



Les Amis de Gabriel Voisin

Bulletin de liaison n°55 – Février 2021

Copyright © les amis de Gabriel Voisin – reproduction interdite



**1925 les Champs Elysées:
Delage, Hispano, Farman, Voisin...**

(collection Philippe Ladure)

Le mot du Président

Centenaire, réalité ou prétexte ?

Pour se changer des pensées relatives au Covid , je reviens sur nos actions axées sur le centenaire de la première voiture Voisin de type C1.

Sur la foi de l'enregistrement au service des Mînes en janvier 1919, suite à la demande du 17 décembre 1918 (reproduit dans le numéro 52/53 du bulletin de l'association), nous avons annoncé que notre association devait célébrer cet anniversaire à partir de début 2019, ce qui fut fait. La bibliographie réalisée montre quelques encarts conventionnels et discrets en avril 1919, des essais réalisés par la presse de mi 1919 (voir nos bulletins N°51, 52/53). Trois voitures Voisin et un châssis étaient exposés au salon de l'Auto de Paris du 5-15 octobre 1919.

Qui a pris la commande de la première voiture ?

Quelle est la date du premier châssis livré par l'usine ?

Quel est le nom de son premier propriétaire : la rumeur et Charles Faroux attribuent au secrétaire général de la conférence pour la Paix à Versailles cette qualité, mi 1919.

Ce qui est certain, c'est le premier engagement d'une voiture Voisin par l'usine pour la course de côte d'Ernemont (Artault est le pilote), en juin 1920.

Tout ça pour convenir qu'un centenaire à commémorer n'est pas si facile.

Du coup, après l'avoir célébré en 2019, un peu moins que prévu (hélas !) en 2020 en raison des annulations dues à la pandémie, je propose, de poursuivre notre thème jusqu'à fin 2021 et réaliser nos projets... On peut parler de centenaire élastique... On ne fait pas comme tout le monde, les centenaires peuvent durer 103 ans chez les « amis de Gabriel Voisin » ...

De plus, comme annoncé lors de l'assemblée générale du 6 février 2021, cette année à venir devrait présenter plusieurs changements, du dynamisme, une nouvelle organisation et de nouvelles propositions à nos adhérents.

En avant !

Ph. Ladure, février 2021

ASSOCIATION DES AMIS DE GABRIEL VOISIN

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

Membre de la FFVE n°400

Siège social:

58, chemin du Ramelet Moundi 31100 Toulouse

Directeur de la publication: Philippe Ladure

Secrétaire (en charge du bulletin)

Emmanuel Minet 06 88 31 75 59

A word from the President

The centenary - real or a pretext?

As a change from matters Covid, let's return to our association's current theme: the centenary of the first Voisin C1.

On the basis that the model was officially homologated by the Department of Mines in January 1919 after the firm's application of 17th December, 1918 (reproduced in issue 52/53 of our bulletin), we decided to celebrate this anniversary from the beginning of 2019, which we did.

Additions to the bibliography were made in April 1919, and press road tests carried out in June 1919 (as per bulletins N°51, 52/53). Three Voisins were exhibited at the Paris Salon from 5-15 October, 1919. Were any orders taken? When were they delivered?

We do not currently have the date of the first chassis delivered by the factory, nor with any certainty the name of its first owner, although Charles Faroux claimed it was delivered in mid-1919 to Paul Datasta, Secretary General of the Versailles Peace Conference. One of the first sales documents for the new Voisin chassis, with a technical description and price, was published in April, 1920, by Gaston Williams and Wigmore, the international marketing company. And it was only in June, 1920, that the first Voisin

was entered by the factory in competition (at the Côte d'Ernemont hillclimb, driven by Artault.

Commemorating a centenary is therefore not as easy as it seems. I therefore suggest that, after celebrating the centenary in 2019 (albeit less exuberantly than planned in the light of the many cancellations due to the pandemic), we continue our centenary theme until the end of 2021. An elastic centenary, then – we've never done the same as everyone else, so for Les Amis de Gabriel Voisin, centenarians can be 103 years old...

Moreover, as announced at the AGM on February 6th, 2021, this coming year should bring several changes to improve our association with new benefits for members. En avant!

Philippe Ladure, February 2021



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

Le mot du Trésorier

Quelques lignes pour me présenter puisque je prends "officiellement" la suite de Pierre-Michel (après de longues années de bons et loyaux services...). Si le changement était acté depuis l'AG de 2020 les circonstances sanitaires nous ont poussé à un lissage bien plus long que prévu.

Je sais que notre président va revenir prochainement sur les changements à venir et annoncés lors de la dernière AG. Je souhaite revenir ici sur le tarif de l'adhésion 2021 pour que personne n'ait le sentiment que la question a été éludée.

La question du tarif 2021, compte tenu du contexte (Covid) actuel, de l'absence de salons et autres évènements s'est posée aux membres du Conseil d'administration. Nous avons été attentifs à ce que faisaient les autres clubs qui soit dit en passant sont généralement bien plus gros (bien plus "riches" ?) que nous et nous avons opté pour une solution sage et prévoyante.

Il a été décidé de maintenir le même tarif car l'association ne peut pour l'instant compter que sur les rentrées des adhésions pour financer ses projets. Le petit "bénéfice" qui a été dégagé en 2020 suite à l'annulation des salons va être utilisé pour des investissements dont l'association ne peut se passer, essentiellement pour des supports de communication sur nos stands..

Mais de gros changements sont en préparation: nous pensons pouvoir déposer un dossier auprès de l'administration fiscale pour obtenir le label "intérêt publique". Ceci nous permettrait d'être plus attractifs pour les entreprises et autres structures commerciales puisqu'elles pourraient déduire leur "soutien financier" de leurs impôts à hauteur de 66%. Nous pourrions donc envisager de faire "sponsoriser" nos stands par des partenaires judicieusement sélectionnés.

Les dons de particuliers pourraient eux aussi être déductibles.. Ce qui nous permettrait éventuellement de faire légèrement baisser le tarif de nos cotisations au bénéfice de tous... Le dossier est en court de montage...

J'ai aussi accepté de reprendre la "gestion" de notre site internet pour soulager René Voisin qui doit m'initier à son fonctionnement très prochainement. Nous avons tout un tas d'idées pour le rendre plus "dynamique" (boutique en ligne, nouvelles rubriques, meilleur suivi de l'actualité...). J'attends aussi vos suggestions constructives... Une chose est certaine, je ne souhaite pas le faire évoluer vers un doublon du très beau site proposé par l'un de nos adhérents Thierry Auffret, mais plutôt vers quelque chose de complémentaire et d'esprit plus "club"...

Enfin je souhaite indiquer que je ne suis pas à la retraite et que la direction d'une communauté de quelques 190 enfants et 20 adultes (école maternelle) me prends énormément de temps... Je souhaite donc pouvoir bénéficier de votre indulgence si tout n'est pas réglé dans la minute suite à telle ou telle demande. Historien de formation j'ai rejoint les AGV il y a trois ans. Je ne possède pas de voiture mais l'un de mes très proches en possède...

Pensez à vos renouvellements d'adhésions, l'association à besoin de vous pour avancer, se moderniser et préparer l'avenir. Si nous avons besoin de vos remarques (pas forcément des critiques...) nous avons aussi besoin de votre soutien et de vos encouragements.

Bien cordialement,
Bertrand Lesueur (nouveau trésorier et nouveau responsable de la boutique et du site internet...)

A word from the treasurer



A few lines to introduce myself, as I'm officially taking over from Pierre-Michel (after his many years of loyal service). Although this change was agreed at the 2020 AGM, the public health situation has resulted in a longer transition than expected.

I know that our president will address the changes announced at the last AGM, but I return here to the subscription fee for 2021 lest anyone feels the issue has been ignored. Given Covid and the consequent absence of exhibitions and other events, this question was raised at our last board meeting. Bearing in mind what the other (usually larger and richer) clubs are doing, we opted for a prudent and balanced solution: to retain the same subscription fee because the association relies solely on this income to finance our activities. The small surplus made in 2020 after the cancellation of the exhibitions will be invested in essential projects, mainly to support visitor communications at our stands.

Big changes are under way, however: we may be able to register the association with the tax authorities as a 'public interest' body. This would make us more attractive to companies and other organisations since they could set 66% of any financial donation against tax, thereby allowing us to seek sponsorship for our stands from selected partners. Donations from private individuals would also be tax

deductible. These changes may eventually allow us to lower our membership fees for the benefit of all members. Watch this space...

I have also agreed to take over the management of our website to relieve René Voisin, who will introduce me to its operation very soon. Although we already have a host of ideas to make it more dynamic (online shop, new sections, better monitoring of current events), your suggestions would be very welcome. I certainly don't want it to duplicate the highly successful site created by our member Thierry Auffret, but rather to create something complementary with a more 'club' spirit...

Finally, please note that I'm not retired and that managing a nursery school community of some 190 children and 20 adults takes up an enormous amount of my time, so your indulgence would be appreciated if your requests are not actioned in minutes. I joined the association three years ago as a trainee historian. Although I don't own a Voisin, I have a close friend who does...

Please remember to renew your membership, as the association depends on your support to move ahead, modernise and prepare for the future. We need your feedback, and also your participation and encouragement.

Bertrand Lesueur
(treasurer, webmaster and merchandising manager)

SOMMAIRE

Le mot du président – Le mot du secrétaire	Pages 2 à 5
L'aviation	
Revue de l'aviation	Pages 7 et 8
Meeting aérien de Saint Yan	Page 9
Vœux du Musée de l'air	Pages 12 et 13
L'automobile	
la C1 a 100 ans!	Page 14
Coup d'œil: Charles Loupot (1 ^{ère} partie)	Pages 15 à 17
G. Voisin dans « voitures de sport et cabriolets »	Pages 18 à 20
L'automobile et la mode	Page 21
Découverte: Une Voisin dans un jeu de l'oie (1 ^{ère} partie)	Pages 22 à 25
Une belle restauration au Danemark	Pages 26 à 28
Divers	
Un peu d'histoire	Pages 29 et 30
Hommage à Roger Smith	Pages 31 et 32
Communications de la FFVE	Pages 33 et 34
Avis de recherche	Page 35
Petites annonces	Pages 36 à 38
Compilation et correspondance des 50 premiers bulletins	Page 39
Calendrier des activités	Page 40

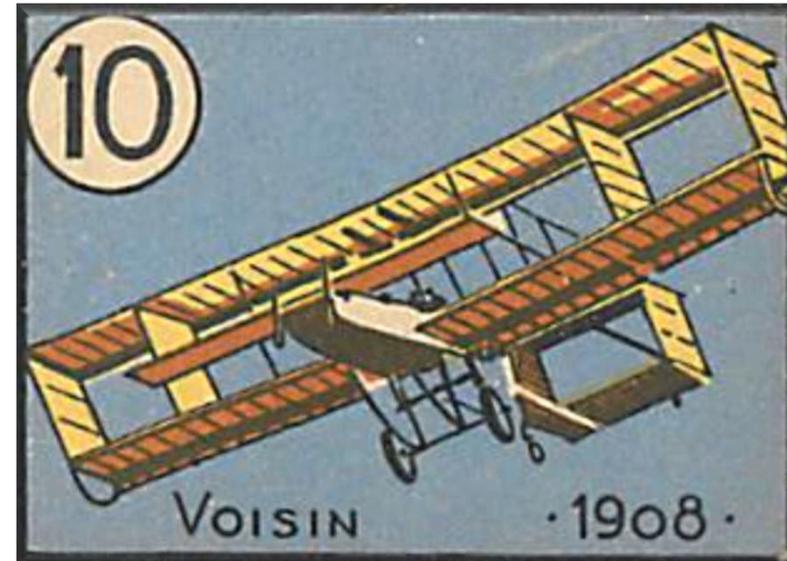


EN DEUX MOIS
à Brescia
à Berlin
à Francfort
à Juvisy
à Blackpool

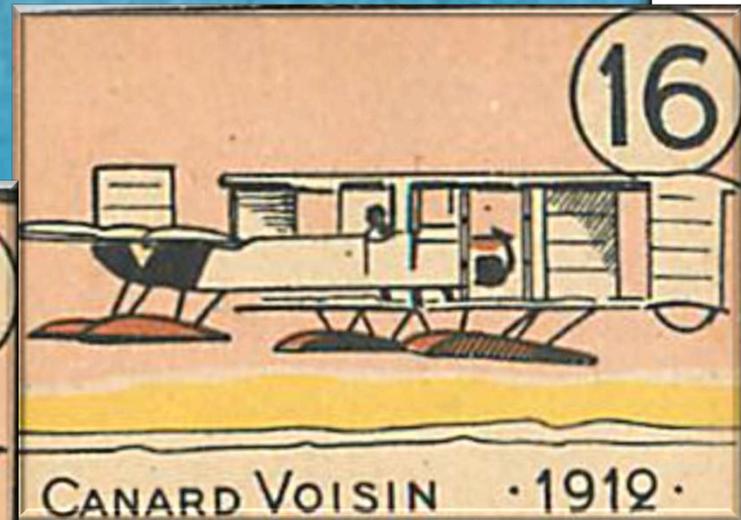
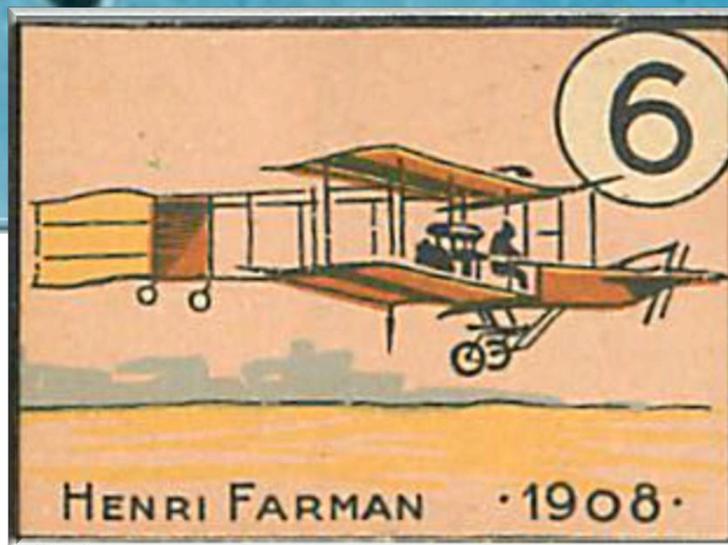
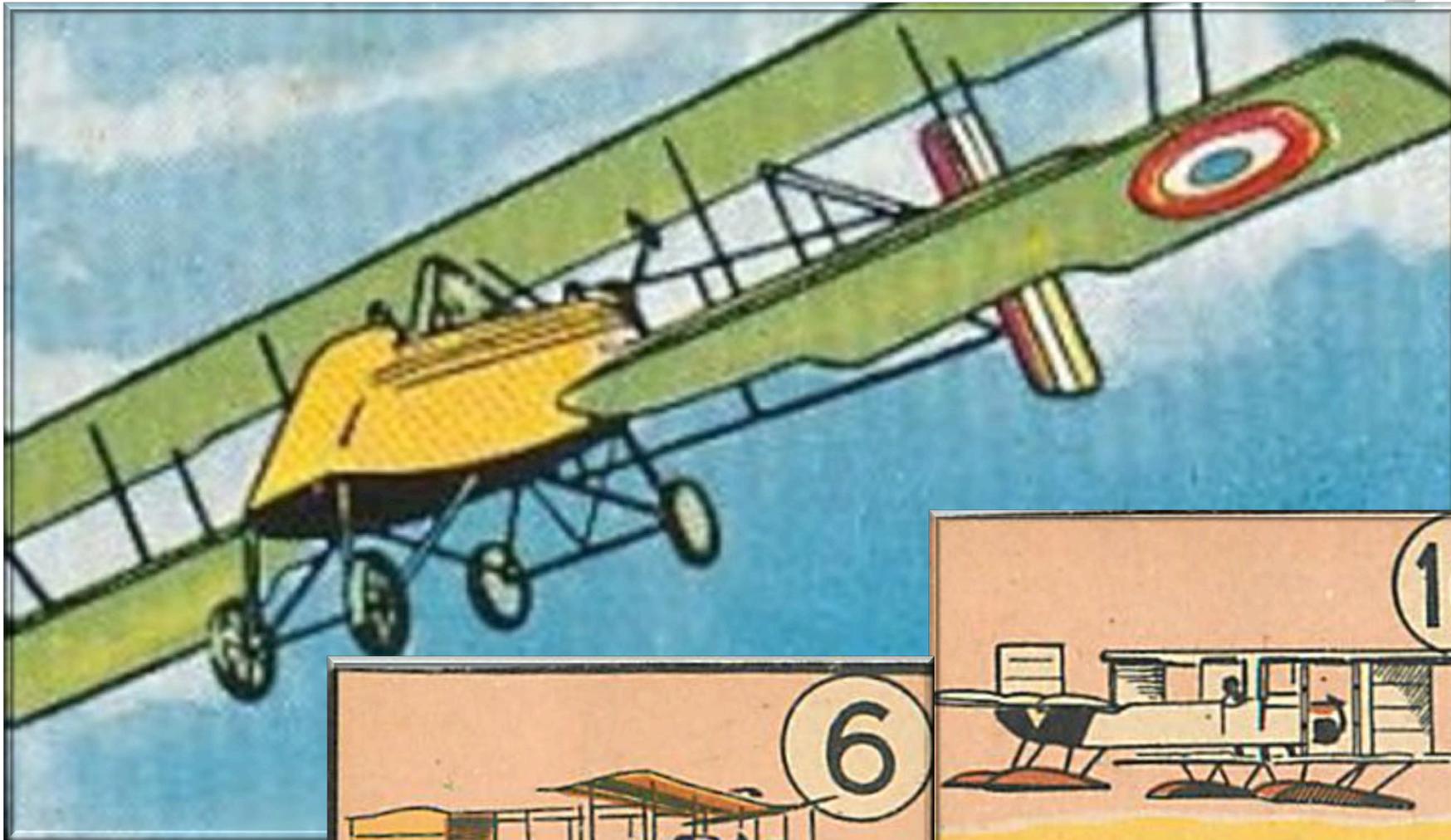
Les Aéroplanes VOISIN

Ont rapporté plus de
300.000 francs
à leurs propriétaires

Les Frères VOISIN
34, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT (Seine)
Téléphone : | Adresse Télégraphique :
↔ 167-BOULOGNE-SUR-SEINE ↔ | ↔ AÉROPLANES-BILLANCOURT ↔



AVIATION : Petites cartes semi modernes (suite) trouvées dans des plaquettes de chocolat



AVIATION : Le 20e Meeting aérien Saint YAN des 11-13 JUIN 2021



Bonjour à nos fidèles passionnés d'aviation,

Tout d'abord la team Fly'in LFBK vous présente tous ses bons vœux pour cette nouvelle année, la souhaitant riche de meetings, flyin, rassemblements, rencontres et vols. Gageons que 2021 se présente sous de meilleurs auspices, même si au regard de la situation sanitaire liée au Covid, il y a encore beaucoup d'incertitudes.

Ce virus a changé bon nombre de nos habitudes aériennes mais cela n'a pas péjoré la détermination et l'enthousiasme au sein de notre équipe d'organisation, surtout après l'accomplissement de notre 19e Meeting et Flyin de septembre dernier.

Nous fêterons le 20ème anniversaire du Fly'in Saint Yan le week-end du vendredi 11 juin au dimanche 13 juin 2021. Cet anniversaire sera un moment de grande convivialité d'aviateurs. Déjà plusieurs pilotes ont répondu présents pour un meeting aérien exceptionnel.

Comme toujours le plateau sera riche et large avec des avions qui raviront passionnés et passionnées de tout âge.

C'est toute l'histoire de l'aviation que nous vous offrons ; ainsi, nous aurons la fierté de vous présenter un Beechcraft Staggerwing, un magnifique biplan des années 40, qui reste aujourd'hui le biplan le plus rapide du monde, raison qui en a fait l'avion de la pègre américaine. Il vous émerveillera par sa grâce et sa finesse.

Au fil des présentations, quelques avions de chasse des années 50 et 60, je pense ici au F100 Super Sabre , chasseur redoutable qui a équipé en son temps l'Armée de l'Air Française ; le Hawker Hunter de notre ami Eric que les habitués du Fly'in connaissent bien avec ses présentations en vol époustouflantes. Dans le même registre, en ce qui concerne les prouesses en vol, nous aurons le plaisir d'accueillir à nouveau la Team Sparflex avec leur trois Albatros L39, une équipe qui nous a enthousiasmé par leur sympathie et leur précision dans l'exécution de leurs figures.

Nous allons aussi célébrer nos pionniers, avec la présence de l'association Jean Mermoz, mais aussi avec un Blériot XI et une autre grande surprise en cours de montage.

Envie de nous rejoindre ? C'est le moment de se manifester : précisez la taille des gants pour les bénévoles, ou le nombre chevaux pour les avions qui souhaiteraient faire une présentation en vol ou statique..

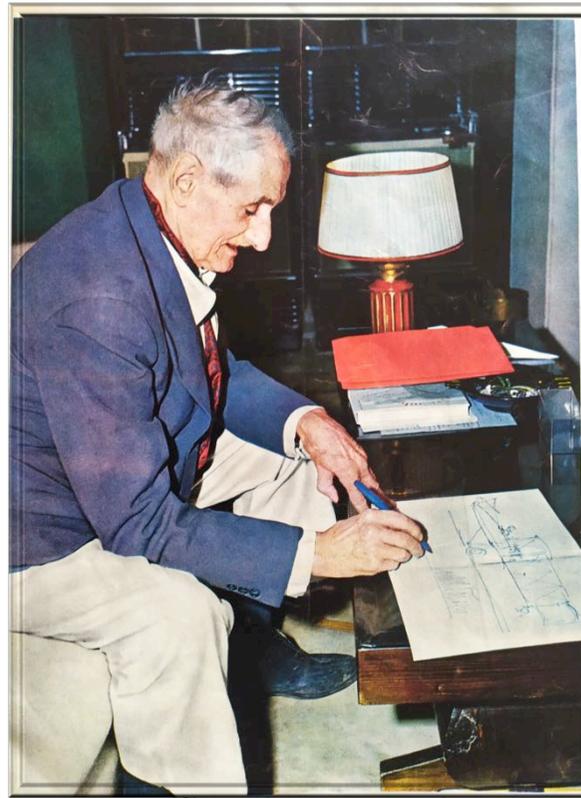
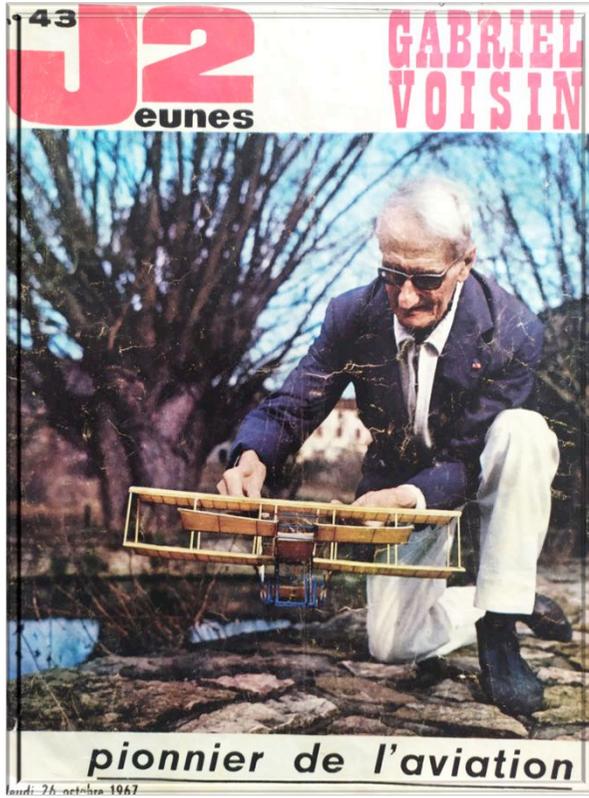
Toute la Dream Team Fly'in est déjà à fond pour vous garantir le meilleur dans ce haut lieu de l'aviation qu'est Saint Yan.

Be safe Take care

Flyin Saint YAN

<http://flyin.lfbk.free.fr/>
beatrice@nutrimarketing.fr

AVIATION : J2 Jeunes du 26 octobre 1967: G Voisin, pionnier de l'aviation



Cœurs Vaillants est un magazine hebdomadaire français catholique destiné à la jeunesse, fondé en 1929. Il est appelé ensuite J2 Jeunes de 1963 à 1970, puis Formule1 de 1970 à 1981





Gabriel Voisin parle aux jeunes...

Le 26 octobre 1967 le magazine *J2 jeunes* (1) publiait une interview de Gabriel Voisin sous la plume de Jac Remise (2). Cet hebdomadaire publiait régulièrement des articles de vulgarisation scientifique ou technique, des portraits (Albert Londres, Le Corbusier...), s'intéressant à ce qui attirait ses lecteurs (la conquête spatiale, les 24h du Mans, les débuts de l'écurie Matra, les chanteurs à la mode) le tout mélangé à des sujets de société ou des thèmes plus proches du mouvement religieux dont il était issu.

L'article publié pour commémorer les soixante ans du premier vol « à bagatelle (d') un avion mû par un moteur à explosion » permettait à Gabriel Voisin (3) de revenir sur son parcours. Son enfance à Neuville sur Saône où il commence à fabriquer des cerfs-volants avec son frère, sa lecture d' « un ouvrage qui s'appelle *Les Merveilles du monde* et qui racontait l'histoire de Lillienthal et des gens qui s'étaient exposés sur des machines extrêmement primitives... » Son arrivée à Paris en 1903, sa rencontre avec le colonel Renard puis avec Archdeacon puis enfin « le véritable moment où l'aviation a été une chose définitive... celui où (son) second client, Henri Farman, sur une machine identique à celle que montait (son) frère, a réussi le premier kilomètre en circuit fermé ». « C'était un vol indiscutable puisqu'il était officiel. Il présentait d'immenses difficultés car il était exécuté à heure fixe, à jour fixe, prévu à l'avance entre des pylônes qui définissaient le parcours que nous avions à exécuter ».

Il évoque ses relations avec les autres pionniers, Blériot, Roland-Garros : « nous avons une estime réciproque et une amitié solide qui nous unissait. Nous étions (...) attelés à un problème qui était le nôtre et nous l'avons résolu chacun de notre manière avec le même courage, la même amitié et la même confiance ». Et de revenir sur celui qui fut trop vite oublié selon lui, le colonel Renard, découvreur « non seulement (des) lois de l'empennage, mais aussi (de) ce qu'étaient les hélices aériennes ».

Sa participation au conflit mondiale est abordée. « ...la construction du Voisin a été imposée... Ce n'était pas parce que (il)... disposait de performances exceptionnelles ; il était au contraire assez lourd et ne se recommandait pas par ses qualités mais il était résistant et on pouvait sans abri, le livrer aux éléments. (...) Nos machines, en plein hiver, étaient couvertes de neige ; les hommes montaient sur les plans, les balayaient et nous mettions

les moteurs en route comme nous le pouvions pour répondre aux demandes de l'état-major qui ne se rendait pas compte de ce qu'était l'aviation. On nous demandait des choses impossibles ».

Et d'évoquer ensuite la production aéronautique américaine pour terminer sur l'exemple de Boeing qui « sort un avion tous les jours ! Ce sont des choses inouïes quand on les imagine ! »

A la question « qu'avez-vous fait après la victoire ? » il répond : « J'ai tellement souffert de la guerre de 14, personnellement, des ordres, des contre-ordres, des difficultés de fabrication que j'ai rencontrées, que j'étais complètement révolté contre l'aviation militaire. Le 11 novembre 1918 j'ai arrêté immédiatement toutes les fabrications d'aviation à la maison Voisin et nous nous sommes portés vers la fabrication des voitures automobiles... » Mais « ceci est une autre histoire », comme en conclue Jac Remise qui donnera une suite (4) à cet article en novembre de la même année.

(1) N°43 du 26 octobre 1967 pp 4-8. A l'origine *J2* s'appelait *Cœurs Vaillants*, magazine hebdomadaire catholique fondé en 1929 par l'Union des Œuvres Catholiques de France. Son lectorat, les 11-14 ans, estimé à 360 000 en 1934, sera le vivier du mouvement d'église « Cœurs vaillants, âmes vaillantes ». Son éditeur qui ne porte pas encore le nom de Fleurus le rebaptisera *J2 jeunes* en 1963 puis *Formule 1* en 1973. Non vendu en kiosque, il était à la sortie de la messe, au patronage, par de jeunes distributeurs se livrant parfois à des concours de vente, et bien sûr sur abonnement.

J2 correspond aussi, clin d'œil d'éditeur ayant connu la guerre, à la même catégorie d'âge pour les tickets de rationnement que son lectorat...

A noter que la numérotation repart à zéro en janvier de chaque année.

(2) Jac Remise : (1987-2016) journaliste, écrivain, dessinateur. Grand reporter et pionnier de la télévision (participe à plusieurs émissions de jeunesse) il est aussi connu en tant qu'auteur de plusieurs ouvrages consacrés au monde des jouets. Son ouvrage « L'âge d'or des jouets » publié en 1967 a marqué le départ d'un engouement général pour le sujet.

Sur les sujets qui nous intéressent on peut noter : « Les aéroplanes qui volent encore » (1975), « Le livre de l'aéroplane » (avec Pauline Despois en 1979), « L'encyclopédie des jouets : attelages, automobiles et cycles » (avec son fils Frédéric en 1981) ou plus récemment « Le jouet et la mer : histoire d'une collection » (2007)

(3) Il a alors 87 ans.

(4) Gabriel Voisin : un précurseur de l'automobile », *J2 jeunesse*, n°45, 09 novembre 1967.



#129 - Janvier 2021



Nettoyage des aéronefs : nouvelle jeunesse pour le Boeing 747



En attendant de pouvoir retrouver le public, les avions du musée bénéficient d'un toilettage hivernal ! Entamée cet été dans les halls et sur le tarmac, la campagne de nettoyage des aéronefs s'est poursuivie au mois de décembre sur le Boeing 747-128 du musée. L'opération, réalisée par la compagnie Promo Service Nettoyage sous la supervision du Pôle Bâtiments et Maintenance des Infrastructures (BMI), s'est déroulée sur une semaine et a mobilisé une équipe d'une quinzaine de personnes. Le résultat à découvrir dès la réouverture du musée.





Une programmation « spatiale » pour 2021



collections du hall de l'Espace.

En 2021, le musée fera voyager ses visiteurs au-delà des étoiles ! Une programmation placée sous la thématique de la conquête spatiale sera mise en place pour faire écho à la riche actualité astronautique (atterrissage de l'astromobile *Perseverance* sur Mars, mission *Alpha* de Thomas Pesquet) et célébrer certaines grandes dates de l'exploration spatiale. Dès février, la Nuit des étoiles sera de retour pour une édition hivernale inédite et donnera le coup d'envoi d'une année marquée notamment par trois expositions autour de l'univers spatial et l'actualisation des

« Le Concorde au bout de vos doigts » : 18 200 mercis



La campagne de financement participatif « Le Concorde au bout de vos doigts » a pris fin le 4 décembre. Initiée par le musée et conduite avec la plateforme Dartagnans, elle avait pour objectif la numérisation intégrale en 3D du Concorde *Sierra Delta*, afin de proposer une nouvelle médiation faisant honneur à l'ingéniosité de cet avion mythique. Grâce au soutien du public et de l'Association des Amis du musée de l'Air et de l'Espace (AAMA), **18 200€ ont pu être recueillis – dépassant l'objectif initial de 10 000 €**. Ils permettront au musée de financer la réalisation

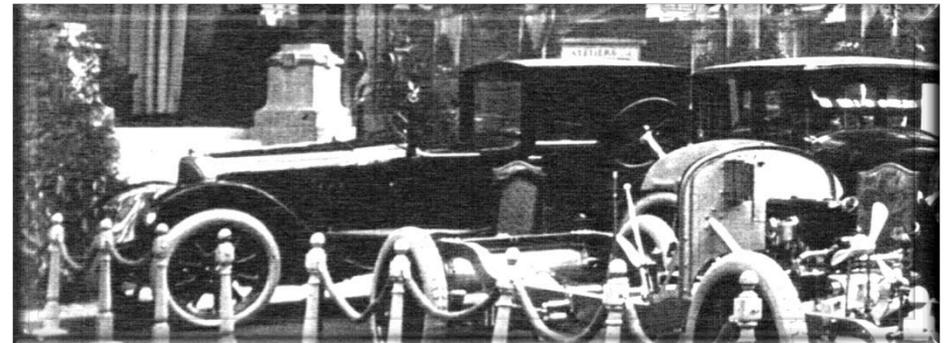
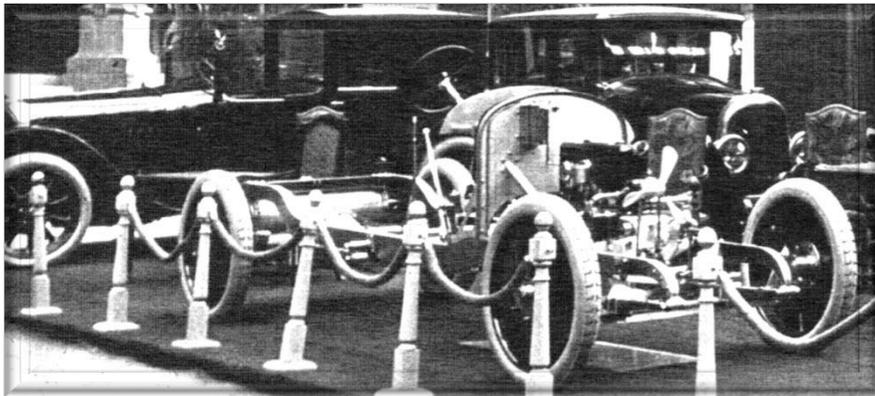
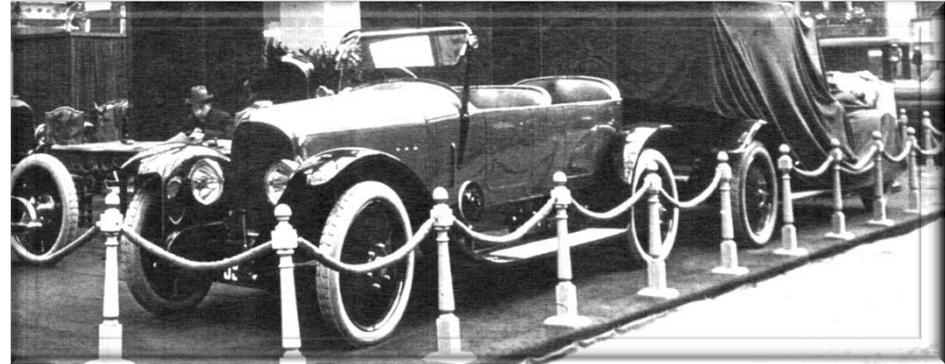
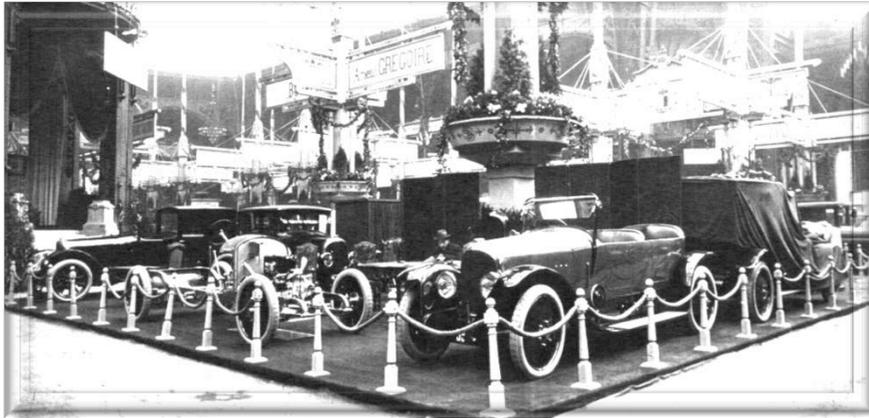
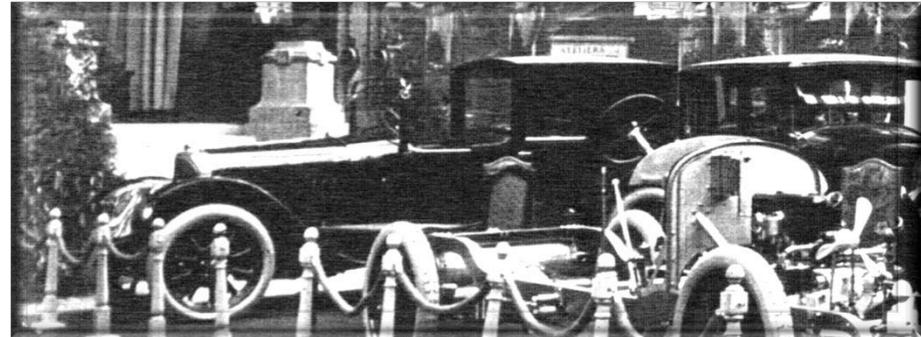
de la réplique numérique de l'appareil mais aussi l'installation dans le hall Concorde d'une table tactile accessible aux personnes à mobilité réduite et utilisant le modèle réalisé. Le dispositif sera inauguré le 21 janvier prochain, date du 45^e anniversaire du premier vol commercial de Concorde, sous réserve de l'évolution de la situation sanitaire. [En savoir \[+\]](#)

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

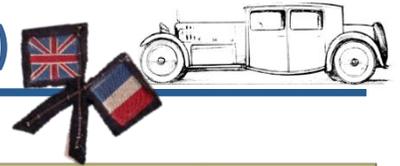
Salon du 9 au 19 octobre 1919 : 4 véhicules
C1 châssis sans radiateur et C1 Limousine, Torpedo
et coupé chauffeur (roues bois)
Merci à Gallica!

Toute autre vue des stands Voisin aux salons de Paris,
Bruxelles, Londres, Genève, New York ou d'ailleurs sont
souhaitées...

Philippe Ladure



Coup d'œil, ... Sur Charles Loupot par Bertrand Lesueur (1^{ère} partie)



CHARLES LOUPOT 1892-1962

Trois affichistes ont fortement contribué à l'image des Automobiles Voisin : Charles Loupot, René Vincent et Joe Bridge. Loupot est probablement le plus important. Alors qu'il faisait ses premiers pas sur la place parisienne, il a offert coup sur coup au public deux affiches exceptionnelles et par la suite pris place dans le cercle fermé des grands artistes graphiques du XX^{ème} siècle. Puisque nous célébrons les cent ans de «Voisin» il est peut-être temps de revenir sur l'un de ceux qui ont contribué à son image...

Loupot vient au monde le 20 juillet 1892 à Nice, et après de nombreux déplacements sa famille s'établit à Lausanne en 1907. Il y fréquente un lycée technique montrant déjà des facilités dans le domaine artistique et choisit tout naturellement cette voie en s'inscrivant aux Beaux-arts de Lyon en 1911. Envoyé au front lorsque la guerre éclate, blessé en août, il est réformé et retourne en Suisse pour retrouver la vie civile.

Rapidement ses premiers travaux

Three poster designers made a major contribution to the promotion of Automobiles Voisin: Charles Loupot, René Vincent and Joe Bridge. Loupot, who later became one of the great graphic artists of the 20th century, is probably the most important of the three, and when he was first embarking on his career in Paris, he published two exceptional posters in quick succession. As we celebrate 100 years of the marque, it seems timely to revisit those who contributed so much to the creation of its image.

Loupot was born on 20 July 1892 in Nice, and his family moved in 1907 to Lausanne, where he showed great promise as an artist at a technical high school. It was natural, therefore, that he enrolled in the Beaux-arts de Lyon in 1911 to follow his chosen path. Sent to the front when war broke out, he was wounded in August and returned to civilian life in Switzerland.

His first professional work, in the form of

professionnels -illustrations et lithographies- commencent à être publiées, programmes de concerts, publicités de presse et surtout première affiche (grand magasin « Innovation » de Lausanne). Il reçoit un nombre grandissant de commandes.

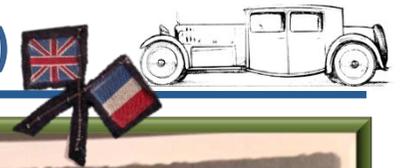
Nécessité économique ou choix délibéré, les avis divergent, Loupot s'engage de plus en plus dans la création d'affiches publicitaires et ses débuts sont une véritable réussite. Sa production est d'ailleurs importante pour quelqu'un qui débute dans la profession. C'est une période clé car elle lui permet d'apprendre le métier de l'imprimerie, la lithographie notamment. La Suisse est alors un pays réputé pour son excellence dans ces domaines et son école subit l'influence des pays germaniques (Sécession Viennoise, Expressionnisme Allemand, Sachplakat (1)...) comme des pays latins (l'école française notamment avec Capiello). Ses imprimeurs sont aussi éditeurs et agents mais Loupot n'est pas au contact direct des annonceurs et ne connaît donc pas la destination d'un travail qui conserve un caractère « passe-partout ».

illustrations and lithographs began to be published soon after, in concert programmes, press advertisements and above all, the first poster for the Innovation department store in Lausanne. His order book steadily grew.

Whether by economic necessity or artistic choice, Loupot became more and more involved in designing advertising posters, and with great success. This work was valuable for someone starting out in the profession because it allowed him to learn the printing trade, lithography in particular. Switzerland was then renowned for its excellence in these disciplines, with techniques influenced by the Vienna Secession, German Expressionism and Sachplakat(1) as well as Latin countries (the French school in particular, with Capiello). Swiss printers were also publishers and agents, so Loupot was not in direct contact with the advertisers and was therefore unconcerned with the end use of his work, which retained a 'passe-partout' character.



Coup d'œil, ... Sur Charles Loupot par Bertrand Lesueur (1^{ère} partie)



Peu à peu le style de Loupot s'affirme, allant dans le sens d'une plus grande liberté. Il laisse derrière lui le trait sec et un peu rigide de ses premières affiches, abandonne les aplats de couleurs généralement sombres, commence à travailler les fonds, et cherche à les rendre plus variés et « vibrants ». En quête d'autres techniques il abandonne progressivement sur ses maquettes la gouache pour le pastel.

Son talent se révèle rapidement aux amateurs éclairés et au grand public, la Tribune de Lausanne lui rendant un premier hommage en mai 1919. L'apparition de ses affiches sur les murs de Lausanne est d'autant plus remarquée que les centres de création sont plutôt à Zurich ou à

Genève.

Son évolution continue avec, en 1922, l'abandon de la domination du trait sur la couleur et l'introduction d'un style plus pictural, changement perceptible à partir de son travail pour les « Automobiles Philippossian ». On peut ici supposer qu'il n'a pas été insensible au travail des Futuristes.

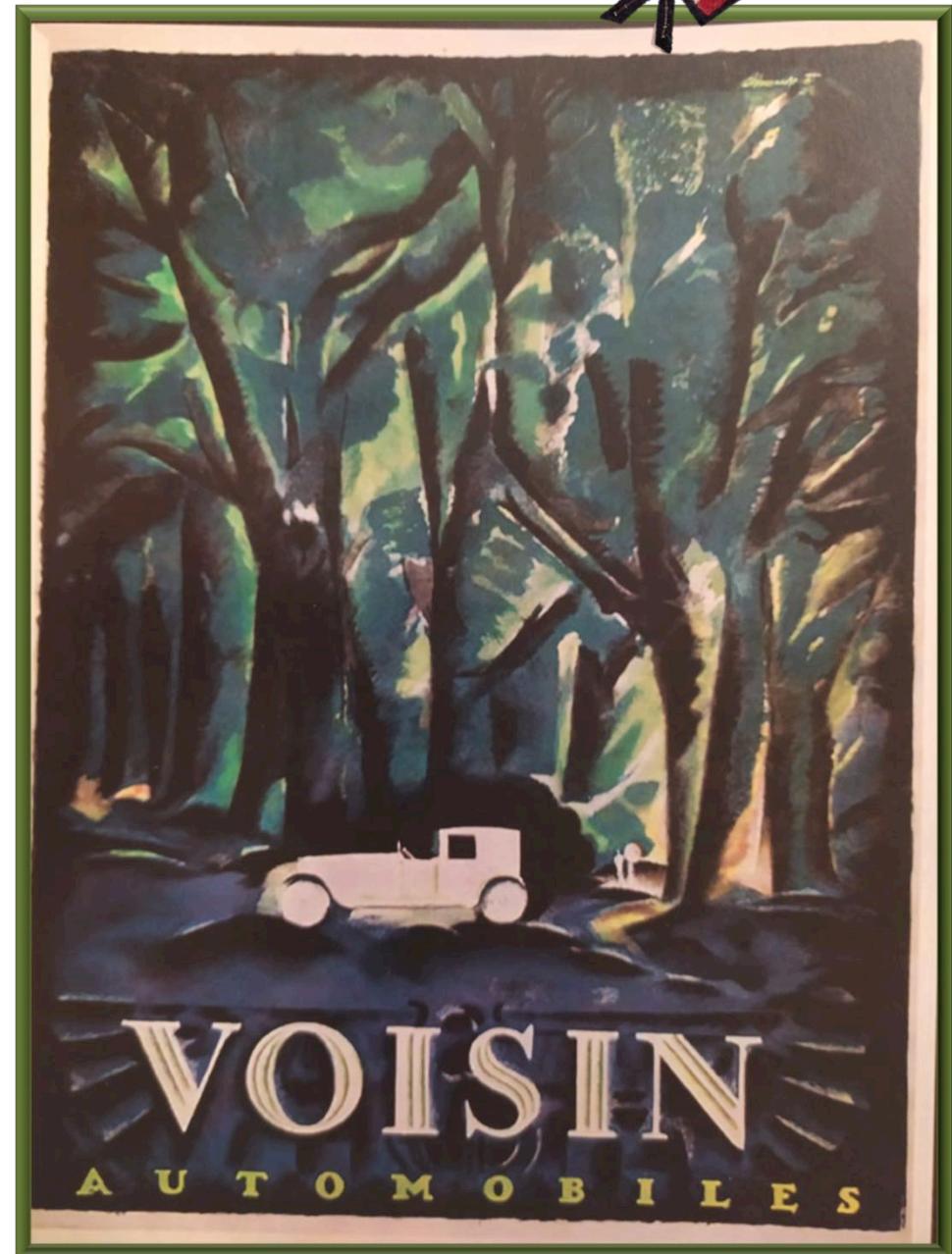
Probablement contacté par Charles-Auguste Girard, représentant de la maison Devambez il rejoint Paris en février 1923. Devambez est une maison importante qui imprime, édite et expose dans sa propre galerie mais surtout emploie en exclusivité l'artiste le plus en vogue du moment : Leonetto Capiello (2).



Little by little Loupot's style asserted itself, becoming progressively looser and freer. He moved away from the dry and somewhat rigid lines of his early posters, with their generally dark, flat tones, and began experimenting with more vibrant and varied backgrounds. In search of new techniques, he gradually abandoned gouache for pastels. His talent quickly revealed itself to enthusiasts and the general public, and was recognised by the Tribune de Lausanne in May 1919. The appearance of his posters on the walls of Lausanne was remarkable, as Zurich and Geneva were the more

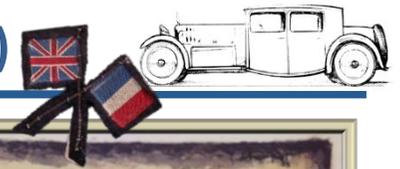
usual creative hubs. Loupot's style continued evolving by relinquishing the dominance of line over colour in 1922, with the introduction of a more painterly style notably different from his work for Philippossian Automobiles. The influence of Futurism and other contemporary schools is undeniable.

He returned to Paris in February, 1923, probably at the behest of Charles-Auguste Girard, representing Devambez, a major printing and publishing house with its own gallery and the exclusive employer of the most fashionable poster artist of the time: Leonetto Capiello (2).



Affiche n°2

Coup d'œil, ... Sur Charles Loupot par Bertrand Lesueur (1^{ère} partie)



L'époque n'est pourtant pas « révolutionnaire », les grands noms comme Chéret, Mucha ou Lautrec appartiennent déjà à l'histoire, personne n'ose remettre en cause un style qui plaît au public et Capiello qui n'a pas complètement rompu avec la Belle Époque est en décalage avec les changements que vit le monde des Années Folles.

C'est dans ce contexte que Devambez fait appel à Loupot pour apporter du changement. Il s'agit de rompre avec ce modèle dominant et de provoquer une réaction forte du public. Ce sont les deux réalisations pour les automobiles Voisin, verte et blanche qui produisant cet effet de choc, provoquant des réactions très partagées marquent le début de sa

carrière « française ».

En novembre 1923 le premier numéro de *Vendre* (3) revient sur l'événement sous la plume de Roger L. Dupuy (4): « Voici deux affiches jumelles qui ont suscité d'ardentes polémiques : elles vont par deux, l'une blanche avec une toute petite auto foncée, l'autre foncée avec une toute petite auto blanche ». Il en parle à nouveau en septembre 1924 : « les deux premières, deux affiches jumelles pour Voisin étaient tombées comme deux pierres dans la mare à grenouilles de l'imagination publicitaire. Elles firent une manière de petit scandale, et puis, de loin en loin, réunirent quelques suffrages, timides d'abord, bruyants ensuite, mérités sûrement. »

La suite au prochain numéro avec bibliographie et références!



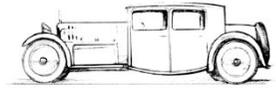
However, the period was not truly revolutionary; great names such as Chéret, Mucha and Lautrec were already canonical, and nobody dared to question a style that was so popular and Capiello, who had not completely broken with the Belle Époque, was out of step with the changes of the Roaring Twenties. This was context in which Devambez called on Loupot to bring about a change in direction, and to provoke strong public reaction by breaking with the conventional model. It was the two posters for Voisin that provided the requisite shock effect, provoking very mixed reactions and marking the beginning of the French

period of his career.

In November 1923, in the first issue of *Vendre* (3), Roger L. Dupuy (4) reflected on the event: "Here are two posters which have caused a sensation. They are a pair, one white with a tiny dark car, the other dark with a tiny white car." He mentioned the work again in September 1924: "The first two, twin posters for Voisin, fell like two stones into the millpond of the advertising world. They caused a minor scandal, and then, gradually, won a few advocates, shyly at first, then noisily, which they surely deserved."

To be continued in the next issue with bibliography and references!





LA VOITURE DE SPORT DISPARAIT : GABRIEL VOISIN NOUS DIT POURQUOI

Voulez-vous recueillir des idées fertiles, des conceptions inédites des aspects imprévus sur le monde que vous croyez connaître ? Allez voir Gabriel Voisin, un « self made man » que pourrait nous envier l'Amérique ?

Vous m'avez demandé pourquoi en France il n'existe pas de voiture de tourisme très rapide, et j'ai cru comprendre dans votre question que vous rendiez le constructeur responsable de cette lacune.

En effet, il n'existe pour ainsi dire pas en France de voiture vraiment rapide répondant au programme que vous énoncez et voici pourquoi. Un constructeur de voitures, lorsqu'il crée un modèle nouveau, opère de la façon suivante :

Il est en contact avec son service commercial qui doit refléter le désir de la clientèle. Ce désir est facile à dégager de la correspondance souvent volumineuse et fort précise qui précède et suit l'acquisition d'un modèle. Or, si nous considérons les demandes de notre clientèle pour 1934-1935, ces demandes ne contiennent absolument aucune suggestion touchant une voiture découverte et rapide. Les lettres que j'ai consultées visent la suspension, les emplacements, les bagages, le confort, la consommation.

Sur cent lettres je n'ai qu'une demande avec vitesse dépassant 150 kilomètres à l'heure. La majorité de mes acheteurs ne fait aucune observation sur la vitesse de notre 17 CV qui peut atteindre 135 convenablement carrossée. La voiture que vous réclamez ne peut d'ailleurs pas être seulement ouverte. Elle doit être tour à tour ouverte ou fermée, et surtout elle doit pouvoir s'ouvrir mécaniquement sans arrêt de la voiture, en pleine marche, sans manœuvres de force et sans temps perdu.

Au Salon 1934 nous avons vu trois réalisations de ce genre. Sur les trois, deux à mon avis avaient le grave défaut d'être ou ouvertes ou fermées, mais ne pouvaient pas s'ouvrir partiellement. Or, l'emploi d'une voiture à combinaison montre en quelques essais qu'une voiture ne peut pas être utilisée par grand soleil, ni par grand froid, ni à plus forte raison par temps pluvieux.

La route change à chaque instant de direction, il est donc indispensable, pour échapper au soleil, de pouvoir entr'ouvrir ou fermer la caisse à volonté pour obtenir un voyage confortable à l'abri du soleil dont la position est variable, et à l'abri des mouvements de l'air.

J'ai réalisé cette voiture avec un toit commandé mécaniquement. J'ai certainement répondu à un désir de la clientèle puisque j'ai pris des commandes.

Il semble donc que la voiture désignée par votre enquête doive être non pas ouverte mais ouvrable, et cette voiture, quand elle est fermée, doit l'être effectivement et non pas à la manière d'une capote plus ou moins imperméable munie de rideaux, de tendeurs, de mécaniques d'assemblage nécessitant un arrêt et une manœuvre pour être ouverte ou fermée sans un terme moyen.

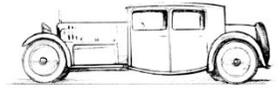
Imaginons qu'un constructeur exceptionnellement astucieux réalise cette voiture à combinaisons parfaites. Le client n'aura généralement ni les possibilités ni le goût de l'utiliser car cette super voiture dépasse les possibilités des routes françaises. S'il l'utilise en « sport » pour faire Paris-Nice, par exemple, il arrivera à son but après douze ou quatorze heures de bataille avec les obstacles trop nombreux de nos grands itinéraires, abruti de grand air et de soleil. Parions à dix contre un qu'il se contentera d'utiliser la combinaison fermée. La vérité c'est que l'automobiliste est obligé de faire trop d'heures de présence sur la route et si beaucoup trouveraient du plaisir à rouler quatre heures toutes glaces et pare-brise baissés, ils ne tiennent pas à prolonger ce point de vue sportif douze heures durant. Pas de voitures « sport » parce que pas de routes « sport » en France, voilà mon point de vue.

Allez en Italie, j'ai fait Turin-Venise, 450 kilomètres en 3 h. 30, avec une treize chevaux. L'an prochain, les Italiens pourront faire Turin-Naples à 150 à l'heure sans risques et sans incidents. Ainsi voyez, la construction italienne évolue de plus en plus vers la voiture de « grand sport ».

— Il faudrait peut-être ajouter, Monsieur Voisin, que le Français se complait dans le confort de la conduite intérieure et que s'il faut adapter la route aux hautes allures des voitures 1935, il faudrait peut-être donner au Français dit moyen une mystique sportive dont tous les éléments sont encore à créer. Mais ceci est une autre histoire.

M. A.

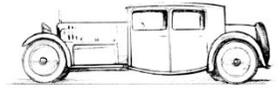




Cliquez ci dessous pour voir la cinématique



http://www.youtube.com/watch?v=5wHPTitWAtE&feature=emb_logo



l'ombre d'un acheteur possible pour les voitures en question, mais le printemps de 1925 nous ayant réservé trois semaines de chaleur et de sécheresse, 20 acheteurs ont dû supposer que la pluie venait tout à coup de disparaître pour toujours, car les 3 voitures sont parties la veille d'une fête, achetées par des intermédiaires qui les ont revendues avec un très gros bénéfice.

Cette incertitude concernant le programme choisi a fait naître en France un type de voiture dit « cabriolet ».

Théoriquement, ces véhicules doivent s'ouvrir ou se fermer à la volonté du propriétaire.

La réalité est moins brillante.

La voiture en question, réalisée d'ailleurs avec une ingéniosité qui fait frémir le moins mécanicien de nos ingénieurs, n'a jamais été capable d'être ni une voiture ouverte, ni une voiture fermée.

Nous avons vu défiler dans nos usines un millier environ de ces productions curieuses, mais nous n'avons jamais vu, dans notre clientèle, un homme sérieux capable de nous affirmer qu'il ouvrirait et fermerait tour à tour sa voiture, comme ou ouvre son pardessus ou son veston quand il fait chaud.

En général, l'instrument, quand il est fermé, siffle, grince, craque, en un mot, fatigue l'occupant après quelques heures de marche.

Le centre de gravité, placé toujours trop haut rend la voiture lourde à la main, dangereuse dans les virages, tragique dans un éclatement.

Quand l'instrument est ouvert, si le malheu-

reux possesseur désire accomplir quelques kilomètres sur route moyenne, il faut, après l'étape, venir de nouveau chez le carrossier, faire vérifier la caisse, changer les cuirs coupés, remplacer les draps déchirés, en un mot, souffrir les inconvénients bien connus des clients fidèles à cet incommode procédé.

Les Américains fabriquent peu, ou ne fabriquent pas du tout l'appareil en question, mais nous devons reconnaître qu'ils ont trouvé l'heureuse solution qu'on peut voir sur une excellente Chrysler, ou même sur une Packard de 130.000 francs.

Ces maîtres en matière d'industrie livrent des carrosseries qu'on peut croire démontables, mais dont les capotes munies de compas, sont définitivement boulonnées, sans espoir de démontage.

Le client français admire énormément la tension des cuirs et la perfection des intérieurs.

Il peut supposer que l'instrument serait peut-être transformable s'il pouvait, armé d'une scie, couper les montants, déboulonner la caisse, en un mot, le rendre à la fois ouvert ou fermé.

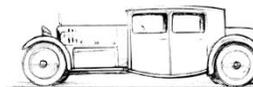
Ce subterfuge semble réussir, puisque nous avons vu des carrossiers français suivre l'exemple, et livrer à la fantaisie de leurs clients les faux cabriolets, grâce auxquels nous pouvons compter enfin sur une voiture silencieuse et rationnelle.

DEPUIS quelques mois, nous avons pu voir en France de très belles voitures étrangères pénétrer doucement dans la clientèle.

Nous avons essayé 20 marques de voitures



1934 Voisin C25 Aerodyne



L'AUTOMOBILE ET LA MODE — PAR — Gabriel VOISIN

SEPT plaies menacent sans cesse l'automobile !

Le fisc,
La concurrence,
L'ignorance,
L'incivilité,
La vanité,
Le snobisme,
La mode.

Le fisc est de beaucoup le danger le plus grave. Des chiffres éloquents montrent sans discussion que notre industrie est en régression constante. Les prix insensés de l'essence, les taxes qui frappent la production réduisent notre marché national, interdisent toute exploitation et, limitant à l'extrême notre chiffre d'affaires, nous enlèvent l'espérance d'amortir les outillages les plus modestes. La France, berceau de l'automobile, importe un chiffre impressionnant de voitures étrangères et cette invasion ne peut que grandir si nous ne modifions pas très vite les « modus vivendi » des constructeurs nationaux.

L'automobile laisse au fisc, chaque année, un bénéfice de 3 milliards de francs et nous n'avons ni autostrade, ni route dignes de ce nom. Ce qui devrait être une grande artère se réduit à des chemins améliorés, traversant des villages tortueux aux passages étranglés par les portes du moyen âge, le tout encombré d'une circulation hétéroclite et de croisements si dangereux que nous avons, en 1936, enregistré pour les accidents de la circulation le chiffre effrayant de trente-cinq mille morts.

La concurrence est la seconde plaie. Devant un marché réduit, nos firmes s'entre-tuent avec une férocité inimaginable. La correction la plus élémentaire a disparu depuis fort longtemps entre constructeurs et la camelote a fait son entrée dans une industrie autrefois réputée pour son fini, sa perfection et sa qualité. L'apparence est devenue le point de mire et je connais des voitures dans lesquelles le prix de la peinture est supérieur au prix du moteur. Les beaux ensembles, le beau dessin mécanique disparaissent de plus en plus et font place à des ferblanteries douteuses, indignes du marché automobile français.

L'ignorance joue son rôle avec efficacité. La clientèle, incapable de discerner la beauté du dessin mécanique, cède à l'attrait des laques, prête oreille aux avantages illusoirement de dispositifs ridicules ou sans intérêt et porte son choix sur des produits dont les vertus sont surtout le fruit d'une publicité tapageuse.

L'incivilité vient ensuite et l'automobiliste doit son impopularité à l'inéducation des conducteurs, à leur sans-gêne, à leur sottise qui nous ont valu des lois et des décrets déshonorants, car il a fallu faire des lois pour dicter à une armée d'incorrigibles ce que le bon sens et le savoir-vivre indiquent instantanément.

Ce monsieur, que nous apercevons penché devant cette jeune femme et qui lui baise la main avec une politesse raffinée, peut apparaître en cet instant sous les dehors d'un homme élégant et correct. Il est vêtu avec recherche, ses gestes sont mesurés, le ton de sa conversation est courtis, il est aimable, conciliant, cultivé... Mais si ce monsieur saisit d'une main qu'il croit irréaliste le volant de sa « Vladias super-huit » tout disparaît, il est devenu l'image du voyou que nous connaissons bien. Il est seul sur la route où sa grossièreté, sa brutalité prennent une forme inimaginable. C'est pour lui qu'il a fallu interdire le klaxon dans la nuit, interdire les phares ; c'est pour lui qu'il a fallu faire une loi pour obtenir qu'il veuille bien ranger sa voiture sur le bas-côté de la route quand il s'arrête ; c'est pour lui qu'il faut couvrir la route d'écriteaux avertisseurs, de défenses, de rappels à l'ordre ; c'est lui qui double, qui triple, qui terrorise le berger, le piéton et qui insulte le conducteur du camion de 20 tonnes. Ses phares-codes sont toujours trop haut, sa trompette beugle dans le calme du soir et si le ruisseau du village est plein d'eau, soyez assuré qu'il en aura raison d'une main sûre en projetant d'un tour de roue la boue des flaque sur le trottoir occupé par des gens paisibles.

J'ai pris pour mon exemple un homme qui devait être inexcusable, mais soyez rassuré, mon grossier personnage appartient à toutes les classes de la société, c'est pour lui qu'un récent décret indique qu'on doit passer à un maître des cyclistes.

La vanité, le snobisme et la mode peuvent être traités sur un même plan.

Pour toute une classe d'automobilistes, la voiture est une manifestation de la vanité et cette regrettable tendance nous a valu des productions grotesques par leurs formes et par leurs couleurs. Le snobisme est le plus proche parent de la vanité et de la mode.

Ces trois plaies ont retardé de dix ans l'essor de l'automobile dans son ensemble et dans ses détails. Un regard jeté sur les formes successives de la voiture automobile est singulièrement instructif.

A leur naissance, les premiers véhicules automobiles ne semblent pas le moins du monde influencés par la nécessité de ressembler à une voiture connue. La raison en est très simple : les premières voitures étaient l'œuvre de mécaniciens admirables pour lesquels le rationalisme devait être le seul maître des formes.

On reste confondu devant les voitures de Cugnot et de Bollée. Les difficultés mécaniques immenses qu'ont résolues ces hommes de génie étaient presque insurmontables. Seule la machine à vapeur pouvait être envisagée. Avec elle, la chaudière indispensable conduisait l'ingénieur au dessin mécanique pur. La dimension et l'emplacement des organes étaient le résultat d'un raisonnement implacable et non d'une fantaisie de l'acheteur.

Nous avons vu ces voitures au Salon de 1936. La clientèle, dont l'ignorance est insondable, a regardé d'un œil amusé ces œuvres géniales. Peu de gens ont pu reconnaître, dans les détails et la construction, les nouveautés du moment et, cependant, l'essieu avant à roues indépendantes, la traction avant et tant d'autres nouveautés étaient réalisées avec une perfection absolue sur ces ancêtres de nos voitures.

L'aérodynamisme a existé de tout temps. La vieille « Serpillet » de 1900, la « Hupmobile » à vapeur de 1905 qui, la première, put atteindre 200 kilomètres à l'heure, étaient des voitures aérodynamiques élégantes et leur rendement aurait dû frapper ingénieurs et constructeurs. Il a fallu cependant trente ans de berlins, de coupés, de torpédos pour arriver à des formes qui s'approchent fort peu, mais qui s'approchent de ce que doit être une voiture automobile.

Tout ce retard, tout ce temps perdu, cette immense fortune gaspillée en rendements ridicules, tout cela est l'œuvre de la mode.

De temps à autre, pendant les trente ans qui viennent de s'écouler, des firmes connues ont essayé de « lancer » des formes plus rationnelles dont les avantages de sécurité et de rendement étaient indiscutables. Chacune de ces tentatives devait échouer devant « la mode » et les promoteurs devaient reculer pour ne pas périr. Il y a plus de

dix ans que Chenard et Walcker ont sorti des caisses carénées dont le rendement était surprenant. La clientèle boudait. Chrysler lui-même a dû revenir à des formes anciennes lorsqu'il constata la défaveur qui suivit l'apparition de ses voitures aérodynamiques.

La mode, la terrible mode sévit sur l'automobile et ses méfaits sont incessants. C'est à la mode que nous avons dû les capots ridiculement longs et vides, à cette mode accompagnée de vanité et de snobisme ; car ne nous y trompons pas : le grand capot, c'est le grand moteur ; la grande vitesse, la grande voiture...

Qu'on ne m'accuse pas de cultiver le paradoxe. Je voudrais savoir à quel correspond l'étiquette « En rodage » qu'on peut voir sur tant de voitures.

Mon explication est évidemment douloureuse, mais je la donnerai : « En rodage » signifie : « Oyez manants, si je subis le déshonneur d'être « gratté » c'est que ma voiture est en rodage. Si ma voiture n'était pas en rodage, je pulvériserais votre bagnole et je vous ferais au passage un petit signe de la main, mais je suis « en rodage », passez. »

Il apparaît évident qu'aucun déshonneur ne peut être comparé à celui d'une compétition malheureuse.

Nous en sommes là. On pourrait cependant pardonner un peu à la mode et à ses méfaits ; car au fond de son cœur la mode cache le désir de l'élégance.

Hélas, si le luxe s'acquiert, l'élégance est un don et la mode n'est pas toujours fille de l'élégance.

Hélas, si le luxe s'acquiert, l'élégance est un don et la mode n'est pas toujours fille de l'élégance.

L'an dernier, je descendais l'Avenue du Bois et j'admirais une voiture arrêtée sur un croisement. C'était une « Rolls » d'un modèle ancien, carrossée en coupé par Barker.

Cette voiture n'était pas laquée mais vernie. Le soin qu'on devait apporter dans son lavage avait patiné l'ensemble d'un brun profond qui jouait sur les panneaux inimitables formés à la main. Toute cette voiture respirait l'élégance : la forme, la couleur, la garniture étaient parfaites.

Le chauffeur qui s'arrêtait descendit, puis il ouvrit la porte à une personne âgée qui fit quelques pas dans la direction des passages parallèles.

Le bas de l'avenue était occupé par une foule inaccoutumée. La personne âgée du coupé interrompit sa promenade et, s'approchant de l'agent immobile au carrefour, elle lui demanda s'il connaissait la raison de cette affluence.

— C'est le Concours d'Élégance, Madame, répondit-il, et, pour illustrer son affirmation, il fit un signe d'arrêt à une voiture qui venait en sens inverse et qui portait une bannière aux montants d'un pare-brise éclatant.

Cette dernière s'arrêta dans un long gémissement de freins. Verte était la voiture et verte était la dame qui la conduisait, le chef orné d'une aigrette.

Le roadster jetait des éclairs. Ses chromés rayonnaient sous le soleil comme une constellation. La caisse réalisait bien « La Mode ». Les courbes avachies de l'ensemble apparentaient cette voiture admirable à de la gelée fondante et, pour compléter tant de recherche, le spider était occupé par deux chiens gigantesques de race porcine et vêtus d'une robe pie terminée par des mufles que la soif rendait baveux.

La passagère du coupé crut un instant que ses yeux la trahissaient. Elle prit son face-à-main et contempla le spectacle qui nous était offert. Deux coquins calamistrés dévorèrent des yeux la dame verte et son équipage qui démarrant dans le tonnerre de l'échappement.

Alors le chauffeur de la « Rolls » se permit timidement une courte phrase :

— C'est le Concours d'Élégance, Madame, dit-il.

— Je vois, Charles, rentrons !

Et le bel équipage disparut dans un silence absolu.

La mode et l'élégance vont rarement de pair. Il existe des firmes vouées à la mode, d'autres sont vouées à l'élégance.

Birkight et Bugatti sont voués à l'élégance.

Ceci ne compromet en rien le fonctionnement des machines.

Un pont, un compas, un bateau, une voiture peuvent remplir un programme, dessinés par un ingénieur sans goût ou conçus par un mécanicien inspiré. Aucune loi scientifique, hélas, ne définit l'instant où l'art intervient dans le dessin du créateur. On pourrait croire que l'intervention divine n'ajoute rien à l'œuvre du mécanicien. Il n'en est rien. Cette mystérieuse puissance du don porte toujours ses fruits et la beauté va rarement sans apporter son cortège heureux.

Le « Normandie » est le plus bel exemple qu'on puisse invoquer pour illustrer la nécessité de l'art dans les constructions modernes. La coque de notre beau navire est l'harmonie dans la puissance. D'un bout à l'autre de l'immense arène les formes s'enlacent, s'affinent avec un rare bonheur. Cet immense vaisseau, qui pourrait paraître lourd par ses dimensions, est fin de son étrave à sa poupe et toute cette beauté concourt aux résultats que nous connaissons.

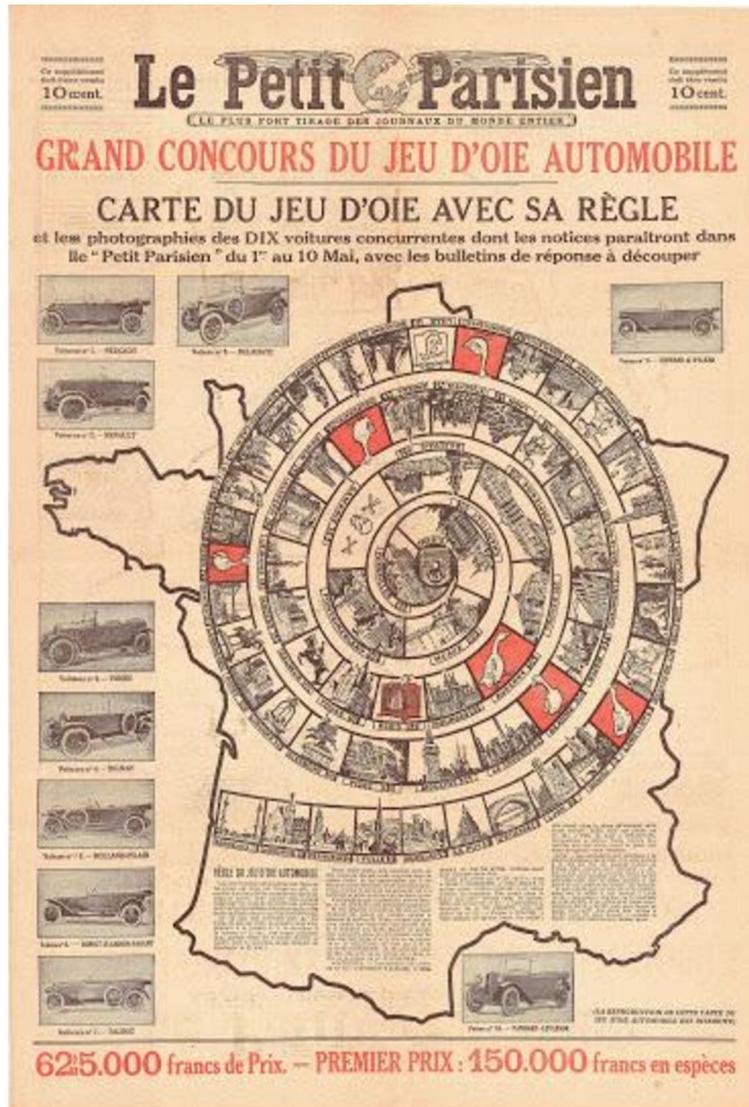
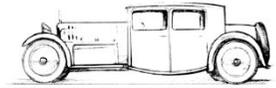
« Normandie » est bien l'œuvre d'un artiste et d'un mécanicien consommés. Tout y est rationnel dans les œuvres vives. Tout y est dicté par l'inspiration appuyée sur une implacable logique et la mode était impuissante pour guider la règle de l'ingénieur.

La mode dans l'industrie automobile n'exerce heureusement son influence que sur des côtés secondaires. C'est la mode qui nous a imposé la cachotterie de l'imparfait, la dissimulation des assemblages, les moulures de mauvais goût, les peintures burlesques, tout cet ensemble qu'on peut considérer comme un défi à la bienséance et qui indispose tant de gens contre les produits d'une industrie indispensable à la grandeur de la France.

Quand la mode aura disparu, car la mode mourra du rationalisme inévitable, l'automobile deviendra l'instrument que nous désirons tous : c'est-à-dire un véhicule absolument sûr, correctement centré, agréable, aéré, économique, d'un entretien facile et dont les formes seront définies non par la fantaisie des acheteurs mais par les lois de l'équilibre et de l'aérodynamisme.

Cette voiture sera beaucoup plus éloignée dans ses formes que ne l'est la plus moderne de nos voitures du char de Cugnot. Elle aura l'apparence d'une machine, la mode n'aura sur elle aucune prise. Elle fera partie de notre vie, sans appareil, sans filets, sans moulures. Son capot sera défini par les forces qu'il doit combattre, sa caisse par la nécessité du bien-être et de la sécurité. Les automobilistes connaîtront alors l'élégance, la seule mode véritablement digne de ce nom et cette mode s'exercera sur le silence, les freins parfaits, la sécurité de chaque instant. Tout cela dans des conditions de rendement inaccessibles même aux esprits les plus aventureux.

Gabriel VOISIN.

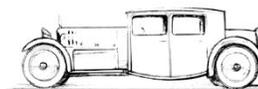


« Savez-vous jouer au jeu de l'oie ? »

Si oui attendez, si non apprenez ». C'est ainsi que le lundi 2 avril 1923 Le Petit Parisien lance ce qu'il présente dès le lendemain comme un « grand concours (1) national et populaire » sous la forme d'un jeu de l'oie dont les pions sont des « voitures de tourisme du type utilitaire dit « 8-10 cv » carrossées en quatre places ». (2) « Pourquoi concours national? Parce qu'il intéresse la plus grande industrie de notre pays. Parce que le circuit se déroulera à travers toute la France ». (3) « Pourquoi concours populaire ? Parce que l'automobile sera bientôt à la portée de tous. Parce que, tous, vous pourrez prendre part à ce concours qui sera simple et amusant ». (4) Le Petit Parisien est alors l'un des quatre plus importants quotidiens du pays. Sous l'impulsion de Jean Dupuy (5), propriétaire depuis 1884, son tirage qui a dépassé le million en 1902 et les deux millions durant la guerre (trois millions en novembre 1918) en fait l'un des journaux les plus influents du pays y compris en province. Pourtant, depuis la fin de la guerre et la mort fin 1919 de celui qui l'a incarné pendant 30 ans, le journal est en perte de vitesse, même s'il tire encore à plus de un million sept cent mille exemplaires. « C'est au Petit Parisien que le bon jeu

d'oie, si goûté de nos ancêtres et tombé dans un injuste oubli, va devoir cette nouvelle et sensationnelle métamorphose... » (6) Le journal « suivra très scrupuleusement les règles ordinaires de ce jeu, seulement il prendra pour carte la France : Bordeaux en est le point de départ avec le numéro zéro et Paris le point d'arrivée avec le numéro 63 [...] Et pour pions [...] dix automobiles de 10 HP, de marques différentes [...] Nous donnerons nos 10 coups de dés tous les deux jours, nous les annoncerons dans nos colonnes ». (7) Les cases avec une oie permettent de doubler ses points mais la case 19 (Lille) oblige le concurrent à rester deux jours sans jouer. Les cases 31 (Limoges) et 52 (Blois) font respectivement office de puits et de prison dont on ne peut sortir que par la venue d'une autre voiture. La case 58, celle de la mort, qui oblige le malchanceux à reprendre le jeu au départ est symbolisée par Gambais devenue célèbre depuis ce jour d'avril 1919 où Landru y a été arrêté pour le meurtre de dix femmes et d'un enfant. Une carte officielle en deux couleurs avec la règle du jeu et la photo des voitures concurrentes est mise en vente sous forme de supplément fin avril. (Doc. 1)

DECOUVERTE: Une Voisin dans un jeu de l'oie – Bertrand Lesueur (1^{ère} partie)



Mais depuis la tragique course Paris-Madrid de 1903 les épreuves de ville à ville sont interdites par les pouvoirs publics. Avant guerre la population n'a pas toujours accueilli l'automobile avec bienveillance. (8) La situation a évolué avec la Grande Guerre et la motorisation de la société. Mais la conclusion de l'article d'Omnia de juin 1921 qui revient sur le record que Dominique Lamberjack vient de battre sur la distance Paris-Nice en dit long: «[...] tout comptes fait ce sont là des exploits dangereux sur des routes non gardées ». La position du Petit Parisien est claire : « C'est un jeu automobile qui n'écrasera personne, qui ne fera pas beaucoup de poussière, qui se gardera bien de tamponner sur les routes du hasard, la mère l'oie, notre bonne mère l'oie, lente personne aimable et digne de foie [...] C'est au fond un jeu qui ressemble beaucoup à la vie [...] dans la vie aussi il y a des coups de dés, presque chaque jour [...] » (9). Il ne s'agit en effet pas d'une course puisque le jeu s'arrêtera lorsque l'une des dix voitures arrivera à Paris. Seuls les lecteurs peuvent jouer. Ils doivent pronostiquer la marque gagnante et, questions subsidiaires, trouver la vitesse moyenne de celle-ci ainsi que le nombre de lecteurs l'ayant choisi. Leur bulletin de vote doit être découpé dans le journal et parvenir avant le jour du départ. Pour garantir le sérieux du concours, « le chemin parcouru sera constaté par un compteur de tours O. S. spécialement établi pour le concours par les Ateliers Seignol et fixé sur la roue avant ». (10)

Si le but du jeu, comme pour tout concours est bien de faire remonter le tirage, la direction du journal poursuit un but plus « politique » et le choix des 10 CV présentées comme les voitures de l'avenir n'est pas anodin. D'ailleurs au salon de 1922 rares ont été les constructeurs « industriels » qui n'en présentaient pas une. « En organisant la partie

[...] nous avons voulu, en faisant participer à ce concours la plus populaire des inventions modernes et la plus importante des industries nationales, apporter à celle-ci l'encouragement d'un vaste effort de propagande ». (11) Et de noter qu' « [...] il y a chez nous un gros effort à faire en faveur d'un moyen de transport qui a une telle influence sur la vie moderne ». Le Petit Parisien met en avant la 10 CV comme étant « le type populaire achevé de la voiture à tous usages ». « En principe, les dix marques (12) qui prendront part à notre partie [...] présentent des voitures quelque peu différentes, mais se rapprochant toutes d'une moyenne-type [...] et font toutes honneur à la construction française ». (13) Ce patriotisme industriel n'est pas anodin. Les constructeurs, tous français, ont été « invités » par le journal et la publicité qui leur est faite n'est pas négligeable mais aucune information n'est donnée quant au choix de cette liste ou les refus éventuels. Citroën est le grand absent mais que dire de tous les autres « oubliés ». On peut néanmoins imaginer qu'un nombre plus élevé de concurrents rendant difficile le bon déroulement du jeu, la rédaction s'est limitée à 10 marques.

Un « Comité du concours » a été mis en place pour garantir la bonne tenue du jeu. Y siègent le Colonel Ferrus, président de la commission technique de l'Automobile Club de France ; Georges Lumet du laboratoire d'essais de l'A.C.F.; le docteur Meillon, vice-président du Touring Club de France; le rédacteur en chef de la revue Omnia Baudry de Saunier ou Edouard Calmette le président du Motorcycle-club de France. Les journalistes Paul Meyan (14) et François Toché (15) en sont le commissaire général et le commissaire adjoint. Des journalistes du Petit Parisien font office de commissaires de bord des véhicules en charge de la notation des incidents de route et du

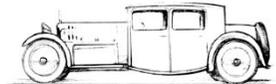
chronométrage des arrêts autorisés.

Une C4 Voisin*, conduite par MM. Marchet et Scotte est inscrite et présentée par le journal le 3 mai. « Quatre cylindres sans soupape (60m/m d'alésage-110 de course) ; allumage par magnéto, embrayage par cône, nombre de vitesses : 3, plus la marche arrière ; voie : 1m30 ; empattement : 2m85 ; freins sur les quatre roues ; pneumatiques : 765x105 ». Il s'agit en fait de la 8 HP de 1922 dans sa version torpédo tourisme mais qui bénéficie de quelques modifications présentées au Salon de 1922. Celle que l'on nomme dorénavant 8/10 HP affiche toujours 1244 cm³ de cylindrée mais sa puissance réelle est passée de 28 à 30 CV. La voiture qui participe au jeu est dotée de freins à tambours sur les roues avant ce qui est en supplément sur le catalogue. Nous n'avons aucune information sur l'équipage. Notre photo qui semble prise sur le terrain d'Issy ouvre la porte à un engagement d'« usine » ce qui est fort possible si l'on considère que la plupart des équipages sur lesquels nous avons des précisions sont liés à la marque de leur automobile.

* La Voisin est une C4S avec un moteur passé à 1,328 litre seul moteur C4 qui donne 30 chevaux et dont l'alésage est plutôt de 62m/



La suite au prochain numéro avec bibliographie et références!



Les Pâques de nos Lecteurs

Le Petit Parisien
LE PETIT PARISIEN EST LE JOURNAL DE CHAQUE FAMILLE

PRÉPARE UN

GRAND CONCOURS
National et Populaire

LE JEU D'OIE AUTOMOBILE

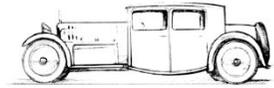
ANDREIN

“Do you know how to play the goose game?”

If so, wait; if not, learn.”. Thus on Monday 2nd April 1923, Le Petit Parisien launched what it presented as “a great national popular competition¹” in the form of a wild goose chase, the pieces for which were standard 8-10 hp four-seater touring cars.² “Why a national competition? Because it is of interest to the nation’s largest industry. And because the race will be run all over France.³ Why a popular competition? Because the motor car will soon be within everyone’s reach. Because everyone will be able to take part in this competition which will be simple and fun⁴.” Le Petit Parisien was then one of France’s four biggest daily newspapers in the country. Under the impetus of Jean Dupuy⁵, owner since 1884, its circulation, which exceeded one million in 1902, two million during the war and three million in November 1918, made it one of the most influential newspapers in the country. However, since the end of the war and the death in 1919 of its owner of 30 years, the newspaper has been losing momentum, despite a circulation of more than 1.7 million. “It is thanks to the Le Petit Parisien that the great wild good chase game so

beloved by our ancestors and today unjustly forgotten, will undergo this sensational new metamorphosis⁶.” The newspaper “will scrupulously follow the rules of this game, using France as its ‘board’: Bordeaux is the starting point with the number zero and Paris the finishing point with the number 63 [...] And for the pieces [...] ten 10 HP cars of different makes [...] We will roll our 10 dice every two days and announce them in our columns⁷.” The squares with a goose double the points but square 19 (Lille) obliges the competitor to stay two days without playing. Squares 31 (Limoges) and 52 (Blois) are used as a well and a prison respectively, from which one can only escape by the arrival of another car. Square 58, that of death, forces the unlucky player to start the game again, is symbolised by Gambais, which has become famous since that day in April 1919 when Landru was arrested there for the murder of ten women and a child. An official card in two colours with the rules of the game and photos of the competing cars is on sale as a supplement at the end of April.”

DECOUVERTE: Une Voisin dans un jeu de l'oie – Bertrand Lesueur (1^{ère} partie)



However, town-to-town events had been banned in France since the tragic Paris-Madrid race of 1903. Although the motor car was not universally welcomed before the war⁸, the motorisation of society during the conflict had changed the situation. The conclusion of an article in Omnia in June 1921 reflecting on the record that Dominique Lamberjack had just beaten on the Paris-Nice event, says it all: "All things considered, these are dangerous exploits on unguarded roads." Le Petit Parisien's position was clear: "It's a motoring game that won't injure anyone, won't raise a lot of dust or damage the roads. [...] Our good mother goose is a slow, kind and dignified person [...] It's basically a game that's a lot like life [...] in which there are rolls of the dice almost every day⁹. [...] It is not in fact a race, since the game will stop when one of the ten cars arrives in Paris. Only readers can play. They have to predict the winning marque and its average speed and the number of readers who have backed it. Their ballot paper must be cut out of the newspaper and arrive before the start. To guarantee the accuracy of the competition, "the distance covered will be recorded by an O.S. distance recorder specially devised for the competition by Ateliers Seignol and fixed to the front wheel¹⁰."

If the aim of the event was to increase the circulation, the newspaper's management pursued a more political agenda in choosing the 10HP class. At the 1922 Salon, there were

large manufacturers who did not have such a model in their range. "We wanted to encourage a vast propaganda effort by hosting a competition between the most popular modern products of the nation's biggest industry¹¹. [...] There is a great effort to be made in favour of a means of transport which has such an influence on modern life." Le Petit Parisien suggested the 10 CV as "the definitive all-purpose popular car." "In principle, the ten marques¹² that will take part [...] are cars that are different, but are all close to an average type [...] and all do credit to French manufacture¹³." This industrial patriotism was not insignificant. The manufacturers, all French, were invited by the newspaper and the publicity accorded to them was considerable, but no information was given as to the selection criteria or any refusals to enter. Citroën was the great absentee but there was no formation about the others. It is reasonable to assume that more competitors would have made the contest more difficult to run smoothly, hence the 10-marque limit.

A Competition Committee was set up to manage the event: Colonel Ferrus, president of the technical commission of the Automobile Club de France, Georges Lumet of the ACF research laboratory, Doctor Meillon, vice-president of the Touring Club de France, Baudry de Saunier, the editor-in-chief of Omnia magazine and Edouard Calmette, president of the Motorcycle-club de France. The journalists Paul Meyan¹⁴ and François

Toché¹⁵ acted as general commissioner and deputy commissioner. Journalists of Le Petit Parisien were marshals in charge of recording road incidents and timing stops.

A Voisin C4 driven by Messrs Marchet and Scotte was entered and presented by the newspaper on May 3rd: "Four-cylinder sleeve valve (60mm x 110mm); magneto ignition, cone clutch, three gears plus reverse; 1m30 track; 2m85 wheelbase; four wheel brakes; 765 x 105 tyres." It was a factory-bodied 1922 8HP tourer with some updates introduced at the 1922 Salon, increasing the output of the 1244cc engine from 28 to 30bhp. It was equipped with the optional front brakes, but there is little information about the crew. The photograph appears to have been taken on the Issy parade ground suggests a factory-backed entry, which was the case with most other participating marques.



AVOIR SOIN DE BIEN DÉCOUPER SUR CE POINTILLÉ

Grand Concours du Jeu d'Oie Automobile du Petit Parisien

Voiture choisie comme gagnante par le concurrent : **VOISIN** N° 3

RÉPONSES EN CHIFFRES

1^{re} Question : Quelle vitesse moyenne à l'heure fera la voiture gagnante, au mètre près ? ..) _____

2^{me} Question : Combien de concurrents auront choisi la voiture gagnante ?) _____
(Ces 2^{es} Questions servent à départager les ex-æquo.)

Nom et Prénom : _____

Adresse : _____

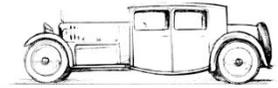
Localité : _____ Dépt^s : _____

SIGNATURE : _____

ÉCRIREZ TRÈS LISIBILLEMENT

AVOIR SOIN DE BIEN DÉCOUPER SUR CE POINTILLÉ

To be continued in the next issue with bibliography and references!



A NICE RESTORATION IN DANEMARK: PER NIELSEN

My name is Per Nielsen. I have worked with restoring and maintaining classics, vintage and veteran cars for a good 30 years. Some of the cars in my collection: 1903 Locomobile, 1910 Stanley, 1924 Buick and 1933 Citroen Kegresse, see the webpage <http://kegresse.dk>.

I also preserve and keep cars running for The Danish Technical Museum: Szawe, Delaunay Belle Ville, Conrad Steam Car and the 1888 Hammel. My mail is dksteamer@me.com.

The history of the 1924 Voisin C4 Torpedo Sport 4 places chassis no. 5801

The story of the car is not all clear. In the start I was told that the cars origin was Dr. Bolz resident in Paris. This was apparently not true. The engine is no. 6124 with 62 mm bore. According to Pascal Courteault's book "AUTOMOBILES VOISIN 1919-1958" this engine belonged to

In the spring 2013 I visited the Riems market where Houzet had the C4 Torpedo Sport for sale. I just fell for the very charming Voisin with so many distinct details. At the time of purchase, I had no idea of the condition of the engine other than it could be turned. Later I learned that this presents a considerable risk in terms of time and money. But it seems like I am lucky. The 4 different and worn-down tires told the story of many kilometres and little maintenance. All bushings for the springs and kingpins were also worn out.

When I joined the Amis de Gabriel Voisin I was quite surprised to learn that the car was the only C4 Torpedo Sport in the club register. Shortly I feared to get stuck in the restoration due to lack of parts or specifications of these. Later I learned that there are more surviving C4 Torpedo Sports. Naturally there was help to find among the "Amis". On invitation I

visited treasurer Pierre-Michel Aubert which paid for with both excellent drawings of the C4 Torpedo Sport and spares for the brake system. Also Stefan Itner, Josef Woes and Koloman Mayrhofer have been excellent help supplying advice and photos. Also thank you to Pascal Courteault for straightening out misunderstandings to the story. I am grateful to you all.

In the spring 2020 I started restoring the chassis. So far most of the chassis is done. The photo shows a test-assembly. This winter I hope to finish checking the engine, carburettor and rebuild the magnet. The plan is to get a running chassis ready in 2021.

Any further information and photos of the car is most welcome.

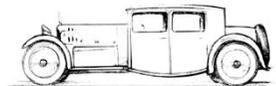
Best regards. Per

chassis no. 6065. According to Pascal this chassis belonged to Dr. Bolz and was wrecked. Also according to Pascal, my Voisin was in the collection of Cornière who passed away in the early 90'ties.

Some restoration was done to engine, and the fabric covered body. But who did this? And when? Please help me with the story if you can.

A nice detail of the car is the way the top is fixed on the body. Two hangers like bows are placed on top of the body between the front and rear seats. When you need the top up, both bows are raised and one of them moves behind the rear seat. Then the canvas is brought up from the rear compartment. It is then fixed to the rear of the body and stretched over the bows to the windshield columns. Voisin patented this construction. This way when the top is down, it is not folded over the rear of the body, disturbing the looks. When not in use the top is placed in the rear compartment and the bows are mounted flush to the body. A very elegant solution.





Je m'appelle Per Nielsen. J'ai travaillé sur la restauration et l'entretien de voitures classiques et anciennes pendant plus de 30 ans. Voici certaines des voitures de ma collection: une Locomobile de 1903, Stanley de 1910, Buick de 1924 et une Citroën Kegresse de 1933 (voir

<http://kegresse.dk>)

J'entretien et fais aussi rouler des voitures pour le Danish Technical Museum: Szawe, Delaunay Belle Ville, Conrad Steam Car et le 1888 Hammel.

Mon adresse mail
dksteamer@me.com.



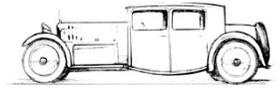
Ma Voisin C4 Torpedo Sport 4 places châssis no. 5801

L'histoire de la Voisin C4 Torpedo Sport de 1924 n'est pas parfaitement claire. On m'a d'abord dit qu'elle avait appartenu au Dr Bolz résidant à Paris, et c'était apparemment faux. Le moteur porte le n°. 6124 avec un alésage 62 mm. D'après le livre de Pascal Courteault «AUTOMOBILES VOISIN 1919-1958», ce moteur

appartenait au châssis no. 6065. Selon Pascal, ce châssis appartenait bien au Dr Bolz mais a été détruit. Toujours selon Pascal, ma Voisin faisait partie de la collection de Cornière, décédé au début des années 90.

Une première restauration a été faite sur le moteur, puis la carrosserie recouverte de tissu. Mais qui et quand l'a fait? Si vous connaissez son histoire, aidez-moi s'il vous plaît!²⁷

UNE BELLE RESTAURATION AU DANEMARK: PER NIELSEN



Un superbe détail de la voiture est la façon dont la capote est fixé sur le corps de la voiture. Deux cintres, faits comme des arcs, sont placés entre les sièges avant et arrière, et lorsque vous avez besoin de la capote, les deux arcs sont relevés et l'un d'eux se déplace derrière le siège arrière. Puis on sort la toile d'une boîte placée sous le plancher arrière. Elle est ensuite fixée sur la partie arrière de la carrosserie puis fixée sur les arcs des colonnes du pare-brise. Voisin a breveté cette belle cinétique. Grâce à elle, lorsque la capote est abaissée, elle n'est pas repliée sur l'arrière de la caisse ce qui perturberait la ligne globale, la toile étant placée dans le compartiment sous le plancher et les arcs montés à ras de la carrosserie. Une solution très élégante.

Au printemps 2013, je me suis rendu à la Foire de Reims où M. Houzet vendait cette C4 Torpédo Sport et e suis vraiment tombé amoureux de cette charmante Voisin qui avait tant de détails si intéressants. Lors de l'achat, je n'avais aucune idée de l'état du moteur, ni même s'il tournait. Plus tard, j'ai compris que cela était un risque considérable en termes de temps passé et d'argent dépensé, mais je sentais pourtant que j'aurai de la chance. Ses 4 pneus différents, tous les coussinets, ressorts et clavettes tous très usés racontaient son histoire, c'est à dire de nombreux kilomètres parcourus et bien peu d'entretien. Lorsque j'ai rejoint les Amis de Gabriel Voisin, j'ai été assez surpris d'apprendre que la voiture était le seul sport C4 Torpédo présent dans la liste du Club. J'ai alors craint de rester bloqué dans la restauration en raison d'un manque de pièces de notices techniques. Mais j'ai heureusement trouvé de l'aide parmi les « Amis », et j'ai rendu visite au trésorier Pierre-Michel Aubert qui

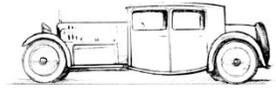
a résolu les problèmes avec de superbes dessins de la C4 Torpedo Sport et des pièces de rechange pour le système de freinage. Stefan Itner, Josef Woes et Koloman Mayrhofer ont été eux aussi très précieux en me fournissant d'autres conseils et photos. Je suis très reconnaissant à vous tous.

Au printemps 2020, j'ai commencé à restaurer le châssis, et la majeure partie est maintenant terminée. La photo présentée ici montre un teste d'assemblage. J'espère cet hiver pouvoir restaurer le carburateur, reconstruire l'aimant et le moteur. Le projet étant de remettre la voiture en marche en 2021.

Toutes vos informations sur cette voiture, ainsi que vos photos de C4 Torpédo sont les bienvenues.

Cordialement, Per





Un peu d'histoire sur une période peu connue et quelques questions sans réponse, une enquête non résolue.

18 AOUT 1917

Gabriel Voisin cède son entreprise, son nom et toute l'activité Aéronautique par la signature des contrats de vente en date du 18 Aout 1917. La France est en pleine guerre et la récente déclaration de guerre par les Américains ne permettait pas encore d'imaginer une victoire rapide.

Les motifs de cette décision ne sont pas connus et les explications tardives données dans ses mémoires sont peu probables et surtout contredites par les événements des années suivant cette vente.

Première énigme

Par les quatre contrats signés, Voisin cède tous les actifs de la société, immobilier, stock et outillage, travaux en cours, clients, trésorerie, ensemble des créances et la marque Avions Voisin. Voici la preuve de la volonté Voisin de tourner définitivement la page. Ceci est confirmé par une condition particulière de non concurrence et l'engagement de ne pas débaucher du personnel des équipes en place, à l'exception de 12 personnes, toutes d'un grade inférieur à contremaître. Curieusement le contrat interdit tout travail sur les avions mais précise que celui sur les moteurs n'est pas compris dans cette exclusion et que les seuls outils que peut emporter Gabriel Voisin sont ses outils personnels sans que nous sachions de quoi il s'agit.

En partant donc avec douze collaborateurs, on peut imaginer que Voisin avait quelques idées. Si ses intentions nous sont inconnues, entre la date de vente d'août et le mois de juillet de l'année suivante, un certain nombre de projets va voir le jour dont la variété devrait nous mettre sur la piste des intentions de Voisin pour l'avenir.

Voisin avait-il le désir de se laisser guider par les idées qui lui traverseraient l'esprit ou bien avait-il un projet futur ?
Mystère,

Seconde énigme

Examinons les études faites par ce Laboratoire Voisin dont le siège officiel est à l'adresse personnelle de Gabriel Voisin rue Saint Philibert à Paris et dont le nom de Laboratoire de Recherche n'évoque pas la puissance de l'usine Avions Voisin, pour voir si elles permettent d'imaginer la nouvelle orientation que Voisin voulait prendre.

Les Maisons préfabriquées. Les voitures Sully 2 places avec

petit moteur d'un demi litre de cylindrée. Les coussins gonflables pour assister les chars de combats à franchir les rivières. Quelques brevets divers pour des fonctions mécaniques obscures aux résultats hypothétiques. Les hangars gonflables. La motorisation de bicyclettes à l'aide d'un moteur amovible. Un système de mat de télécommunication portable et gonflable

L'examen de ces projets montre qu'aucun d'entre eux n'a nécessité de lourds équipements pour leur fabrication et aucun n'indique une orientation nouvelle.

Pour les maisons préfabriquées, la mise en œuvre ne fait pas appel à des moyens industriels mais plutôt à une sous-traitance spécialisée en charpenterie, c'est une activité nouvelle peut être liée aux anciennes études d'architecte.

Les voitures Sully vont consommer une partie des énergies avec les différents essais, dont deux moteurs différents et deux transmissions différentes et une tentative de suppression de boîte de vitesse. Là aussi pas d'investissement lourd mais une main d'œuvre ouvrière pour leur réalisation, petit usinage et montage. C'est également une direction bien différente des avions.

Les coussins gonflables pour les chars. Rien n'est connu sur ce projet et les moyens de développement associés mais leur fabrication ne fait pas appel à des équipements importants. Encore un autre axe de développement dans lequel on peut classer les hangars gonflables et les mats de télécommunication.

Enfin la motorisation des bicyclettes est un autre projet d'une dimension semblable à celui du Sully. A nouveau deux types de moteur et de transmission ont été prototypés prenant certainement une bonne partie des moyens de la petite équipe.

La variété de ces projets montre l'absence d'une voie précise qui nous pourrait nous éclairer sur les raisons de la vente de l'entreprise Avions Voisin.

Troisième énigme

En début 1919 Voisin annonce sa reconversion à l'automobile. Que c'est-il passé pour que subitement Voisin se lance dans cette activité nouvelle ?

Voici quelques faits qui doivent sûrement vous mener à donner votre avis :

En juin 1917 au moment de la décision de vente, la fin de la guerre n'est pas prévisible. Après la vente, l'activité de Gabriel Voisin s'épanouit dans des directions variées à la taille de sa petite équipe. On peut penser que cette activité s'est déployée jusqu'au milieu de 1918 en restant à la taille du Laboratoire.

Avril 1918, l'acheteur des usines Voisin rencontre des

difficultés financières et ne peut tenir ses engagements de paiements vis à vis de Voisin. L'enjeu est important de l'ordre de 7 millions de francs.

Les deux offensives allemandes de juin et juillet 1918 ont été un échec et sont l'indication d'une possible fin de guerre.

Gabriel Voisin attaque en escroquerie son acheteur de la société Avions Voisin, le 18 juin 1918.

Début août, Voisin mets son acheteur en demeure de payer le solde du prix d'achat.

17 Décembre le Laboratoire de Recherche dépose une demande d'homologation d'une voiture C1 à la direction du services des Mines en charge des autorisations.

31 Décembre 1918 Voisin rachète sa société de construction d'avions et déclare une nouvelle activité dans l'automobile.

Voici quelques hypothèses ou rapport d'interviews sur le choix de l'automobile.

En fait il est certain qu'à la date de juin 1918 Voisin a décidé de la reconversion de ses activités dans un secteur demandant d'importants moyens industriels. Sinon il n'aurait pas décidé de clore la négociation par le rachat de son entreprise et aurait demandé une mise en faillite et une liquidation de son acheteur.

Rencontre Artault - Voisin sur la cession du projet de voiture 4 litres hébergé chez Citroën vers mai 1918 (*interview*). Qui a financé ce projet chez Citroën ?

Abandon du projet voiture de 4 litres Dufresne chez Morane à la suite de la maladie de Léon. *Information non confirmée par une documentation certaine mais par des interviews*. Est-ce le même projet comme certains le pensent ?

Les renforts des armées anglaise et américaine montre leur efficacité en août 1918 confirmant l'hypothèse d'une fin rapide des hostilités .

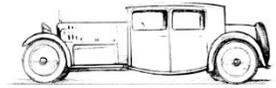
19 Octobre mort de Léon Morane des suites de la grippe espagnole.

Qui a fabriqué la voiture soumise à homologation ? a-t-elle été fabriquée chez Citroën ou dans une autre entreprise ? Laquelle ?

A quelle date Voisin a décidé de se lancer dans l'automobile ? Cette décision est-elle dictée par l'obligation de limiter les pertes dues au non-paiement de son acheteur ?

Existe-t-il des documents indiquant qu'en juillet 1917 Voisin souhaitait changer de vie et quitter l'industrie ?

Si les membres de l'Association disposent d'informations je serais très intéressé de les partager avec eux et j'écrirais le second volet de cette histoire.



Some history about a little known period and some unsolved mysteries

AUGUST 18th, 1917 is when Gabriel Voisin signs the contract to sell his company, his name and all his aeronautical activities. France is in the middle of the war and America's recent entry into the conflict suggests that victory is not imminent.

The reasons for Voisin's decision to sell are not known and the later explanation he provides in his memoirs has little credibility, and was moreover contradicted by events in the years after this sale.

Mystery No.1

In the four contracts, Voisin sells all the company assets, property, stock and tools, work in progress, customers, cash, all receivables and the Avions Voisin trade name. This proves Voisin's determination to turn over a new leaf, which is confirmed by a specific non-competition clause and an undertaking not to poach staff from the company, with the exception of 12 people below the rank of foreman. Curiously, the contract prohibited all work on aircraft (but not on engines), and that the only tools Gabriel Voisin could take with him were his personal tool, whatever these may have been.

Leaving with 12 employees suggests that Voisin had a plan of some sort. Although his intentions are unknown, between the date of the sale in August and July of the following year, a number of projects were undertaken, whose sheer variety hints at Voisin's future intentions (or lack thereof).

Was he planning a specific activity, or open to be led by whatever he dreamed up? Mystery,

Mystery No.2

To help us understand the direction he wished to take, consider the projects undertaken by the Laboratoire, headquartered at Gabriel Voisin's personal address on rue Saint Philibert in Paris, and whose Laboratoire de Recherche name had none of the resonance of the Avions Voisin factory. Prefabricated Houses. The two-seater 500cc Sulky buckboard. Inflatable flotation aides to allow military vehicles to cross rivers. Various patents for obscure mechanical functions. Inflatable hangars. The Motor Fly motorised bicycle wheel. A portable inflatable telecommunications mast. None of these

projects required serious tooling or manufacturing resources, and none of them indicated the new direction.

Derived from his former architectural studies, the prefabricated houses required little by way of industrial support, the carpentry aspects being easily sub-contracted. The Sulky carts must have taken some time to develop, with tests including two different engines and transmissions, and an attempt to dispense with the gearbox. Again, no heavy investment required, beyond a small team to fabricate, machine and assemble. Completely unlike making aeroplanes. Nothing is known about the project to develop flotation bags for tanks, but their manufacture cannot have involved substantial equipment any more than the inflatable hangars and telecommunication masts. The motorised bicycle wheel was a project of a similar scale to the Sulky. Once again, two types of engine and transmission were prototyped, which must have taken up a good part of the small team's resources.

The sheer diversity of these projects reveals a lack of any direction which could shed light on the reasons for selling the Avions Voisin company.

Mystery No.3

At the beginning of 1919, Voisin announced the factory's conversion to motor car production. What happened to make him suddenly embark on this new activity? Here are a few facts to guide you:

When the decision to sell was made in June 1917, the end of the war was not in sight. After the sale, Gabriel Voisin's business went in various directions, allowing for the size of his small team. These activities continued until the middle of 1918, with the Laboratoire remaining at the same size.

In April 1918, the buyer of the Voisin factories ran into financial difficulties and was unable to meet his financial commitments to Gabriel Voisin. The stakes were high, in the order of 7 million francs. The failure of the two German offensives of June and July 1918 presaged that the end of the war may have been in sight. Voisin swindled the purchaser of the Avions Voisin company on June 18th 1918 to regain control of his firm.

At the beginning of August, Voisin puts his buyer on notice to

pay the balance of the purchase price. On December 17th, the Laboratoire submits a C1 car to the Department of Mines for homologation. On December 31st, 1918, Voisin buys out his aircraft construction company and declares himself an automobile manufacturer.

Here are some hypotheses regarding his choice of the automobile.

It is certain that in June 1918 Voisin decided to convert its activities in a sector requiring significant industrial resources. Otherwise he would not have decided to end the negotiations by buying his company and would have filed for bankruptcy and the liquidation of his buyer.

Voisin met Artault regarding the sale of the 4-litre car project hosted by Citroën around May 1918 (interview). Who financed this project at Citroën?

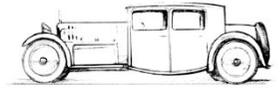
The Dufresne 4-litre car project was abandoned by Morane after Léon's illness (not documented but suggested in an interview). Was this the same project as some people think? Reinforcements from the British and American armies showed their effectiveness in August 1918, confirming a rapid probable end to hostilities. On October 19th, Léon Morane died of Spanish 'flu.

Who manufactured the car that was homologated? Citroën or another company? Which?

When did Voisin decide to go into the automobile business? Was this decision dictated by the obligation to limit losses due to non-payment by his buyer? Are there any documents indicating that in July 1917 Voisin wanted to change his life and leave the industry?

If any members has any information, I would be very interested to share it in order to write the second part of this story...

DIVERS: HOMMAGE A ROGER SMITH – Olivier Garnier



Avec grande tristesse, j'ai appris le décès de mon ami Roger à l'âge de 76 ans. Roger avait une impressionnante culture automobile et un goût très prononcé pour les restaurations aux plus belles patines. Il disposait d'une collection très variée de véhicules avec toutefois une préférence pour les marques françaises telles que Bugatti, (grand spécialiste du Brescia et des 57), Voisin (avec 4 dans le garage) , et Delahaye (surtout les 135) mais aussi Amilcar , Helica ...

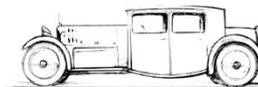
Sa première voiture , une Invicta payée quelques livres , puis il achète et restaure la magnifique AC qui gagna le record de Brooklands et couru à Gaillon entre les mains de Joyce .

C'était un personnage intrigant au premier abord mais très attachant et surtout doté d'un humour so British !

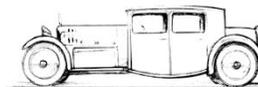
Roger avait acheté en 1976 une petite Eglise au Diocèse de Canterbury avec évidemment les pierres tombales sur le contour qu'il fallait éviter lors des manœuvre complexes avec des autos d'avant-guerre. La Crypte conservée telle quelle faisait office d'atelier , la tour servait de chambre , et à la place de l'autel , le salon !



DIVERS – HOMMAGE A ROGER SMITH



Lors d'un Solo Bugatti, Roger nous avait rejoint à Angoulême , suite à un oubli de sa part pour l'inscription pour la Course des remparts. Avec Patrick Friedli nous avons réussi à monter un stratagème au nez et à la barbe des organisateurs , En effet le matin Andy Johnson faisait les essais au volant de son type 13 ,mais ne pouvant pas faire le course l'après-midi pour attraper le ferry le soir même , Roger pris le volant de son Brescia très identique au sien et prenait donc sa place avec son numéro soigneusement décollé , le speaker avait fait une remarque sur les performances du matin par rapport à l'après midi sans avoir remarqué le subterfuge !
Nos pensées vont à Christine son épouse, et Freddy son fils.
Olivier Garnier



Bonjour à Tous, et Chers adhérents ,

Plusieurs adhérents de Midi Pyrénées m'ont fait part ce jour, d'un mail anonyme qui leur a été adressé à propos des futures dispositions locales de l'application de la loi LOM concernant la Zone de Faible Émission (ZFE) de Toulouse Métropole ...

Concernant la future ZFE de Toulouse métropole, comme déjà discuté avec quelques-uns d'entre vous à l'occasion d'une rencontre, un mouvement spontané, anonyme, et non structuré s'est formé qui agite et interpelle sur les réseaux sociaux les adhérents de la FFVE (Clubs locaux) sur le sujet mais n'agissent pas ni ne formulent des propositions constructives de plus sous couvert d'anonymat !

La FFVE reconnue d'utilité publique agit elle à visage découvert. Comme vous le savez, elle s'est saisie du dossier de ces futures nouvelles dispositions depuis longtemps et a participé (pour Toulouse métropole dont je suis en charge) aux réunions de concertation qui ont eu lieu en 2019.

La situation actuellement pour Toulouse (chaque agglomération est autonome pour prendre sa décision) est en bonne voie, le contact est bien établi et nous (je suis) sommes confiants en la concertation avec nos dirigeants locaux.

Il faut savoir que la décision ne sera prise que fin 2021, ce qui laisse du temps à ce genre de circulaire pour faire le " Buz " Il faut garder ses nerfs et agir vers les vrais décideurs, ce que nous la FFVE faisons.

La seule recommandation de précaution que je ferai à ce stade d'avancement du dossier, est que je recommande à tous les possesseurs de véhicules d'époque de passer tous leurs véhicules en Certificat d'Immatriculation de Collection (CIC) (ex carte grise de collection !) car la FFVE soutiendra et défendra tous ses adhérents pour obtenir des dérogations permanentes de circulation, mais doit avoir des critères de demande d'exemption clairs et simples à décliner vers les décideurs. NB : Le coût administratif du changement de CIC est minime.

je vous espère tous en bonne santé vous et vos proches par ces temps compliqués. Souhaitons pouvoir bientôt reprendre le cours des rassemblements automobiles avec enthousiasme et bonheur.

Restons solidaires et confiants, et n'ajoutons pas de vaines querelles de pouvoir à un sujet hautement sérieux pour nous les vrais "Amateurs de véhicules d'époque "

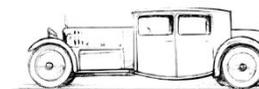
N'hésitez pas à m'interpeller sur ce thème ou sur vos questionnements concernant notre Fédération.

Je vous souhaite de Bonnes Fêtes de fin d'année et souhaite vous revoir très vite en 2021.

Amitiés.

Bruno VUILLERMOZ

Votre Délégué Régional FFVE Midi Pyrénées



Le point sur les Zones à Faible Émission (ZFE)

Chers ami(e)s collectionneurs,

Dans le cadre de notre mobilisation sur le sujet des ZFE mobilité, outre les actions déjà menées auprès de chacune des métropoles concernées, la FFVE a réuni les plus grandes institutions nationales et internationales, qui, à l'unanimité, l'ont mandaté pour défendre la position des collectionneurs auprès des pouvoirs publics, Etat et collectivités territoriales :

- * L'Automobile Club de France (ACF)
- * Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), Véhicules Historiques
- * Le Comité des Constructeurs Français Automobile (CCFA)
- * La Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)
- * L'Automobile Club de Monaco (ACM), Commission Historique
- * La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)
- * La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), Commission Historique.

De plus, une initiative parlementaire récente a conforté notre démarche : le dépôt au Sénat et à l'Assemblée Nationale de deux propositions de lois identiques, prévoyant l'introduction en France d'un dispositif de dérogation nationale analogue à celui existant en Allemagne pour les véhicules historiques (H), et qui donne depuis 12 ans toute satisfaction.

L'amélioration de la qualité de l'air dans nos métropoles est un souci que partagent, en tant que citoyens, tous les collectionneurs. Mais y interdire nos véhicules n'aurait aucun effet mesurable sur la qualité de l'air, tout en compromettant gravement l'avenir de notre passion commune, essentielle à la préservation d'un patrimoine industriel inestimable.

C'est pourquoi nous avons souhaité associer à nos démarches toutes les instances concernées et faisons appel à la mobilisation de chacun de vous, collectionneurs et professionnels.

Merci à eux de leur soutien et de leur confiance, et merci à toutes et à tous de votre soutien.

Amitiés,

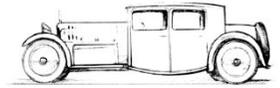
Jean-Louis Blanc, Président de la FFVE

Les pneus hiver obligatoires pour les anciennes

Le décret N°2020-1264 du 16 octobre imposera un équipement hiver à compter du 1er novembre 2021 pour les véhicules circulant sur 48 départements, en totalité ou partiellement selon la décision des Préfets.

Cette mesure a interpellé les collectionneurs de véhicules anciens qui s'interrogent sur les équipements hivernaux nécessaires à l'équipement de leurs véhicules pour respecter la loi. Au même titre que les véhicules modernes, les véhicules anciens sont concernés par cette obligation.

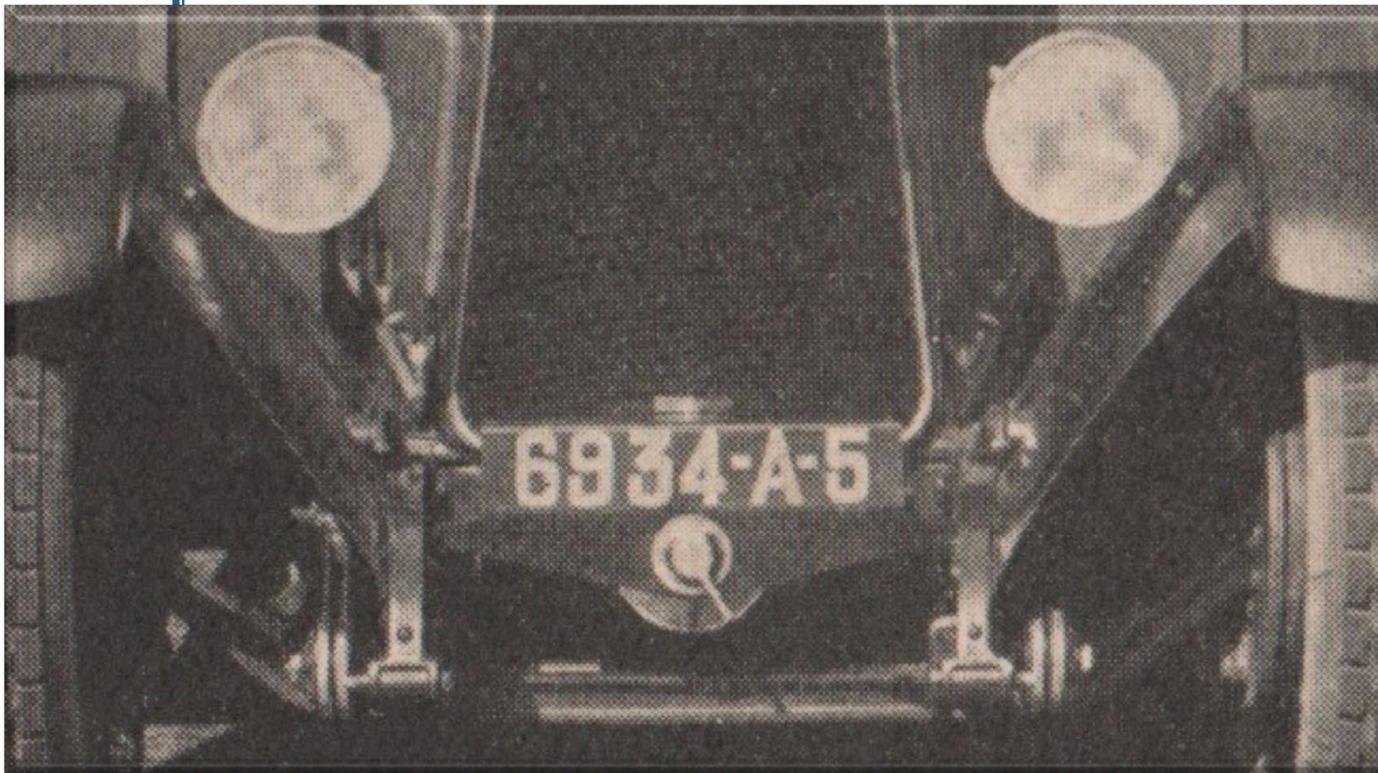
J. Michel CHARPENTIER



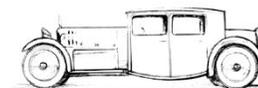
Si les adhérents des " Amis de Gabriel Voisin " désirent compléter l'historique de leur véhicule en retrouvant les immatriculations et les propriétaires successifs, je peux les aider à effectuer ces recherches .

J'ai consulté depuis une vingtaine d'années de nombreux registres d'immatriculation au travers des archives départementales et des Préfectures, j'ai passé du temps dans la poussière en feuilletant les pages de ces vieux registres et j'ai pu retrouver de nombreuses informations sur les voitures françaises d'avant guerre. Je mets actuellement mes connaissances au service des clubs de marque, de leurs adhérents , des maisons de vente aux enchères et des marchands étrangers qui ignorent souvent l'histoire des véhicules qu'ils sont chargés de vendre.

Marc RABINEAU



DIVERS – Petites annonces

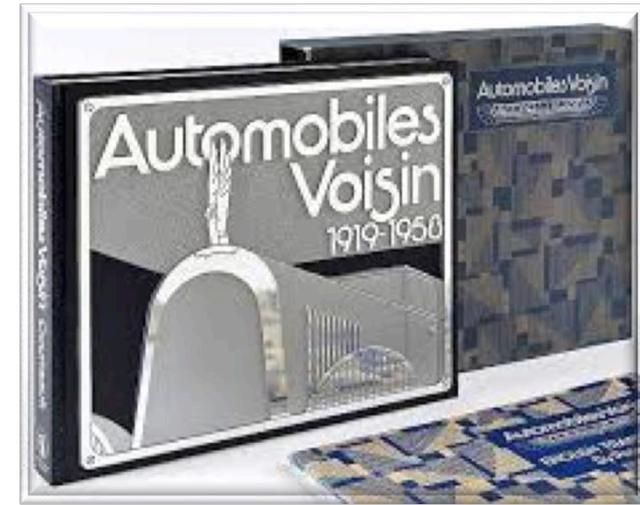
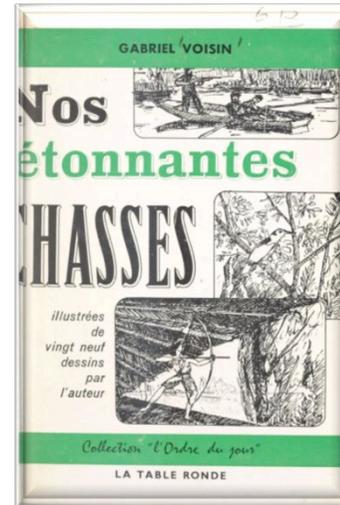
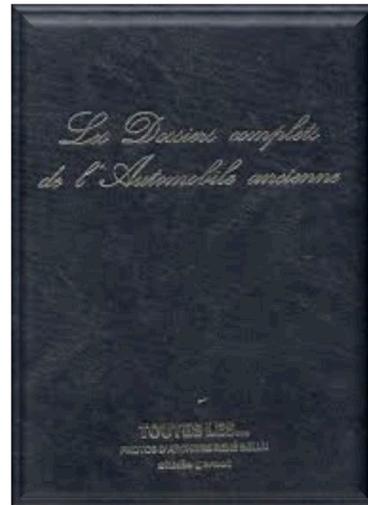
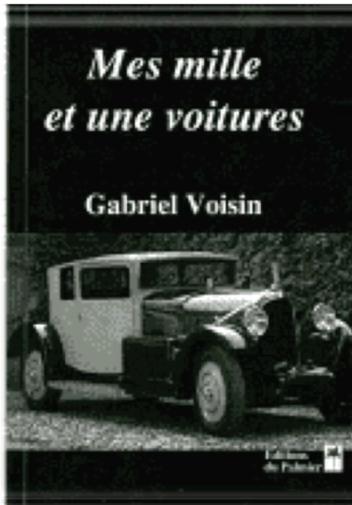
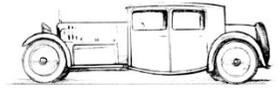


Je vous écris parce que je pense que vous pourriez être intéressés par un tronc de voiture marque Auto-Box pour le repose-pieds pour une Avion Voisin que j'ai à vendre et que peut-être quelqu'un membre de votre club pourrait être intéressé. Je vous envoie quelques photos pour que vous puissiez évaluer la pièce, J'attends de tes nouvelles, à bientôt, M. Aurelio



Prenez contact avec
Thierry Hauffret (automobiles-voisin@orange) qui transmettra





Bibliothèque à vendre

Tous les ouvrages sont en excellent état. Ils seront à enlever à Paris centre. Merci de contacter Philippe Ladure qui fera l'intermédiaire (0681417692)

Mes 1001 voitures, G. Voisin, Edition 1983, (25€)

Nos étonnantes chasses , G. Voisin, édition originale 1963,(25€)

Toutes les Voisin, R. Bellu (150€)

Automobiles Voisin, P. Courteault, 1991, numéroté, (750€)

Les Automobiles Delage, J.Rousseau, Fanauto, 1978 (200€)

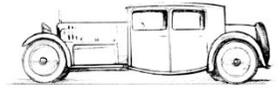
Cent ans d'automobiles françaises, Flammarion, 1984 (40€)

Grégoire, une aventure Hotchkiss, MA Colin, Massin Ed, 1994 dédié, numéroté (50€)

Histoire du Grand Prix ACF 1906-1914, M. Mathieson, 1965, numéroté, (150€)

Vitesse, Élégance, S. Bellu, Ph Moch, M.Furman, Mullin Ed, (120€)

Les plus belles voitures du monde, Rousseau, Iacta, 1963, (20€)



Je m'appelle Sandra Ansanay et je suis l'auteure de Motosacoche, la légendaire moto suisse . Livre dans lequel nous parlons aussi de la MAXIMAG, voiture fabriquée par Motosacoche à Genève dans les années 1920.

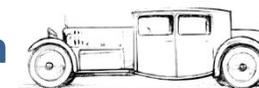
À l'occasion du lancement du livre, l'Association Motosacoche propose un rabais de 20% aux membres des Amis De Gabriel Voisin avec le code ClubAuto 20.

Pour cela il suffit de leur transférer ce lien <https://bit.ly/Motosacoche-Livre-Auto> et de leur donner le code ClubAuto20.

Une belle idée de cadeau à offrir... ou à se faire offrir :)



DIVERS – Compilation et correspondance des 50 premiers bulletins – René Voisin

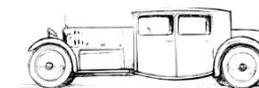


Numéro sur la couverture	Année de Parution	Mois de parution	Intitulé principal de l'exemplaire	Rédacteur principal	Nombre de pages
0	1986	dec	Voisin, Bulletin trimestriel des Amis de Gabriel Voisin	PhL	10
1	1987	dec	Voisin, Bulletin trimestriel des Amis de Gabriel Voisin	PhL	18
2	1988		Voisin, Bulletin trimestriel des Amis de Gabriel Voisin	PhL	22
3	1988		Voisin, Bulletin trimestriel des Amis de Gabriel Voisin	PhL	18
4,5	1989		Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	32
6	1990	juil	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	22
7	1991	jan	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	26
8	1993	jan	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	24
9	1994	fev	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	RC	24
10	1995	juin	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	RC/PhL	20
11	1997	mai	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	30
12	1999	dec	Les Amis de Gabriel Voisin	PhB	14
12bis	2001	jan	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	28
14	2002	avr	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	22
15	2002	sep	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	22
16	2003	fev	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
17	2003	nov	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
18	2004	avr	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
19	2005	jan	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
20	2006	fev	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
21	2006	sep	Voisin, Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	CMP	20
N°S	2007	fev	Bulletin des Amis de Gabriel Voisin	PhL	52
	2009	avr	Les échos de la Cocotte	AM	34
	2009	juil	Les échos de la Cocotte	AM	24
	2009	oct	Les échos de la Cocotte	AM	28
	2010	jan	Les échos de la Cocotte	AM	32
	2010	avr	Les échos de la Cocotte	AM	32

Numéro sur la couverture	Nouvelle numérotation	Année de Parution	Mois de parution	Intitulé principal de l'exemplaire	Rédacteur principal	Nombre de pages
		2010	juil	Les échos de la Cocotte	AM	36
		2010	oct	Les échos de la Cocotte	AM	40
		2011	jan	Les échos de la Cocotte	AM	28
avril, juillet, octobre		2011	nov	Les échos des Cocottes	ThA	40
Retour sur 2012		2012	dec	Les échos de la Cocotte	ThA	36
N°1 - 2013		2013	juil	Voisinologie	ThA	40
N°2 - 2013- 2014		2013	dec	Voisinologie	ThA	36
Automne 2014		2014	sep	Bulletin de Liaison	RV	40
N°1 - 2015	36	2015	fev	Bulletin de Liaison	RV	32
N°2 - 2015	37	2015	avr	Bulletin de Liaison	RV	36
N°3 - 2015	38	2015	juin	Bulletin de Liaison	RV	44
N°4 - 2015	39	2015	dec	Bulletin de Liaison	RV	32
N°1 - 2016	40	2016	juin	Bulletin de Liaison	RV	36
N°2 - 2016	41	2016	sep	Bulletin de Liaison	RV	32
N°3 - 2016	42	2016	dec	Bulletin de Liaison	RV	44
N°1 - 2017	43	2017	fev	Bulletin de Liaison	RV	32
N°2 - 2017	44	2017	mai	Bulletin de Liaison	RV	36
N°3 - 2017	45	2017	aout	Bulletin de Liaison	RV	32
N°4 - 2017	46	2017	dec	Bulletin de Liaison	RV	36
N°1 - 2018	47	2018	mars	Bulletin de Liaison	RV	40
48	48	2018	aout	Bulletin de Liaison	RV	32
49	49	2018	octobre	Bulletin de Liaison	RV	33
50	50	2018	décembre	Bulletin de Liaison	RV	44
Hors numérotation	AG 2013			Echos des Cocottes		16
	AG2012			Bulletin de Liaison		8
				Vintage Revival Monthéry		12

Quelques anciens exemplaires papiers ont disponibles:
 demandez-les à votre secrétaire

CALENDRIER 2021 DES ACTIVITÉS DE L'AGV



Du	Au	Mois	Année	Où	Pays	Quoi	Intitulé	Label	Type	Responsables	Commentaires
	6	fevrier	2021	VISIO CONFERENCE	F	Assemblée Générale Annuelle	Au Musée National de la Carte à Jouer et de la ville d'Issy-les-Moulineaux ?	AGV	Réunion		Convocations envoyées
28	30	mai	2021	LILLE	F	Lille Auto Héritage	Stand partagé avec Yacco et PhM	AGV	Exposition	PhM	Annulé
2	6	juin	2021	PARIS	F	Rétromobile	Stand partagé avec l'association des "clubs de marque", Yacco & Dominique Tessier	AGV	Exposition		A confirmer
5	6	juin	2021	DINARD	F	Concours d'élégance	Centenaire (+1) du concours d'élégance	ind	Exposition	A FIXER	Quelle(s) auto(s)? ou 13 juin?
11	13	juin	2021	Saint-Yan (71)	F	XX ^e fête aérienne	Présence sur site	AGV	Exposition	A FIXER	
18	20	juin	2021	REIMS	F	Belles Champenoises	Stand "annuel"	AGV	Exposition		A confirmer
18	20	juin	2021	COPPET	CH	Concours d'élégance	Une classe entière réservée voitures "avions Voisin"	AGV	Elégance	PhL	Dossiers d'inscriptions disponibles
26	27	juin	2021	La Ferté Alais	F	XLVIII ^e Fête aérienne	Présence sur site	AGV	Dynamique	EM/BL	Projet. Une auto exposée?
27	28	juin	2021	ROUBAIX	F	Belles mécaniques	Stand "annuel"	AGV	Exposition	RV/BL	Quelle auto?
27	29	août	2021	MACON - TOURNUS	F	Rallye de l'Association des CdM	Les AGV organisent "Sur les traces de Gabriel et Charles Voisin" (Mâcon, Bourg-en-Bresse, Belleville-en-Beaujolais, Tournus)	ind/AGV	Dynamique	Comité actif	Inscriptions ouvertes au 1er mars 2021
10	12	sept	2021	TOULOUSE	F	Auto-Moto-Classic	Auto-Moto-Midi-Rétro	AGV	Exposition	A FIXER	Quelle auto?
9	10	oct	2021	Bruxelles - Leuze	B	Musées Auto et Avions	Visite AutoWorld et Mahymobile, visite du Hall de l'Aviation	AGV	Visites	EM/PV	Inscriptions ouvertes au 1er mars 2021
5	7	nov	2021	LYON	F	Epoqu'Auto 2021	Projet d'exposition des clubs de marque : Projet reporté en 2022 - exposition maintenue	AGV	Exposition	A FIXER	Quelle sera la Voisin exposée sur notre stand?
26	28	nov	2021	METZ	F	Auto-Moto-Classic	Hommage aux automobiles Avions Voisin	AGV	Exposition	BL/PMA	Quelle(s) auto(s)?
7	8	mai	2022	Monthéry	F	Vintage revival Monthéry	Participation encouragée (101 ans d'Amilcar en vedette)	ind	Dynamique		Report de 2021
28	30	août	2022	Le BREUIL 71670	F	7ème National Bisbi trip 2020	avec au moins 3 Biscooter sur la route!	ind	Dynamique	PhL	.
26	28	sept	2022	Vallée de l'Eure	F	Rallye de l'Association des CdM	Organisé par le club TALBOT	ind/AGV	Dynamique		Report de 2020
SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS EN RAISON DES CONTRAINTES SANITAIRES (fait le 25/01/2021)								EM : Emmanuel Minet	BL : Bertrand Lesueur	CdM = Club des Marques	
								RV : René Voisin	PMA : Pierre Michel Aubert	ind = individuel	
								PhL : Philippe Ladure	PhM : Philipp Moch	PV : Pierre Vanier	