

1986: fondation de l'AGV



2021: notre association a 35 ans cette année

Le mot du trésorier et du secrétaire

35 ans déjà...

Le 12 avril 1986 se réunissaient au Centre Culturel du Prieuré de Saint-Rémy-lès-Chevreuse un groupe d'«Amis» bien décidés à jeter les bases d'une association dédiée à la mémoire de Gabriel Voisin.

En quelques lignes et 27 articles les huit fondateurs organisaient les « Amis de Gabriel Voisin ».

Étaient présents ce jour là Janine Voisin-Hekking (fille de Gabriel), Robert Cornière (collectionneur de la première heure et grand dénicheur), le Père Jean Gehard (polytechnicien et moine proche de Gabriel), Henri Bernard (fils de Marius), Pascal Courteault (collectionneur passionné de la première heure), Philippe Ladure (amateur enthousiaste...), Bernard et Georges Voisin (neveux de Gabriel).

Leur but était non seulement d'«entretenir et de développer le souvenir de Gabriel Voisin » tout en veillant à «établir des liens d'amitiés entre toutes les personnes qui s'intéressent à ses réalisations, ses constructions de tous ordres, ses écrits et ses conseils » mais aussi de «veiller par tous les moyens appropriés à la pérennité [de ses] réalisations».

35 ans plus tard il ne s'agit pas ici de faire un bilan complet de ce qui a été fait ou même de ce qui aurait pu (ou dû...) être mis en place, développé, amélioré. Certains parmi les fondateurs et les adhérents de la première heure ont rejoint Gabriel Voisin, d'autres ont changé de centres d'intérêts et se sont éloignés décus parfois de ci ou de ça... D'autres sont restés au contraire et ont liés de forts liens d'amitiés qui vont bien au delà du simple partage associatif.

De commémorations de centenaires en participations à

différents salons (Reims, Automédon, Époqu'Auto, Toulouse, Stuttgart, Avignon, Rétromobile...), de rallyes en meetings (Monthléry, Goodwood..) les Amis de Gabriel ont essayé de porter le flambeau. Tant bien que mal ils ont avancé mais force est de constater que la glorieuse époque où l'on pouvait explorer les casses de nos grands-pères à la recherche de trésors enfouis sous les ronces est révolue. Lorsque l'association a été fondée il était encore possible d'espérer ouvrir les portes d'une grange pour y trouver une belle cocotte endormie, de fouiller dans une caisse pour ramasser un compteur ou une mascotte oxydée.. Aujourd'hui les temps ont changé, le moindre tas de rouille bien nommé s'arrache à prix d'or pour peu qu'il ait été bien promu par des marchands dont l'âge de leurs jeunes experts fait parfois douter de la compétence.

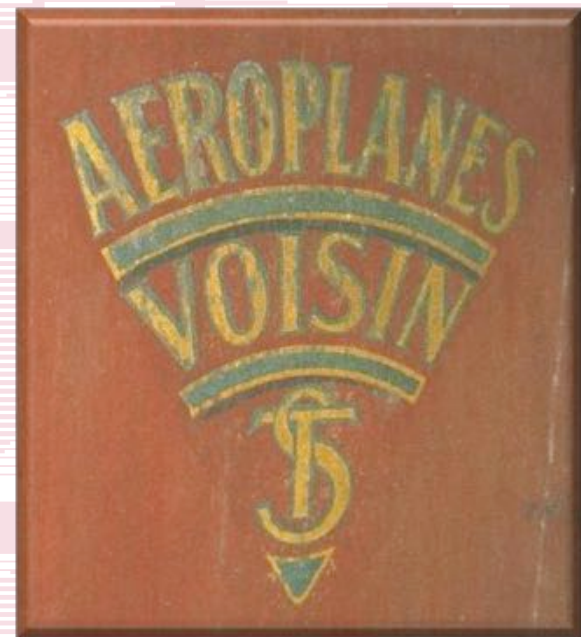
Il reste le plaisir de se retrouver sur un salon et d'échanger autour d'une bonne bouteille ou d'un beau châssis, de faire des recherches et de les publier dans le bulletin, de continuer à restaurer ou à entretenir et de sortir les constructions Voisin... Si les automobiles sont très probablement toutes connues, il reste beaucoup à faire sur le plan de la recherche historique. La réussite du salon de Stuttgart (février 2020) où 15 Avions Voisin ont été réunies est l'exemple même de ce que peuvent faire les AGV lorsqu'ils sont motivés.

Le Numéro « spécial adhérent » imaginé ici est le vôtre et encore merci à tous ceux qui nous ont envoyé leur contribution. Il est sensé témoigner de notre diversité. C'est l'occasion de rappeler qu'une association n'existe qu'à travers le dynamisme et l'implication de ses membres et qu'une petite poignée d'entre eux (Bureau, Conseil d'administration ou autre...) ne peut indéfiniment tirer seule la charrette au risque de se démotiver...

C'est l'occasion aussi de dire que plusieurs dossiers sont en chantier pour moderniser l'association et la préparer à affronter l'avenir : la possibilité de recevoir des dons déductibles d'un point de vue fiscal ce qui permettrait de diminuer la part des cotisations dans notre budget et de diminuer son tarif ; la « modernisation » des statuts pour préciser les missions et le mode de fonctionnement des AGV ; la réorganisation de nos moyens de communication (site internet, visuels sur les stands, compte Facebook...). Occasion de dire aussi que tous ces projets n'ont de sens que si les adhérents s'en emparent, y participent, les nourrissent de leur compétence, de leur passion et de leurs suggestions.

Bonne lecture donc..

Bertrand Lesueur et Emmanuel Minet



A word from your treasurer and secretary

Already 35 years...

On 12 April 1986, a group met at the Centre Culturel du Prieuré in Saint-Rémy-lès-Chevreuse to lay the foundations of an association dedicated to the memory of Gabriel Voisin. In a few lines and 27 articles of association, the eight founders organised the Les Amis de Gabriel Voisin. Present that day were Gabriel's daughter Janine Voisin-Hekking, Gabriel's nephews Bernard and Georges Voisin, the collector Robert Cornière, Father Jean Gehard (a polytechnician monk close to Gabriel), Henri Bernard (Marius's son), Pascal Courteault, a passionate collector and Philippe Ladure, an enthusiastic amateur.

Their goal was not only to honour the memory of Gabriel Voisin while establishing links of friendship between all who are interested in his achievements, the machines he produced, his writings and thoughts but also to ensure the longevity of his achievements by all appropriate means.

Today, 35 years later, we shall not here summarise what the association has done since, nor what we could have done. Some of the founders and first members have joined Gabriel Voisin, others have changed their interests or left us, sometimes disappointed by this or that... Others have remained and established strong bonds of friendship.

From centenary celebrations to participation in various events (Reims, Automédon, Epoqu'Auto, Toulouse, Stuttgart, Avignon, Rétromobile), from rallies to meetings such as Monlhéry and Goodwood, Les Amis have tried to carry the torch. They have made progress as best they could, but the glorious era is past when we could explore scrapyards in search of treasures buried under the brambles. When the association was founded it was still possible to hope to open the doors of a barn to discover a beautiful dormant Voisin, to rummage in boxes to pick up a rev counter or an oxidised 'cocotte'. How times have changed; today, even the rustiest little part sells for a high price from 'expert' dealers whose young age can make one doubt their competence.

There remain the pleasures of meeting at shows and exchanging ideas over a good bottle or a beautiful car, of doing research and publishing it in the bulletin, of continuing to restore or maintain and exhibit our Voisin cars. Although the survivors are probably all known, there is still much to be done in terms of historical research. The success of the Stuttgart show in February 2020 where 15 Voisins were assembled is an example of what Les Amis can do.

This special members issue is for you, and we thank once again all contributors. The intention is to demonstrate our diversity and to remind ourselves

that an association only exists through the dynamism and involvement of its members and that the small handful of the association's officers cannot pull the cart alone indefinitely. This is also an opportunity to mention several projects under way to modernise the association for the future: the prospect of receiving tax-deductible donations, which would allow us to reduce the share of membership fees in our budget and lower costs; the modernisation of the statutes to specify our mission and mode of operation; the reorganisation of our communication tools (website, exhibition visuals, Facebook account, etc). All these projects only make sense if the members take them on, participate in them, and support them with their skills, passion and suggestions.

We hope you enjoy the read.

Bertrand Lesueur and Emmanuel Minet



Le mot du président

Depuis 1986, la routine... une assemblée générale annuelle, traditionnellement couplée avec une exposition (Rétromobile Paris, en février ou Belles Champenoises, Reims, en mars, par exemple). Le bureau s'est modifié mais l'association n'a connu que deux (2) présidents, Jean Géhard, le premier entre 1986 et 2000 (équivalent à deux septennats) et moi, ensuite, toujours en poste cette année), plusieurs trésoriers dont Bernard Voisin, puis Madeleine Aubry (ancienne secrétaire de Gabriel Voisin à l'aéromécanique), puis Jean-Paul DuBroca jusqu'à ce qu'il devienne vice-président chargé de l'aviation, puis Pierre-Michel Aubert et aujourd'hui Bertrand Lesueur.

Importantes tâches que celles du secrétaire, animateur, organisateur un poste occupé par : Henri Bernard, Robert Cornière, Philippe Ladure, Henry Delalande, Philippe Bécrot, Jacky Feuillade, Claude Michel Perseil, Alfred Morenas, René Voisin (le plus long mandat) et Emmanuel Minet.

J'aimerais citer tant d'autres participants à cette aventure, aussi bien du Conseil d'Administration que les simples adhérents. J'ai une pensée pour ceux (hélas nombreux) qui nous ont quitté définitivement et qui ne peuvent pas dire que je les ai oubliés et je demande aux autres, toujours fidèles

adhérents ou non, de bien vouloir m'excuser.

Lors de nos 35 années de réunion et de partage, il y a eu beaucoup de grands moments, des moments de bonne humeur et quelques rares et regrettables mouvements d'humeur. Je reste convaincu que ces activités de recherche, de mécanique, de transmission de savoir sont enthousiasmantes et doivent rester un plaisir, autant pour l'orateur que pour l'auditeur. Nous nous sommes retrouvés souvent pour rappeler la mémoire de Gabriel Voisin, nous nous sommes parfois disputés... Combien de sottises dites ou écrites, combien de critique à l'emporte-pièce, pas grave, au fond. Comme disait (presque) feu L. Zitrone « que l'on en dise du bien ou du mal, peu importe pourvu qu'on parle de lui ».

Philippe Ladure (mars 2021)



A word from the president

The routine since 1986: an AGM, usually linked to an exhibition such as *Rétromobile* in Paris in February. The committee has changed but the association has only had two presidents, Jean Géhard, between 1986 and 2000 (two seven-year terms) and then me, still in office this year. There have been several treasurers including Bernard Voisin, Madeleine Aubry (former secretary to Gabriel Voisin at *Aéromecanique*), Jean-Paul Dubroca until he became vice-president in charge of aviation, then Pierre-Michel Aubert and today, Bertrand Lesueur.

The vital role of the secretary, animator, organiser has been fulfilled by Henri Bernard, Robert Cornière, Philippe Ladure, Henry Delalande, Philippe Bécet, Jacky Feuillade, Claude Michel Perseil, Alfred Morenas, René Voisin (the longest to hold the post) and Emmanuel Minet.

I would like to mention many other participants in this adventure, both directors and ordinary members. I think for those (unfortunately numerous) who have left us for good and cannot rebuke me for forgetting them and I ask the others, still members or not, to excuse me for doing so. During our 35 years of meeting and sharing, there have been

many great moments among all the ups and downs. I remain convinced that our activities of research, mechanical support and disseminating knowledge are exciting and must remain a pleasure for both givers and takers. We often met to recall the memory of Gabriel Voisin, we sometimes disagreed... Criticising this or that, commenting on some nonsense or other published about Gabriel Voisin. As the late L. Zitrone used to say, "whether you say good or bad things about him, it doesn't matter as long as you talk about him".

Philippe Ladure (March 2021)

Si on reprend le début de l'histoire...

Au début, il y avait les dinosaures...

Puis, il y a eu un déjeuner entre les trois fondateurs (Jean Géhard, Pascal Courteault et Philippe Ladure), au restaurant du grand magasin « Le Bon Marché » à Paris, en 1985.

Le principe d'une association de type loi de 1901 est acquis et les bases des statuts sont retenus. Il se décide l'organisation d'une rencontre avec quelques personnalités du petit monde autour de Gabriel Voisin (GV). C'est le samedi 22 février 1986 que se tient cette première réunion.

Se retrouvaient autour d'une table de l'Hôtel Mercure de la Porte de Vanves, à Paris :

la famille (Janine et Francis Hekking - fille unique et gendre de GV ; Georges, Charles, Bernard et Gilles Voisin - tous quatre frères et neveux directs de GV) ;

d'anciens collaborateurs proches de GV (Henri Bernard - fils de l'ingénieur Marius Bernard, numéro 2 ou 3 de GV, Raymond Marchal ancien dirigeant de Snecma) ;

une figure incontournable du milieu des véhicules historiques, collectionneur de la première heure, disposant d'une impressionnante documentation : le regretté Robert Cornière ;

Le Père Jean Géhard, Polytechnicien, Bénédictin, enthousiaste des réalisations de GV depuis les années 30, devenu intime après la seconde guerre mondiale ;

(Tous ces convives ont côtoyé et échangé régulièrement avec GV)

Le petit-fils du pilote recordman du monde sur voiture Avions Voisin, César Marchand, M. Lesueur ;

des collectionneurs historiques (MMmes Bécrot, Bolze, Taminau, MM. Choffel, Courteault, Massimi-Marrel, Rey et de Wurstemberger) ;

des propriétaires de véhicules Voisin (Mme Renault, MM. Hardy, Liesse, Simonet) ;

de simples enthousiastes (MM. Herry, Maze, Ladure).

Après une réunion de préparation, tenue chez Robert Cornière en présence de Pascal Courteault, Jean Géhard, Philippe Ladure et Bernard Voisin, les statuts sont finalisés. L'assemblée générale fondatrice, une fois de plus internationale, s'est tenue le 12 avril 1986, au Prieuré de Saint Lambert des Bois (Yvelines), dont le directeur était Dom Géhard, comptait une quarantaine de participants. Le projet de statuts est adopté à l'unanimité sans abstention, le premier bureau élu était composé de :

Président : Jean Géhard ; Secrétaires : Philippe Ladure, Henri Bernard ; Trésorier : Bernard Voisin ;

Commission historique : Robert Cornière ;
Commission automobile : Pascal Courteault ;
Relations extérieures et manifestations : Georges Voisin

Le conseil d'administration, outre le bureau, comptait cinq administrateurs : JM Bolze, P. Delon, G. Liesse, J. Massimi-Marrel, G. Voisin.

Dans l'assistance, on remarquait : Janine et Francis Hekking et leur fils Anthony Voisin Hekking, Guy Lambert (fils du constructeur Germain Lambert) ; Jean Bernardet (journaliste), Roger Brioult (collectionneur, journaliste, directeur des RTA).

La cotisation initiale annuelle était fixée à 100F. Un comité d'honneur est proposé, formé de Mesdames Gabriel Voisin et Janine Voisin-Hekking. Le compte rendu est paru dans la presse (dont le Fanauto N° 212, page 61) et les statuts déposés le 19 juin, date de la réunion du premier conseil d'administration des AGV.

Le 30 juin 1986, l'association des « amis de Gabriel Voisin » était reçue par la sous-préfecture de Rambouillet et paraissait au journal officiel du 23 juillet 1986, page 1641. Une modification des statuts numéro 03458 a été reçue par la même sous-préfecture en date du 28 septembre 1989. Ce sont ces articles qui régissent toujours notre association.

Peu de témoins survivants de ces débuts. Il fallait le dire, même si c'est un peu fastidieux, non ?

Philippe Ladure, Avril 2021, sur la base des documents officiels dans nos archives.

To begin at the beginning...

It all started at a lunch between the three founder members (Jean Géhard, Pascal Courteault and Philippe Ladure) in a Paris restaurant in 1985. The principle of forming a non-profit association was agreed, and we held a meeting with some of the small circle around Gabriel Voisin on 22 February 1986 at the Hotel Mercure at Porte de Vanves: Janine and Francis Hekking (GV's daughter and son-in-law) the brothers Georges, Charles, Bernard and Gilles Voisin (nephews of GV), Henri Bernard - son of engineer Marius Bernard), Raymond Marchal (former head of SNECMA), the collector Robert Cornière, Father Jean Géhard an enthusiast of GV's achievements since the 1930s, who became a friend of his after the Second War, M. Lesueur, the grandson of the Voisin world record driver, César Marchand, collectors

(MM Bécret, Bolze, Taminau, Choffel, Courteault, Massimi-Marpel, Rey and de Wurstemberger, Voisin owners (Mme Renault, Hardy, Liesse, Simmonet and enthusiasts (MM Herry, Maze, Ladure). The association's statutes were drawn up at meeting at Robert Cornière's in the presence of Pascal Courteault, Jean Géhard, Philippe Ladure and Bernard Voisin and the first general meeting on 12 April 1986 at the Prieuré de Saint Lambert des Bois (Yvelines), attended by some forty participants.

President: Jean Géhard; Secretaries: Philippe Ladure, Henri Bernard; Treasurer: Bernard Voisin; Historical Committee: Robert Cornière; Automobiles: Pascal Courteault; External relations and events: Georges Voisin

The board of directors, included five administrators: JM Bolze, P.Delon, G.Liesse, J.Massimi-Marpel, G.Voisin. Present were Janine and

Francis Hekking and their son Anthony Voisin Hekking, Guy Lambert (son of the constructor Germain Lambert); Jean Bernardet (journalist), Roger Briault (collector, journalist, director of RTA).

The initial annual subscription was set at 100F. An honorary committee was proposed, made up of Mrs Gabriel Voisin and Mrs Janine Voisin-Hekking. The minutes were published in the press (including Fanauto N° 212). On 30 June 1986, the association was received by the Rambouillet sub-prefecture and published in the official journal of 23 July 1986. A modification of the statutes number 03458 was received by the same sub-prefecture on 28 September 1989. These are the articles that still govern our association.

Philippe Ladure, April 2021

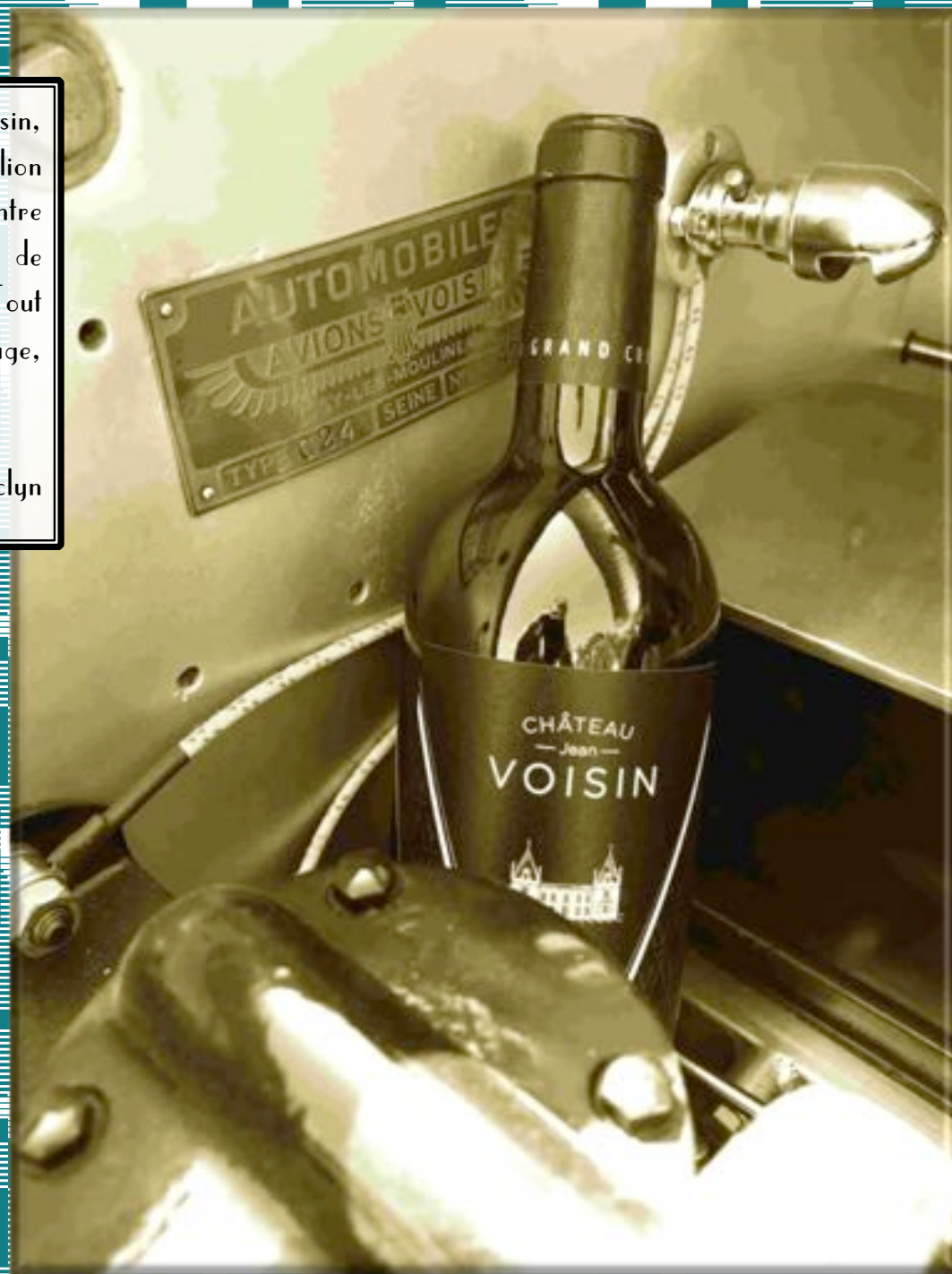
Me concernant, l'originalité c'est la passion du vin Voisin, et des automobiles Voisin. Producteur du Saint-Emilion Grand Cru Château Jean Voisin, c'est la rencontre avec Philippe Ladure et Philipp Moch qui a permis de sceller un pacte amical avec les automobiles Voisin. Tout pouvait nous réunir : le goût du beau, du bon, du partage, de l'authenticité, de la passion et du travail bien fait.

A très bientôt, j'espère,

Thierry Disclyn

For me, it's all about my passion for Voisin wine and Voisin cars. As the producer of the Saint-Emilion Grand Cru Château Jean Voisin, it was a meeting with Philippe Ladure and Philipp Moch that sealed a friendly alliance with Voisin automobiles. Everything was in place to unite us: the taste for beauty, goodness, sharing, authenticity, passion and work well done.

Thierry Disclyn



Je me suis passionné pour Gabriel Voisin à la lecture de ses souvenirs dans "Mes 10 000 cerfs-volants" et du livre "Henry Farman et l'Aviation" de Jacques Sahel. Mon grand-père, né en 1891, avait souvent assisté aux efforts des frères Voisin à Issy-les-Moulineaux en 1907, au point à ses dires d'être devenu un familier de l'équipe. Il a laissé un important recueil de souvenirs, affirmant notamment avoir en 1908-1909 (à 17-18 ans !) construit 2 planeurs et volé à de nombreuses reprises au-dessus de la plage de Berck, découvrant au fur et à mesure les lois du vol. Son récit comporte des similitudes avec certains passages de "Mes 10 000 cerfs-volants", ce qui m'a amené à une lecture très approfondie de cet ouvrage. Et je suis tombé dans la

marmite : une admiration sans retenue pour le miracle Voisin : l'adolescent infatigable et quelque peu rebelle, le jeune adulte en recherche de sa voie, le pionnier de l'Aviation. En revanche je ne connais quasiment pas le constructeur Auto.

Pour info, je me suis bien sûr posé la question de l'authenticité du récit de mon grand-père. N'aurait-il pas tout inventé ? A la réflexion je suis convaincu de l'authenticité. Je pourrai argumenter si nécessaire. C'est intéressant (surtout pour moi et mes frères), mais cela nous écarte du sujet de Gabriel (et Charles) Voisin .

Denis Lepelletier

I was fascinated by Gabriel Voisin when I read his book 'My 10 000 kites' and 'Henry Farman et l'Aviation' by Jacques Sahel. My grandfather, born in 1891, had often attended the efforts of the Voisin brothers in Issy-les-Moulineaux in 1907, to the point where he said he had become friends with the team. He left an important collection of memoirs in which he particularly recalled building two gliders in 1908-09 (at the age of 17/18!) and having flown many times over the dunes of Berck, discovering the laws of flight as he went along. His story has similarities with some passages in 'My 10 000 kites', which led me to a

very thorough reading of this book. I was hooked: an unbridled admiration for Voisin's miraculous achievements: the somewhat rebellious teenager, the young adult seeking his path in life, the aviation pioneer. On the other hand, I hardly know the car manufacturer. For the record, I did of course wonder about the truth of my grandfather's story. Did he make it all up? On reflection, I am convinced of the authenticity, and can defend it as such if need be.

Denis Lepelletier

Pourquoi Voisin ?

Un peu fatigué par mes productions précédentes sur Morane-Saulnier et Breguet, mais toujours intéressé par l'histoire des constructeurs aéronautiques, j'ai jeté mon dévolu sur les Aéroplanes Voisin, espérant, vu la faible durée de la période de production (10 ans) que ce serait facile et rapide. Hum...

Ça m'a permis de faire connaissance de gars super sympa comme Philippe, Greg ou Pascal, qui m'ont bien aidé. Mais bien que le mot rapide ait un sens différent pour un notaire, un

écrivain ou un éditeur, on peut dire que dans mon cas la réalisation a été rapide, et même trop, puisque le bouquin était déjà chez l'imprimeur quand j'ai reçu, donc trop tard, des infos de premier ordre sur le sujet. Au plan automobile je suis très éloigné des Voisin, ma collection étant centrée sur la voiture de M. tout le monde, et en particulier Renault.

Henri Lacaze



Why Voisin? Somewhat exhausted from writing my previous books on Morane-Saulnier and Breguet, but still interested in the history of aircraft manufacturers, I set my sights on the Voisin Aeroplanes, hoping, given the production period of only ten years, that it would be easy and quick. Hm... It introduced me to some great guys like Philippe, Greg and Pascal, who helped me a lot. But although 'quick' means something for

a lawyer, a writer or a publisher, it can be said that in my case it was indeed rapid – perhaps too much so, since the book was already at the printer's when I received, too late, first class information on the subject. As far as cars are concerned, my collection centres on everyman's models, notably Renault, rather than Voisin.

Henri Lacaze

Voici mes deux déclics !

Déclic « voiture ancienne » : la découverte à 23 ans d'une BSA de 1932 arrêtée au fond du garage de mon beau-père: la remettre en marche était la suite logique de ma passion du Mecano!

Déclic « Voisin » : une couverture de l'Album du Fanatique qui est entrée en résonance avec quelque chose en moi... mais quoi ? les mots qui me viennent sont équilibre, fonction...

Guy Chavent

Here are my two triggers. Old car trigger: the discovery at the age of 23 of a 1932 BSA at the back of my father-in-law's garage: getting it running again was the logical continuation of my passion for Meccano!

Voisin trigger: a cover of an issue of l'Album du Fanatique which awoke something in me... but what? The words that come to me are balance, function...

Guy Chavent



L'ALBUM du fanatique de L'AUTOMOBILE

16

juillet-août 1991

2,90 F



Concessionnaire automobile à Paris - L'Automobile - 100 rue de Valenciennes - 75013 Paris

Un jour, dans un salon parisien, je tombe sur une vieille voiture.
Elle est là, toute seule dans le coin d'un petit stand, posée sur
une moquette rouge. On a placé autour d'elle de jolies fleurs. Il
y a là aussi des messieurs très sérieux en costume.

On dirait presque un enterrement.

Elle a une robe noire et blanche. Elle est magnifique. Je
m'approche : « Bonjour, comment vous appelez-vous ? »
- Aérospport, Voisin C27 Aérospport. C'est amusant cela fait
bien longtemps que l'on ne me parle plus. Plus personne ne parle
aux voitures de nos jours.

- Moi, j'ai toujours parlé aux voitures et puis vous êtes si
belle...
- Vous êtes bien aimable, on ne me le dit plus beaucoup. Mais
c'est vrai, j'ai été autrefois très belle, on se retournait sur moi
dans la rue.
- Voisin... Voisin, ça me dit quelque chose. Vous êtes dans les
avions plutôt, non ?
- Oui, mon père a été un pionnier de l'aviation et puis il a
fait des voitures, mais ce sont de bien vieilles histoires, qui
n'intéressent plus grand monde... »

Tout à coup derrière moi, j'entends une voix : « Monsieur...
s'il vous plaît. Monsieur ! Le salon ferme ses portes, il faut y
aller maintenant, il ne faut pas rester là ! »
Il me regarde bizarrement, avec un air presque méfiant : « Ça
vous arrive souvent de discuter avec des bagnoles ? »
Sans attendre ma réponse, il m'indique la sortie.
J'ai tout juste le temps de me retourner vers l'Aérospport : « Je
vous le promets, je reviendrai vous voir, nous parlerons
ensemble plus longtemps... Je vous emmènerai faire un
tour... »

Pierre Vanier

One day, in a Paris exhibition, I came across an old car, all alone in the corner of a small stand,
on a red carpet. Pretty flowers have been placed around it, together with some very serious
gentlemen in suits. It looked almost like a funeral.

She wore a black and white dress. She looked beautiful. I approached: "Hello, what's your
name?"

"Aérospport, Voisin C27 Aérospport. Funny, I haven't been spoken to for a long time. Nobody
talks to cars these days."

"I always talk to cars and you are so beautiful..."

"How kind. I don't hear that much anymore. But it's true, I was once very beautiful. On the
street, I turned heads."

"Voisin.... That rings a bell. Something to do with aeroplanes, right?"

"Yes, my creator was an aviation pioneer before he made cars, but that's old news, of little
interest to most people."

Suddenly, I hear a voice behind me: "Sir! The exhibition is closing. You must go now, you can't
stay here..."

He looks at me strangely, almost suspicious "Do you often talk to cars?"

Without waiting for my answer, he shows me the way out. I have just enough time to turn back to
the Aérospport: "I'll be back, I promise. We'll talk again... I'll take you for a drive..."

Pierre Vanier



Mon père et deux de mes oncles, neveux de Gabriel Voisin ont fait partie des premiers adhérents à la création de l'association. Pour des raisons diverses, ils ont quitté l'association assez tôt et ce n'est qu'en 2010 que j'ai rejoint « les amis », encouragé en cela par le regretté André Michelin qui trouvait que mon appartenance à la famille de Gabriel serait un plus. Il est vrai que la chance d'avoir bien connu « ce grand homme » et d'avoir eu souvent avec lui de longues conversations (souvent techniques) m'ont permis, à plusieurs reprises, de témoigner de ces moments rares dans le bulletin ou au cours de nos rencontres.

C'est aussi un peu à cause de cette filiation que j'ai accepté le poste de secrétaire de l'association de 2012 à 2019.

Gabriel Voisin m'a aussi transmis le virus des « petites voitures légères » et j'ai construit trois prototypes de ce type de véhicule au cours de ces 10 dernières années.

René Voisin

My father and two of my uncles, nephews of Gabriel Voisin, were among the founder members of the association. For various reasons, they left quite early and it was only in 2010 that I joined Les Amis, encouraged in this by the late André Michelin who thought that my belonging to Gabriel's family would be a plus. It is true that I had the good fortune of having known the great man well, and my long conversations (often technical) with him have enabled me several times to recall these rare moments in the bulletin or during our meetings. It is also partly because of this relationship that I accepted the position of secretary of the association from 2012 to 2019. Gabriel Voisin also passed on to me the small light car virus and I have built three prototypes of this type of vehicle over the last ten years.

René Voisin





Au déjeuner de février 86:
Pascal Courteault et Patrick Lesueur
(photo P. Maze)



Parmi l'assistance:
GL Marchal, MM. Lambert, de Wurtemberg, Rey, Dubroca, Mme Bolger, MM. Machard, Michelin



Lors du déjeuner de février 86 de G à D: Janine Voisin, Gilles Voisin, Philippe Ladure, Jacques de Wurtemberg
(Photo P. Maze)

De la famille à Amiens: tout à gauche Jean Daninos, tout à droite Anthony Voisin Hekking, petit fils direct



Une des premières AG: de G à D: MM. Ladure, Bernard, Gehard, Bolze, Cornière, Negro



Au début de mon parcours d'enthousiaste il y a 25 ans, je recherchais la relation entre les architectes des années 1920-1930 (le modernisme) et le développement des automobiles. En Autriche je suis tombé sur Adolf Loos et son dessin d'une Lancia, probablement sur châssis Lambda. Adolf Loos est un "partenaire" de Le Corbusier, avec un génie similaire et son importance pour l'architecture du XXème siècle. Si le dessin de Loos est resté sans suite, Le Corbusier a lui vécu sa passion automobile au travers de ses voitures Voisin.

Quoi de mieux alors que de découvrir dans un musée en Autriche une Voisin C7 Lumineuse « sortie de grange » identique à celle de Le Corbusier! 10 ans après elle était dans mon garage après avoir trouvé le moyen de l'échanger avec le musée.... C'était le début d'une grande passion pour les voitures Voisin.

Une Voisin reste rarement seule, alors suivit une C7 puis une autre "sortie de grange" la C4s de Jean-Paul Dubroca. La voiture avait été transformée autour de 1930, et elle est aujourd'hui dans sa forme d'origine de 1924, peinte en écossais.

Et encore une C3 ex-Baillon... un projet énorme, comme toutes les voitures de la collection Baillon.

J'aurai bien aimé une voiture déjà toute restaurée, mais ce sont finalement les projets vraiment difficiles qui m'intéressent. Comme la restauration d'un moteur C12, la remise en état d'un châssis C1 ex-Australie, ou encore la carrosserie C5 Masolle de Suède... Il faut rêver!

Josef Woess



At the beginning of my journey of enthusiasm, 25 years ago, I looked for the relationship between the architects of the 1920s and 1930s (in short "modernism") and the development of cars. In Austria I came across Adolf Loos and his design for a Lancia, probably on a Lambda chassis. Adolf Loos is a "partner" of Le Corbusier, in terms of his equal genius and importance for the architecture of the 20th century. Loos' design remained unrealized, but Le Corbusier lived his automotive ideal through his Voisin cars.

What could be better than finding a Voisin C7 Lumineuse, identical to Le Corbusier's, in a museum here in Austria, barn door type 10 years later in my garage after finding an object for exchange with the museum....the beginning of a great passion for Voisin cars.

A Voisin rarely stays alone. The C7 followed by the next "out of the barn" type: the C4s of Jean-Paul Dubroca. The transformation of the car made around 1930 inverted, the car today in the original 1924 form, painted in Scottish.

And again the C3 ex-Baillon... a huge project, like all the cars of the Baillon collection.

I would love a car that has already been restored. But it's the really difficult projects that keep me busy. Like the C12 engine, the resurrection of an ex-Australian C1 chassis, and the C5 Masolle bodywork from Sweden... You have to dream!

Josef Woess

In fact it's quite simple, it turns out that my friend Philippe Ladure would be (according to what he tells me) the president of the friends of Gabriel Voisin. I wanted to check..... Well, it was true!

In fact, as a lover of old cars, I am fascinated by the creativity of GV. But I can't afford one and even less maintain it even and especially if it has no valves! My only ancestor is a Renault AX 1912. Moreover, as a lover of Art Deco and Design, I

appreciate very much the simplicity and the efficiency of his creations. So I am content with his books and mascot. And in addition, our club is perhaps the only car club that has more members than cars in running condition! This is unique and deserves to be part of it.

Long life to our club and a big thank you to its leaders. That's all folks.

Yves Ledieu

En fait c'est bien simple, il s'avère que mon ami Philippe Ladure serait (à ce qu'il me dit) le président des amis de Gabriel Voisin. J'ai voulu vérifier..... Eh bien c'était vrai !!

En fait, amateur d'autos anciennes, je suis fasciné par la créativité de GV. Mais je ne peux m'en offrir une et encore moins l'entretenir, même et surtout si elle n'a pas de soupapes !! Je n'ai comme ancêtre qu'une Renault AX 1912. De plus, passionné d'art

Déco et de Design, j'apprécie beaucoup la simplicité et l'efficacité de ses réalisations. Alors je me contente de ses livres et mascotte.

Et en plus, notre amicale est peut être le seul club auto qui compte plus de membres que d'autos en état de rouler !! Ca, c'est unique et ça mérite qu'on en fasse partie.

Longue vie à notre amicale et un grand Merci à ses animateurs.

That's all folks.

Yves Ledieu



Vers 1945 au Pré Clos, propriété d'une grand tante de Suzanne Lefebvre à St Jean Froidmental (41), j'ai eu l'occasion de voir une Voisin et de m'asseoir dedans, car elle servait encore pour aller faire les courses à Cloyes sur le Loir (28).

J'avais envoyé cette information et une photo pour notre revue il y a quelques années.

J'ai maintenant 86 ans passés et des troubles de santé. Je ne suis pas sûr de retrouver cette photo, mais peut-être la retrouverez vous.

Daniel Dutilloy

Around 1945, at Pré Clos, property of a great aunt Suzanne Lefebvre, in St Jean Froidmental (41), I had the opportunity to see a Voisin and to sit in it, as it was still used to go shopping in Cloyes sur le Loir (28).

I had sent this information and a photo for our magazine a few years ago.

I am now 86 years old and in poor health. I'm not sure if I can find this photo, but maybe you can find it.

Daniel Dutilloy



H. Meulien (propriétaire de C25 Aérodyne) et G. Lambert en visite au Bourget

Les 5 ans de l'asso.
De droite à gauche:
MM Gehrard
(président),
Delalande,
(secrétaire), Harvey
(Snecma)



De gauche à
droite: MM.
Metger, Edel,
Hirschfell,
Winstone, Ittvert
Kiondo

13 janvier 1988



Lors d'un déjeuner au
Royal Villier, de g à d:
R Cornière, G Bolger, J
Gehard, J Voisin, R
Marche, et au mur une
peinture de G Voisin de
la collection d'Henri
Bernard



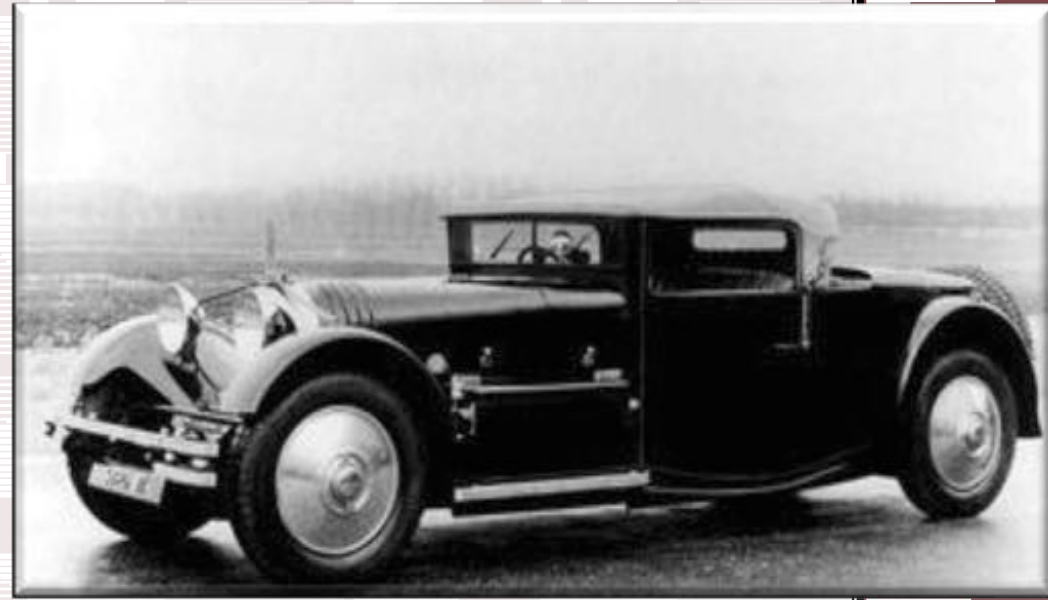
Au Prieuré Saint
Lambert en 1994.: P.
Moch détendu,
entouré par Mmes
Dubroca et Becret



Etant ado j'étais abonné au Fanatique de L'aviation et à une revue dont j'ai oublié le nom mais qui s'intéressait aux Hot Rods... Et puis le temps a passé. C'est mon beau-fils qui m'a redonné envie de m'intéresser aux anciennes et tout particulièrement aux belles carrosseries de l'entre deux guerres. Et puis un jour je suis tombé sur une photo de la C20 Myrte. Ne dépassant pas les 1m50 grâce au châssis inversé, cabine semblant écrasée, carrosserie à "angles vifs", modernité toute "diabolique", j'étais revenu à mes amours d'antan. J'ai découvert l'univers de Gabriel Voisin et j'ai rapidement pris contact avec l'association. Pierre Michel m'a chaleureusement ouvert la porte. Adoubé sur le tapis rouge de Rétromobile par le président lui même, j'avais trouvé de quoi me remettre à mon autre passion, la recherche "historique". Depuis les choses sont allées vite,

Pierre Michel m'a confié la trésorerie et René le site web... Je me demande si j'ai bien fait d'accepter...

Bertrand Lesueur



As a teenager I subscribed to the Fanatique de L'aviation and to a magazine whose name I forget but which was interested in Hot Rods... And then time passed. It was my son-in-law who made me interested in old cars again, and especially in the beautiful bodies of the interwar period. Then one day I came across a photo of the C20 Myrte. Not exceeding 1m50 thanks to the inverted chassis, a cabin that seemed to be crushed, a body with "sharp angles", a modernity that was all "diabolical", I was back to my old loves. I discovered the world of Gabriel Voisin

and I quickly got in touch with the association. Pierre Michel warmly opened the door for me. I was welcomed on the red carpet of Rétromobile by the president himself, and I had found something to get back to my other passion, "historical" research. Since then, things have gone quickly, Pierre Michel has entrusted me with the treasury and René with the website... I wonder if I was right to accept...

Bertrand Lesueur

Pourquoi Voisin? C'est très simple.

J'adore la marque Buccioli et surtout la 12 cylindres, j'ai beaucoup de documentation à ce sujet.

J'ai fait la maquette au 1/10 y compris le moteur Voisin et beaucoup d'éléments sont fonctionnels : boîte, V12 avec vilebrequin et embiellage , embrayage, carbus, dynastart et etc....! Je suis venu par ce biais initialement... mais :

Mon grand oncle ou le frère de ma grand-mère, leurs cousins ont travaillé chez et avec Gabriel : Michel Telmon, Noel Noel & Maurice Noel. J'ai découvert beaucoup de documents au décès de mon père en 2000. Le terrain du 51 rue Desnouette adresse de Eugène Telmon.....

Le numéro de téléphone d'Eugène Telmon Vaugirard 11 67 devient celui du LEM en 1945...!

L'adresse fiscale de Maurice Noel est celle du 72 boulevard Exelmans.....!

Maurice Noel était le gérant de Hellis Paris alors que pour GV c'était Hellis Lyon.

Suite à la transaction du 19 décembre 1934 ou l'apurement des comptes entre GV, MN et PT, entre autres, la C27 est née.....

La C27 52002 appartenait initialement à Pierre Telmon et Maurice Noel sur un dessin de Noel Noel.

D'autres racontent autres choses, mais ayant les papiers de propriété..... (information confidentielle interdite de divulgation)

J'ai passé des vacances chez les Noel au Cap Ferret; à l'époque il est vrai, j'étais très jeune.....

J'ai énormément d'aquarelles de Noel Noel...comme disait sa mère Mimie: Noel c'est pas un prénom, et pour la famille, il se prénomait André..... etc

J'ai baigné dans ce milieu en toute innocenceau départ.

Pierre Michel Aubert

Mon père et mon oncle sont collectionneurs de motos et de voitures anciennes.

Depuis mon plus jeune âge, j'ai toujours été entouré de motos, de voitures de collection et de sport, et participé à de nombreux rassemblements, salons, ventes aux enchères, ... Je suis moi-même amateur de belles autos et de belles motos.

Mon père a été le plus jeune

Pilote de France en 1959 (il est né en 1942), et à mon tour je suis devenu Pilote et Instructeur au point d'en faire mon métier après une reconversion professionnelle.

Donc, en m'intéressant aux Avions Voisin et à G. Voisin, je fais le lien entre aviation et automobile".

Stéphane Gardot



Voisin LAS 1915 au Musée de l'Air et de l'Espace

Why Voisin? It's very simple.

I love the Bucciali marque and especially the 12-cylinder, about which I have a lot of documents.

I made a 1/10 scale model including the Voisin engine and many elements work: the gearbox, the V12 with its crankshaft and linkage, clutch, carburetors, dynastart and so on. This was my initial point of contact, but also my grandmother's brother and their cousins had worked at and with Gabriel: Michel Telmon, Noel Noel & Maurice Noel. I discovered many documents when my father died in 2000. The premises at 51 rue Desnouette was Eugène Telmon's address, and his phone number, Vaugirard 11 67, became that of the LEM in 1945; Maurice Noel's business address was 12 72 boulevard Exelmans. Maurice Noel managed the Hellis company in Paris, and GV the Lyon branch.

After the transaction of 19 December 1934 and the settlement of accounts between GV, MN and PT, among others, the C27 was born. C27 chassis 52002 was originally owned by Pierre Telmon and Maurice Noel, based on a drawing by Noel Noel.

Others may disagree, but I have the ownership papers.

I spent a holiday at the Noel Noel's in Cap Ferret when I was very young. I have a lot of his watercolours. His mother Mimie used to say: Noel is not a first name, and for the family, he was called André. I immersed myself in this environment in all innocence - at the beginning

Pierre Michel Aubert

My father and my uncle are motorbike and classic car collectors.

Since I was young, I have always been surrounded by motorbikes, vintage and sports cars, and have participated in many gatherings, shows, auctions, ... I myself am a fan of beautiful cars and motorbikes.

My father was the youngest pilot in France in 1959 (he was born in 1942), and I became a pilot and instructor to the point of making it my profession after a professional reconversion.

So, by being interested in the Voisin aircraft and G. Voisin, I made the link between aviation and automobile".

Stéphane Gardot



13 janvier 1988



Chavignon, 1992:
visite des ateliers de P
Moch, de g à d: J.
Bernardet, J Gehard, P
Moch, H Delalande,
en présence de H
Bernard, JP Beuret et
de P Ladure



Lors d'un des premiers
conseil
d'administration au
prieuré Saint Lambert,
de G à D: MM.
Cornière, Bolze, Delon,
Ladure, Courteault,
Bernard, Gehard



Amiens, 1991:
au micro
Michel
Cornière

Je suis tombé par hasard sur une voiture Voisin dans les années 80, et ça a été magique. A débuté ma fascination pour la Marque et surtout pour Gabriel Voisin.

L'ami à qui j'ai acheté la Voiture à connu Gabriel Voisin personnellement et il m'a parlé de plein de choses sur lui. Il disait par exemple que « si tu veut une voiture qui marche toujours achète toi une 2 CV ».

Mon ami avait deux Voisin à cette époque, et je le fréquentais tous les jours. Pris par le virus des voitures anciennes on se rendait deux fois par an ensemble à Fontainebleau pour des ventes aux enchères des voitures de collection.

J'ai retrouvé cette photo de ma voiture prise avant sa restauration, alors encore en France dans les années 60 ou début 70.

Le copain à qui j'avais acheté la voiture me l'avait alors offerte.

Patrick Krippes



I came across a Voisin car by chance in the 80s, and it was magical. This was the beginning of my fascination for the Brand and especially for Gabriel Voisin. The friend I bought the car from knew Gabriel Voisin personally and he told me a lot about him. He said for example that "if you want a car that still works, buy a 2 CV ». My friend had two Voisins at that time, and I went to her every day. Caught by the vintage car bug, we went together twice a year to Fontainebleau for classic car auctions. I found a photo of my car taken before it was restored, then still in France in the 1960s or early 1970s. The friend from whom I bought the car gave it to me as a gift.

Patrick Krippes

J'avais une Aérodyne C25, que j'ai vendu aux enchères, et le nouveau propriétaire en a fait un bijou ! Philippe Ladure et le Père Géhard sont les fondateurs du club des Amis de Gabriel Voisin.

J'ai des souvenirs du père Géhard qui me demandait souvent de lui réparer son conjoncteur/disjoncteur. J'habite à Palaiseau ce qui n'est pas très loin de Saint Lambert des bois, (un coup de gnaule en passant, avec le café) et la caisse tournait comme une horloge avec recharge de la batterie . Le problème c'est que sa Voisin était stockée dans un endroit humide et il ne l'a faisait pas souvent tourner, prières obligent !! Mais alors dès que je lui avait réparé son conjoncteur/disjoncteur, on prenait sa caisse (Voisin) et il fonçait dans la descente de son Prieuré jusqu'à son parking du bas ! Franchement, il allait trop vite pour une voie unique ! J'ai eu plusieurs fois la trouille et lui n'est plus là pour nous raconter tout ça !

C'était un homme exceptionnel qui a refusé de rentrer à Polytechnique pour rentrer dans les ordres.

Pascal Klein



I had a C25 Aérodyne which the new owner restored beautifully after I sold it at auction. I remember Father Géhard, who often asked me to repair his electrics. I live in Palaiseau, not far from Saint Lambert des bois and the car ran like clockwork with the battery charged. The problem was that his Voisin was stored in a damp place and he didn't start it often. Prayers were required! But after I fixed his voltage regulator we would drive his Voisin down from his Priory to the car park at the bottom! Frankly, he drove too fast for a one-track road! I was scared to death several times and he is no longer here to tell us about it. He was an exceptional man who refused to enter Polytechnique in order to take holy orders.

Pascal Klein

Le nom et le personnage de G. Voisin ont été très présents dans mon enfance. En effet, j'ai eu la chance d'avoir comme lieu de vacances le Moulin d'Ozenay en Saône-et-Loire, dernière résidence de G. Voisin et de sa femme.

Son empreinte dans la maison et dans le village reste forte. Dans chaque pièce du Moulin, il règne en effet un "esprit Voisin" qui se matérialise par de nombreux menus détails (un contreplaqué ingénieux, un paravent peint, un avant-toit à la forme originale) qui étonnent à chaque fois les invités et les artisans ! Et dans le village, les habitants les plus âgés

ont tous de multiples anecdotes à raconter sur G. Voisin, qui a profondément marqué le pays.

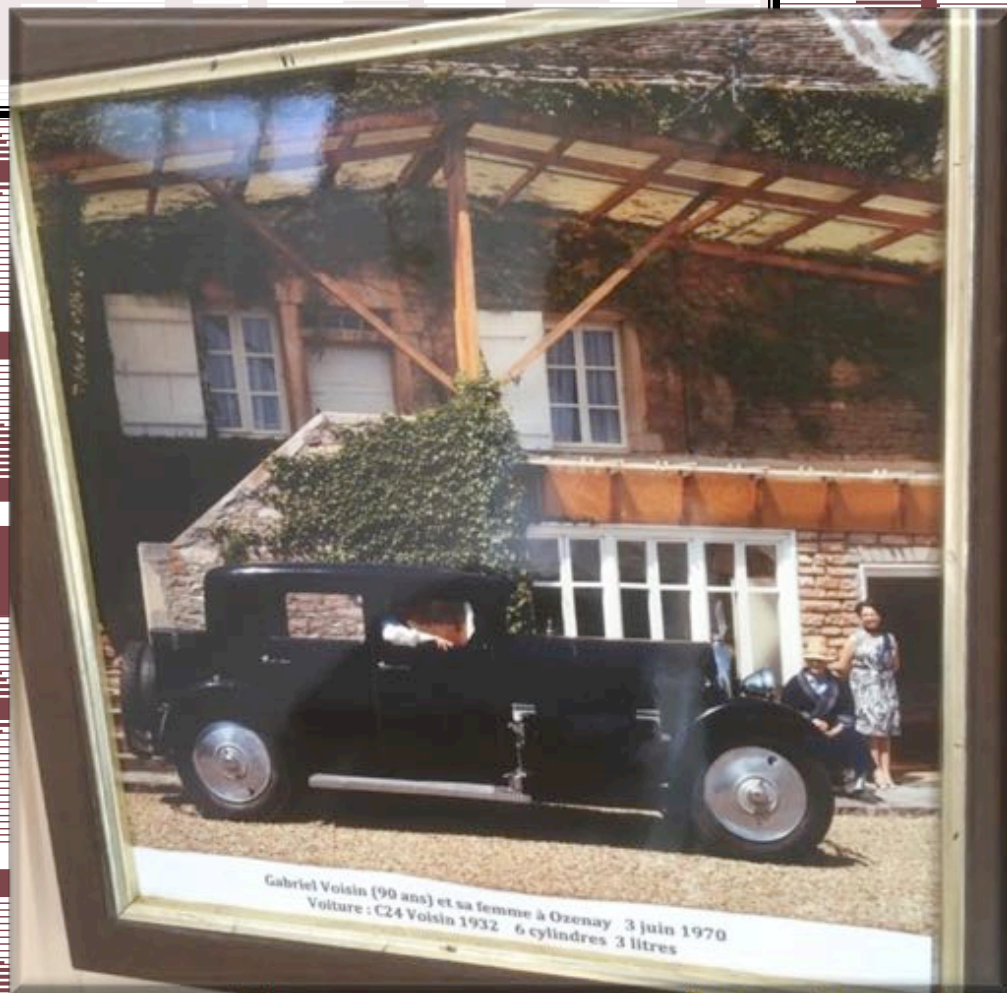
Sans posséder de véhicules Voisin, j'ai nécessairement développé un fort attachement à G. Voisin et à son parcours d'industriel de génie. Et mon goût avéré pour les voitures anciennes que j'ai depuis mon enfance vient probablement de lui ! »

Dorian Bouveresse

The name and character of G. Voisin were ever present in my childhood. Indeed, I was lucky enough to own his last residence, the Moulin d'Ozenay in Saône-et-Loire, as a holiday home. His imprint on the house and the village remains strong. Each room has a "Voisin spirit" in several small details (ingenious plywood, a painted screen, the unusual eaves) which surprise guests and craftsmen every time!

And in the village, the older inhabitants tell many anecdotes about G. Voisin, who had a profound local impact. Without owning a Voisin, I have therefore developed a strong attachment to GV and his career as an engineer., and the taste for vintage cars which I have had since childhood, probably comes from him!

Dorian Bouveresse



Gabriel Voisin (90 ans) et sa femme à Ozenay 3 juin 1970
Voiture : C24 Voisin 1932 6 cylindres 3 litres

How to become a fan of Gabriel Voisin and his cars and planes?

We all love old cars and we're all interested in lots and lots of brands, but I know, that most of us have this one make - "Avions Voisin" - that we love most, don't we? Everybody who is interested in soccer has a team, he follows, if you are interested in music, you have the one band or singer, you love most. But what are the origins for being an aficionado of that ONE automobile, that ONE soccer-team or that ONE band? OK, I'm a fan of 1.FC Köln and my favourite band is Rose Tattoo, but this is another story and has nothing to do with old cars.

So this is my story, why „Avions Voisin“ is over the top for me, ...since nearly 30 years now. I think the most common reason to be a fan of a special car are „my uncle (or father, aunt, grandpa, neighbour) once owned this car“, "I passed the car on my way to school every day", „it was the best car in my old auto-quartel“ or „the girl I admired as a child was driven to the tennis court in this car“?! So -curtain up- this is my story: It must have been Christmas in 1987. My aunt visited us, and like every year, as a Christmas gift, she brought a book for me. That year it was an Automobile Encyclopaedia, as she knew, I've been interested in cars, especially OLD cars, since my early childhood. I think the origin of that was the vintage-car wallpaper in the room, I shared with my brother 'till I was five or six years old. I scrolled through the encyclopaedia and saw many great cars. And many of my favourite cars, like for example the fantastic Daimler Double-Six (the car that sadly was pebble-beached some years ago) including a cutaway-drawing. I found the ISO Grifo, the Invicta S-Type I knew from a painting I had on my wall. By the way: I

saw the car pictured in the book at the Interclassics/Maastricht some years ago and today it is located just a few miles from our flat... There were the Bugatti Royale, the SS100 Jaguar I owned as a matchbox version and the fantastic Auburn Speedster. But there were two amazing pictures of cars, I never heard of before: At first the Bucciali TAV-12 (in the book titled as the Double-Huit) and there was an absolutely stunning picture of a very low, nearly hot-rod-looking limousine, called the Voisin V12 „Scirocco“. What an unbelievable design! I fell in love with this car immediately and as I read the rather short part about the Bucciali, I learned, that one of those cars had a Voisin V12 engine as well.

But how to get information about such a car in the 80s, without the internet and living in a small German village in the middle of nowhere? I only found one small article about Voisin in an early „Oldtimer-Markt“-magazine, but no information about the „Scirocco“. It must have been during the summer holiday in 1988 or 1989.: My father and I wanted to spend two or three weeks in the south of France, for the first time with the camper, we succeeded one year before. We drove to Staufen in the black forest, where we wanted to stay for the first night and then continue to the south. But as it was a really hot summer and of course the camper had no air conditioning, we decided to stay in Germany. And what a luck, one day, we went to Mulhouse, to visit the unbelievable collection of the Schlumpf brothers. And there they all were in 1:1 scale: The two Bugatti Royale, the Mercedes SSK, all the racing Bugatti and suddenly I stood in front of... An underlying Voisin V12! And one and a half Bucciali next to it. This must have been fate: Just at that time, on loan from the Blackhawk Collection in the

USA, the last surviving underlying Voisin V12 and additionally the Bucciali TAV-8 together with the Double-Huit Chassis were on display at the Collection Schlumpf. I was totally stunned. The car looked great, even if it was „americanized“ with chromed wire wheels, red chassis, and some bling-bling-lametta that time. OK, it was the Demi-Berline coachwork, not the four-door version, but you can look hours at the car and still find more fascinating details. I once saw the car in an American TV-Show and the reporter told, that the car looks, like MC Escher would have done the design. Well, he couldn't have said it better. So that was, how it all started. I didn't manage to get much information about Voisin over the next years. An article here, a picture there, I saw the gorgeous C25-Aerodyne of the Herve-Collection at one of the early Technoclassicas in Essen (or was it at the Essen-Motor-Show?), but not much about the underlying C20/22. But as I started my university studies in Aachen (Aix la Chapelle) and learned to know about this obscure new „Internet“, I finally found one piece of the big puzzle after the other. Ebay appeared and I purchased my first Solido 1/43 Voisin and many foreign magazines with Voisin articles. In 2003 I found Thierry's fantastic Voisin Homepage. We had some email contact and I finally met him in 2013 at the Vintage Revival at Monthléry with Voisin as featured marque. And there, next to Thierry, I first met the great friends of the „Amis de Gabriel Voisin“ and on that day, I saw more cars of this brand than ever before. So this is the story how I slowly mutated to a "Voisinist" over the years.

Hubertus Hansmann

Comment devenir un fan de Gabriel Voisin, de ses voitures et avions ?

Tous aimons les vieilles voitures et nous intéressons à des tas de marques, mais je sais que pour nous c'est "Avions Voisin" que nous aimons le plus, n'est-ce pas ? Chaque personne qui s'intéresse au football ou à la musique a son équipe ou groupe préféré. Mais pourquoi être un aficionado de cette marque, de cette équipe plutôt que de ce groupe ?

La raison la plus banale pour devenir fan soit de dire par exemple « qu'un oncle, son père, une tante, son grand-père, ou un voisin... ait possédé cette voiture », ou "je passais devant cette voiture sur le chemin de l'école tous les jours", ou encore "c'était la plus belle voiture de mon ancien quartier" ou "la fille que j'admirais quand j'étais enfant était conduite au cours de tennis dans cette voiture" ... Donc, rideau levé, voici mon histoire : Ce devait être à Noël 1987. Ma tante nous a rendu visite, et comme chaque année comme cadeau de Noël elle m'a offert un livre. Cette année-là, il s'agissait d'une Encyclopédie Automobile car comme elle savait que je m'intéressais aux voitures, et surtout aux vieilles voitures, depuis ma plus tendre enfance. Je pense même qu'à l'origine c'était le papier peint de ma chambre avec des voitures anciennes que je partageais avec mon frère jusqu'à mes cinq ou six ans. J'ai feuilleté l'encyclopédie et j'ai vu beaucoup de superbes voitures, comme par exemple la fantastique Daimler Double-Six (la voiture présentée à Pebble Beach il y a quelques années). Mais aussi l'ISO Grifo, l'Invicta S-Type que je connaissais grâce à un tableau que j'avais au mur. D'ailleurs j'ai vu la voiture représentée dans ce livre à l'Interclassics/Maastricht il y a quelques années, et aujourd'hui elle se trouve à quelques kilomètres de notre appartement... Il y avait la Bugatti Royale, la Jaguar SS100 que je

possédais en version boîte d'allumettes et le fantastique Auburn Speedster. Mais il y avait deux voitures étonnantes dont je n'avais jamais entendu parler auparavant : tout d'abord la Bucciali TAV-12 (intitulée Double-Huit dans le livre) et une photo absolument stupéfiante d'une limousine très basse, au look presque hot-rod, appelée Voisin V12 "Scirocco". Quel design incroyable ! Je suis tombé amoureux de cette voiture immédiatement et en lisant la partie consacrée aux Bucciali, j'ai appris que l'une de ces voitures avait un moteur Voisin V12. Mais comment trouver des informations sur une telle voiture dans les années 80, sans internet et en vivant dans un petit village allemand au milieu de nulle part ? J'avais seulement trouvé un petit article sur Voisin dans un vieux magazine "Oldtimer-Markt", mais aucune information encore sur la "Scirocco". Ce devait être pendant les vacances d'été de 1988 ou 1989, mon père et moi voulions passer deux ou trois semaines dans le sud de la France pour la première fois avec un camping-car. Nous sommes allés jusqu'à Staufien, dans la forêt noire, où nous voulions passer la première nuit, puis continuer vers le sud. Mais comme il faisait très chaud et que le camping-car n'avait pas la climatisation, nous avons alors décidé de rester en Allemagne. Et quelle chance car nous sommes allés à Mulhouse pour voir l'incroyable collection des frères Schlumpf. Et là, elles étaient toutes à l'échelle 1:1 : Les deux Bugatti Royale, la Mercedes SSK, toutes les Bugatti de course, et soudain je me suis retrouvé devant... un V12 Voisin sous le capot et une Bucciali à côté. Cela devait être le destin car juste à ce moment-là la Collection Schlumpf exposait en prêt de la Blackhawk Collection aux Etats-Unis la dernière Voisin V12 à carrosserie basse encore en état de marche, ainsi que la Bucciali TAV-8 et le châssis à double coque. J'étais

totallement stupéfait. La voiture était superbe, même si elle était à l'époque "américanisée" avec des jantes à rayons chromés, et un châssis rouge un peu de bling-bling. D'accord, il s'agissait de la carrosserie Demi-Berline, pas de la version quatre portes, mais on peut regarder la voiture pendant des heures et trouver encore des détails fascinants. J'ai vu la voiture dans une émission de télévision américaine et le journaliste disait que la voiture ressemblait à une voiture conçue par MC Escher. Eh bien, il ne pouvait pas mieux dire, et c'est ainsi que tout a commencé. Je n'ai pas réussi à obtenir beaucoup d'informations sur Voisin au cours des années suivantes, un article par-ci, une photo par-là, j'ai vu la magnifique C25-Aérodrome de la collection Hervé à l'un des premiers Technoclassics à Essen (ou était-ce au Motor-Show?), mais pas grand chose sur la C20S22. Mais lorsque j'ai commencé mes études universitaires à Aix la Chapelle et que j'ai appris à connaître ce nouvel "Internet", j'ai finalement trouvé une pièce après l'autre du grand puzzle. Grâce à Ebay j'ai acheté ma première Solido 1S43 Voisin et de nombreux magazines étrangers avec des articles sur Voisin. En 2003, j'ai trouvé le fantastique site de Thierry, nous avons eu quelques contacts par email et je l'ai finalement rencontré en 2013 au Vintage Revival à Montlhéry avec Voisin comme marque vedette. Et là j'ai rencontré pour la première fois d'autres "Amis de Gabriel Voisin" et ce jour-là j'ai vu plus de voitures de cette marque que jamais auparavant. Voici donc l'histoire de ma lente évolution au fil des ans.

Hubertus Hansmann

Déjeuners mensuels:
de g à d. J. Gehard,
G R. Marchal,
Madeleine Aubry,
dernière secrétaire de
G Voisin à
l'aéronautique



Essai de Logo

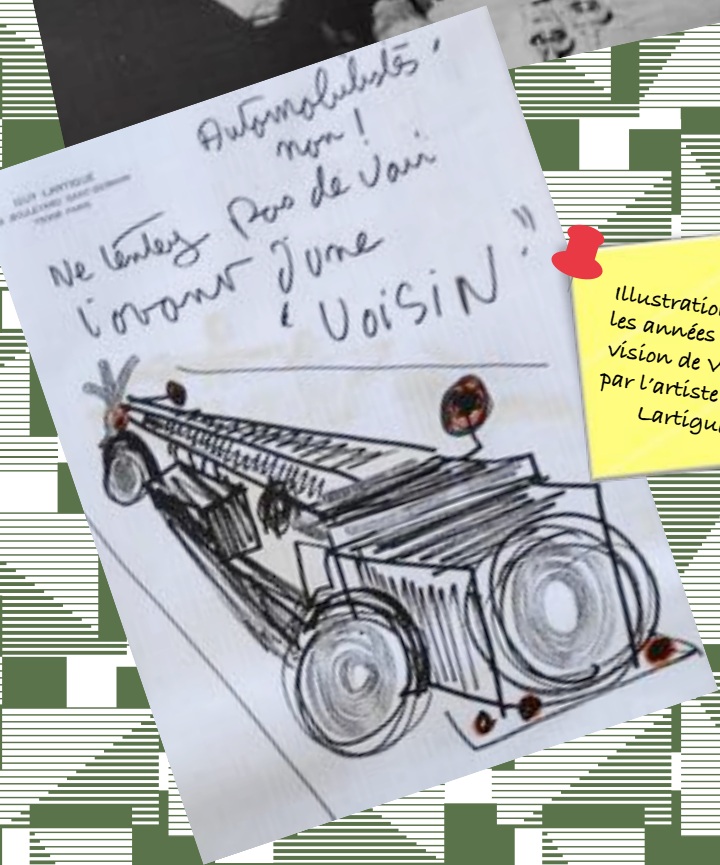
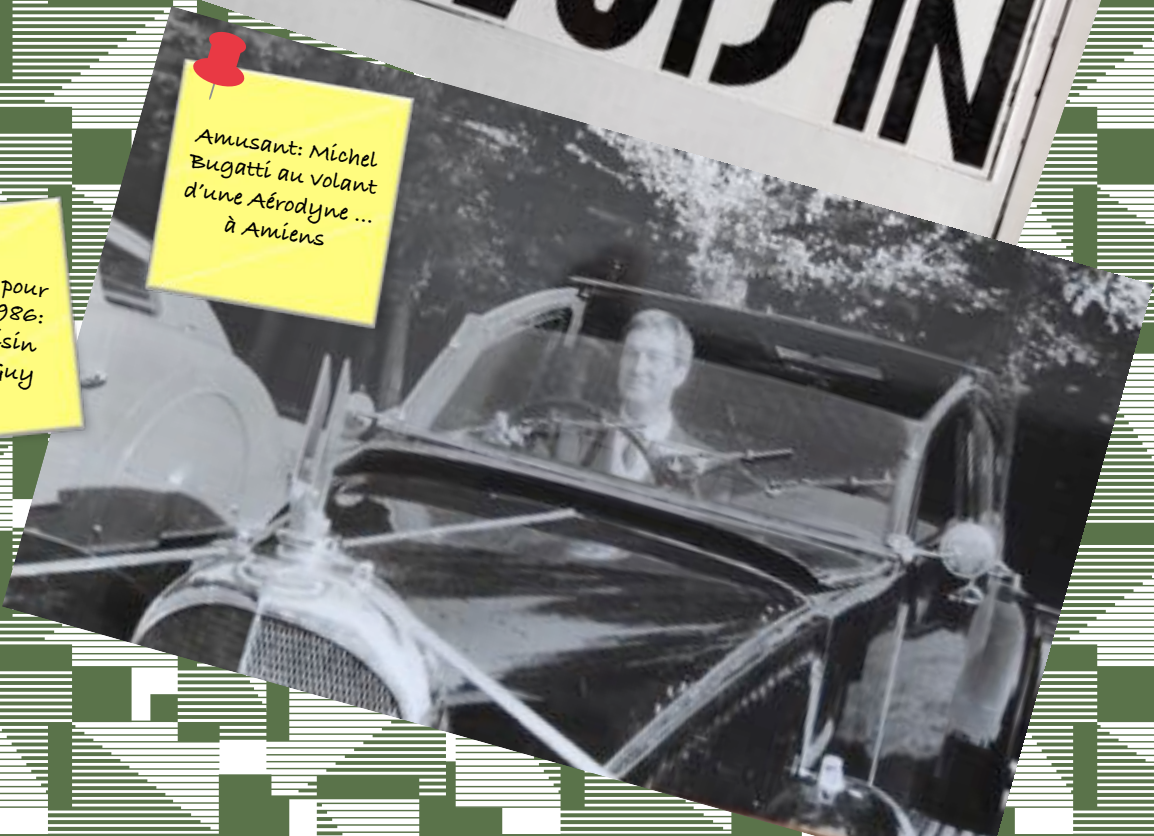


Illustration pour
les années 1986:
vision de Voisin
par l'artiste Guy
Lartigue

Amusant: Michel
Bugatti au volant
d'une Aérodyne ...
à Amiens



En 1986, pas de création d'association pour moi, de vols plané ni de V12, mais seulement les fesses vissées dans un gros Berliet à sillonner les routes d'Allemagne...

Pas encore de Farman, de Lefèvre ni de Lamberjack pour décoller, mais des pilotes comme Prost, Senna ou Mansell.

Pas d'Archdeacon, de Canard ni de rustique cerf volant pour m'envoler, mais un moderne Boeing 747.

Pas d'aéropostale, d'Antoinette, ou d'aviation militaire pour m'approcher, mais le métal scintillant d'American Airlines.

Pas de petite grange cachée ni de modeste collectionneur dans mon enfance pour me passionner, mais la plus grande collection au monde de voitures exclusivement françaises d'avant guerre.

Pas de petit village, de N7, d'autoroute des vacances, ni d'Issy, mais l'immensité de Los Angeles.

Pas de terrain vague, de plan d'eau ni de grisaille parisienne pour l'éblouir mais la lumière de Santa Monica.

Pas d'épave à restaurer, de poussière ni de Dinky toys rouillées pour m'entraîner, mais des voitures nettoyées au coton tige, plus neuves qu'en sortie d'usine.

Pas d'image en noir et blanc ou d'archives décolorées pour me faire rêver, mais des carrosseries peintes de couleurs multicouches.

Pas de recherche laborieuses ni d'études approfondies, mais les témoignages spontanés d'historiens, de collectionneurs, de passionnés spécialistes et d'amis avertis.

Pas de barrière de sécurité, de gardien ni de périmètre de

protection, mais la liberté d'avoir une photo dans chacune d'entre elles.

Pas de musée, de salon ni d'exposition statique, mais la Villa Savoye, un stade olympique, un aérodrome militaire, une route de montagne, une plage sans fin, le tourbillon d'un cirque, le circuit des 24h, une station service dans la nuit tiède.

Pas de poésie, de composition florale ni de rêve embrumé, mais l'accent américain et la Californie.

Pour moi ce fut donc en 2014 la réalisation d'un merveilleux livre, « La différence », mon décollage avec la Cocotte, ma révélation Voisin.

Merci à Pierre, Peter, Philippe, Philip, Reg, aux amis de l'AGV et à tous ceux qui comme eux pensent que la passion n'a d'intérêt que si elle est partagée.

Emmanuel Minet



As for me in 1986, no creation of association, no gliding or V12, but only the buttocks in a big Berliet to furrow the frozen roads of Germany...

No Farman, Lefèvre or Lamberjack in my memory, but pilots like Prost, Senna or Mansell.

No Archdeacon, Duck or flying deer in my memory, but a modern Boeing 747.

No aeropostale, Antoinette, or military aviation, but the glittering metal of American Airlines.

No little hidden barn or passionate collector in my childhood, but the largest collection in the world of exclusively French pre-war cars.

No little village, no N7, no holiday highway, no Issy, but the vastness of Los Angeles.

No wasteland, no water, no Parisian greyness, but the light of Santa Monica.

No wrecks to restore, no dust or rusty Dinky toys, but cars cleaned with cotton swabs, newer than new.

No black and white images or faded archives, but bodies painted in deep multi-layered colours.

No research or studies, but the testimonies of historians, collectors, specialist enthusiasts and knowledgeable friends.

No fences, guards or protective perimeters, but the pleasure of having a photo in each one.

No museum, salon or static exhibition, but the Villa Savoye, an Olympic

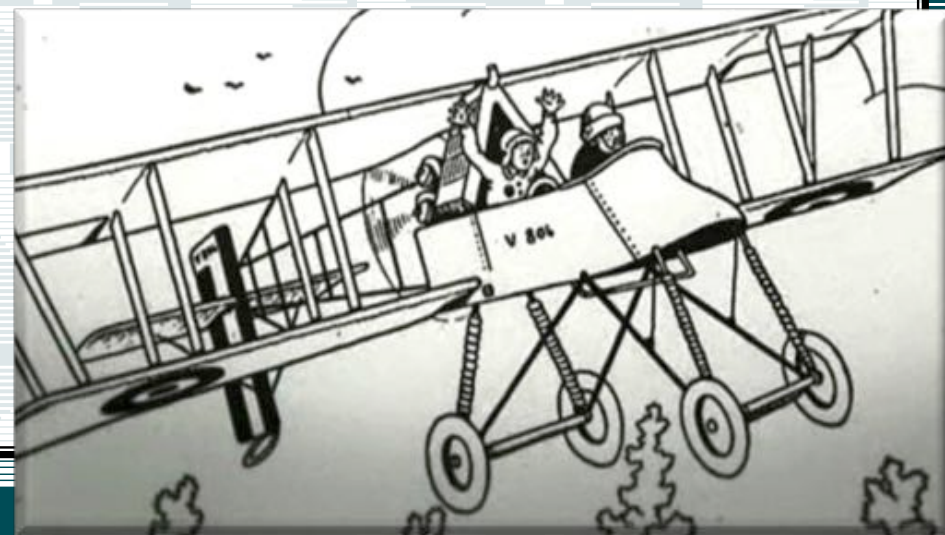
stadium, a military airfield, a mountain road, an endless beach, the whirlwind of a circus, the 24-hour racetrack, a petrol station in the warm night.

No poetry, no flower arrangement, no intimate dream, but the American accent and California.

So for me it was in 2015 the realization of a wonderful book, "The Difference", my take-off with the Cocotte, my Voisin revelation.

Thank you to Pierre, Peter, Philippe, Philip, Reg, to the friends of the AGV and to all those who believe that passion is only of interest if it is shared.

Emmanuel Minet



Hier encore, j'avais vingt ans, je caressais le temps (1)
...

C'était en 1973. Une année particulière puisque d'une part je lisais les mémoires de Gabriel Voisin (2) et que d'autre part, il nous quittait ... ce que j'ai su bien plus tard. Année spéciale aussi puisque, si j'avais su, je me serais arrangé pour assister au premier regroupement de Voisinistes, à Bléneau en Bourgogne, à l'initiative de MM. Drouin, Bolze et Cornière, il me semble. Et je n'ai pas su non plus qu'ils récidivaient en 1974. Peut-être Pascal Courteault, qui y assistait, je crois, ou un participant (M. Pilkington ?) pourraient-ils documenter complètement cet épisode ? Notre association n'a pas d'archives à ce sujet et moi, quelques vagues photos seulement.

Dans la seconde partie des années soixante-dix, mes recherches se poursuivent, des documents, des témoignages, la quête d'une auto... Certaines pistes aboutissent, d'autres laissent un goût amer : où est cette « grosse » Voisin abandonnée, me dit-on au téléphone, dans une casse au bord du canal de l'Ourcq ? Après de nombreuses expéditions, il faut conclure probablement à un canular...

Ensuite, mi-1985, se constitue, à Lyon, une grande fondation (3). Et trente-cinq ans plus tard, elle a toujours un immense succès, mérité. Réunissant toutes les marques Lyonnaises, les « automobiles Voisin » étaient aussi dans son objectif du départ, au prétexte que Gabriel Voisin était né dans le Rhône (4) et qu'il n'y avait pas d'association spécifique... Du coup, les « Amis de Gabriel Voisin » (AGV) sont créés en 1986 et rassemblent depuis les énergies enthousiastes de leurs adhérents.

Que d'efforts de certains pour partager le résultat de

nos activités avec tous. Que de faits marquants ! Que de rencontres ! En voici quelques-uns :

Janvier 1988 : les AGV commémorent le quatre-vingtième anniversaire du premier kilomètre en circuit fermé en présence de Monsieur le Ministre, député - maire d'Issy-les-Moulineaux (5), avec l'aimable bienveillance de Monsieur le Maire du XV^e arrondissement de Paris, où est planté le monument, objet de nos attentions. Reconnaisances : l'agence France-Presse mentionne le fait et cite les AGV ; Janine Voisin, fille de Gabriel Voisin, son époux Francis Hekking et son fils Anthony, présents, ont toujours tenu à honorer de leurs présences nos manifestations.

Parmi d'autres succès automobiles, celui de 1991, rassemblement dynamique exceptionnel de « 80 voitures de rêve » à Amiens, sous l'initiative de M. Damagnez et du club Bugatti, Tant de véhicules Voisin sur les routes et l'exposition de toutes ces autos des « clubs de marque » renaissants, une organisation qui se pérennise annuellement : le tour des AGV est venu en 2000 (Tours), en 2011 (Laon) et Mâcon (2021) - tout l'actuel comité y croit fermement. Et que dire de cette réunion, due à la SNECMA, à Melun-Villaroche qui rassemble toutes les marques de son patrimoine (6) et fait revenir sur son sol natal, une 12 cylindres surbaissée depuis les Etats-Unis. Et cette autre réunion de Troyes (Aube) avec les Voisin à l'honneur (7). Et Pebble Beach, Californie, en 2006 : deux classes entières réservées aux voitures Voisin. Et le centenaire du premier meeting d'aviation à Reims...

Toutes ces manifestations sont des points de rencontres avec le public, avec les membres, les passionnés, avec les enthousiastes. J'en ai rencontré beaucoup, avec la

chance de nouer avec certains des liens forts d'amitié. Je voudrai en mentionner trois, qui ont fait beaucoup pour l'association et qui m'ont tant apporté.

En premier lieu : Jean Géhard. Comme vous le savez, il était bénédictin, président de plusieurs associations, cofondateur des AGV. Il a mis sur pied un système de location de ses locaux aux industriels pour rendre autonome le fonctionnement du monastère de Saint Lambert (Yvelines). Il avait aussi la charge de Port-Royal, tout proche. Il m'a impressionné par sa tranquille assurance, sa connaissance des hommes et des femmes, ses discours d'introduction de nos assemblées générales (sortes de sermon appliqué aux amis) et ses discussions techniques avec les plus importants ingénieurs. Il a aidé plusieurs d'entre nous et nous réconfortait tous, y compris mes enfants. Il nous a quitté en novembre 2001, nous avons organisé une petite célébration en sa mémoire en 2011, pourquoi pas une autre en 2021 ?

Parti aussi en 2001(8), je citerai ensuite Robert Cornière : pionnier du mouvement des automobiles classiques dès le début des années cinquante, surnommé par ses pairs « l'homme aux Voisin », sa collection ne s'arrêtait pas là. Son implication totale dans notre association a d'emblée fourni à notre petit groupe, une réputation que d'autres associations mettent du temps à obtenir. Il me recevait dans son appartement-musée-bibliothèque de la rue d'Artois pour de passionnantes séances et des discussions qui débutaient à propos d'une carte grise de Bugatti pour se terminer sur la carrière du peintre Yves Brayer. Sa gentillesse et sa générosité, sa disponibilité et son incroyable mémoire se rappellent à mon souvenir. Il nous aussi quitte trop vite.

.../...

Enfin, la troisième rencontre déterminante pour moi et celle avec Philipp Moch. Au début des années quatre-vingt-dix, on m'a raconté sa première participation à un de nos déjeuners mensuels (9) auquel je ne participais pas. Il me l'a aussi décrite un peu plus tard et les mots étaient différents pour décrire la même scène. Il semble bien qu'il a fallu quelque mois pour que le contact se construise, le catalyseur a été la construction de la Voisin Laboratoire 1923. Philipp a un caractère affirmé (Gabriel Voisin aussi, non ?) et ses qualités d'entrepreneur ne sont que l'une de ses forces. C'est depuis qu'il s'est investi dans les AGV que notre association est devenue visible et c'est aussi grâce à lui si nous en sommes là aujourd'hui. Il est en même temps iconoclaste et généreux, gouailleur et cultivé, volontariste et provocateur. Malgré bientôt trente années de fréquentation régulière et d'amitié, il n'a pas réussi à me lasser de sa compagnie ni à me faire fuir... Comprend qui peut ou comprend qui veut (10) !

Bien entendu, j'ai réduit ces portraits. J'aurai pu développer et parler des Claude-Michel, Christophe, Dagmar, Denise, Germaine, Henri, Hubert, Jacques, Janine, Jean, Jean-Pierre, Josef, Laurence, Michel, Pascal, Philippe, Pierre, Reg, René, Rosamonde, Stefan, Thierry ou Yves ... et j'en ai d'autres en tête. La richesse des AGV, outre ses archives, est d'avoir mis en relation des personnalités, autour de l'esprit de Gabriel Voisin, en respect d'une éthique et d'une moralité affirmées. D'ailleurs, ceux qui ne partageaient pas ces valeurs ne restent pas. Cette association a été très prenante, étouffante parfois, pour moi et mon entourage. Les AGV sont, pour moi, au quotidien, une récompense et un plaisir. Cela doit le rester. Comme chantait Johnny (10) : « bonne chance à celui qui veut ma place ! »

Philippe Ladure, simple adhérent de toujours, 24 avril 2021

(1) Hier encore, 1964 : Chanson de Charles Aznavour, paroles de Georges Garvarentz.

(2) « Mes 10000 cerfs-volants » puis « mes 1001 voitures », 1960 et 1962, respectivement, éditions La Table Ronde, tous deux lus d'une traite...

(3) Fondation Automobile Marius Berliet, 39 Avenue Esquirol, 69003 Lyon

(4) A Belleville-sur-Saône, aujourd'hui Belleville-en-Beaujolais, le 5 février 1880.

(5) Monsieur André Santini qui héberge encore aujourd'hui notre assemblée générale annuelle (sauf cette année) et bien d'autres événements.

(6) 9 juin 1990 : SNECMA et les Club : Bugatti France, Hispano-Suiza, Rolland-Pilain, FN rétro Club, amicale Gnome-Rhone, les AGV et l'amicale Jean Salis mais aussi les marques des Ballot, Lorraine, Piccard-Pictet, ...

(7) D'ailleurs, il reste quelques brochures illustrées de Amiens 1991, à retrouver dans la boutique...

(8) 2001, année cruelle pour plusieurs autres adhérents des « amis de Gabriel Voisin » Brasserie « Le Royal Villiers » Porte de Champerret, Paris XVII°

(9) Comprend qui peut, 1970 : Chanson de Bobby Lapointe

(10) Gabrielle, 1976 : Chanson de Johnny Halliday, reprise du titre anglais The King Is Dead (1972) adaptée en français par les paroliers Long Chris et Patrick Larue



Only yesterday, I was twenty years old. It was in 1973 - special year because just as I was reading Gabriel Voisin's memoirs, he was leaving us (which I found out much later). Had I known, I would have arranged to attend the first Voisinist meeting, in Burgundy, on the initiative of Messrs Drouin, Bolze and Cornière. And I didn't know that they had another in 1974. Perhaps Pascal Courteault or a participant (Mr Pilkington?) could document this episode completely? We have no archives on this event and only a few photos.

In the second half of the seventies, my research continued, documents, testimonies, the search for a car. Some leads were successful, others frustrating: where is this 'big Voisin' abandoned, I was told on the phone, in a scrapyard on the banks of the Ourcq canal? After many expeditions, it was probably a hoax...

Then, in mid-1985, the Fondation Automobile Marius Berliet was established, which remains a huge success 35 years later, reuniting all the marques from Lyon. The initial intention was to include Voisin on the basis that GV was born in the Rhône and that there was no dedicated Voisin association. As a result, Les Amis was created in 1986.

The highlights of our activities since include commemorating the 80th anniversary of the first closed circuit kilometre in the presence of the Minister, Deputy and Mayor of Issy-les-Moulineaux in January 1988, together with the Mayor of the 15th arrondissement, where the monument was erected. The Agence France-Presse report of the event mentioned the association along with the participations of Janine Voisin, Gabriel's daughter, her husband Francis Hekking and her son Anthony.

1991 saw an exceptional gathering of '80 dream cars' in Amiens at the initiative of M. Damagnez and the Bugatti club, with many Voisin vehicles and the exhibition of cars from the various marques of the 'clubs de marque', whose rally has become an annual event which Les Amis hosted in 2000 (Tours), 2011 (Laon) and Mâcon (2021). There was also the meeting in Melun-Villaroche, thanks to SNECMA, bringing together all the brands of its heritage and including the underslung Voisin V-12 from the USA. Another meeting in Troyes with Voisin in the spotlight. And Pebble Beach in 2006: two entire classes reserved for Voisin cars. And the centenary of the first aviation meeting in Reims...

All these events are meeting points with the public, members and enthusiasts. I have met many of them, and have had the good fortune to make firm friends with some. I would like to mention three of them, who have done a lot for the association and who have given me so much. First, Jean Géhard. A Benedictine monk, president of several associations and co-founder of Les Amis, he impressed me with his quiet assurance, his knowledge of men and women, his introductory speeches at our general meetings (a kind of sermon for friends) and his technical discussions with important engineers. He helped many of us and comforted us all, including my children. He left us in November 2001, we organised a small celebration in his memory in 2011. Also departed in 2001 was Robert Cornière: a pioneer of the classic car movement from the early fifties, nicknamed by his peers "l'homme aux Voisin", although his collection did not stop there. His total involvement in our association gave us a reputation that other associations are slow to achieve. He received me in his apartment-museum-library in the rue

d'Artois for fascinating sessions and discussions that began with a Bugatti logbook and ended with the career of the painter Yves Brayer. His kindness and generosity, his availability and his incredible memory come to mind. He too left us prematurely.

Finally, the third decisive encounter for me was with Philipp Moch. In the early nineties, I was told about his first participation in one of our monthly lunches. It took some months for the friendship to develop, the catalyst being the recreation of his Voisin Laboratoire. Like GV, Philipp is an assertive character and his entrepreneurial skills are just one of his strengths. It is since he invested himself in the AGV that our association has become visible and it is also thanks to him that we are where we are today. He is simultaneously iconoclastic and generous, cheeky and cultured, proactive and provocative.

Of course, these are just miniature portraits. I could have talked about Claude-Michel, Christophe, Dagmar, Denise, Germaine, Henri, Hubert, Jacques, Janine, Jean, Jean-Pierre, Josef, Laurence, Michel, Pascal, Philippe, Pierre, Reg, René, Rosamonde, Stefan, Thierry or Yves... and many others. The richness of Les Amis, in addition to its archives, is to have brought together personalities, around the spirit of Gabriel Voisin. Moreover, those who did not share these values did not stay. This association was very demanding, sometimes suffocating, for me and my entourage. For me, the VMAs are a daily reward and a pleasure. It must remain so. As Johnny Halliday sang: "Good luck to whoever who wants to take my place!"

Philippe Ladure, longstanding member, April 2021

Il y a une dizaine d'années j'étais concepteur de machines spéciales pour le laboratoire d'essais d'un très grand fabricant français d'article de sport basé près de Lille. Les machines que je concevais servaient à toutes sortes d'essais (fatigue, arrachement, écrasement, flexion, torsion ...) sur tous les produits conçus et fabriqués par cette enseigne. Une très grande partie de ces machines était fabriquée par un sous-traitant un peu spécial qui savait gérer des dossiers complexes et se sortir de problèmes de fabrication inédits souvent présents sur des machines prototypes qui ne seront jamais refabriquées. Ce fameux Ludo, pour ne pas le citer, pour qui la mécanique coule dans ses veines est aussi un excellent pilote de voiture souvent agrippé au circuit de Folembay près de Laon et aussi pilote sur deux roues. Nous avons passé ensemble de longues journées sur ce même circuit avec nos motos de plus de deux cent chevaux et lui toujours devant...

Lors d'une de mes fréquentes visites professionnelles dans sa société qui employait, à l'époque, une petite vingtaine de personnes, il me fit voir une pièce de fonte, véritable dentelle, taillée dans la masse et qui devait servir à un six cylindres sans soupapes. C'était l'une des chemises coulissantes d'un moteur Voisin. J'étais ébahi par cette pièce aussi fragile et nécessitant ce genre de tolérances d'usinage. Etant moi même collectionneur de véhicules anciens et amateur de mécanique en tout genre, j'avais

penaud ce jour là ne pas connaître le moteur sans soupape.

Ludo a proposé de m'emmener rendre visite à son commanditaire, personnage touche à tout dans le milieu du sport automobile et habitant près de chez Ludo et de Laon. vous aviez deviné je parle bien sûr de Philip Moch qui nous a ouvert ses portes avec beaucoup de gentillesse. Une très belle et inoubliable caverne d'Alibaba dont j'aurais aimé ne plus ressortir.

Je suis amoureux, d'autre part, des fabrications d'André Lefebvre, indissociable des Avions Voisin et plus particulièrement de DS Citroën. J'apporte ma contribution au club IDéale DS Hauts de France dans le conseil d'administration. C'est ainsi naturellement qu'est venue l'idée de présenter les voitures Avions Voisin au Festival des Belles Mécaniques de Roubaix. Philip Moch a été un acteur important dans la réussite de cette présentation et je le remercie encore. Le Festival 2016 à été pour moi l'occasion de rencontrer une bande de joyeux lurons emmenés par Philippe Ladure et il m'était impossible de ne pas garder des liens avec toutes ces belles personnes... Depuis je suis des votre avec beaucoup de bonheur.

Merci à vous tous.

Jean-Luc Descamps

About ten years ago I was a designer of special machines for the test laboratory of a very large French manufacturer of sporting goods based near Lille. The machines I designed were used for all sorts of tests (fatigue, tearing, crushing, bending, torsion ...) on all the products designed and manufactured by this company. A very large part of these machines was manufactured by a rather special subcontractor who knew how to manage complex files and to get out of unprecedented manufacturing problems often present on prototype machines that would never be manufactured again. This famous Ludo, for whom mechanics runs in his veins, is also an excellent car driver often clinging to the Folembay circuit near Laon and also a driver on two wheels. We spent many long days together on this same circuit with our motorbikes of more than two hundred horsepower and he was always in front...

During one of my frequent professional visits to his company, which at the time employed about twenty people, he showed me a piece of cast iron, a real piece of lace, cut out of the mass and which was to be used for a six-cylinder engine without valves. It was one of the sliding liners of a Voisin engine. I was amazed by such a fragile part requiring this kind of machining tolerances. As a collector of old vehicles and a lover of

all kinds of mechanics, I admitted that day that I did not know the engine without a valve. Ludo offered to take me to visit his sponsor, a man who does everything in the world of motor sports and who lives near Ludo's home and Laon. You guessed it, I'm talking about Philip Moch who opened his doors to us with great kindness. A very beautiful and unforgettable Alibaba's cave from which I would have liked not to leave.

I am also in love with the work of André Lefebvre, who is inseparable from Avions Voisin and more particularly from DS Citroën. I contribute to the IDéale DS Hauts de France club on the board of directors. It is thus naturally that the idea of presenting the Avions Voisin cars at the Festival des Belles Mécaniques in Roubaix came about. Philip Moch was an important actor in the success of this presentation and I thank him again. The 2016 Festival was for me the opportunity to meet a bunch of merry men led by Philippe Ladure and it was impossible for me not to keep links with all these beautiful people... Since then I follow your work with great happiness.

Thanks to all of you.

Jean-Luc Descamps

Chez les amateurs de voitures anciennes dans les années 1960 à 1970 les Voisin étaient considérées comme des objets à part. Leur aspect et leur réputation de voitures de luxe très originales, les avaient faiblement préservées de la convoitise des récupérateurs d'aluminium. Hélas la réputation de fragilité de leur moteur les avait condamnées soit à la casse soit à l'immobilité, rares étaient ceux qui osaient encore les utiliser et encore plus rares les mécaniciens qui voulaient bien les réparer.

Les amateurs de l'époque, Pozzoli, Cornière, Rousseau avaient fait un appel aux propriétaires de voitures d'avant guerre pour les regrouper en vue de créer un musée de l'automobile. Elles furent stockées sous l'anneau de Monthléry où, jeunes conducteurs nous allions le samedi pour trouver celle qui allait illuminer notre week end. Le Musée ne s'est pas fait, les voitures sont passées dans les collections de nos aînés.

Nous regardions avec admiration Robert Cornière qui possédait encore en 1964 dix exemplaires de Voisin, autant que de Bugatti. Aucune des voitures de Cornière n'était vraiment en état de marche. Mais cet assemblage de modèles et de marques nous fascinait. J'ai ainsi pu rouler dans les rares qui voulaient encore fonctionner, la Packard 12 cylindres du Général Pershing ou tracter des épaves chez lui avec sa Citroën de la croisière noire qui perdait ses chenilles, tourner à Monthléry avec sa 57 Atalante qui devait ralentir dans les virages à droite car le pneu avant de ce côté se dégonflait et marier mon meilleur ami avec son cabriolet Rolls.

Dans les manifestations de ces années, il était bien rare de trouver une Voisin.

Les amateurs rêvaient en regardant la Lumineuse de Clause Pibarot qui roulait encore grâce aux conseils du précieux Viallet, metteur au point chez Voisin. Georges Drouin, le beau-frère de Noël Noël, possédait l'une des plus belles, une 17 chevaux surbaissée, angles vifs avec laquelle il roulait pour notre plaisir. Jean Berlin, l'inventeur de l'Aérotain, venait de faire restaurer son coupé surbaissé 2 portes angles vifs 17 chevaux pour le mariage de sa fille Françoise en 1970. Tous se sont aimablement mis à disposition pour quelques émissions télévisées que j'avais organisées et dont j'ai encore les copies.

Avec Alain Cassegrain nous avons osé faire rouler son merveilleux petit Sulky 2,3 litres et, rêvant de sa jeunesse, Alain

avait racheté une C3 en même temps que moi. Nous nous étions lancé dans la mécanique des Voisin grâce à l'embauche d'un ancien mécanicien de la marque.

A cette époque j'ai fait la connaissance de Georges Noël Bilger, le neveu de Gabriel Voisin, et avec cette petite équipe nous avons décidé de faire rouler nos Voisin. La Voiture de Gabriel dite « la Fumante » récupérée par Georges Noël, chez sa mère, n'était encore qu'un assemblage de pièces de 13, 17 et 33 chevaux dans son garage à Montmorency lorsque nous transportâmes à France, sa maison dans l'Ain, nos trois châssis de 4 litres qu'il devait faire peindre alors que nous nous occupions de la mécanique.

Bilger était directeur technique chez Caterpillar Bergerat Monnoyeur, j'étais encore à la SNECMA et nous disposions de moyens importants pour la restauration et l'usinage de pièces, nous étions confiant et après mon Aérodyn, ma Lumineuse commençait à rouler. Nous avons refait fabriquer un certain nombre de pièces et rassemblé les documents sur la marque et les souvenirs sur Gabriel Voisin.

Nous étions souvent réunis chez Cornière dont l'impressionnante bibliothèque nous rendait bien des services, tout comme celle de Serge Pozzoli, la référence historique de l'automobile ancienne à l'époque. Ils avaient créé l'Association des Amis de l'Histoire Automobile dont j'ai assuré le secrétariat pour Cornière à la fin des années 60. Cornière était le plus étonnant collectionneur de tout ce qui se rattachait à l'automobile, journaux, phares, Klaxon de toutes époques et cela s'entassait entre sa maison de campagne et son appartement de Paris y compris ses multiples voitures et les pièces détachées Voisin que nous avons déménagées de chez Saliot avec sa camionnette Tub Citroën.

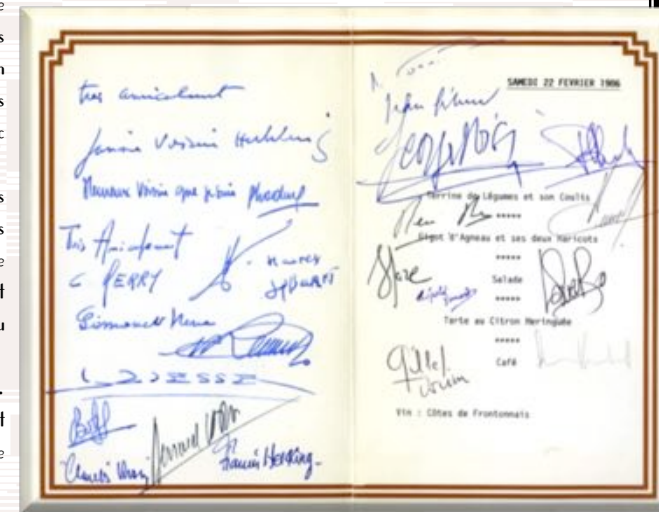
J'occupais un petit emplacement dans le garage des frères Vankemmel porte de Pantin, où j'ai abrité et remis en marche les deux Voisins de Jean Marie Bolze et ma Lumineuse avec l'aide de notre mécanicien Bredka et de Guy Lambert. Notre second point de rencontre était chez Cassegrain dans son atelier au fond du jardin où nous avons quatre mécaniques de 4 litres en cours.

Nous voulions redonner un peu de visibilité à la marque Voisin. Pour cela nous avons deux axes ; faire rouler les Voisin et participer aux événements permettant de faire connaître l'œuvre de Gabriel Voisin.

Entre 1974 et 1987 La lumineuse a été exposée au Salon des Indépendants au Grand Palais à Paris avec le Bugatti 43 de Cornière puis au Musée d'Art Moderne de Paris pour la rétrospective Leger et enfin au Centre Pompidou pour l'exposition du Centenaire Le Corbusier. Avec Odile Larlique, la fille du photographe Jacques Henri Larlique nous avons monté après la mort de son père, au Grand Palais, une exposition photographique qui comprenait les Voisin les plus emblématiques de la marque. L'inauguration du Musée de l'automobile à Pantin s'est également faite en présence de la lumineuse.

Du côté Cinéma, Cornière était toujours à la recherche de film d'époque afin de louer ses voitures non roulant pour faire les stationnements et ainsi la Lumineuse et l'Aérodyn ont figuré dans quelques films et nous avons l'impression que les Voisin allaient enfin être visibles roulant. Nous avons rédigé la partie Voisin du livre sur Le Corbusier et les catalogues d'exposition puis en 1988, la parution de mon livre « les Automobiles Voisin », premier ouvrage sur la marque, a été un point important dans notre objectif de reconnaissance de l'œuvre de Gabriel Voisin.

En 1978 puis en 1979 notre petit groupe a été contacté par Philippe Ladure déjà admirateur de Voisin et cherchant à se rapprocher de la marque et au fil des ans l'idée d'une Association est née.



Carte signée du déjeuner Voisin du 22 février 86 manque la signature de Jacques de Wurstenberger

Certains d'entre nous se sont ralliés à cette idée, d'autre souvent plus anciens ou pris par leur autres activités se sont abstenus et c'est ainsi que cette association a vu le jour.

Les déjeuners mensuels au restaurant le Royal Villiers à Paris furent une tradition de l'Association et l'occasion d'accueillir des amateurs venant de tous les horizons. Nous étions nombreux à ces réunions animées qui étaient le dernier endroit où il était encore possible de rencontrer des témoins de l'aventure Voisin.

En 1988, nous étions plus de 120 membres et l'Association a organisé une première présence à une exposition, Auto Festival je crois, au Bourget où j'ai prêté les agrandissements photographiques exposés au Grand Palais qui sont restés à l'Association.

Puis je suis parti à l'étranger pendant plus de quinze ans et je n'ai plus eu de contact direct avec l'Association sauf quelques lettres.

L'évocation de l'Association reste un moment de tristesse en pensant à tous ces merveilleux témoins de la vie et de l'œuvre de Gabriel Voisin : Georges Drouin, ancien pilote de 1918, Président de la Shell qui m'a fait rencontrer Voisin et Noël Noël à plusieurs reprises. Drouin m'a fait l'honneur de me laisser ses archives et une partie de celles de Noël Noël.

Bilger avec qui j'ai eu tant de projets et qui a eu la gentillesse de corriger tous les écrits de son oncle et les miens, Cornière, à la mauvaise foi inoubliable et ses impossibles plans de faire rouler ses voitures pour le cinéma, Cassegrain avec qui j'ai créé une société, partagé son enthousiasme et reconstruits quelques moteurs, Bredeka qui a travaillé pour Jean Marie Bolze et pour moi plus de cinq années toujours avec gentillesse et dévouement, tous ont participé au partage d'un sentiment d'appartenance au monde de Voisin.

J'ai vu Gabriel Voisin avec son neveu Michel Collet, nous avons filmé Gabriel jouant avec son transporteur de troupe pour débarquement tracté par un canot moteur sur un bras de sa Saône bien aimée. Revu avec Jean Bertin, il a balayé les voitures pour ne revenir qu'à l'aviation. Sur le mur de son bureau, la majorité des photographies concernait des avions d'avant 1912/1913. Ses dernières discussions avec Maurice Pain concernaient les avions mus par la force humaine. Pain réalisait les plans et les maquettes en carton qu'il m'a également transmis.

Raymond Marchal ancien membre de l'Association, Ingénieur Général de l'Air, ancien directeur technique de la SNECMA

avait commencé à lister les points d'intérêts des avions Voisin par rapport à la concurrence et les visions prémonitoires de Voisin sur les prochains avions, il les a communiqués à l'Association selon mes derniers contacts. A l'époque nous pensions qu'il fallait faire reconnaître cette participation de Voisin et éviter l'oubli.

La SNECMA m'avait confirmé son intention de nous aider et à la direction Monsieur Harvey m'avait laissé copier les documents Voisin, j'espérai que cette collaboration s'étendrait.

Je constate avec beaucoup de tristesse que tous ses hommes qui étaient un lien vivant avec Voisin ne sont plus là et que seul Philippe Ladure est un des derniers fondateurs de cette association.

Hélas depuis 1990 je suis resté trop éloigné pour savoir si la reconnaissance de Gabriel Voisin comme inventeur d'un certain nombre de principes importants tant sur l'aviation que sur l'automobile a progressé. Hélas la consultation des divers sites semble indiquer le contraire.

J'ai découvert le charmant livre sur les avions de la marque Brequet écrit par le petit fils du constructeur et ami Emmanuel Brequet dans lequel on voit un bombardier Voisin construit sous licence sans même que soit cité le nom de Voisin. Emmanuel connaît cependant ce contrat de fabrication dont je lui ait donné copie mais ne connaissant pas l'importance de Voisin, il n'a pas pensé que ce rappel avait un intérêt.

Voisin semble oublié par beaucoup de références aéronautiques, la majorité des sites sur le net ne mentionne ni son nom ni sa participation. J'avais demandé, il y a 35 ans, à un de mes amis, cinéaste producteur de documentaires historiques et grand amateur d'avions de 14-18 de nous rejoindre à l'association pour faire quelque chose, j'ai appris qu'il avait démissionné déçu de l'absence d'intérêt pour l'histoire de l'inventeur et pionnier.

Pour Voisin, l'aventure automobile a certainement été une grande aventure pleine de plaisir mais aussi de difficultés et vers la fin de sa vie, seule l'aviation rallumait un malicieux enthousiasme chez lui. Il justifiera l'effacement de l'automobile par la trahison de ses associés belges du début des années 30.

Hélas aucun des amis de notre premier groupe n'est là aujourd'hui. L'espoir de faire reconnaître Gabriel Voisin comme le premier homme ayant prouvé que l'avion pouvait être un moyen autonome de transport, semble ne pas avoir été repris.

Le père Gehard, premier Président, avait insisté pour que

l'Association soit le lieu de la sauvegarde des créations de Gabriel Voisin. J'espère que ce sera une des priorités des années à venir et que le rôle de Gabriel Voisin pour l'aviation sera mis en lumière. Il faut également que l'Association soit à même de diffuser des informations exactes sur l'aventure Voisin et étayées par le fond documentaire constitué depuis plus de 30 ans et parfois donné par ceux qui nous ont fait confiance à notre association et dont l'accès aujourd'hui est bien difficile.

Très personnellement je crois que la sauvegarde de l'image de celui qui a prouvé que l'homme pouvait quitter le sol de ses propres moyens, qui a promu la géométrie « canard » sur les voitures, la prépondérance du freinage sur l'avant, qui a inventé le système de freinage Anti Blocage ABS, théorisé la théorie du centrage des masses, produit les premières carrosseries « ponton » enveloppant les ailes avant et arrières et bien d'autres choses, ne peut être reconnue que par des actions non limitées au monde de l'automobile, par des écrits, par des émissions télévisées, par des livrets dans les musées, à l'occasion de manifestations et par un site Internet de qualité que l'on attend depuis plus de 10 ans.

Pour promouvoir l'homme il faut promouvoir ses inventions, les décrire, les illustrer et les faire connaître.

Dascal Courteaul



Robert Cornière à Bagatelle

In the 1960s and 1970s, Voisins occupied a special place for old car enthusiasts. Although their appearance and reputation as highly original luxury cars had rescued them from the predations of scrap aluminium merchants, their notoriously fragile engines condemned many either to the junk yard or to years of immobility. Few people dared to drive the cars and even fewer mechanics were willing to repair them.

The enthusiasts of the time, Pozzoli, Cornière and Rousseau had appealed to the owners of pre-war cars to gather them together as a museum collection to be stored under the Montlhéry banking where, as young drivers, we used to go on Saturdays to entertain ourselves for the weekend. The museum was never built, and the cars were returned to their owners.

We admired Robert Cornière, who still owned ten Voisins in 1964, and as many Bugattis. None of his cars were really in working order, but we were fascinated by his collection. I drove one of the few that still worked, General Pershing's 12-cylinder Packard, the half-track Citroën Kégresse of the Croisière Noire that he used to pull wrecks around with; I took his Type 57 Atalante onto the track, slowing in right-hand bends because of the deflating front tyre, and drove his Rolls convertible to the marriage of my friend.

Otherwise, Voisins were few and far between in those days. The enthusiasts drooled over Claude Pibarot's Lumineuse which was still running thanks to the ministrations of Viallet, a former Voisin engineer. Georges Drouin, Noël Noël's brother-in-law, owned a beautiful underslung razor-edge 17CV. Jean Bertin, inventor of the Aérotrain, had his two-door underslung 17CV coupé restored for the wedding of his daughter in 1970. They all contributed to a few TV programmes I had organised.

We dared to drive Alain Cassegrain's wonderful little 2.3 litre Sulky, and recalling his youth, Alain bought a C3 at the same time as me. We started to work on the Voisins with the help of a former company mechanic. I met Gabriel Voisin's nephew, Georges Noël Bilger, and we decided to run our Voisins. Gabriel's car, 'la Fumante', had been rescued by

Bilger from his mother and was a mixture of 13CV, 17CV and 33CV parts in his garage in Montmorency where we transported our three 4-litre chassis to be painted while we took care of the mechanics. As Bilger was technical director at Caterpillar Bergerat Monnoyeur and I was still at SNECMA, we had access to the resources for machining parts, and my Aérodyne and my Lumineuse were soon back on the road. We had new parts made again and collected documents about the marque and the life of Gabriel Voisin.

We often met at Cornière's, whose impressive library was very useful, as was that of Serge Pozzoli, the doyen of old car historians at the time. They had created the Association des Amis de l'Histoire Automobile, for which I acted as secretary in the late 1960s. Cornière was the most amazing collector of everything related to the automobile - a plethora of old documents and parts piled up in his country house and his Paris flat, including the many cars and the Voisin spares we had moved from Saliof's with his H van.

I had a small space in the Vankemmel brothers' garage at Porte de Pantin, where I stored and restored Jean Marie Bolze's two Voisins and my Lumineuse with the help of our mechanic Bredeka and Guy Lambert. Our second meeting venue was in at Cassegrain's workshop at the bottom of the garden.

We wanted to bring the Voisin marque back into the limelight by driving the cars on the road and taking part in events that would make Gabriel Voisin's products better known. Between 1974 and 1987 the Lumineuse was exhibited at the Salon des Indépendants at the Grand Palais in Paris with Cornière's Type 43 Bugatti, then at the Musée d'Art Moderne in Paris for the Leger retrospective and finally at the Centre Pompidou for the Le Corbusier Centenary exhibition. With Odile Lartigue, the daughter of the photographer Jacques Henri Lartigue, we mounted a photographic exhibition at the Grand Palais after the death of her father, which included the most emblematic Voisin models. The inauguration of the Automobile Museum in Pantin was

also attended by the Lumineuse.

Cornière was always looking for period films to rent his non-running cars as parked props and so the Lumineuse and the Aérodyne appeared in a few films and we had the impression that the Voisin was finally going to be seen running. We wrote the Voisin part of the book on Le Corbusier and the exhibition catalogues and then in 1988, the publication of my book 'Les Automobiles Voisin', the first work on the marque, contributed to meeting our objective to promote the work of Gabriel Voisin.

In 1978 and 1979 our little group was contacted by Philippe Ladure, already an admirer of Voisin, and over the years the idea of an Association was born. Some rallied to this idea, others, often older or caught up in their other activities, abstained and this is how this association came into being. The monthly lunches at the Royal Villiers restaurant in Paris became a tradition of the Association and an opportunity to welcome other amateurs. Many of us attended these lively meetings, which were the last place where it was still possible to meet those who lived the Voisin adventure.



portrait de Georges Drouin avec Gabriel Voisin à l'Automobile Club de Paris

In 1988, we were more than 120 members and the Association organised a first presence at an exhibition, at Le Bourget, where I lent the photographic enlargements exhibited at the Grand Palais which remained with the Association. I then went abroad for more than fifteen years and I had no more direct contact with the Association except for some letters.

Recalling the history of the Association reminds me of the loss of all those marvellous witnesses of the life and work of Gabriel Voisin: Georges Drouin, former WW1 pilot and President of the Shell who introduced me to Voisin and Noël Noël on several occasions. Drouin did me the honour of leaving me his archives and part of Noël Noël's. Bilger was kind enough to correct his uncle's writings and mine, Cornière, with his impossible plans to make his cars run for the cinema, Cassegrain with whom I created a company, shared his enthusiasm and rebuilt a few engines, Bredeka who worked for me and Jean Marie Bolze for more than five years, all of us who shared the feeling of belonging to the world of Voisin.

I saw Gabriel Voisin with his nephew Michel Collet, we filmed Gabriel playing with his model landing craft towed by motorboat on his beloved Saône. With Jean Bertin, he forgot cars and returned to aviation. On the wall of his office, most of the photographs were of pre-1912/1913 aircraft. His last work with Maurice Pain concerned human-powered aircraft, for which Pain made plans and cardboard models, which he also passed on to me.

Raymond Marchal, former member of the Association, Air Force engineer and former technical director of the SNECMA had started to list the points of interest of

Voisin aeroplanes compared to their competitors and Voisin's vision for the aircraft of the future, which he shared with the Association. SNECMA confirmed its intention to help us and Mr. Harvey let me copy the Voisin documents. I note with sadness that all these living links with Voisin are no longer with us.

Alas, Gabriel Voisin's role in the history of aviation remains largely unrecognised. I discovered the charming book on Breguet aircraft written by the grandson of the manufacturer, Emmanuel Breguet, featuring a Voisin bomber built under licence without even mentioning the name Voisin. Emmanuel knows of this manufacturing contract of which I gave him a copy but not knowing the importance of Voisin, he did not think that this was of interest. Voisin seems to be largely forgotten. 35 years ago, I asked a friend who makes historical documentaries and a great lover of 14-18 aircraft, to join us in the association to do something, but he gave up, disappointed by the lack of interest in the pioneering inventor. For Voisin, the automobile adventure was certainly full of pleasure but also of difficulties and towards the end of his life, only aviation rekindled his enthusiasm. He justified the disappearance of the automobile by the betrayal of his Belgian partners in the early 1930s. Father Gehard, the first President, had insisted that the Association should be the place to safeguard Gabriel Voisin's creations. I hope that this will be one of the priorities in the years to come and that Voisin's role in aviation will be highlighted. The Association must also be able to disseminate accurate information on the Voisin adventure, backed up by the documentary resources built up over more than 30 years and sometimes donated by those who have placed their trust in our association, access to

which is difficult today. Personally, I believe that the preservation of the image of the man who proved that man could leave the ground under his own power, who promoted the 'canard' wing configuration, the forward bias of four-wheel brakes and invented ABS anti-lock braking advocated the centring of vehicle mass, produced the first all-enveloping pontoon bodywork and many other things, can only be recognised by actions not limited to the world of the automobile, by writings, by television broadcasts and by a quality Internet site.

To promote the man, we must promote his inventions, describe them, illustrate them and make them known.

Pascal Courteaul



Voisin Lumineuse à l'exposition le Corbusier à Pompidou

Pourquoi les Anciennes ,

Depuis ma naissance en 1964 mon père et son frère étaient des fondus de voitures .

Des anciennes modernes moins de 10 ans en occase ! dans leurs garages en Touraine .

Certaines beaucoup plus vieilles (d'avant guerre) donc ça laisse des séquelles .

Américaines méchantes ou anglaises royale , en passant par les très belles françaises , ou les italiennes et toujours du bruit et des chevaux .

mon oncle Bertrand encore plus fou que mon père , a eu une AV lumineuse ; mais je devais être trop petit je n'ai aucun souvenir que des photos .

donc les week end et les vacances les fesses dans de jolies bolides .

attention des fondus !!!! Bertrand a eu 300 voitures certaines quelques jours d'autres encore 50 ans après toujours dans la collection . !

Plus tard (adulte de 18 ans) j'ai beaucoup lu sur les autos , les magazines , les livres et évidemment j'ai lu le livre de Gabriel Voisin .

Et appris en même temps l'existence de l'association donc je fis ma demande au président Ladure celui-ci fut mon parrain pour avoir le ticket d'entrée !!!

Donc je n'ai pas encore d'Avions voisin mais une Talbot lago record, une jaguar xk150 depuis 22 ans .

Merci a Philippe .

Jacques Duthoo

Why old cars?

My father and his brother were car enthusiasts well before I was born in 1964. Second hand cars less than 10 years old, in their garages in Touraine. Some were pre-war so that left its mark. American muscle or English aristocrats, French beauties, or noisily powerful Italians.

My uncle Bertrand was even crazier than my father. He had a Lumineuse, but I must have been too small to remember it. So weekends and holidays in nice cars. Bertrand had 300 cars, some for a few days and others are still in the collection 50 years later. As an adult I got to know more about cars through magazines and books (including Gabriel Voisin's), and learned of the association, which I duly joined. So I still don't have Voisin, but a Talbot Lago record, and the Jaguar XK150 I've owned for 22 years.

Thanks Philippe!

Jacques Duthoo



Je suis arrivé vers Voisin par le biais de Lefebvre. Ce monsieur me fascinait tellement qu'après ma première voiture (une 11BL Traction malle plate), j'ai pour ainsi dire possédé virtuellement pratiquement tous les types de Citroën. Voisin fut donc la dernière pièce du puzzle. Puis Pascal a publié son splendide livre, mettant la marque en pleine lumière. Ensuite, Philipp a construit sa C6, certainement la recreation la plus réussie et la plus spectaculaire au monde d'une ancienne voiture de course. Et puis il y eu le site web de Thierry - un travail exemplaire - vu par des centaines de milliers de personnes. Puis la découverte des premières années de l'aviation - Farman, Charles, la Baronne, Colliex &c - qui a renforcé mon intérêt pour Voisin. Je voulais une 4 litres, naturellement, et il m'a fallu presque 10 ans pour enfin acheter ma C3L. Pas une carrosserie Voisin, certes, mais originale et relativement légère, et réalisée par le concessionnaire Voisin de Lille. C'est la meilleure voiture que je n'ai jamais eue, et parmi les Amis je me suis fait quelques-uns des meilleurs amis que je n'ai jamais eus. Vive la Marque !

Reg Winstone



I arrived chez Voisin via la rue Lefebvre. After my first car (an early 11BLTraction), I owned virtually every type of Citroen, so I was fascinated by André L. Voisin was therefore the logical last piece of the puzzle. Then Pascal published his glorious book, bringing the marque into bright sunlight. The Philipp built his C6, surely the most successful recreation of any important old racing car. And Thierry's marvellous website, which has spread the word to hundreds of thousands. And discovering the early aviation years - Farman, Charles, la Baronne, Colliex &c - cemented the interest. I wanted a 4-litre, naturally, and it took me nearly 10 years to buy my C3L. Not a Voisin body, true, but original and relatively light, and by the Voisin concessionnaire in Lille. It's the best car I've ever owned, and among Les Amis I've made some of the best friends I've ever had. Vive la Marque!

Reg Winstone





1007. Chantiers Surcouf. Voisin sur son appareil.

Bertrand et Emmanuel remercient pour leur aimable contribution et précieuse collaboration:
Pierre Michel Aubert, Dorian Bouveresse, Guy Chavant, Pascal Courteault, Jean Luc Descamps, Thierry Disclyn, Jacques Duthoo, Daniel Dutilloy, Stéphane Gardot, Hubertus Hasmann, Pascal Klein, Patrick Krippes, Henri Lacaze, Philippe Ladure, Yves Ledieu, Denis Lepelletier, Pierre Vanier, René Voisin, Reg Winstone, et Josef Woess.