSRAAT 117-121 EN 170-184
KORTE LEIDSCHEDWARSSRAAT 181-189

AUTOS VOISIN

Auto: Et si nous rendions aussi hommage aux vendeurs, aux concessionnaires et succursales qui ont fait aussi le succès de la marque? **VOISIN**




6 CYL. 14/60 P.K. SPORT „PETIT DUC“ 2 PL. OPEN.
Code: „Charnico“.

Beschrijving: Transformable: kan geheel open als torpedo; 2 pl. op verstelbare fauteuils. Onderste gedeelte van de carrosserie van aluminium, de kap kan opgezet en neer-
geslagen worden. 2 grote portieramen met omkantel-
bare ramen. Binnenbekleding rips. Rubbervloerkleed
voor. Spatborden geperst aluminium. Op de treeplanken
2 gereedschapskisten met laden, die plaats bieden voor
2 grote koffers. Grote bagageruimte.

Chassis: Type C. 15 Sport; hetzelfde als het type 6 cyl.
14/60 P.K. maar pl.m. 26 c.M. korter.

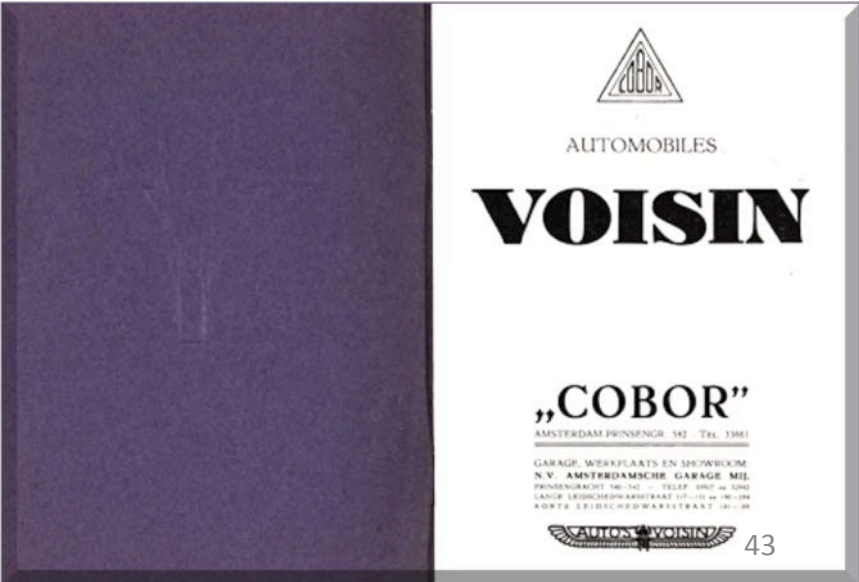
Uitrusting: Dezelfde accessoires als het chassis type
C. 14. Dit type chassis C. 15 is echter voorzien van de
relai-compound „Voisin“, een eenvoudige en geruisch-
looze inrichting, waardoor de overbrenging onder het
rijden veranderd kan worden door omzetting van een
handeltje op het dashboard. (Zie pag. 9).


Bijgeleverde accessoires: Achteruitkijkspiegel; grote
achterkoffer; automatische ruitenswischer; „Voisin“
sloten; verlichting systeem „Voisin“ met schijnwerper
aan den achterzijde der carrosserie.
Gewicht 200 K.G.

Snelheid: 120 K.M. per uur.

Verbruik: pl.m. 14 liter op 100 K.M.

27






AUTOMOBILES

VOISIN

„COBOR“

AMSTERDAM PRINSENGR 542 TEL. 1361

GARAGE WESSELAATS EN SPUIWOUK
N.V. AMSTERDAMSCHE GARAGE M.I.
PRINSENGRACHT 540-542 - TELEF. 3907 en 3908
LANGE LEDIGHEDIGWAAIERSTRAAT 117-119 en 120-124
KORTA LEDIGHEDIGWAAIERSTRAAT 40-42

 43

Auto: Et si nous rendions aussi hommage aux vendeurs, aux concessionnaires et succursales qui ont fait aussi le succès de la marque? **VOISIN**

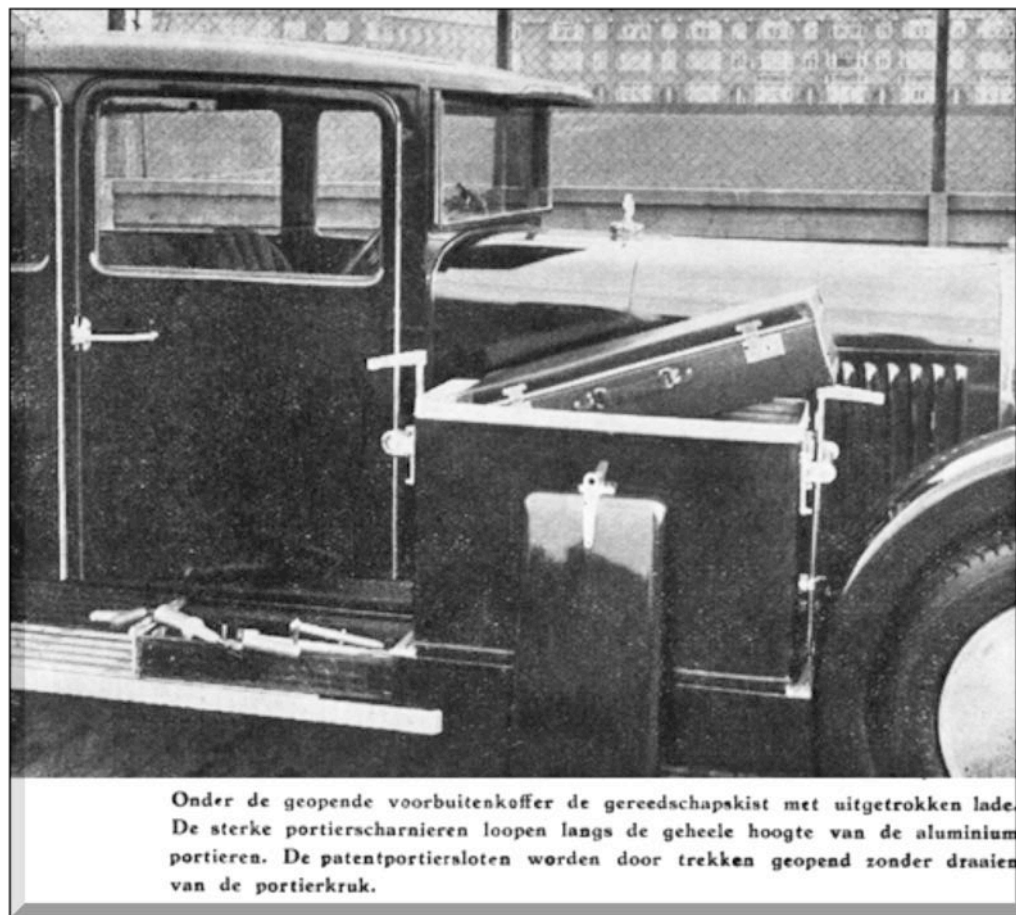
ROADSTER, 2/3 pl., op chassis „Voisin”
6-cyl., 14/60 P.K., 6000 K.M. gelopen; ingeruild
tegen gesloten „Voisin”; volle garantie; f 6250.—

VOISIN

Verder voorradig onder volle garantie :

6-cyl. 14/60 P.K., Cond. Int., 4 pl., 4 port. Weymann... f 7000.—
6-cyl. 14/60 P.K., Sulky, 4 pl..... f 6900.—
4-cyl. 10/42 P.K., Cond. Int., 4 pl., 4 port. Weymann... f 4500.—

COBOR PRINSENGR. 542 AMSTERDAM
TELEFOON 33861



Concessionnaires : Cobor, Prinsengracht 540-442, AMSTERDAM

1. Extraits de catalogues édités par Cobor
 - 1.1 pour l'année 1929 : le modèle charnico rarement illustré;
 - 1.2 pour l'année 1931 : Un détail montrant les valises adaptées aux malles, le tiroir à outil. A remarquer aussi le liseret qui souligne le bas des vitres des portières
- 2 : Publicité pour un modèle particulier, publiée en mars 1929 par Cobor et fournie par l'excellent site d'archives de la société historique des Pays-Bas (CONAM), qu'il faut visiter!
- 3 : état actuel du Prinsengracht 540-442, AMSTERDAM. C'est toujours un garage, beau bâtiment de brique. Aujourd'hui, il est reconverti dans le Parking, indispensable pour qui a une voiture au centre ville (Photo PhL)
- 4 : une vue du stand Cobor au salon de La Haye, 1924(Merci Gallica);

Auto: un projet hors du commun – Ramon Pradas

100% à la retraite, je me suis entièrement consacré à la restauration et à la réparation des Biscuters. Plus de 150 d'entre eux sont passés entre mes mains et nous obtenons maintenant toujours plus de fiabilité.

SITUACIÓN DEL COCHE ANTES DEL INICIO DE LA RESTAURACIÓN

SITUACIÓN DEL COCHE ANTES DEL INICIO DE LA RESTAURACIÓN

INICIO RESTAURACIÓN

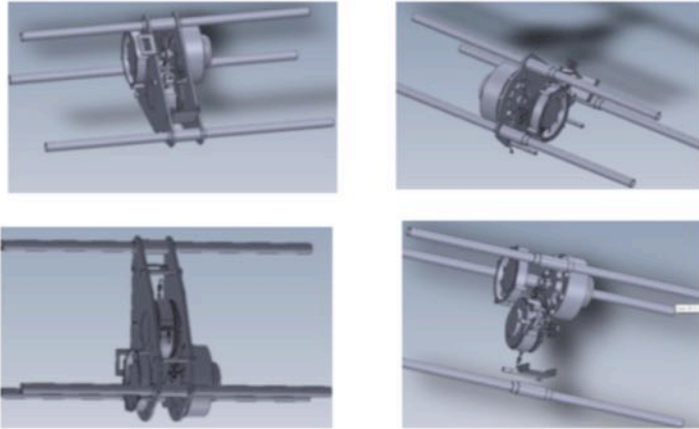
SE DECIDE COLOCAR CHASIS NUEVO DEMASIADO DETERIORADO EL ORIGINAL

MADERAS NUEVAS, SUELO APOYAPIES Y REFUERZOS CHASIS


COLOCACIÓN DE LA BANDEJA PORTABATERIAS Y REFUERZO DEL CHASIS

Avec Ramón Valls, un ingénieur en télécommunications, nous avons pensé que si Gabriel Voisin avait vécu à notre époque il aurait pris en considération l'hybridation. Nous avons donc travaillé sur un Biscuter hybride avec quatre roues motrices, traction avant et moteur d'origine avec entraînement électrique arrière.


DISEÑO 3D GRUPO PROPULSOR ELECTRICO
Se utiliza el mismo concepto Voisin, diferencial freno doble mordaza en diferencial, transmisión por cadena mismos paliers y bolas homocinéticas



PROESO DE RESTAURACIÓN
Pintado de chasis y madera del suelo



PROCESO DE CREACIÓN
Conjunto Grupo propulsor eléctrico



PROCESO MONTAJE
GRUPO ELECTRICO, TRANSMISIÓN Y SUSPENSIÓN



Ce fut un défi technique, en mai 2020 nous avons pu le faire rouler et il a maintenant déjà 1800 km. Vous ne verrez pas extérieurement de différence avec le modèle d'origine car toute l'installation est cachée. En effet elle ne peut pas être approuvée et doit pouvoir passer les inspections techniques annuelles du Biscuter d'origine.

 <h3>INSTALACIÓN BATERIAS EN CHASIS</h3> 	 <h3>PREPARACIÓN DESPIECE PARA MONTAJE</h3> <p>DESPIECE LISTO PARA LLEVAR A ARENAR Y CINCAR</p>  <p>DESPIECE LISTO COMPLETO MOTOR TÉRMICO, CAJA DE CAMBIOS Y ENCENDIDO ELECTRÓNICO</p> 
 <h3>PROCESO MONTAJE PEDALIER</h3> 	 <h3>MONTAJE MOTOR TERMICO</h3> 

Je joins un PDF de présentation PowerPoint. Si vous souhaitez le publier par curiosité et que vous avez besoin de plus d'informations, vous pouvez me le demander: ramonpradas@gmail.com

 <h3>LISTO PARA COLOCAR LA CARROCERIA</h3>    <p>ASIENTO ABATIBLE PARA TENER ACCESO AL SISTEMA DE TRACCIÓN ELECTRICO TRASERO</p>	 <h3>MONTAJE CARROCERIA</h3>     
 <h3>PASANDO LA ITV</h3>   	 <h3>ESPECIFICACIONES TECNICAS MOTOR DELANTERO</h3> <ul style="list-style-type: none">• Front-mounted 2-stroke Hispano Villier engine• Bore:59 Stroke: 72 197cc, 2 stroke• Power 9Hp at 4800• Compression ratio: 7,25:1• Transmission 3 gears, no reverse• Chain-driven front wheel drive with differential

Svensk Motortidning, 21 juin 1925 Une voiture pour un artiste.

Après un travail acharné, précis et difficile, le célèbre artiste Hellmer MasOlle a enfin réussi à remettre sa voiture dans l'état dans lequel il espérait l'avoir depuis longtemps. Au cours de ses promenades à travers Stockholm, la voiture a suscité un grand intérêt, et ce non sans raison, car elle donne une impression de solidité et d'équilibre.

Le châssis est un modèle standard de la marque VOISIN et la carrosserie a été fabriquée selon les dessins de l'artiste dans l'usine A.B. Stockholms Vagn-und Karrosseriefabrik (l'usine de véhicules et carrosserie de Stockholm S.A.)

Après avoir fait un dessin grandeur nature, l'artiste a confectionné le véhicule à une échelle 1/10ème en pâte à modeler pour ainsi avoir une vue précise de ce que devait être l'aspect de l'objet après la construction terminée. Le véhicule est peint dans une teinte marron-gris et le bois apparent est en teck. Les

ailes et les marchepieds sont en aluminium sablé. Pour rendre les places arrière assez profondes, la traverse en bois du bas de caisse a été coupée et remplacée par un montant en fer plat de 5 mm d'épaisseur, de sorte que les assises se trouvent presque au niveau du châssis. L'artiste avait choisi cette solution pour des raisons esthétiques pour que tous les passagers soient assis au même niveau. Le pare-brise arrière est en Celluloïd encadré d'un tissu qui le rend pliable, facile à retirer et qui ne fait jamais de bruit.

La fermeture des portières est amortie par une glissière en caoutchouc qui est fixée dans l'ouverture de la portière par un rail en laiton nickelé. Dans la portière du conducteur se trouve une valise complète d'outils pour qu'on puisse les atteindre facilement. Le garnissage en buffle et le soufflet (= tissu autour des fenêtres fixes) a été choisi dans la même teinte de couleur que la peinture. La disposition des boutons pour enlever la capote est très pratique et la capote a été remplacée par une capote en cuir, ainsi la voiture

est complètement couverte d'un toit de cuir. Les plaids en cuir fixés aux sièges arrière pour les passagers peuvent être retournés, ils sont garnis à l'intérieur d'un tissu en textile au dos et peuvent ainsi être utilisés comme chauffe-pieds. Et quand sont utilisés uniquement les sièges avant, les plaids peuvent être tendus comme protection sur la partie arrière du véhicule. Derrière le dossier arrière se trouvent les plaques, les deux roues de secours fermement fixées..

La capote se trouve à 25 cm environ derrière le dossier arrière. Ainsi, les passagers sont privés du mauvais plaisir d'avoir le chapeau qui s'envole en permanence à cause du vent lors de la conduite.

Photos :

La protection au vent est facile à deviner ; remarquer le rail en caoutchouc dans l'ouverture de la portière. Le rangement d'outillage très pratique afin qu'il soit toujours à portée de mains.



Auto: une importante rénovation en Suède – Josef Woess

Svensk Motortidning, 21. Juni 1925
"Ein Auto für einen Künstler"

Der bekannte Künstler Hellmer MasOlle hat nach viel bewusstem und hartem Arbeiten sein Auto nun endlich in den Zustand gebracht, in dem er es schon lange haben wollte. Das Auto hat während der Fahrten durch Stockholm starkes Interesse geweckt, und das nicht ohne Grund, da das Auto einen gediegenen und ruhigen Eindruck hinterlässt.

Das Chassis ist Standard von der Marke Voisin und die Karosserie wurde bei A.B. Stockholms Vagn- und Karosseriefabrik nach den Zeichnungen des Künstlers gefertigt. Nachdem die Zeichnung in natürlicher Größe erstellt wurde, modellierte der Künstler den Wagen in der Skala 1:10 in Plastilin, um somit ein deutliches Bild zu bekommen, wie das Ganze nach der Fertigstellung auszusehen hatte.

Der Wagen ist in einem praktisch braun-grauen Farbton lackiert und das sichtbare Holz ist aus Teak. Die Kotflügel und Trittbretter sind aus sandgestrahltem Aluminium. Damit die hinteren Sitzplätze tief genug sind, wurde der Bodenholzschweller abgeschnitten und mit einem dünnen Eisen von 5 mm ersetzt, somit kommen die Sitzflächen fast zum am Rahmen zu liegen. Das wurde vom Künstler aus ästhetischen Gründen, damit die gesamte Besatzung in der gleichen Ebene sitzt, gewählt. Der hintere Windschutz ist aus Zellulid, eingefasst in ein Gewebe, wodurch es einfach zum Zusammenklappen ist, leicht zusammenklappbar, leicht abgenommen, und nie scheppert. Das Zumachen der Türen wird gedämpft durch eine vernickelte Messing-Schiene angebracht sind. In der Fahrertür ist ein eingesetzter kompletter Werkzeugkoffer, damit man leicht und bequemlich dazu kommt. Für die Büffelverkleidung (Sitze? Anm.) und das Soufflé (=Stoff um die Steckfenster, Anm.) ist in im gleichen Ton wie der Lack gemacht worden.

Sehr praktisch ist die Anordnung mit Knöpfen, welche es ermöglicht, den Überzug wegzunehmen; und gegen Austausch von einem Leder-Soufflette (Verdeck, Anm.) ist das Auto komplett mit Leder verdeckt. (Lederdach? Anm.) Für die Passagiere am Rücksitz angedachten Lederplaids (-schürzen) sind drehbar und sind auf der Rückseite mit einem Textilgewebe auf der Innenseite versehen und können auch als Fußsack verwendet werden. Und wenn nur die vorderen Sitzplätze verwendet werden, können die Plaids als Schutz über den hinteren Wagen gespannt werden (=Persenning? Anm.)



Hinter der Rücksitzlehne liegen "Durken" (Anm: Platten), die 2 Reserveräder gut festgeschraubt.

Das Soufflé (Verdeck) befindet sich circa 25cm hinter der Rücksitzlehne. Und die Fahrenden (Passagiere) verlieren somit das zweifelhafte Vergnügen, den Hut permanent durch den Fahrtwind verschoben zu bekommen.

Bilder:
 Der Windschutz ist leicht zu montieren; beachte die Gummileiste in der Türöffnung.
 Eine praktische Art, das Werkzeug zu verstauen, damit dieses immer griffbereit ist.

Svensk Motortidning
21 Juni 1925

EN KONSTNÄRS VAGN

Den kände konstnären Hellmer MasOlle har efter ett energiskt och målmedvetet arbete nu fått sin älskade automobil i det skick han så länge önskat. Vagnen har vid sina nio stycken stöckiga hjul mycket stort betyg, och det ej utan skäl. Chassit är ett standard av märket Voisin, och karosseriet är smidigt byggt hos A.-B. Stockholms Vagn- & Karosserifabrik efter ritningar utarbetade av konstnären.

Efter ett flertal hvar gjort en ritning i utvaligt stoff, modellerade konstnären vagnen i 1/10 skala i plastilin för att på så sätt få en klar bild av, hur det hela skulle se ut, då det blev färdigt. Vagnen är lackerad i ett smidigt praktiskt brunt färgton, och allt sydligt trä är teakträ. Stöckklämnar och fönster är av sandströad aluminium.

För att få de två bakre stöckplatserna tillräckligt låga har konstnären i kroken på chassirammen kapats och skarvats med ett tunt järn om 5 mm, så att bakrytterna ligga så gott som på samma nivå. Detta har konstnären i avsikt att göra till nytta för alla passagerare. Den bakre vindskyddet är av cellulid, inluttat i väv, vilket gör det lätt hopfällbart, lätt underhålls och aldrig stränder. Därför är vävet mycket genom en gummitätnings rem över hela området av fönsterklädningens. I vävet finns ett fönster som är inluttat i en komplett verktygsbox, lätt och bekvämt tillgängligt.

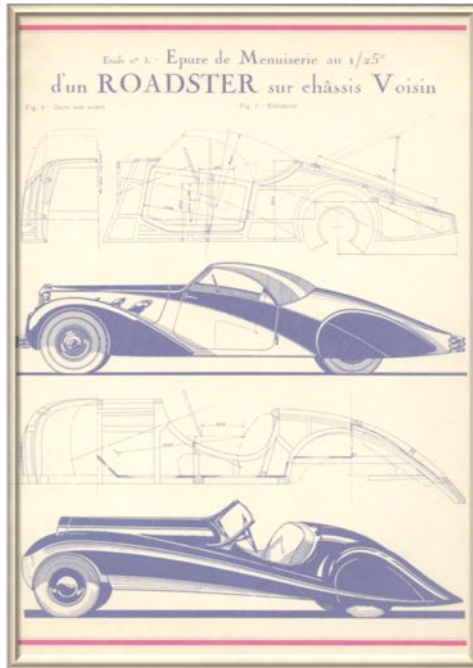
För den lilla buffelklädnaden och sofflattan har förfärdiga överdrag i samma färgton som lackeringen. Konstnären praktiska köpman har gjort möjligheter att montera stöckklämnarna på ett sådant sätt att de är så enkla att de kan tas av och på ett ögonblick. Detta för passagerarna i badrummet avsett stöckplatta, som är stöckig och på bakre stöck med väv, kan även städas, som förtäckt, och så endast de två främre stöckplatserna beaktas. Kan den skiljas från rygghyllan. De två reservhjulen vid framkroppen stöckklämnarna sig uppåt omkring 25 cm. Inom bakre rygghyllan, och de bakre hjulen, måste en del tvättning närmast att skiljas från tilltryck och följande!

En praktisk sätt att förtäcka verktygen, som alltid är tillgängliga.

NATTLIG HJÄLP
 The Automobile Association i England är som känt en fruktbar sammansättning och den följande bilden vill sin uppgift att få, så som till tjänst. Bilden är ett exempel på en bil, som alltid är en naturlig hjälp vid en olycka av sammansättningens öppna hem- och reparationsstationer.

Skydda barnen
 genom att i tid lära dem huru de skola gå på gator och vägar!
 K. A. K.

276



'VOISIN'
1921. De Luxe Model.

THE NEW VOISIN 25-35 h.p. car comes on the market not in its experimental stage, but as a car irrefragably technically and practically embodying sound mechanical construction. This achievement has been accomplished as a result of the bringing together of technical designers and experts of high repute, combined with the knowledge gained by the careful examination of car and road troubles actually experienced by world tourists. The Voisin car has behind it the Great Works that have made the name Voisin famous in the history of French aviation.

SPECIFICATION.

Engine 24 bore x 140 stroke (Treasury rating 27 1/2 h.p.). Water circulation by centrifugal pump. Fuel injection S.E.V. magneto ignition. Zenith horizontal carburettor. 4 forward speeds and one reverse. Right hand change. Single plate clutch. Spiral bevel final drive. Michelin pressed steel wheels and 12 x 1 3/4. Wheelbase 11' 6". Track 4' 9"

Fitted with S.E.V. dynamo lighting and electric starting set. Price: £1265
Chassis with tyres, delivered London

25-35 h.p. 4-CYLINDER VOISIN CAR, 4-SEATER.—Chassis details as above.
4-seater open French Touring Body. Price on application.

25-35 h.p. VOISIN CAR 4-SEATER COUPE.—Chassis details as above.
Special Curtis coupe body, upholstered leather, seating four. £1985
persons inside. Price complete as shown

Description of Models will be exhibited on the Gaston Stand.

GASTON, LTD., 212-214, Great Portland Street, W.1.
Telegrams—"Gaston" Works, London." Telephone—"Meylor" 3163-4.

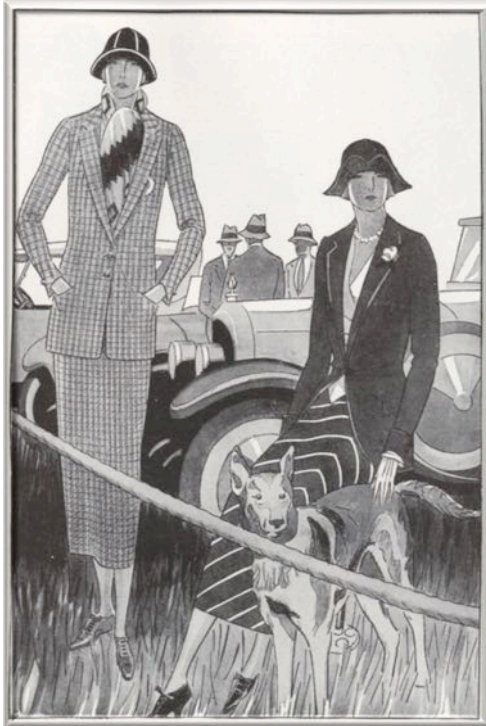
- A 1921 advert from the UK. I think, it was an internet-find, but sadly I don't remember the source.
- In a German "Automobil-Chronik" magazine published in the 70s "Roadster sur Chassis Voisin". But there was no additional information about it.
- A picture from my "Interflug"-glas. Interflug was the was the national airline of the German Democratic Republic from 1963 to 1990 and was based in East Berlin. I found this glas on ebay some years ago.



I think, we all know this wonderful Vogue Cover by Georges Lepape: An early Voisin, painted in a drapeau tricolore coloured Sonia Delaunay-Style triangle pattern with a stylish model next to it, wearing a matching dress. But that wasn't the only Voisin picture in early Vogue magazines. A perfect source for the research is of course "Gallica", the website of the National Library of France and its partners.

While strolling through the back alleys of Gallica, you can find quite a lot of notes about Voisin, but after the ADAM-photos in the last Bulletin, I was dandering on better known roads, the digitalised Vogue issues of the 1920s and 1930s. And I found...

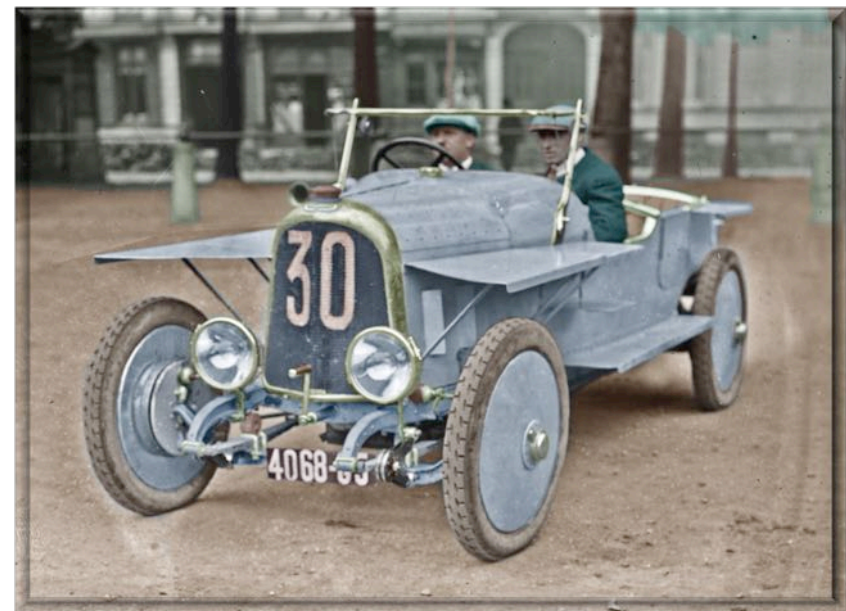
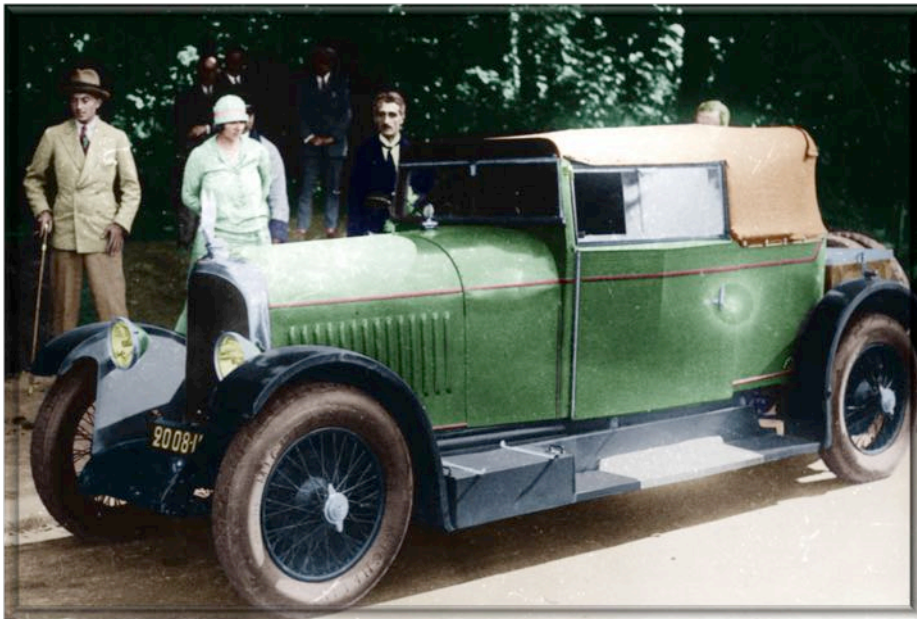




Nous connaissons tous cette merveilleuse couverture de Vogue réalisée par Georges Lepape : on y voit une des premières Voisin, peinte comme un drapeau tricolore coloré à la façon de l'artiste Sonia Delaunay. Une élégante mannequin se tient à ses côtés avec sa robe assortie. Mais ce n'est pas l'unique photo d'une Voisin que l'on peut découvrir dans les magazines de Vogue. On en retrouve plusieurs sur "Gallica", le site de la Bibliothèque nationale de France et de ses partenaires.

En parcourant toutes les innombrables pages de Gallica, on peut trouver beaucoup d'autres images de voitures Voisin, et en particulier dans les numéros de Vogue des années 1920 et 1930. Et voici donc ce que j'ai pu y trouver!

Divers: minute coloriage! – Hubertus Hansmann



Some well-known photos in colour. I tried to put some life into a couple of photos some weeks ago by adding some colour via "Paint-Net" and I think it worked pretty well.

Quelques photos bien connues en couleur. Il y a quelques semaines j'ai essayé de donner un peu de vie à quelques photos, en y ajoutant de la couleur avec "Paint-Net". Je trouve que c'est plutôt pas mal

PROJET DE LOI

Vignette collection, on y arrive !

Le 11 mars, le Sénat a adopté en première lecture la proposition de loi portée par le sénateur Jean-Pierre Moga (et plusieurs autres sénateurs) visant à la création d'une vignette collection. Le texte, déposé le 2 décembre, demande le maintien de la circulation des véhicules de collection, notre patrimoine roulant, dans ces fameuses Zones à faibles émissions métropolitaines (ZFE-m). Aujourd'hui peuvent rouler à Paris, Grand Paris, Grenoble et Lyon (rapidement toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants vont être concernées) uniquement les véhicules pourvus des vignettes Crit'Air autorisées, dont le système va devenir plus discriminatoire : Crit'Air 4 (diesel avant 2005) interdite en juin 2021 et Crit'Air 3 (essence de 1997 et 2005 et diesel de 2006 à 2010) un an plus tard. La proposition de Jean-Pierre Moga impose au propriétaire de voiture ancienne de posséder une carte grise de collection pour pouvoir continuer à rouler. Un amendement précise aussi le fait de ne pas s'en servir pour le trajet domicile-travail, mais concrètement, comment l'appliquer ? Enfin, il est aussi indiqué que « la perte de recettes résultant pour l'État de la présente loi est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle. » Rien n'est encore fait. Le texte adopté en première lecture, malgré un avis défavorable du gouvernement, doit aller à l'Assemblée nationale pour être débattu. Il semblerait aussi que le cabinet du ministre des Sports, Jean-Baptiste Djebbari, ait contacté plusieurs fois Jean-Pierre Moga pour qu'il retire sa proposition de loi. La machine est en marche, mais de nombreuses questions restent en suspens. Quel sera le prix de cette vignette ? Sera-t-elle à renouveler périodiquement ? Et quid des véhicules de plus de 30 ans en carte grise normale ? Et des youngtimers, au cadre non défini administrativement ? Selon les sources, ils seraient 950 000 véhicules immatriculés en France âgés de 25 à 29 ans et 2 millions de 20 à 24 ans, les autos de collection de demain dont la majorité sont considérées comme telles par leurs propriétaires. Enfin, doit-on aussi s'attendre à un système de contrôle par vidéosurveillance ?

Une autre proposition de loi portant sur l'avenir des automobiles de collection avait été déposée en janvier à l'Assemblée : celle portée par le député Guillaume Peltier qui veut, quant à lui, autoriser la circulation de « l'ensemble des 900 000 véhicules de plus de 30 ans à caractère patrimonial et historique, sans distinction du titre de circulation. » D'ailleurs, pour l'instant une exception demeure, toutes les autos avec un système GPL, quel que soit leur âge, sont éligibles à la vignette Crit'Air 1 ! Même pour une conversion a posteriori. Affaire à suivre dans les prochaines semaines.



Nous lisons dans le journal « L'Auto », du 8 octobre :

UNE DEMONSTRATION D'UNE 13 CV VOISIN DE SERIE

A la fin du mois de mai dernier, le représentant d'une marque américaine affirmait, devant témoins, qu'une voiture Voisin de série ne pourrait pas tourner sur la piste de Montlhéry pendant 55 minutes à plein gaz. Il appuyait son affirmation d'un pari de 20.000 francs. Bien qu'un célèbre coureur français, étranger à la Maison Voisin, ait déchiré le chèque, imprudemment signé, Gabriel Voisin releva le défi.

Le 1er juin dernier, une 13 CV type C 11, choisie au hasard dans la série, prenait le départ à Montlhéry. Elle était pilotée par le recordman du monde Marchand, accompagné de M. Longuemarre, commissaire technique de l'A. C. F.

L'essai avait lieu sur une heure à pleins gaz, pédale d'accélérateur complètement appuyée à fond, exception strictement faite pour le démarrage et le changement de vitesse au départ.

Cette voiture type C 11, numéro 25.625, carrossée en sulky Voisin (conduite intérieure transformable), termina son essai d'une heure, parcourant dans l'heure 121 kilomètres 481. Les chronomètres étaient MM. Bazin et Charrois, chronomètres officiels de l'A. C. F.

La fiche officielle de cet essai donne les temps suivants, pour les 48 tours de piste effectués :

- Le premier tour, en 1 m. 42 s. ;
- Deux tours à 1 m. 16 s. au tour ;
- Vingt-quatre tours à 1 m. 14 s. au tour ;
- Vingt-et-un tours à 1 m. 15 s. au tour.

De tels résultats démontrent plus que toute autre chose, les qualités exceptionnelles de la 13 CV Voisin.

Agence, Montpellier-Automobile, 56, avenue de Toulouse.



L'Auto magazine on 8 October:

A DEMONSTRATION OF A PRODUCTION 13CV VOISIN

At the end of May, the representative of an American marque bet 20,000 francs, in front of at least one witness, that a standard Voisin could not be driven around the Montlhéry circuit for 55 minutes at full throttle. Although a famous French driver, not from the Voisin company, tore up the cheque, which he had unwisely signed, Gabriel Voisin took up the challenge. On June 1st, a 13 CV type C11 chosen at random from the production line, took off at Montlhéry. It was driven by the world record holder César Marchand, accompanied by M. Longuemarre, technical commissioner of the ACF. The test involved driving for an hour at full throttle, pedal to the floor apart from at the start and during gear changes. The C 11, chassis 25625, with a Voisin Sulky convertible body, completed the test, covering 121.481 kilometres. The timekeepers were Messrs Kazin and Charrois, official timekeepers of the ACF. The official certificate records the following lap times:

First lap: 1m. 42s.

Two laps at 1m. 16s. per lap

24 laps at 1m. 14s. per lap

21 laps at 1m. 15s. per lap

Such results demonstrate the exceptional qualities of the 13 CV Voisin. Agence Montpellier Automobile, 56, avenue de Toulouse.

Saturday morning:

The day started with a short walk from the Hotel to the first of four museums we visited: The Musée Royal de l'Armée, located at the Parc du Cinquanteenaire. Not that we're overly interested in militaria, but this museum also has a lot of airplanes on display in the great hall. This great hall, the north wing has been occupied by the aviation hall since 1972 when the Air and Space gallery was inaugurated. The collection includes various types of aircraft, both military and civilian, some dating back to the early 20th century. It includes surviving First World War aircraft like the Nieuport 17 and Sopwith Camel, while the most recent additions include an F-16 Fighting Falcon and Westland Sea King. Placed in a prominent position, a wonderful replica of the Voisin double-decker by Pierre de Caters was of course examined in particular on the gallery of the hall. After passing a number of amazing aircrafts, aircraft parts, and aviation memorabilia, we were all curious about the truly original Voisin LA III, which is also on display in the museum. But as much as we peered, the plane was nowhere to be seen. Only the notice board for the Voisin was in its place, the aircraft itself, as our guide explained, was brought to the restoration department shortly beforehand. And museum visitors are not allowed to enter this workshop. You can imagine how big the disappointment was, as this very original reconnaissance plane and light bomber, that was obtained by an exchange in 1988 arriving at the Museum in a sad incomplete state, wing- and empennageless, was the planned highlight of this museum visit. But sometimes you are luckier than expected in a disappointed situation: When we watched the launch of a Leopard II armored recovery tank in the courtyard, a man in work clothes was standing next to us, who noticed how disappointed we were that we had missed LA III and revealed himself to be exactly the restorer who worked on the Voisin aircraft.

And after a "If you want to see the plane, follow me to the workshop" we got the opportunity to inspect the LA III much more closely than we had ever hoped. After about an hour in the workshop, our guide left us with the words "I think, you don't need me anymore!" and we stayed even longer. It was really a fantastic opportunity to examine the parts of the plane, to hold original parts in our own hands and to wonder how light, for example, the oil pump is when you lift it up. So we learned a lot of things about the construction and after a long time of amazed appraisal, we were even allowed to climb up the small Gallery, where more original parts of the LA III were stored after dismantling. But there was more to examine this day and after the first disappointment we left the museum in a much better mood than expected.



Saturday afternoon:

To enter the next museum, we only had to leave the northern hall of the Parc du Cinquantenaire cross the plaza and enter the southern hall, where the "Autoworld" is located. In the fantastic building there, in which the Brussels Motor Show took place from 1902 to 1934, an exhibition area of 800 m² was made available in 1986. This museum displays a large and varied collection of over 250 European and American automobiles from the late 19th century to the 1990s. About 200 cars in the museum belong to the Ghislain Mahy collection, but we will come to the background of this collection later. The Autoworld is notable for its collections of early and Belgian-produced vehicles, including Minerva, FN, Imperia. Due to the size and diversity of its collection of automobiles and horse-drawn carriages, the museum is considered to be one of the most important European museums for antique cars. And of course a Voisin should not be missing here either. On display here is a wonderfully patinated C14 sedan with a "Chartrain" body from 1929, which of course, with the express permission of our guide (who was also allowed to learn something about the car on the occasion), was examined very carefully.

Saturday evening:

After a short stop at the hotel, we started to the restaurant "Aux armes de Bruxelles", an old place known for its typical Belgian specialties. The history of the restaurant began at the beginning of the 20th century. In 1902 Calixte Veulemans came to the capital, where he worked as a "boy". In 1921 he bought number 13 de la Rue des Butcher, which already beared the name "Aux Armes de Bruxelles" and quickly expanded into a top restaurant. In the early 1970s, Jacques Veulemans, one of Calixte's sons, took over the business, and the Brussels brewery then experienced two successful decades and contributed to the festive reputation of downtown Brussels. Even if it the restaurant has a new owner since some years, you can still feel the old spirit and our dinner was not only as good as expected, but also added a touch of taste extra. A very good choice of the organizer!



Sunday morning:

After a nice breakfast, we started to our next highlight on Sunday morning. The way led us to the Mahymobiles-museum in Leuze-en-Hainaut which houses a large part of the already mentioned collection of Ghislain Mahy. Ghislain Mahy, born in Ghent in 1907, opened a used car dealership in 1932 and soon afterwards also founded the first self-drive car rental company in Belgium. He also became a dealer for various makes: Nash, Simca, Fiat. In 1938 the company moved to the former winter quarters of a circus in Ghent. In 1944, Mahy bought an FN brand motorcycle and a Ford Model T. Both vehicles formed the basis of his collection. Ten years later, the collection already comprised 35 vehicles. The collection grew over the following decades to a total of around 950 vehicles. At the beginning of the 1960s, the search for a new location that should also be open to visitors began. After a bowling center acquired in Ghent in 1964 could not be used as a museum, an agreement was reached with the

municipality of Houthalen in the province of Limburg to build a museum, which was opened in July 1970 as the Provinciaal Automuseum van Houthalen. It was the first car museum in Belgium. The museum in Houthalen was initially closed in 1983 due to economic problems. It was then taken over

by the family, who had founded the Ghislain Mahy Autocollection Foundation in 1978, and returned to profitability under the management of Ivan Mahy (Ghislain Mahy's son). When the province drastically increased rent in 1985, a part of the collection moved to the Autoworld, we visited the day before. Around 800 other vehicles were still in the winter circus in Ghent when Autoworld opened. In 1996 Ivan Mahy became aware of the building of a former textile factory in Leuze. After several years of renovation work, the museum in Leuze-en-Hainaut was opened in 2000. More than 300 vehicles are currently on display in six halls on 6000 m².



Sunday afternoon:

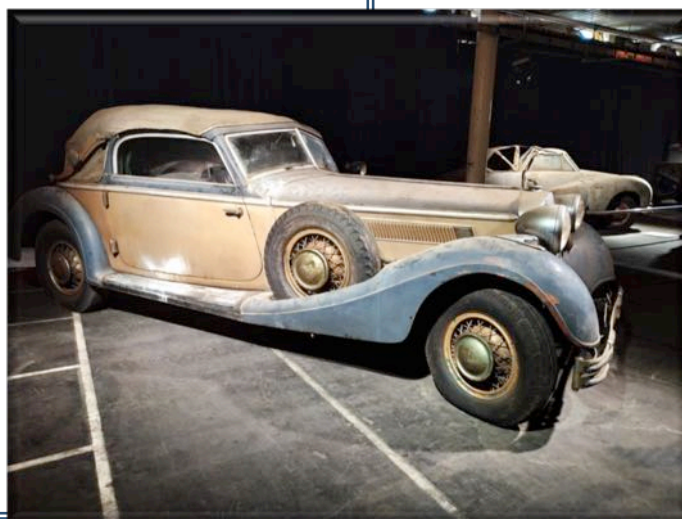
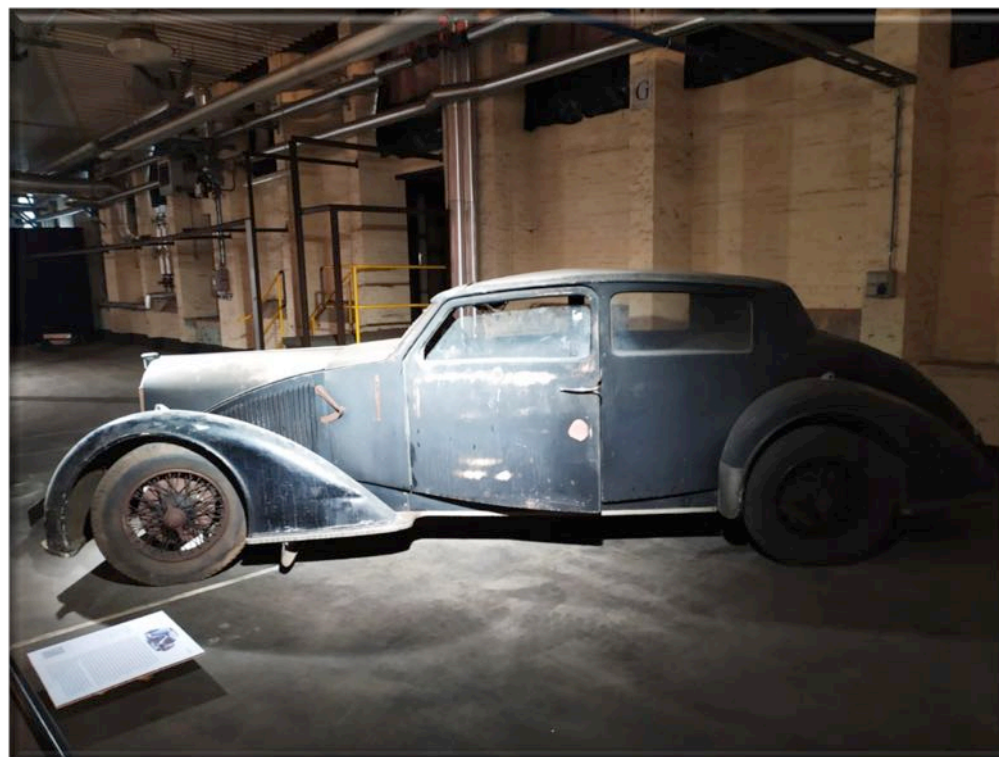
After the morning visit to the Mahy museum, which I found disappointing, we drove to Ghent to discover the mysterious "sleepers" from a collection that has been the object of many collectors' fantasies for decades. In an industrial building from another age a good thirty cars were waiting for us, from the reserve collection, summarising Ghislain Mahy's life as a collector. Of course we had come for the two Voisins but the entire collection of original cars was well worth the trip. My favourites included the Buchet C2 (1923) with its striking turquoise crackle paint, the superb Amilcar Grand Sport Surbaissée (1927), a Delahaye 148L with Oblin bodywork (1947) with an astonishing dome-shaped transparent plastic roof (a special order from a captain of a Belgian liner), the superb Horch 853 sports cabriolet (8 cyl. 4.9l from 1937) and the exceptional 1947 Delahaye 135M Vanden Plas.

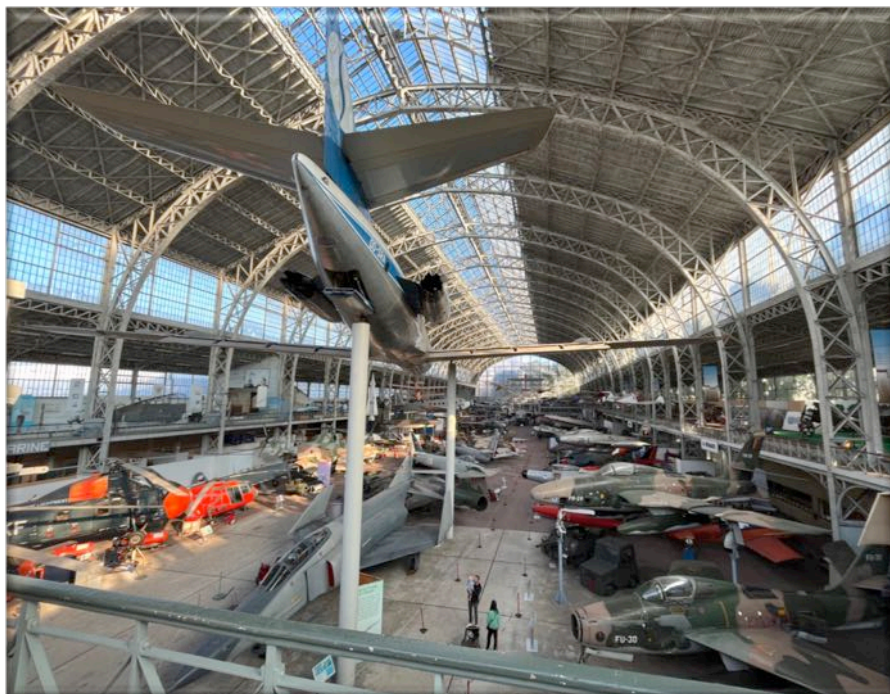
And of course the two Voisins for which we had come, about which we knew NOTHING... The first was the strange C24/C25 found abandoned in a Brussels garage, which although bought "complete" had suffered the ravages of time and the mistreatment of an unemployed fitter to whom Ghislain Mahy had entrusted it for a

restoration which never took place. C24 according to the identification plate and the serial number but without engine. With a C25 Cimier bodywork but without grille or headlights, the car left us wanting to inspect it in more detail.

The second, a superb 1929 C14 Lumineuse bought from Henri Malartre in the mid 1960s took us back to more familiar territory. With mustard yellow art deco fabric, complete and original, it was as if it had just emerged from a barn and a pleasure to contemplate.

It was with regret that we had to return, but we left with the satisfaction of having spent two days of fruitful exchanges and beautiful sights.

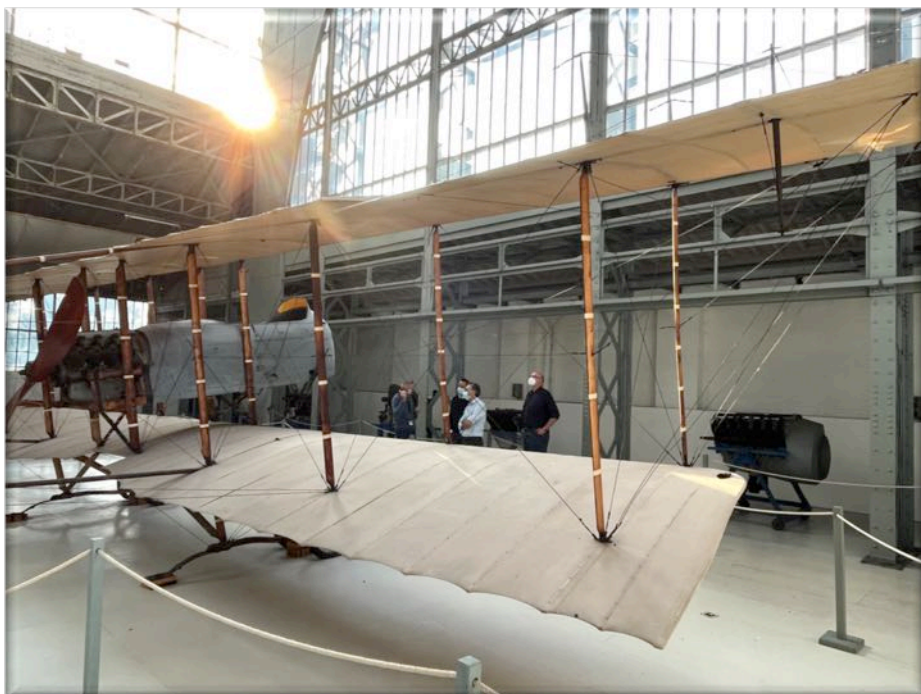




Samedi matin :

La journée a commencé par une courte promenade depuis l'hôtel jusqu'au premier des quatre musées que nous avons visités au cours du we, le Musée Royal de l'Armée, situé dans le Parc du Cinquantaire à Bruxelles. Ce n'est pas que nous ne soyons pas intéressés par le militaria, mais tout ce qui nous attend dans grand hall fait que cette partie a dû être laissée de côté. Ce grand hall, l'aile nord, est occupé par la salle consacrée à l'aviation depuis 1972, date de l'inauguration de la Galerie de l'air et de l'espace. La collection comprend différents types d'avions, tant militaires que civils, dont certains remontent au début du XXe siècle. On y trouve des avions de la Première Guerre mondiale presque intacts, comme

le Nieuport 17 et le Sopwith Camel, ainsi que des avions plus récents comme un F-16 Fighting Falcon et un Westland Sea King. Placée en bonne place sur la galerie, une merveilleuse réplique du biplan Voisin de Pierre de Caters a bien sûr été examinée en détail. Après être passés devant de nombreux avions, de pièces et de souvenirs d'aviation étonnants, nous étions tous curieux de voir le Voisin LA III lui parfaitement d'époque depuis longtemps exposé dans le musée. Mais nous avons beau chercher, l'avion n'apparaissait nulle part. Seul le petit panneau d'affichage du Voisin était à sa place, car comme l'a expliqué notre guide, l'avion avait été amené au département de restauration quelque temps auparavant



Evidemment, les visiteurs du musée ne sont pas autorisés à entrer dans cet atelier très réservé. Vous pouvez imaginer notre grande déception, car cet avion de reconnaissance et bombardier léger très original, obtenu lors d'un échange en 1988 et arrivé incomplet et dans un triste état au musée, sans ailes ni empennage, était le point fort de notre visite. Mais parfois, on peut être gâté par la chance: le hasard a fait que nous avons pu assister au démarrage d'un char blindé Leopard II de type « dépannage » dans la cour. Un homme en tenue de travail se tenait à côté de nous et entend notre déception d'avoir manqué le LA III, et il s'est révélé être justement le restaurateur qui travaille sur l'avion Voisin. Et après un "Si vous voulez voir l'avion, suivez-moi donc dans l'atelier", nous avons alors

eu l'occasion d'observer le LA III de beaucoup plus près que nous ne l'avions espéré! Après quelque temps passé dans l'atelier, notre guide nous a quittés, puis nous y sommes restés plus d'une heure. C'était vraiment une occasion unique de pouvoir examiner les pièces de l'avion, de tenir des pièces originales dans nos propres mains et ainsi d'observer à quel point, par exemple, la pompe à huile est particulièrement légère. Nous avons donc appris beaucoup de choses sur la reconstruction, puis nous avons été autorisés à monter dans la petite galerie où d'autres pièces originales du LA 5 étaient stockées après le démantèlement. Puis nous avons quitté le musée enchantés par le musée et par cette formidable occasion qui nous a été offerte.

Samedi après-midi :

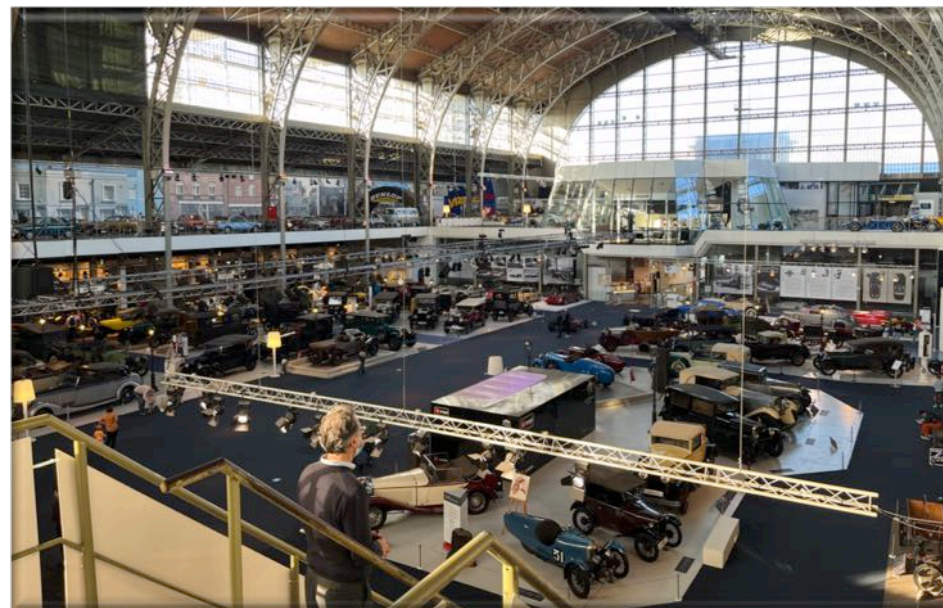
Pour visiter le musée suivant, il nous a suffi de quitter le hall nord du Parc du Cinquantenaire, de traverser la place et d'entrer dans le hall sud, où se trouve "Autoworld". C'est dans ce fantastique bâtiment que le Salon de l'Automobile de Bruxelles a eu lieu de 1902 à 1934, et un espace d'exposition de 800 m² a donc été mis à disposition en 1986 pour Autoworld. Ce musée présente une collection importante et variée de plus de 250 automobiles européennes et américaines depuis la fin du XIXe siècle jusqu'aux années 1990. Environ 200 voitures du musée appartiennent à la collection Ghislain Mahy, mais nous reviendrons plus tard sur l'historique de cette collection. L'Autoworld est donc remarquable pour ses collections de véhicules anciens mais également de marques belges comme notamment Minerva, FN, Imperia. En raison de la taille et de la diversité de sa collection d'automobiles et de voitures hippomobiles, le musée est considéré comme l'un des plus importants musées européens de voitures anciennes. Une Avions Voisin ne doit évidemment pas manquer ici non plus. Y est donc exposée une berline C14 merveilleusement patinée avec une

carrosserie "Chartrain" de 1929, qui a bien sûr été examinée très attentivement avec la gentille permission de notre guide (qui à cette occasion a également pu apprendre quelque chose sur la voiture).

Samedi soir :

Après un court arrêt à l'hôtel, nous nous sommes dirigés vers le restaurant "Aux armes de Bruxelles", un lieu célèbre pour ses spécialités belges typiques.

L'histoire du restaurant a commencé au début du 20^{ème} siècle. En 1902, Calixte Veulemans est arrivé dans la capitale, où il a travaillé comme "boy". En 1921, il achète au numéro 13 de la rue des Bouchers un restaurant qui porte déjà le nom de "Aux Armes de Bruxelles », et se développe rapidement pour devenir un restaurant de premier ordre. Au début des années 1970, Jacques Veulemans, l'un des fils de Calixte, reprend l'affaire. La brasserie bruxelloise connaît alors deux décennies de succès et contribue à la réputation festive du centre-ville de Bruxelles. Même si le restaurant a un nouveau propriétaire depuis quelques années, la cuisine est toujours aussi bonne et on peut toujours ressentir cet esprit. Un très bon choix de l'organisateur !

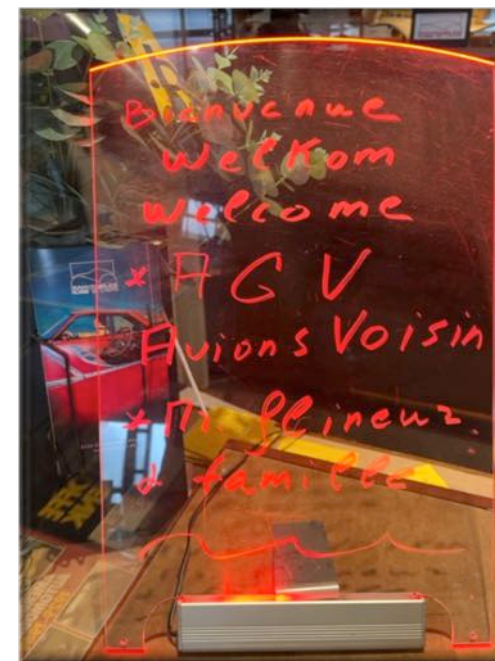


Dimanche matin :

Après un bon petit déjeuner, nous nous sommes dirigés vers notre musée de la matinée. Le chemin nous a donc mené au Mahymobiles-museum à Leuze-en-Hainaut qui abrite une grande partie de la collection de Ghislain Mahy déjà mentionnée. Ghislain Mahy, né à Gand en 1907, a ouvert une concession de voitures d'occasion en 1932 et a également fondé peu après la première société de location de voitures en Belgique. Il devient également concessionnaire de différentes marques telles que Nash, Simca, ou Fiat. En 1938, l'entreprise déménage dans les anciens quartiers d'hiver d'un cirque à Gand. En 1944, Mahy achète une moto de marque FN et une Ford Model T. Ces deux véhicules constituent la base de sa

collection. Dix ans plus tard, la collection comptait déjà 35 véhicules. Au cours des décennies suivantes, la collection s'agrandit pour atteindre un total d'environ 950 véhicules. Au début des années 1960, la recherche d'un nouvel emplacement qui devra également être ouvert aux visiteurs a commencé. Un bowling est acquis à Gand en 1964 mais n'a finalement pu être utilisé comme musée, et un accord est alors conclu avec la municipalité de Houthalen dans la province du Limbourg pour construire un musée, qui ouvrira en juillet 1970 sous le nom de Provinciaal Automuseum van Houthalen. Il s'agissait du premier musée consacré à l'automobile en Belgique. Le musée de Houthalen a été fermé en 1983 en raison de problèmes économiques. Il a ensuite été repris

en mains par la famille après avoir fondé la Fondation Autocollection Ghislain Mahy en 1978, et est redevenu enfin rentable sous la direction d'Ivan Mahy (le fils de Ghislain Mahy). Lorsque la Province a décidé d'augmenter drastiquement les loyers en 1985, une partie de la collection a déménagé à l'Autoworld, que nous avons visité la veille. Environ 800 autres véhicules étaient encore à l'emplacement du Cirque d'hiver à Gand quand Autoworld a ouvert ses portes. En 1996, Ivan Mahy a eu connaissance de la vente d'une ancienne usine textile à Leuze. Après plusieurs années de travaux et de rénovation, le musée de Leuze-en-Hainaut a été ouvert en 2000. Plus de 300 véhicules sont actuellement exposés dans six salles sur 6000 m².



Dimanche après midi:

“Après cette visite matinale du musée Mahy que pour ma part j’avais trouvé décevante, nous avons pris la route pour Gand pour découvrir ces mystérieuses “endormies” issues d’une collection objets de fantômes de nombreux collectionneurs depuis des décennies.

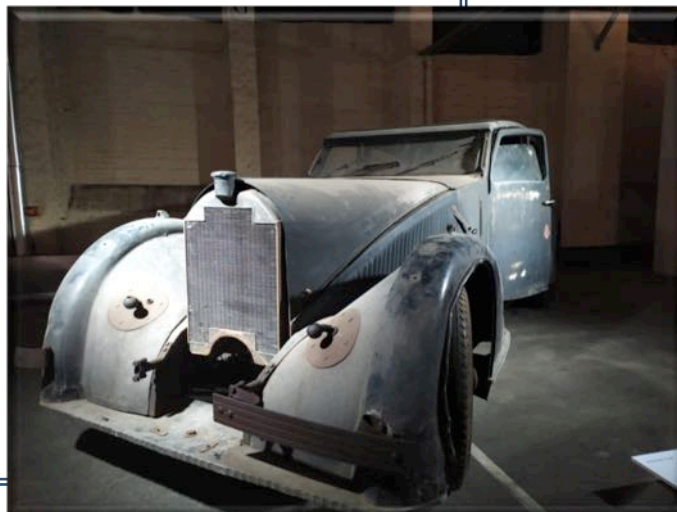
Dans un bâtiment industriel d’un autre âge une bonne trentaine de voitures nous attendaient, sorties des réserves, résumé s’il est possible d’en faire un, d’une vie d’accumulation façon Ghislain Mahy. Bien sûr nous étions venus pour les deux Voisin mais le spectacle offert par les autres, toutes dans leur jus méritaient amplement le voyage. S’il n’est pas possible de toutes les évoquer certaines me laissent un souvenir bien plus fort: la Buchet C2 (1923) à la saisissante peinture bleu turquoise craquelée; la superbe Amilcar Grand Sport Surbaissée (1927); l’étonnante Delahaye 148L carrosserie Oblin (1947) à l’étonnant toit en plastique transparent en forme de coupole, commande spéciale d’un commandant de paquebot de la Cie Maritime Belge; le superbe cabriolet sport Horch 853 (8 cyl. 4,9l de 1937) ou l’exceptionnelle Delahaye 135M Vanden Plas (6 cyl. 3,5l de 1947)...

Et puis bien sûr les deux Voisin pour lesquelles nous étions tout de même venus et dont nous ne savions RIEN... La première à s’offrir à nous a été l’étrange C24-C25, trouvée abandonnée dans un garage bruxellois, qui bien qu’achetée

“complète” avait subi les outrages du temps et la maltraitance d’un monteur au chômage à qui Ghislain Mahy l’avait confié pour une remise en route qui n’a jamais eu lieu. C24 d’après la plaque d’identification et le numéro de série mais sans moteur. Dotée d’une carrosserie de C25 Cimier mais sans calandre ni phares la belle nous a laissé sur notre fin faute de pouvoir l’inspecter plus en détail.

La seconde, superbe C14 Lumineuse de 1929 (6 cyl. 2,3l) rachetée à Henri Malartre au milieu des années 60, nous ramenait sur des terres plus connues. Habillée d’un tissu art déco jaune moutarde, dans son jus mais complète, elle était là comme si nous venions de la sortir de sa grange et le plaisir de chacun à la contempler bien réel.

C’est avec regret qu’il a fallu rentrer mais nous nous sommes quittés avec la satisfaction d’avoir passé deux journées d’échanges fructueux et de belles rencontres.”



2021										
9	10	10	octobre	BRUXELLES - LEUZE	B	Musées Auto et Avions	Visite AutoWorld et Mahymobile, visite du Hall de l'Aviation	AGV	Visites	
5	7	11	novembre	LYON (69)	F	Epoqu'Auto 2021	Edition 2021 réalisée - Grand stand partagé avec le club TALBOT & le CdM	AGV	Exposition	
26	28	11	novembre	METZ (57)	F	Auto-Moto-Classic	Hommage aux automobiles Avions Voisin	AGV	Expositior ANNULé	
2022										
5	2	février	A fixer			Assemblée Générale Annue	A fixer après prochaine réunion du conseil d'administration	AGV	Réunion	
2	6	2	fevrier	PARIS	F	Retromobile	Stand partagé	AGV+PhM	Expositior 8HP Paris-Milan	
12	13	3	Mars	Reims	F	Les belles champenoises		AGV	Expositior quelle Voisin exposée?	
7	8	5	mai	MONTLHERY	F	Vintage revival Montlhéry	Participation encouragée (101 ans d'Amilcar en vedette)	ind	Dynamiqu Report de 2021	
5	9	5	mai	MARSEILLE	F	AUTAU'PHARO	Voisin seront marque principale - Parcours organisé+exposition+concours d'élégance	AGV	Dynamique	
28	30	8	août	Le BREUIL 71670	F	7ème National Bisbi trip 20	avec au moins 3 Biscooter sur la route!	ind	Dynamique	
27	29	8	août	llée royale (Mainten	F	Rallye de l'Association des	Organisé par le club TALBOT	Ind/AGV	Dynamiqu Report de 2020	
4	6	11	novembre	LYON (69)	F	Epoqu'Auto 2022	Présence majeure du CdM et un stand Voisin : 3 véhicules par marque	AGV	Expositior quelles Voisin exposées?	
			Maintenu : à la date d'édition du calendrier		SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS EN RAISON DES CONTRAINTES SANITAIRES (fait le 11/11/2021)			EM : Emmanuel Minet	BL : Bertrand Lesueur	CdM = Club des Marques
								RV : René Voisin	PMA : Pierre Michel Aubert	ind=INDIVIDUEL
								PHL : Philippe Ladure	PHM : Philipp Moch	

VOISIN

Les Amis de Gabriel Voisin

Bulletin de liaison n°56

Fond le 12 avril 1946

ISSN n° 1958-4547 - Affilié à la FFVE n° 400

Membres fondateurs

Jean Gehard (+), Pascal Courteault et Philippe Ladure

President

Philippe Ladure

Vice-President automobile

Josef Woess

Vice-President aviation

Reg Winstone

Tresorier

Bertrand Lesueur

Secetaire

Emmanuel Minet

Membres du Conseil d'Administration 2021

Pierre Michel Aubert, Jean-Pierre Becret, Stefan Ittner, Malte Ittner, Philippe Ladure, Bertrand Lesueur, Emmanuel Minet, Philipp Moch, Hubert Bernard Tellegen, Pierre Vanier, Reg Winstone, Josef Woess

Peter Mullin, **Membre d'honneur**

Janine Voisin-Hekking (+) : **presidente d'honneur**