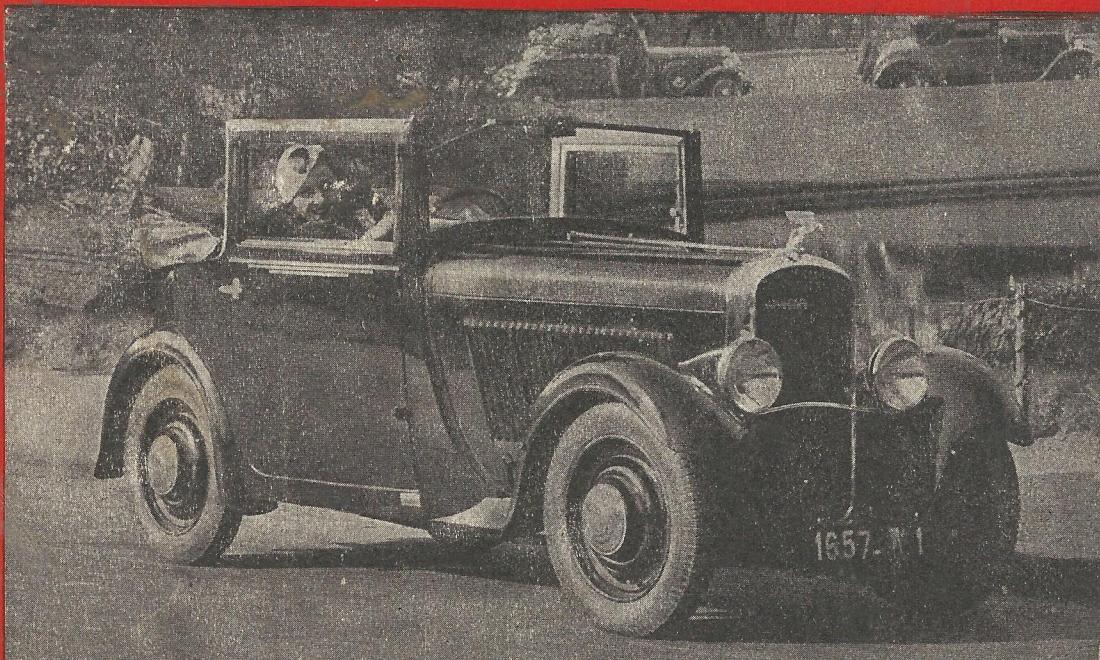


AU VOLANT

ORGANE DE L'ASSOCIATION "LES VIEUX DU VOLANT"
DÉCEMBRE 1933 - 2^e ANNÉE - N° 18 - LE NUMÉRO 2 Frs

LES BELLES VOITURES

Le cabriolet 5 CV
AMILCAR





SPEEDOIL

donne souplesse et puissance
prolonge la vie du moteur

LE SUPERLUBRIFIANT

SPEEDOIL

est le seul qui grâce à son efficacité
exclut tout emploi du papillon ridicule
" VOITURE EN RODAGE "

d'ailleurs un seul essai suffit pour convaincre les
sceptiques. Ses nombreuses références officielles
sont une preuve de sa

SUPÉRIORITÉ

Réclamez-là partout et à défaut :

S. POPOV (Seul concessionnaire
France et Colonies)
6, Av. Alphand (donnant rue Duret) - PARIS-16^e
Téléphone : PASSY 73-00

OO 'ACCUVID' POUMON DE LA VOITURE

Prolonge dans les reprises LE SON DES
AVERTISSEURS A DÉPRESSION

Combiné avec ESSUIE GLACE FUP
A DÉPRESSION ET AUTORÉGULÉ
CONSTITUE L'ÉQUIPEMENT LE PLUS SUR
pendant de longues heures

ATELIERS FUP

E. BRUMM
Ingénieur-Constructeur
VIEUX DU VOLANT 1905



42, Rue Brunel, PARIS
Téléphone : ETOILE 21-19

II, Rue St-Gervais, LYON
Téléph. : PARMENTIER 30-54



IDÉALE par sa fluidité : départs faciles, sans fatiguer les accus.

par son onctuosité : sécurité absolue du moteur à n'importe quel régime et n'importe quel temps.

par sa parenté avec les autres types Celor : pas de calamine dure, pas d'encrassement, pas de gommage, stabilité maximum.

Roulez de la Toussaint à Pâques. Allez faire des Sports d'hiver ; allez retrouver le soleil du midi sans vous inquiéter du graissage de votre moteur.

AU VOLANT

Organe Mensuel des
"VIEUX DU VOLANT"

DIRECTION - RÉDACTION
P U B L I C I T É
10, Rue Pergolèse, PARIS
■ P A S S Y 2 4 - 0 4 ■

Rédacteur en Chef :
Georges FRAICHARD

Le Conseil d'État vient d'engager lourdement sa responsabilité



Nous venons d'apprendre que le Conseil d'État avait annulé la décision d'un préfet, qui avait retiré son permis - sur l'avis d'ailleurs de la Commission du Retrait de Permis de Conduire - à un automobiliste ayant fait l'objet de six procès-verbaux pour outrage à la gendarmerie, délit de fuite, infractions diverses au Code de la Route et enfin pour **IVRESSE**.

Cela parce que ledit automobiliste n'avait tué personne, ni causé de blessures par imprudence !

Il faut cependant s'entendre ! Il nous semble bien que l'automobiliste en question était un dangereux pilote, à qui seule la chance avait **jusqu'à présent** fait éviter l'accident corporel.

Or, les Commissions de Retrait du Permis de Conduire ne doivent pas attendre l'accident mortel pour éliminer un chauffard ; leur rôle est autant de prévenir que de sévir !

Le Conseil d'État vient donc d'établir une procédure très dangereuse, engageant gravement sa responsabilité et contre laquelle tous les vrais automobilistes s'élèveront.

Ce cas encore prouve donc l'urgence qu'il y a à créer une juridiction moderne, appuyée sur des lois jeunes, comme nous n'avons cessé de le réclamer depuis notre création.

En attendant pour être écoutés en cela comme en ce qui concerne notre Projet de Police Auxiliaire de la Route, nos Camarades doivent travailler à rendre toujours plus fort notre beau groupement.

Dans le dernier numéro de "Au Volant", ils ont pu lire le compte-rendu de la réunion de la section de la Loire-Inférieure. Au cours de cet hiver, dans tous les départements, sur les instigations de nos délégués ou de tous autres membres des Vieux du Volant, des réunions semblables s'organiseront au cours desquelles les problèmes concernant la Sécurité de la Route seront étudiés. Les comptes-rendus seront ensuite transmis à notre Siège Social, où notre Comité les étudiera et les réalisera.

Le récent Congrès pour la Sécurité de la Route a conclu en demandant que dans chaque Département les Préfets instituent des Commissions pour la Sécurité de la Route. Nos délégués veilleront à la réalisation de ce vœu, et nous y serons représentés comme nous le sommes déjà dans les Commissions pour le Retrait du Permis de Conduire ; c'est là la tâche de nos camarades de province.

A l'heure actuelle il n'y a qu'un mot d'ordre : anciens de l'automobile, grouvez-vous et resserrez entre vous les liens de camaraderie afin que, toujours plus nombreux, les Vieux du Volant aient une action féconde.

Docteur FRINGUET,
Président des Vieux du Volant.

HISTOIRE DU RECORD DU MONDE DE L'HEURE

(de 1913 à 1933)

par

GEORGES
FRAICHARD

L E mois de Novembre qui vient de s'écouler, a été particulièrement fertile en tentatives de records. Pourtant, il n'en est pas un qui ait eu à subir autant d'assauts que le record du monde de l'heure qu'établissait le 5 Mai dernier, le regretté Czaykowski, sur la piste berlinoise de l'Avus, record porté par lui à 213 kilomètres 842 de moyenne horaire.

Il faut dire que ce record est aussi envié qu'il est difficile à améliorer. Georges Eyston, le flegmatique pilote britannique, au volant d'une puissante et rapide Panhard, se mit plusieurs fois en piste. Il échoue. Mais il a prouvé en portant le record du monde des 100 kms à 216 kms. 823 de moyenne, qu'il lui sera facile, avec un peu de chance, d'améliorer de 3 kilomètres au minimum, le record de l'heure actuel. Nous le verrons d'ailleurs avant peu de temps...

Freddy Zehender a voulu, lui aussi, avec sa monoplace Maserati, tenter sa chance. L'excellent technicien qu'est de Ram a su, par une suspension adéquate, donner à cette voiture, la tenue de route et le confort désirable.

Mme Stewart ne put, un dimanche, qu'amener sa voiture sur la piste. Ce jour-là, il a plu, il a neigé.

d'une voiture Thames, couvert 144 kms 046 dans l'heure, et que le 27 Décembre 1912, également à l'Autodrome de Brooklands, Hemery sur Lorraine Dietrich avait couvert 157 kms 053. Ces records ne figurent pas sur les tablettes officielles de l'A.I.A.C.R. En effet, seules les tentatives ayant lieu départ arrêté sont homologuables.

Le record du monde de l'heure est plus difficile à « descendre » qu'on ne pourrait se l'imaginer. Non seulement, il faut avoir une voiture admirablement bien préparée et... rapide. Il faut également que son conducteur soit particulièrement entraîné. Pour cela, il aura comme Eyston, Zehender ou Mme Stewart, suivi un régime alimentaire très sévère.

Résister une heure sur la piste de vitesse de Montlhéry à cette allure n'est pas précisément à la portée de tout le monde. Mme Stewart, moins « athlétique » que ses concurrents, pour se « faire les bras » a demandé au masseur Thémar de diriger sa culture physique.

L'aspirant au record a d'autres soucis. Le problème des pneumatiques, par exemple, est le plus difficile à résou-

DATE	LIEU	CONDUCTEUR	MARQUE	DISTANCE
15. 2.1913	BROOKLANDS	PERCY LAMBERT	TALBOT	167 k 105
12. 4.1913	BROOKLANDS	JULES GOUX	PEUGEOT	170 k 943
10.10.1913	BROOKLANDS	JEAN CHASSAGNE	SUNBEAM	173 k 726
17.11.1924	BROOKLANDS	J.G.P. THOMAS	LEYLAND THOMAS	175 k 564
14. 7.1925	BROOKLANDS	J.G.P. THOMAS	LEYLAND THOMAS	178 k 144
31. 8.1925	MONTLHERY	ORTMANS	PANHARD	185 k 736
25. 3.1926	MONTLHERY	ORTMANS	PANHARD	193 k 507
21.10.1926	BROOKLANDS	J.G.P. THOMAS	LEYLAND THOMAS	195 k 925
31.12.1926	MONTLHERY	ELDRIDGE	MILLER	203 k 725
27. 5.1927	MONTLHERY	C. MARCHANT	VOISIN	206 k 558
6. 4.1932	MONTLHERY	EYSTON	PANHARD	210 k 392
5. 5.1933	AVUS	CZAYKOWSKI	BUGATTI	213 k 842

Il nous faut signaler, pour compléter cet historique, que le 2 Novembre 1909, un conducteur avait au volant

dre, bien que Dunlop ait à ce sujet fait de très intéressants progrès.

LES TEMPS HÉROIQUES DES SPORTS MÉCANIQUES

(de 1889 à 1903)

par

PAUL MELOT

(SUIITE)

VOYONS maintenant ce qu'étaient ces vénérables aïeules qui, sur la route classique de Paris à Rouen ouvraient la marche d'une civilisation nouvelle.

Les « de Dion-Bouton et Cie » étaient des véhicules à vapeur. Celui du Comte de Dion pesait 2.350 kilogs en ordre de marche ; celui de Bouton comprenait 5 places et était sensiblement plus léger, puisqu'il pesait 1.370 kilogs seulement. L'un et l'autre marchaient au coke : ils emportaient le combustible nécessaire pour couvrir 100 kilomètres : le réservoir d'eau était d'une contenance de 190 litres, et il suffisait de renouveler la provision tous les 40 kilomètres.

La voiture de Dion-Bouton de Letar, un amateur qui s'était fait construire pour son usage personnel ce véhicule, était établie sur les mêmes données et ne pesait pas plus de 850 kilogs : on la disait capable de rouler à 60 kilomètres à l'heure, mais personne n'osa tenter l'aventure.

Dans ces trois voitures, chaudières ou générateurs étaient placés à l'avant et la cheminée, ramenée sous le véhicule, à la manière de nos modernes tuyaux d'échappement.

Les Peugeot étaient des voitures « à pétrole », entendez par là « à essence de pétrole », le moteur était à l'arrière, le châssis en tubes d'acier et les roues métalliques à jantes évidées maintenant un fort bandage en caoutchouc creux : la transmission du mouvement aux roues arrières se faisait par chaîne. Ces voitures étaient très légères : une « quatre places » en ordre de marche dépassait à peine 500 kilogs.

Les Panhard et Levassor, concessionnaires des brevets Daimler, étaient munies d'un moteur à deux cylindres, placé à l'avant, dans un coffre à volets mobiles. Elles possédaient deux freins dont l'un actionné déjà par une pédale, le levier de frein faisait débrayage. L'eau du refroidissement, comme on disait alors, contenue dans deux réservoirs, était mise en mouvement par une petite pompe centrifuge mue par le moteur : le réservoir

« à pétrole » contenait 30 litres et suffisait pour un trajet de 300 kilomètres. La carrosserie s'enlevait très aisément du châssis qui était bois et fer : la voiture « deux places » pesait 570 kilogs ; la « quatre places », 700 kilogs. Les roues « bois », du type des véhicules attelés, pouvaient être cerclées de fer ou de caoutchouc.

Les « Roger » ou « Voitures de la Société parisienne » étaient en réalité des Benz dont Roger avait acheté les brevets pour la France ; c'étaient des 3 C.V. 1/2 monocylindriques, le moteur était horizontal : elles comportaient un différentiel Gaillardet et la transmission se faisait par courroies. Carrossées en vis-à-vis quatre places, elles pesaient 700 kilogs.

Les « Serpollet » comportaient le générateur à l'arrière, la fameuse chaudière tubulaire en faisant des voitures déjà très pratiques pesant à vide 700 kilogs et en ordre de marche 900 kilogs : elles marchaient au coke et atteignaient facilement 20 et même 30 à l'heure. Leurs conducteurs étaient Serpollet et Le Blond, qui devait fournir une si belle carrière de coureur avant de devenir l'une des premières victimes de l'aviation.

Deux autres « Serpollet » étaient présentées dans l'épreuve du PETIT JOURNAL par M. Le Blant : un breack et une voiture de livraison de marchandise du même type que celle construite pour le magasin « La Belle Jardinière ».

Les « Scotte », qu'on appelait ordinairement les « trains Scotte », étaient de la même conception que les voitures Le Blant : ces véhicules avaient été construits dans les usines de l'Horme et de la Buire, à Lyon, d'où devaient sortir plus tard les voitures « La Buire » qui, durant vingt ans, fournirent une belle carrière.

**

Nous l'avons dit déjà : Paris-Rouen fut davantage une expérience scientifique qu'une compétition sportive. Aussi ne faut-il pas s'étonner de son compte-rendu, ne

comportant pas un classement basé sur les temps réalisés et demeurant muet sur les concurrents qui ne terminèrent pas dans les délais.

Paris-Rouen mettait en présence les trois types possibles de tractions automobiles : vapeurs, pétrole, électricité. Les voitures électriques, qui étaient au nombre de cinq seulement sur la liste des engagés, déclarèrent forfait ou furent éliminées : la plus perfectionnée, celle qui aurait pu sauver l'honneur de la locomotion électrique, la « six places » du comte italien Carli fut, comme nous l'avons dit, retenue par des douaniers imbéciles.

Le « concours du PETIT JOURNAL fit l'objet d'une communication à la Société des Ingénieurs Civils et M. A. Coling, y résuma ainsi les performances accomplies :

« ... Les voitures du groupe de tête menée par la voiture à vapeur de Dion-Bouton ont présenté des vitesses commerciales supérieures à 17 kilomètres et des vitesses moyennes de marche supérieures à 20 kilomètres.

« Les vitesses réelles ont été :

« Pour les voitures à pétrole de 5 à 7 kilomètres sur les côtes de 1 dixième, de 12 à 16 kilomètres sur les côtes d'inclinaison moindre; de 20 à 26 en plaine.

« Pour la voiture à vapeur de Dion-Bouton : de 10 à 20 kilomètres sur les côtes de 1 dixième; de 20 à 30 kilomètres en plaine.

« Si on se place au point de vue du concours, la voiture à pétrole présente une incontestable supériorité sur la voiture à vapeur.

« Si on se place au point de vue beaucoup plus général de la locomotion mécanique sur routes, il faut recourir au pétrole ou à la vapeur suivant les conditions particulières auxquelles on a à satisfaire.

« Le concours du PETIT JOURNAL a mis en évidence le train persévérant de nos constructeurs et hâtera probablement l'apparition de la solution définitive de la locomotion mécanique sur routes. »

La solution définitive du problème de la locomotion mécanique sur route devait mûrir en moins de 10 ans, puisque dès 1904, l'automobile était d'une pratique sûre, sinon courante. Qu'il nous soit permis de clore ce premier chapitre sur cette simple remarque : en Juillet 1894

on comptait pour le monde entier quelques dizaines de véhicules automobiles : aujourd'hui, à moins de quarante ans de Paris-Rouen, l'on en compte cinquante millions, progression foudroyante dont nulle invention n'offre l'exemple. Saluons donc le souvenir des voitures aux mécanismes délicats et compliqués qui, par une chaude journée d'été, s'en allèrent, au fil de la route, de Paris à Rouen : leur héroïque chevauchée apparaîtra un jour comme l'avant-garde d'un monde nouveau.

CHAPITRE DEUXIÈME

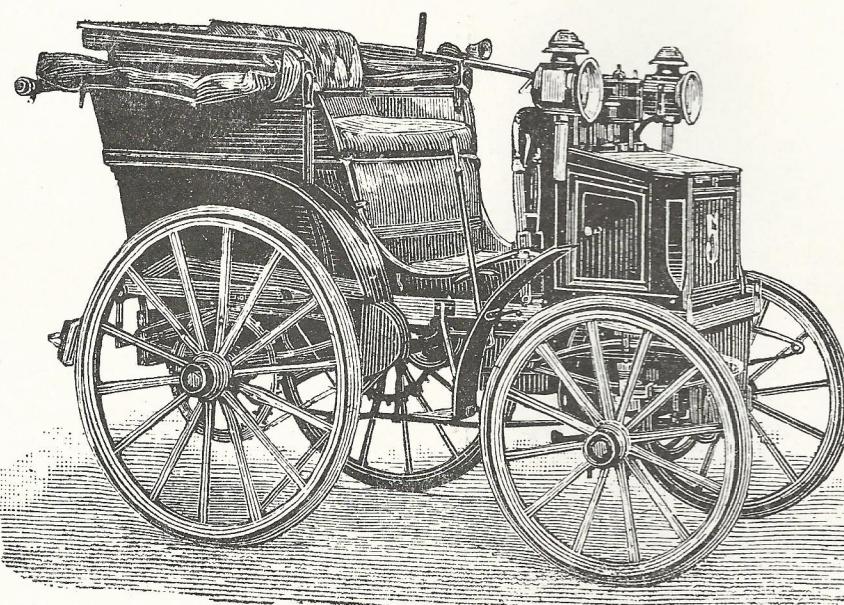
PARIS-BORDEAUX-PARIS (II-14 Juin 1895)

La « course » du *Petit Journal* remporta un tel succès, il se manifesta un tel mouvement de curiosité et d'intérêt à la suite de cette épreuve, que nous n'étonnerons personne en disant que de suite après qu'elle fut connue, l'idée d'une seconde épreuve, plus complète, plus importante, se présenta à tous les esprits.

Aussi les inventeurs et constructeurs, ainsi que tout le monde spécial que la question intéressait, apprirent sans surprise, par un avis du comte de Dion qu'une réédition de la manifestation du 24 juillet 1894 était projetée pour juin 1895. Dès le mois d'octobre 1894, M.

de Dion avait réuni, grâce au concours pécuniaire d'amateurs intelligents et amis du progrès — nous citons textuellement *La Locomotion Automobile* dans son deuxième numéro portant la date de janvier 1895 — une trentaine de mille francs (qui suffisaient amplement en ces jours heureux) à lancer et à assurer la réussite de la course.

Un Comité se constitua sous la direction de M. de Dion, promoteur de l'épreuve et de tous les souscripteurs d'au moins mille francs, auxquels furent joints des représentants de la presse scientifique et des grands quotidiens. Citons quelques noms : De Chasseloup-Laubat, Edouard Recopé, Levassor, A. Peugeot, Dufayel, Serpollet, P. Meyan, Pierre Giffard, A. de La Valette, Max de Nan-souty, Marc, directeur de l'*Illustration*; Fernand Xau, fondateur du *Journal*; Arthur Meyer, directeur du *Gau-*



Les voitures de Paris-Bordeaux-Paris (1895). — La Panhard-Levassor, de Levassor, qui accomplit les 1.190 kilomètres du parcours Paris-Bordeaux-Paris en 48 heures 47 minutes.

lois; Edwards, directeur du *Matin*; le sénateur Reymond; Marcel Desprez, membre de l'Institut, etc.

Parmi les plus fortes souscriptions recueillies, notons celles du baron de Zuylen (10.000 fr.); Gordon-Bennett (10.000 fr.); Marinoni (3.000 fr.); Vanderbilt (2.000 fr.); Chauchard (2.000 fr.); la Société Protectrice des Animaux (1.000 fr.).

Le règlement s'inspirait sensiblement de celui de Paris-Rouen, mais il ne prévoyait pas d'éliminatoires. Les droits d'engagement très élevés (200 fr. par voiture) écartaient tout concurrent fantaisiste. Les véhicules devaient être montés au moins par deux personnes. Les changements de conducteurs étaient autorisés. Le nombre des voitures n'était pas limité, mais les concurrents ne pouvaient présenter plusieurs voitures du même type et de dimensions similaires. Aucune voiture ne devait être poussée ou tirée d'un mauvais pas par d'autres personnes que celles se trouvant à bord. Les conducteurs, disait le règlement anticipant sur le Code de la Route, devaient rester maîtres de leurs voitures, c'est-à-dire être assurés en tout temps, de pouvoir l'arrêter dans l'espace de route libre qu'ils voyaient devant eux.»

Il y eut 45 engagements parmi lesquels on remarquait 4 de Dion-Bouton; 4 Panhard et Levassor; 4 Peugeot; 2. Decauville; 2. Roger-Benz; 2 Serpollet; 1 Rossel; 1. Gladiator-Phebus; 1 Amédée-Bollée. Plusieurs motocyclistes — le mot n'existant pas encore — étaient sur les rangs, notamment, la Duncan-Suberbie, licence Hildebrand et Wolfmuller; la Lutèce, moto suisse; la Millet et trois autres « vélocipèdes à moteur » présentés par Schmidt-Dolne, de Neuilly; Marc Letang, de Paris et les frères Briest, de Nantes.

Il y eut 21 partants : voici la liste des véhicules qui prirent part à la deuxième compétition automobile de notre histoire sportive et voici dans quel ordre ils quittèrent Paris.

Voiture n° 15 Peugeot (pétrole), 2 places.

Voiture n° 3, de Dion-Bouton (vapeur).

Voiture n° 8, Peugeot (gazoline), vis-à-vis 4 places.

Voiture n° 12, Roger Benz (pétrole), vis-à-vis 4 places.

Voiture n° 5, Panhard-Levassor (pétrole), 2 places.

Voiture n° 24, A. Bollée (vapeur), omnibus à 6 places intérieures.

Voiture n° 16, Peugeot (pétrole), double phaéton (4 places).

Voiture n° 20, Serpollet (vapeur), 4 places.

Voiture n° 21, Serpollet (vapeur), 4 places.

Voiture n° 18, P. Gauthier (pétrole), 4 places.

Voiture n° 7, Panhard-Levassor (pétrole), dog-car (dos à dos, 4 places).

Voiture n° 13, E. Roger (Benz, pétrole), phaéton 4 places.

Voiture n° 25, Jeantaud (électricité), 4 places.

Voiture n° 1, de Dion-Bouton (vapeur, remorqueur 4 places, type Paris-Rouen.

Voiture n° 37, Wincke et Delmer (pétrole), 5 places.

Voiture n° 26, Rossel (pétrole), 2 places.

Voiture n° 43, Gauthier et Wherlé (vapeur), 4 places.

Voiture n° 28, Panhard et Levassor (pétrole), double phaéton combiné de dog-car, 5 places.

N° 14, Duneau et Suberbie (bicyclette à vapeur).

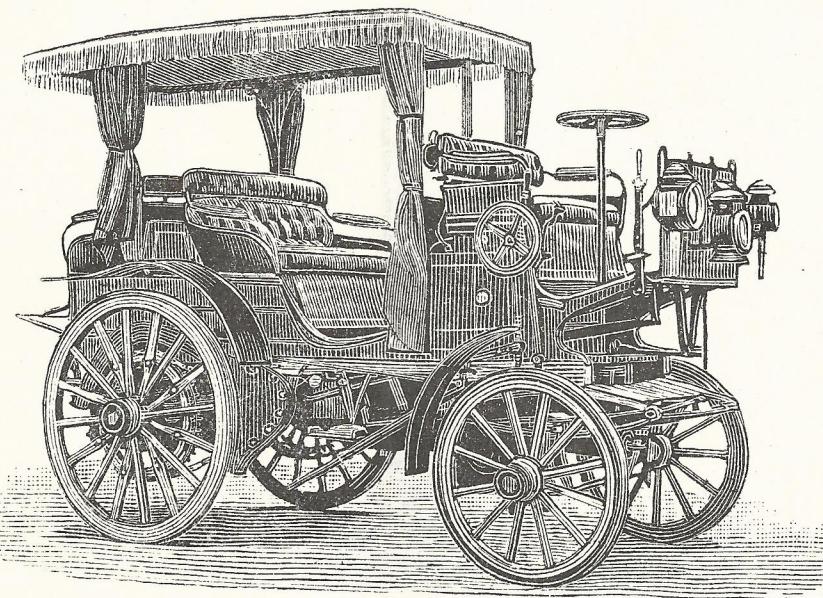
N° 42, Millet (bicyclette à pétrole).

Les véhicules furent exposés, quelques jours avant la course, à la galerie Rapp, et le départ fut donné, place de l'Etoile, le 11 juin, à 10 heures du matin. Emmanuel Aimé, rendant compte de cet événement, nous dit que le Tout-Paris — celui qui travaille et celui qui s'amuse

était venu souhaiter bon voyage aux concurrents.

« Pour prendre la direction de Versailles, nous raconte-t-il, les voitures jusqu'au pont de Neuilly et au-delà, doivent s'ouvrir un chemin à travers la foule, et malgré cela elles ne donnent lieu à aucun accident tant elles sont maniables et dirigeables ».

Il devait en être ainsi durant toute l'épreuve, en dépit des appréhensions les plus pessimistes. Le trajet Paris-Versailles était neutralisé : entendez par là que les « coureurs » ne devaient pas dépasser 12 kilomètres à l'heure à Versailles, ils devaient se trouver sur la place d'Armes d'où le départ leur serait donné. Toutes les voitures arrivèrent sans difficulté à Versailles, sauf la Peugeot n° 16 qui resta en panne dans la côte de Suresnes, mais put néanmoins arriver à temps pour recevoir le départ.



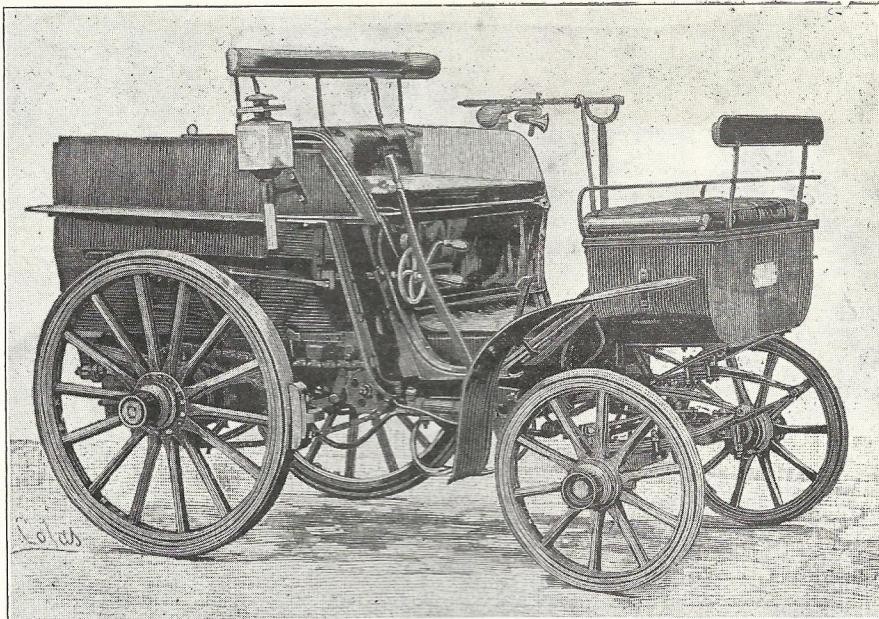
Les voitures de Paris-Bordeaux-Paris (1895). — La Panhard-Levassor, n° 28, à 5 places, qui se classa septième.

Le marquis de Chasseloup-Laubat, assisté de Georges Berger, de Pierron et de Recopé, fit fonction de starter et les véhicules s'ébranlèrent dans la direction de Bordeaux à partir de midi : il y avait 12 voitures à pétrole, 6 voitures à vapeur, 1 voiture électrique et 2 bicyclettes à moteur.

Les spectateurs s'étaient portés en grand nombre en haut de la côte de Châteaufort, à 8 kilomètres du départ. Ils virent arriver en tête le tracteur de Dion qui, semblant vouloir renouveler sa prouesse de Paris-Rouen, avait déjà pris trois minutes d'avance sur son concurrent le plus proche, la Peugeot n° 15. Venaient ensuite la Peugeot n° 8, puis la Panhard-Levassor n° 5 conduite par Levassor. Amédée Bollée, avec sa « Nouvelle », un omnibus à vapeur datant de 1880 passait en sixième position dans des tourbillons de fumée. Les deux bicyclettes à moteur, assez distancée l'une de l'autre, fermaient la marche de cette caravane mécanique dont le passage, en haut de la côte, avait rempli une bonne heure.

La « De Dion » accentuait son avance, talonnée par la Panhard de Levassor qui, à partir de la Forêt-le-Roy avait dépassé les deux Peugeot portant les numéros 15 et 8. A Etampes l'avance de De Dion était de plus d'un quart d'heure : la vapeur gagnait surtout dans les côtes, le pétrole semblant d'un meilleur rendement en palier. Orléans était atteint à 4 h. 34. Blois, à 6 h. 20.

Les organisateurs, qui avaient pu obtenir de l'admini-



Les voitures de Paris-Rouen (1894). - La voiture à vapeur de Serpollet. Deux voitures de ce type prirent part à la course, conduite l'une par Serpollet, l'autre par Le Blond.
(D'après une gravure de LA LOCOMOTION AUTOMOBILE).

administration des P.T.T. suivielle laisse ouverte ses bureaux

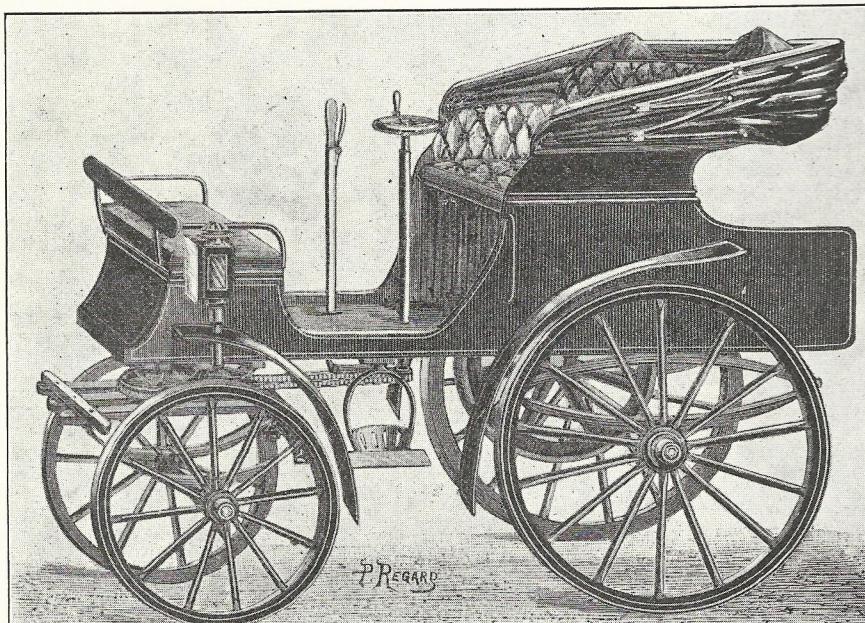
nistration des P.T.T. qu'elle laissa ouverts ses bureaux de Tours, Orléans, Poitiers et Angoulême durant les nuits de la course, apprirent avec stupéfaction que Levas-sor avait traversé Tours à 8 h. 40. Ainsi donc, une voi-ture mécanique partie après avoir entendu tinter l'Angelus de midi à Notre-Dame pouvait parvenir en Touraine avant la fin du crépuscule d'un jour de juin ! C'était, aux yeux de nos pères, tout simplement merveilleux.

On apprenait aussi que la De Dion dont la marche était si rapide se trouvait immobilisée à Vouvray et le bruit courait à Tours que la panne était irrémédiable.

Levassor avait une avance de 2 heures sur ses concurrents les plus proches, en l'espèce les Peugeot 15, 8 et 16 et les Panhard 6 et 26. Il arrivait à Poitiers à minuit 45. Les plus optimistes avaient fixé à 3 heures du matin le passage des premiers concurrents, mais l'on ne s'attendait guère à les voir avant 5 ou 6 heures. Le mécanicien qui devait relayer Levassor n'était pas au contrôle : il dormait dans un hôtel dont il avait négligé de donner l'adresse, tant il était persuadé que « le patron » n'arriverait pas avant le jour. Levassor n'hésita pas ; il décida de continuer à piloter lui-même et après un ravitaillement, mit le cap sur Bordeaux.

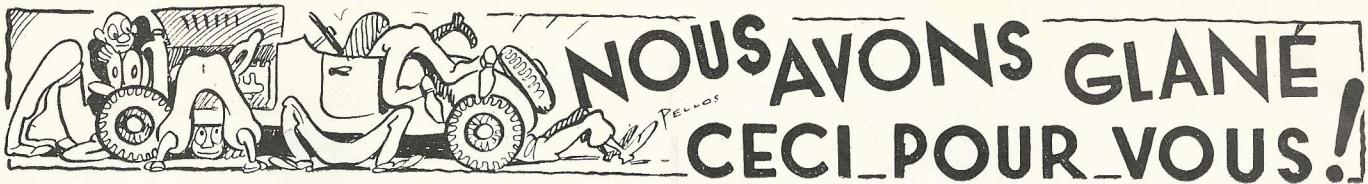
Paul MELLOT

(A suivre.)



Les voitures de Paris-Rouen (1894). - La voiture Tentig considérée comme l'une des favorites du concours, mais qui fut éliminée au cours des épreuves de classement.
(D'après une gravure de LA LOCOMOTION AUTOMOBILE).

Copyright by Paul Melot;
reproduction interdite



Erreur ne fait pas compte...

L'Automobile-Club de France, ou plus précisément l'« Auto », nous a donné une belle émotion... Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, disait notre confrère, se courra le 2 Juillet à l'Autodrome de Monthéry ; mais chose invraisemblable, ajoutait-il ou à peu près, la Commission Sportive de l'A.C.F. a pris la décision de faire courir son Grand Prix annuel, sous la formule libre.

Grand branle-bas chez les coureurs, dans les usines, partout. Renseignements pris, tout ce quiproquo provenait d'un communiqué rédigé trop hâtivement.

Et M. Pérouse de fredonner le lendemain : « Je n'ai que quatre mots à dire... »

Mais ces quatre mots ont fait couler tant d'encre !



La formule à la mode

Les organisateurs du Grand Prix de Monaco ont décidé de faire courir leur Grand Prix sous le règlement de la formule internationale. Excellente idée... mais les concurrents seront-ils prêts ?



Lecot l'infatiguable

François Lecot vient de terminer son troisième raid de 100.000 kilomètres. Pendant 98 jours, il a dû se lever à quatre heures du matin, quitter Lyon à l'aube, signer sa feuille de contrôle à midi, place de la Concorde à Paris et dîner le soir à Lyon.

Comme nous lui demandions quel était son régime alimentaire, Lecot de nous répondre :

— « Le matin, une tasse de café, puis lorsque mon estomac criait famine, j'avallais, tout en conduisant, quelques sandwichs, et ne mangeais réellement bien, que le soir en rentrant à Lyon... »

— « Vous ne dormiez guère ?

— « Pendant trois mois, j'ai dormi une moyenne de quatre heures par nuit. »

Lecot, qui a 55 ans, doit cette belle endurance physique à la pratique de tous les sports.

Une écurie de course

Mme Nelly Braillard, vient de créer, aux environs de Paris, dans son château du Tillet, une écurie de course. Mme Nelly Braillard, que les concurrents des rallyes connaissent bien, encourage à sa manière — elle n'est pas mauvaise — le sport automobile.

Cette écurie de course comprendra : deux monoplaces Maserati de 3 litres, qui seront livrées avant la fin du mois de Janvier; deux Bugatti de 2 l. 300; deux autres Bugatti de sport : une 4 l. 900, et une 2 l. 300; et enfin, un ravissant Cabriolet Maserati destiné à la propriétaire de l'écurie.

Le grand champion Robert Benoist écrivait dernièrement à ce sujet :

« J'ai dit ici, à plusieurs reprises, que le sport automobile souffrait chez nous de n'être pas encouragé.

Depuis plusieurs années, c'est acrobatiquement que nous figurons dans les compétitions internationales et encore, les conducteurs français les plus marquants doivent pour tenir leur rang — c'est triste à dire — faire appel à des voitures étrangères.

En attendant que nos constructeurs, enfin soutenus, reviennent à la course — peut-être très bientôt — on peut toujours souhaiter qu'un mécène s'intéresse à l'effort des professionnels et même des conducteurs amateurs, certains, parmi ces derniers, n'ont-ils pas une classe excellente ?

« En France, rien n'est fait pour aider les constructeurs et soutenir les conducteurs qui risquent leur vie et leurs deniers dans les compétitions internationales.

« Sommes-nous tombés si bas dans le domaine des initiatives privées ?

« A qui le n° 2, après l'exemple énergique de Mme Nelly Braillard ? »



Fétiche

Puisque nous parlons de l'écurie Nelly Braillard, précisons que Benoît Falchetto sera le manager et le premier conducteur, qu'une voiture sera confiée à Louis Brailleur, frère de Mme Nelly Braillard, et qu'une troisième enfin, sera pilotée par un jeune conducteur, dont on espère beaucoup.

De plus, Mme Braillard a l'intention d'engager pour une ou deux courses un conducteur renommé.

On connaît le fétiche d'Alfa Roméo : un trèfle à quatre feuilles, on sait que l'Ecurie Ferrari a adopté un « pur sang » dressé sur les pattes arrières. Mme Braillard adoptera vraisemblablement une Colombe...

« La "Paloma", nous disait-elle, en souvenir d'une villa que j'affectionne tout particulièrement, sera le fétiche de l'Ecurie. »

Puisse-t-il porter bonheur...



Ironie

Notre confrère l'« Echo des Sports » a publié, il y a quelques temps, une enquête fantaisiste sur un sujet relativement facile à traiter.

« Que feriez-vous si le gros lot était gagné par vous », tel était le titre de l'article.

Bien entendu, le collaborateur ou les collaborateurs du « rose », n'ont pas au cours de cette enquête manié l'encre noir. C'eut été trop facile ! Au contraire, chacun en prit pour son grade...

Mais il faut croire que l'ironie n'est plus très goûtee en ces temps de crise. Si la majorité des coureurs rirent de cette boutade, il en est par contre qui se vexèrent outrageusement.

— « Comment ? s'exclama l'un d'eux ? Jamais je n'ai dit ça à votre collaborateur. Je ne l'ai d'ailleurs jamais vu et vous prie de bien vouloir rectifier, ainsi que « la Loi » m'autorise à le demander.

Que n'es-tu là, Courteline !



Ne serait-il plus sportif ?

Notre ami d'Ahetze, le « mécanicien de la Chemise », comme l'a surnommé Charles Faroux, vient de faire passer une annonce demandant que des propositions lui soient faites pour l'achat d'un coupé de ville.

Eh là ! faut-il penser que d'Ahetze, moins sportif, ne veut plus conduire lui-même ses rapides voitures ? Ou bien que ses magasins, devenant encore plus confortables, veulent avoir en permanence une auto pour reconduire les clients momentanément piétons ?

Nous penchons plutôt pour cette deuxième solution

Bizarre...

Un grand Club automobile parisien vient de perdre un procès par lequel il demandait la dissolution d'une Association automobile, sous le prétexte qu'elle s'occupait d'Assurances, ceci afin de faire bénéficier ses membres de tarifs réduits. Or, en même temps, dans nos confrères l'Intransigeant et Paris-Soir, ce Club faisait passer une petite annonce quotidienne, appel direct pour drainer vers son service d'Assurances de nouveaux clients.

Voilà un procès et une publicité qui instituent des mœurs commerciales inusitées et regrettables de la part d'un Club régi par la loi de 1901 sur les Associations.



Automotrice anglaise

La première automotrice anglaise type coupe-vent fera prochainement son apparition sur le réseau suburbain du Great Western Railway. Elle est d'un modèle exclusif, très effilé, qui lui donne un peu la silhouette de flotteurs d'hydravions. Son poids est de vingt tonnes, sa vitesse maximum de 100 kilomètres à l'heure et elle peut transporter 69 voyageurs assis.

Ce qui est nouveau en Angleterre est déjà vieux pour nous : souvenons-nous des « Michelines » et mieux de la Bugatti...



22.000 !...

Sans être chauvin, on ne peut manquer de s'étonner en rapprochant les chiffres des réfugiés allemands en Italie, en Angleterre et en France.

Pour ces deux premiers pays le chiffre total dépasse à peine 10.000. En France, nous en hébergeons 22.000, l'effectif d'une ville.

A-t-on songé à ce que ces 22.000 personnes vont avoir à travailler pour vivre. Qu'en pensent les commerçants et ouvriers français déjà si touchés ?

Et encore dans ce chiffre de 22.000, n'y comprend-on pas tous les amis du « Führer » et les partisans du « Heil Hitler »... Il y en a cependant beaucoup. Nous en pourrions citer.

HOTELS SAINT-JAMES & d'ALBANY - PARIS

211, RUE SAINT-HONORÉ

PLEIN CENTRE — 300 Chambres — 150 Salles de Bains — VUE SPLENDIDE sur JARDINS des TUILERIES
JARDIN INTÉRIEUR donnant grande tranquillité aux chambres - Chambres dep. 25 f., avec s. de B., dep. 40 f., avec pension dep. 60 f.
Eau chaude et froide dans toutes les chambres et téléphone avec la ville - Tél. : OPÉRA 02-30 à 02-37

M. Paul LERCHE, membre des « VIEUX DU VOLANT » sera très heureux de vous recevoir chez lui et de garer **gratuitement votre voiture** dans une cour de l'Hôtel

Carte N° 1014
Adr Télégr. : JAMALBANY-III-PARIS

Deux heures au Salon 1933

par UN EXPOSANT de 1897

DE passage à Paris — pour des raisons totalement étrangères à l'automobile — je m'aperçus que c'était précisément le « Salon ». Disposant de deux heures un vendredi, j'estimais que ma visite s'imposait ! Incognito, bien entendu...

Toutefois, je calais dans la rampe d'accès à l'entrée principale :

ENTRÉE : 20 FRANCS ! — D'aucuns diront : qu'est-ce que c'est que vingt francs en 1933 ? Je ne les contredirais point ; mais j'essaierais de leur faire comprendre l'état d'âme du Monsieur qui, se trouvant devant cette pancarte, se trouve en même temps en face d'un « principe » !...

Avoir exposé en 1897 comme constructeur, avoir pris part à tous les Salons du début de l'automobile comme vendeur, technicien, essayeur, bonimenteur, etc..., disposant d'entrées permanentes, de faveur, de service..., en un mot, avoir joué dans la pièce, et tout d'un coup, sans préparation, sans entraînement, jouer « le payant »... C'est un obstacle de taille !

Après avoir réfléchi un instant : 1^o Que, par simple reconnaissance envers les pionniers, les organisateurs d'aujourd'hui auraient pu décider que tout titulaire d'un permis de conduire datant de plus de trente ans, c'est-à-dire, ayant contribué d'une manière quelconque, même en qualité de client, au lancement de cette industrie, avait droit à l'entrée gratuite; 2^o Qu'il était inutile de compter là-dessus ; je consacrais cinq minutes à l'élaboration d'un plan qui me permit, dès la sixième minute, d'entrer muni d'un petit carton, dont je n'ai même pas pris la peine de lire la suscription, mais dont le pouvoir était magique et gratuit : à la Vial !

Je commençais aussitôt mon tour. J'ai principalement remarqué, la Renault « qui n'était qu'à moitié faite », pour tenir moins de place sur le Stand et suffisait bien à donner l'idée de la voiture entière, puisque l'autre moitié est pareille. A ce moment, mon incognito fut réduit à néant, sous les aspects de Titi Lamberjack et de son père. (Pas malin d'être les premiers avec des Bugatti).

Enchanté de les rencontrer, nous continuons : quelques châssis nus, bien présentés, mais moins nombreux qu'autrefois. La clientèle est moins curieuse de la mécanique, les carrosseries ont toute son attention. Bizarres, les carrosseries... Bizarres autant qu'étanches ! Il paraît que c'est « aérodynamique » ! Ce n'est pas une invention nouvelle ; cela fait gagner des places sur la route, mais en fait perdre dans la voiture. La question se pose de savoir si l'on doit sacrifier le confort à la vitesse ?

En sommes-nous à avoir besoin de gagner six kilomètres à l'heure pour des voitures de « tourisme » qui atteignent déjà facilement le cent à l'heure (quand l'en-

droit et le hasard le permettent) ? Je ne le crois pas, d'autant plus qu'il n'y a pas si souvent que cela, l'occasion de placer du 125 à l'heure « sans danger » pendant seulement quelques kilomètres. Je n'insiste pas pour ne pas avoir l'air de ne pas être à la mode...

Hispano a toujours de la belle mécanique...

Rolls Royce... Stand très anglais, flegmatique. Semble dire : « Toujours même voiture, parce que pas pouvoir faire mieux ». Là, en effet, on ne fait pas d'aérodynamisme et on ne montre même pas la mécanique. Vous voulez une Rolls, ou vous n'en voulez pas !

Panhard a un châssis clos, qui permet de retrouver les sous qu'on peut perdre dans la voiture : c'est une bonne idée !...

Delahaye a fabriqué un modèle spécial pour chaque province de France. Ça c'est une trouvaille ! L'ennui, c'est lorsque vous voyagez un peu loin de chez vous et que vous changez de province, alors ça ne va plus si bien... L'idée est à mettre au point !

Le modèle « Bretagne » parut vivement intéresser un trio de bretons en costume « national » (si j'ose dire) dont l'un devait être un puissant chef, car deux gardiens du Grand Palais l'accompagnaient dans sa visite. Il était vêtu d'un costume Grand Luxe, mais il avait un parapluie ordinaire et parlait Français. En passant devant le buffet, les gardiens le lui signalèrent, mais il voulait voir les voitures... et ne comprit pas...

Par un habile et court circuit (sans étincelles), ils repassèrent devant le buffet, que les gardiens lui signalèrent... Il comprit qu'il fallait comprendre (coût trois bock). Je dois dire que je m'attendais, vu son costume et l'ambiance, à le voir prendre une « Bollée ».

Il y a des choses qui me chiffonnent un peu. Je comprends très bien les idées modernes qui nous éloignent de l'esclavage, mais enfin, est-ce que le souffle révolutionnaire passe aussi sur la mécanique ? Il paraît qu'il y a des roues avant « indépendante », qu'est-à-dire ? J'avais l'habitude de commander mes roues avant par l'intermédiaire de mon volant et j'entendais être maître et responsable de la manœuvre.

Vous verrez, pour peu que cela continue, qu'on ira plus où on voudra avec ces principes-là ! Je me demande si ceux qui vont dans les arbres, ne sont pas victimes de ces idées d'indépendance, car on ne me fera pas croire qu'ils y vont exprès...

J'ai entendu dire qu'on n'aurait plus ou presque plus à s'occuper des changements de vitesse : Ça changera tout seul, quand ce sera le moment. Adieu, le doigté du fin conducteur...

Mais alors, qu'est-ce qu'on fera pendant le voyage ? Un Monsieur m'a dit que ces soucis (qu'il dit) en moins, permettront au conducteur (qui n'en sera plus un), de consulter tous les petits cadans de renseignements qui fourmillent inutilement sur la planche de bord !

**

Les poids lourds prennent une grande importance. Ils sont maintenant présentés avec le même luxe que les voitures : châssis émaillés, pièces nickelées... Ils prennent des dimensions monstrueuses et prometteuses d'embûches.

Celui que j'ai le plus remarqué est le Berliet, non pas à cause de sa présentation, qui est d'ailleurs très belle, mais à cause du dispositif spécial qui permet de le retourner comme une crêpe. On se rend compte tout de suite de tous les avantages de cette invention très admirée.

Au lieu de vous glisser au-dessous pour resserrer un écrou ou régler un frein, vous tournez votre châssis sens dessus-dessous et vous travaillez à votre aise debout, les yeux exempts de toute la boue qui autrement vous aveugle dès le premier tour de clé ! C'est mieux que le cric pour changer un pneu...

Si votre 20 tonnes a fini les différentes phases d'un accident les quatre roues en l'air, à l'aide du dispositif, vous le remettez aussitôt dans la position normale, avant même que l'huile du carter n'ait eu le temps d'encrasser les bougies !!

**

C'est magnifique...

Tout le personnel des Stands est renouvelé depuis longtemps. Aucune vieille connaissance, sauf notre camarade Duray, qui me semble mériter le titre de plus ancien acteur de la pièce. Il nous rajeunit de plus de vingt ans !! et il est resté semblable à lui-même....

Maurice LEGRAS,
*Exposant du Salon du Cycle
et de l'Automobile,
au Palais de l'Industrie en 1897.*

Nota. — Pour ceux qui ne savent pas ce que c'est que le Palais de l'Industrie, consulter les anciens guides de Paris avant la construction du Petit et du Grand Palais ! — M. L.

BIBLIOGRAPHIE

LES ÉTAPES DE LA GRAVURE SUR BOIS, magnifique volume format 25x32, illustré de 150 hors-texte et reproductions de vieilles images, publié par le « Bulletin Officiel » des Maîtres Imprimeurs de France, 7, rue Suger, Paris (6^e).

PRIX : 70 Fr. pour la France ; 85 Fr. pour l'Étranger.

CEste volume continuant la magnifique série des NUMÉROS DE NOËL du « Bulletin Officiel » des Maîtres Imprimeurs, paraîtra le 15 Janvier 1934. Se hâter de souscrire. L'impression de cet important ouvrage est très luxueuse, sa mise en page et ses hors-texte suscitent l'admiration des professionnels français et étrangers. - Il est publié en plusieurs couleurs et par tous les procédés graphiques, dans un but de propagande pour le beau livre français, et sans aucun bénéfice. Tous les ans, un volume sur un sujet différent paraît ; son tirage est toujours épousé l'année de sa parution. De l'avis unanime, cet album, publié chaque année, se place au tout premier rang des meilleurs ouvrages parus dans le monde entier et consacrés aux arts du livre. Celui de cette année traitant des *Etapes de la gravure sur bois* intéressera vivement les bibliophiles, les libraires et tous les professionnels et amateurs du livre. Un tel sujet méritait de figurer dans cette collection.

PARUS PRÉCÉDEMMENT. — En 1912: *La technique moderne dans les arts graphiques* (épuisé). — En 1913: *Les arts graphiques aux expositions* (épuisé). — En 1922: *Au temps jadis* (épuisé). — En 1923: *L'Imprimerie glorifiée par les poètes* (épuisé). — En 1924: *Pour l'Imprimeur et le Bibliophile* (reste 6 ex.). — En 1925: *Les Ancêtres du livre, du journal et de l'almanach en France* (reste 4 ex.). — En 1926: *Les trois premiers siècles de l'Imprimerie française* (reste 7 ex.). — En 1927: *Iconographie de l'Imprimerie et du Livre* (épuisé). — En 1928: *L'Imprimerie et la pensée moderne* (reste 4 ex.). — En 1929: *Florilège de l'Imprimerie* (reste 3 ex.). — En 1930: *Les Livres chez eux* (épuisé). — En 1931: *Bréviaire de l'Imprimeur et du Bibliophile* (reste 10 ex.). — En 1932: *Les Livres à la Ville* (reste 30 ex.).

Adresser les demandes, avec la valeur, au

BULLETIN OFFICIEL DES MAÎTRES IMPRIMEURS - 7, rue Suger - PARIS-VI^e

Chèque Postal : Paris 288-44

Prix : **70 fr.** — **Étranger : 85 fr.** franco et recommandé

PORTE MAILLOT

BALLADE RYTHMÉE



A l'Ami Cuzel.

La Brasserie de l'Espérance
Draîne au hasard des feux d'antan
Ses lettres anxieuses de cadences,
Lumineuses par tous les temps.

Se peut-il qu'aujourd'hui le charme
Du passé revive en un jour
Au temple des premières amours,
Des tacots aux vaines alarmes.

Les grands départs dans les aurores,
Où les exploits inassouvis,
Donnaient aux tympans éblouis
L'illusion qui dure encore.

Manivelles parfois rétives,
Où la bonne humeur sauvaient tout.
Et les courses jamais hâtives,
Où l'horizon était sans bout.

Le temps est-il clair ou bien triste,
Que peut-on désirer de mieux.
L'innéfable coin du touriste,
Brille pour vous de mille feux.

La Brasserie de l'Espérance
Draîne au hasard des feux d'antan
Ses lettres anxieuses de cadences,
Lumineuses par tous les temps.

Jean LOSTAU-BERNADOTTE.

VIEUX DU VOLANT

de 18 à 20 heures

TOUS LES JEUDIS

réunion

A U T O U R I S T E

EX-ESPÉRANCE

83, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



Les Dames non adhérentes ne sont pas admises

LES ÉPHÉMÉRIDES DE DÉCEMBRE

(Recueillies par Paul MELOT)

1^{er} Décembre 1894. — Le premier journal consacré à la locomotion mécanique paraissait en France : c'était LA LOCOMOTION AUTOMOBILE, publié par MM. Meyan, Dr Loisel, Emmanuel Aimé. L'éditorial était signé de Pierre Giffard, qui résumait ainsi le triple but du nouveau périodique : 1^o La renaissance des routes de notre belle France ; 2^o L'économie dans la locomotion ; 3^o La fin du cheval, animal coûteux et inintelligent.

8 Décembre 1900. — La course italienne de consommation voyait triompher Storero (de Dion-Bouton), G. Ceirano (voiturette Renault), Rostin (voiturette Fiat), M. Ceirano (Clément-Panhard), et Lancia (voiture Fiat).

12-27 Décembre 1896. — Salon du Cycle et ses Voitures à pétrole ou autres.

13 Décembre 1894. — Le Sous-Comité de la « Course des Voitures Automobiles Paris-Bordeaux-Paris » se réunissait, sous la présidence de M. Marcel Desprez, membre de l'Institut, et arrêtait le règlement définitif de l'épreuve.

15 Décembre 1897. — Le Comité des Fêtes de Nice décidait que S.M. Carnaval XXVI ferait son entrée dans sa bonne ville sur une automobile style Louis XV.

18 Décembre 1912. — Bruce-Brow, sur Fiat, gagne le Grand Prix d'Amérique.

20 Décembre 1900. — LA LOCOMOTION AUTOMOBILE assure que l'Impératrice d'Allemagne possède une voiture munie d'un moteur Daimler de 24 CV. qu'elle conduit elle-même.

24 Décembre 1903. — Le train automobile du colonel Renard, remorqué par un tracteur Darracq, se livrait à diverses évolutions très réussies dans les rues de Paris.

28 Décembre 1905. — L'A.C.F. décidait de faire courir annuellement une grande épreuve de vitesse qui s'appellera « Grand Prix de l'Automobile-Club de France », et qui se disputerait pour la première fois au début de l'été 1906.

31 Décembre 1900. — A la fin de l'année, trois Clubs ont fait connaître leur volonté de participer à la Coupe Gordon-Bennett : ce sont l'A.C. de Grande-Bretagne, l'A.C. d'Amérique et l'A.C. d'Allemagne. L'Allemagne mettait en ligne 5 voitures : 2 Daimler, 2 Benz et une Durkopp. La Belgique, qui compte courir, se présenterait avec des Bolide et des Germain. L'Amérique présentera la Winton, dont on dit grand bien.

CHEZ LES VIEUX DU VOLANT

ENTRE-NOUS

Après le Marquis de Dion, après le constructeur Brasier, voici une nouvelle recrue intéressante pour les « Vieux du Volant ». Présentée par ses vieux amis : Dominique Lamberjack, et Robert Coquelle, l'aimable « eminence grise » du Salon de l'Automobile, Paul Dottin, pour l'appeler par son nom, nous a remis, il y a quelques jours, son bulletin d'adhésion. Vous connaissez tous Paul Dottin pour peu que vous soyiez pratiquant d'un sport quelconque. Car lui les a pratiqués tous, depuis le football jusqu'à l'auto et l'aérosation, en passant par la bicyclette et la natation.

Nous avions eu l'an dernier une grosse émotion à son sujet. Il ne parlait rien moins que de prendre sa retraite. Mais ce n'était pas sérieux. Dottin nous est resté pour le plus grand plaisir de ses amis et pour la plus sale blague que l'on put faire aux « resquilleurs » du Grand Palais.

Pour nous, « Vieux du Volant », Dottin continuera, nous n'en doutons pas, de rester le « Cézanne » ouvre-toi » des portes de la verrière des Champs-Elysées.

● A notre illustre camarade, Camille Chautemps, a été confié le soin de créer le nouveau Ministère. Il veut que son Ministère soit celui du Salut Public. Il a remporté une majorité écrasante lorsqu'il s'est présenté devant les Chambres. Au moment où nous écrivons ces lignes, tous les Français, et encore plus les Vieux du Volant, lui souhaitent de réussir, car il est temps de sauver le pays par des mesures énergiques.

● A Perpignan, notre camarade Margouet, concessionnaire Citroën, et notre délégué pour les Pyrénées-Orientales, vient d'être fêté lors de l'inauguration de ses nouveaux et somptueux établissements, œuvre de notre camarade M. Block.

C'est la juste récompense de ses efforts et la consécration de sa réussite. Bravo !

● A la suite de la réunion des Vieux du Volant de la Loire-Inférieure, M. le Maire de Nantes, a fait savoir à notre délégué que les instructions nécessaires avaient été données aux agents de police nantais afin que soient réalisés les vœux émis le 4 Octobre.

● Nos délégués, avec la saison d'hiver, organisent des réunions un peu partout : Après la Loire-Inférieure, voilà que nos délégués, Jacques Brenkle, de l'Aude, et Hilaire Gaignard, des Deux-Sèvres, nous annoncent qu'ils mettent sur pied une réunion pour le courant de Décembre. Bravo ! et à qui le tour ?

● Notre Comité vient de nommer délégué à la Baule notre camarade, M. Koenig, Président du Syndicat d'Initiative. Grâce à lui, le Siège des Vieux du Volant se trouvera au Siège du Syndicat d'Initiative, Villa « La Kasbah », esplanade du Casino. Nous espérons que nos camarades ne manqueront pas de mettre à contribution ce Syndicat d'Initiative... La Baule, plage du Soleil, des Enfants, de la Jeunesse et des Sports, est une station de bains de mer charmante.

Les vacances y passent même trop vite dans un cadre merveilleux, où tous les plaisirs et tous les Sports peuvent satisfaire chacun.

● Notre camarade Eugène Renaux, membre de notre Comité, ennemi des « laïus », a cependant été forcé d'en faire un en tant que membre du Comité de l'Aéro-Club de France et de celui des Vieilles Tiges au Salon restrospectif de l'Aviation. Ce fut un succès, ce qui prouve que lorsqu'il ne veut pas parler, c'est par modestie. Nous n'en avions jamais douté !

● Nous rappelons à nos camarades que, contre le paiement de leurs droits d'inscription, ils reçoivent l'insigne-voiture des Vieux du Volant. Nous leur recommandons expressément de veiller à ce qu'il orne leurs voitures. Une bonne place pour le placer : une des ailes arrière en faisant attention à ce que l'insigne ne soit pas masqué par la plaque de police.

● Au Havre, L. Farman, le grand constructeur d'avions, procéda lui-même à la mise au point d'un appareil. Il avait comme passager notre camarade Léon Molon. A la suite d'un retour de flamme, un incendie se déclara à un des moteurs. Grâce au sang-froid de ces deux excellents pilotes, ils purent revenir sains et saufs à terre. Toutes nos félicitations.

● Nous avons eu le plaisir d'inscrire ce mois-ci M. Camille Renault, de Nantes. Signalons qu'en 1899, il fut le premier dans cette ville à avoir une voiture.

● Notre camarade Yvonick Pacheu a fait des recherches pour avoir la date de son premier permis de conduire : ce dernier est de 1900... Voilà un vétéran de plus !

● A Monthéry, Arthur Duray guette le moment où il pourra se mettre en piste pour battre des records avec une Amilcar. Encore un Vieux du Volant qui honore notre Association.

NECROLOGIE

Nous avons appris avec tristesse le deuil qui frappe notre camarade Emile Morin, membre de notre Comité : il vient de perdre son beau-père M. Edouard Délépine, âgé de 77 ans.

A lui, à sa femme, à toute sa famille, les « Vieux du Volant » envoient l'expression de leur sympathie douloreuse.

Écrivez à nos Annonciers :
en vous recommandant de AU VOLANT
vous serez servis avec plus de soin

LE 6 JANVIER

NOTRE BANQUET ANNUEL L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1934

■ ■ ■

C'est le 6 Janvier prochain, qu'aura lieu notre deuxième Banquet annuel. Il aura lieu à Lutétia, 23, rue de Sèvres. Il sera suivi d'un bal de nuit avec cotillon; naturellement, nous y tirerons les Rois. Nous espérons que bien des « Vieux du Volant » y viendront. Pour cela, nous avons réussi à obtenir le prix de 40 francs par personne, tout compris. Nous recommandons à nos camarades de bien vouloir s'inscrire le plus tôt possible, car nous avons dû limiter le nombre des participants à 100 personnes.

La tenue de soirée ne sera pas obligatoire.

**

Avant cette épreuve gastronomique, et à 15 heures précise aura lieu, 22, rue Bayard, notre 2^e Assemblée Générale.

Ordre du jour : rapport moral de notre Président; rapport financier; modification de l'article 19 des Statuts comme il est indiqué ci-dessous; réélection statutaire d'Eugène Renaux, membre sortant de notre Comité; lecture de diverses communications, faisant suite à notre Congrès 1933 et intéressant celui de 1934.

**

Voici l'actuel article 19 de nos Statuts :

Article 19. — *Ce groupement ne demande pas de cotisation à ses membres, celle-ci étant remplacée par un droit d'inscription de 40 francs, contre le paiement duquel est remis la carte et l'insigne du Groupement.*

Notre Comité fera ratifier le suivant :

Article 19. — *A. l'adhésion à ce Groupement, il est perçu un droit d'inscription de 40 francs, contre le paiement duquel est remis la carte et l'insigne du Groupement; au bout de la première année, à compter du jour de l'adhésion, est perçue une cotisation annuelle de 20 francs.*

N'auront le droit de vote à une Assemblée Générale, que les membres ayant payé la cotisation de leur année en cours.

**

Nous espérons que nos camarades viendront nombreux à ces deux manifestations. Rappelons qu'au cours du Banquet seront remises les Médailles du 2^e Rallye des Ancêtres.

Ceux de nos Camarades qui ne pourraient assister à l'Assemblée Générale, sont priés de nous retourner le Bulletin de Vote ci-dessous, revêtu de leur signature.

NOTRE CONCOURS

Ce mois-ci c'est un nouveau, M. Petit, qui enlève la première place. Derrière lui, nos ardents propagandistes et trois concurrents dangereux : F. Riquier, L. Maurice et C. Mencerey. Enfin Robert Coquelle nous a fait trois adhésions, dont celle de Paul Dottin. A tous merci !

Voici le classement : 1^{er} M. Petit (21 points); 2. F. Riquier (12 p.); 3. *ex-æquo* : L. Maurice et M. Perret (9 p.); 4. S. Soriano (8 p.); 5. F. Deherrizon (7 p.); 6. *ex-æquo* : R. Coquelle, C. Mencerey, E. Reynaud et L. Willaume (6 p.).

Voici, pour ceux qui ne l'auraient pas vu, le règlement de ce Concours :

ARTICLE PREMIER. — Toute personne membre ou non des Vieux du Volant peut prendre part à ce concours, à condition de s'inscrire au Siège.

ART. 2. — Ce concours est mensuel et basé sur le nombre des adhésions faites dans le mois en cours.

ART. 3. — Le classement s'obtient par addition de points : pour une personne étrangère aux Vieux du Volant et pour un membre des Vieux du Volant, chaque adhésion compte 3 points, pour un délégué des Vieux du Volant, chaque adhésion compte 1 point ; pour être classé, il faut au moins totaliser 5 points.

ART. 4. — La personne ayant totalisé dans le mois le plus grand nombre de points avec un minimum de 15 points recevra la grande Médaille d'Argent des Vieux du Volant.

ART. 5. — La personne ayant totalisé dans l'année le plus grand nombre de points avec un minimum de 100 points recevra la grande Médaille d'Or des Vieux du Volant.

Enfin, remercions « Au Volant » qui offre gratuitement chaque mois, à partir de Décembre, au gagnant du Concours, à condition qu'il ait fait au moins 20 adhésions dans le mois, un emplacement publicitaire d'un quart de page.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 1934 - (Bulletin de vote)

Je soussigné, déclare voter pour la création d'une cotisation annuelle de **20 francs** et pour la réélection de M. Eugène RENAUX, membre du Comité sortant.

Nom :

' , le 193

(Signature)

Adresse :

N° d'inscription :

« Rayon d'Azur »



Nous connaissons les agences matrimoniales, nous connaissons les agences automobiles, mais nous ignorions qu'il existait des autos matrimoniales ! Notre camarade Pachen prétend en connaître une : « Rayon d'Azur », qui a fait, assure-t-il, le mariage de sa nièce S... avec le jeune P...

Et il en donne comme preuve les vers suivants, qu'il a écrit à l'occasion de leur mariage et que nous reproduisons fidèlement, sans prendre partie dans la question !

A mes gentils neveux Marcel et Simone P...

Soit que le gai matin chante dans la ramée,
Ou que le soir tombant estompé le ciel pur,
A l'usine, à la ville, au port, de tous aimée,
Courageuse et vaillante, on voit « Rayon d'Azur ». Mais un fait, que toujours se cacher elle eut soin,
Vint créer diversion dans son destin tranquille :
Confidente elle fut et complice et témoin —
Dieu le voulut ainsi — d'une charmante idylle.

L'auto toujours fidèle
Pendant de nombreux jours
Abrita sous son aile
De naissantes amours !

Qui donc a dit un jour, philosophe sceptique,
Que les choses n'avaient, que les choses jamais
Ne pouvaient avoir d'âme ! O non-sens poétique !
Malheureux ignorant, tais-toi !... Si tu savais !
Mais tu ne sais pas voir et ton esprit moqueur
Jamais ne percevra ce que sentent les choses,
Ni la terre qui chante à l'Océan rêveur,
Ni, dans le jour qui naît, la prière des roses !

A la fauvette
Toute exquise
Conte fleurette
Le gai pinson.

Et l'amourette
Fut mignonnette
Toute simplette
Et sans façon !

Lorsqu'à la fin de sa carrière
Elle roulera d'un air las,
Quand viendra son heure dernière,
Mes Amis, ne la vendez pas !

Souvenez-vous de son histoire,
Sa pitié pour les amoureux,
Que son plus beau titre de gloire
Est de vous avoir faits heureux.

Que dans un doux calme champêtre
Elle goûte enfin le repos,
Comme aimeraient toutes peut-être
Venir le goûter les autos !

La vendre est un moyen barbare,
C'est le néant, c'est le trépas !
Et, pour son dévouement si rare,
Mes Amis, ne la vendez pas !

Non ! ne la quittez mie !
Souvenir d'amour pur,
Dans toute votre vie
Rayon d'Azur !

Bien que nous ne puissions suivre notre ami Pacheu « dans son doux calme champêtre », qui aboutirait pour nous à la suppression radicale du « Rallye des Ancêtres », nous tenons à le remercier de ses jolis vers, qui seront certainement appréciés de nos camarades.

L'ENTR'AIDE

Le mois dernier, nous avons mis au point définitivement cette rubrique de petites annonces réservées aux membres des Vieux du Volant. A l'heure où ils approchent à grands pas du cinq millième membre, tous ceux qui auront recours à l'« Entr'Aide » sont assurés d'atteindre le but cherché.

D'autre part, cette rubrique étant ouverte seulement aux membres d'un même club, c'est une assurance-garantie que l'on prend pour l'affaire traitée : où trouver, en effet, plus de sécurité qu'au sein des Vieux du Volant, dont les liens de camaraderie s'affirment chaque jour ?

Les annonceurs du mois dernier ont tout de suite trouvé ce qu'ils cherchaient. Certains font même repasser leur annonce, excellente preuve de contentement ! D'ailleurs, le prix que nous avons établi est tout à fait modeste dans le but de mettre en pratique ce que promet le titre de cette rubrique. Donc la ligne de 55 lettres, signes ou espaces est de 5 francs, payables à l'envoi de l'annonce à passer.

A VENDRE prix très avantageux très beau lit Renaissance avec literie. S'adresser : 6, Rue Bonaparte, Paris.

PÉKINOIS-CHINCHILLA, 3 ans, pedigree, 1^{er} prix est offert pour saillies. S'adresser au Bureau du Journal.

COTTEREAU 2 cyl. 1901 à vendre. Bon état de marche. Se trouve région parisienne. Obligatoirement faire rallye Vieux du Volant. Prix très intéressant. S'adresser FRINGUET, 40, rue Pergolèse, Paris.

CHEF MAGASINIER p d Citroën, tous permis (P.L. et T.C.) cherche empl. simil ou chauf, car ou service rapide longue distance. N° 2340 au Journal.

VINS DE BORDEAUX récoltés par vendeur. Prix intéressants. Tarif gratuit sur dem. C. Séverac, Château Lagueloup, Portets-les-Graves (Gironde).

VENDEUR VINS demandé. Faire offre G. Séverac, Château Lagueloup, Portets-les-Graves (Gir.).

ANCIEN GARAGISTE cherche place chauffeur-mécanicien maison bourgeoise. Camp, préf. Pourrait s'occuper des intall., électri., serrurerie etc. de la maison. Très bonnes références, CROTET, Le Fayet, Hte-Savoie.

VOYAGEUR 40 ans, Franc., 13 ans même maison, anc. méc auto perm. 1911, dés. représentation stable, inspection branche auto ou autre. Très bonnes références. Pourrait tenir succursale avec sa femme, excellent vendeur. S'adresser au bureau du Journal n° 394.

GARDIEN J. ou n. dans gar., mag., banq. ou usine. Bonnes réf. Dernier certif. 10 ans. Age 49 ans. Ec. p. conv. Prosper Hervé, 5, r. Jean-Forest, St-Cyr, S.O.

AUTO AVANT 1905 à vendre. S'adresser J. Djanignian, 15, rue Auguste-Chabrière Paris.

CHERCHE emploi mécanicien, conducteur ou manœuvre garage. Ai travaillé Brasier de 1907 à 1919. Très bonnes références. Convoyer: G. DESPRES, 88, Gde-Rue, Chatenay-Malabry (S.).

ON DEMANDE représ, rég. p. mach., placement facile, pouv. constit. portef. valeu. Pour rens. s.ad., BASSET, 88, r. Rochechouart, Paris.

AYANT occupé postes importants, disposant garanties, Vieux du Volant cherche emploi, sera libre fin déc., 39 ans, tous permis, compétence, honorab., référ., toutes spéciales. Ecr. n° 2331 au Journal qui transmettra.

CAMARADES, adressez-vous au Siège des Vieux du Volant: nous pouvons vous indiquer, représentants, employés, mécaniciens, chauffeurs de premier ordre. Vous aiderez ou ferez plaisir à un camarade !

Liste des Délégués

(les noms des délégués départementaux sont en italique)

Ain. — *D. Duhem*, 32, rue de la Gendarmerie, Bourg. Tél. : 0.42. — *M. Michot*, av. de la Gare, Amberieu. — *J. Janin*, 2, place Emile Zola, Oyonnax.

Aisne. — *E. Joanno*, 10, boulevard Camille Desmoulins, à Soissons. Tél. 769.

Algérie. — *F. Rouzaud*, 29, boul. Carnot, Alger. — *J. Gormand*, 34, rue R.-de-Fleury, Constantine. Tél. 3-00. — *L. G. Genette*, 3, rue de Besançon, Oran. Tél. 46-70. — *L. Chicard*, Mostaganem. Tél. 269.

Allier. — *P. Bournat*, 4, rue Antoine-Jardet, Vichy. Tél. 29-19.

Alpes-Marit. — *L. Wuillaume et Fils*, 6, rue Massenet, Nice. Tél. 28-47. — *M. Bellon*, Villa Roudouina, 51, boulevard d'Alsace, Cannes. — *H. Girod*, 1, boulevard Crouët, Grasse. Tél. 0-22.

Ardèche. — *J. Lacrotte*, Pont de Labaume. Tél. 13.

Ardennes. — *P. Boullet*, av. Général René Moreaux, Rrocroi.

Aube. — *Jacques Brenké*, rue de la Paix, Troyes.

Aude. — *F. Pacou*, 29, place de la Poste, Carcassonne.

Aveyron. — *V. Blancher*, 3, rue d'Armagnac, Rodez.

Bas-Rhin. — *N. Ebstein*, 7, rue de la Somme, Strasbourg.

Bouches-du-Rhône. — *A. Oddou*, M.C.M., 71, rue de Paradis, Marseille. — *F. Rigaud*, 115, rue de la République, Aubagne. Tél. 21.

Calvados. — *H. Moreau*, 6, rue Neuve-du-Port, Caen. Tél. 14-26.

Cantal. — *A. Chausse*, Aurillac. — *J. Druilhe*, rue de la Frange, Saint-Flour. Tél. 42.

Charente. — *R. de Maillard*, 33, rue de l'Arsenal, Angoulême.

Cher. — *Dr. Bérard*, 21, boulevard Gambetta, Bourges. Tél. 0-97.

Corrèze. — Maurice Jean, 13 bis, rue Segéral, Brive-la-Gaillarde.

Côte-d'Or. — *Trésorier*, 8, place Grangier, Dijon.

Creuse. — *J. Lacoste*, 12, Grande Rue, Guéret.

Deux-Sèvres. — *H. Gaignard*, château de Rimbaud, par Beauvoir. — *R. Boisseau*, 2, route de Poitiers, Parthenay. Tél. 75.

Dordogne. — René Foy, à Nontron.

Drôme. — *M. Richard*, avenue Paul-Laurens, Nyons. Tél. 58.

Eure. — *H. Léger*, château du Gros-Theil, Le Gros-Theil. Tél. 6.

Eure-et-Loir. — *L. Lechevalier*, 16 avenue du Docteur Maunoury, Chartres.

Finistère. — *H. Jarry*, 40, rue Colbert, Brest. — *M. Masson*, 26, rue de Brest, Morlaix.

Gironde. — *E. Jeanneau*, 203, rue Nationale, Saint-André-de-Cubzac.

Hauts-Alpes. — *M. Buès*, place de l'Eglise, Sisteron. Tél. 18.

Haute-Garonne. — *Ch. Convers*, 52, boulevard Carnot, Toulouse. Tél. 109.

Haute-Marne. — *J. Finance*, 22, avenue des Etats-Unis, Chaumont.

Hauts-Pyrénées. — *L. Durand*, 28, avenue Joffre, Tarbes.

Haute-Savoie. — *T. Arnold*, Hôtel Beau-Site, Thonon-les-Bains. Téléphone 289.

Hérault. — *M. Vieil*, 4, boulevard Victor-Hugo, Montpellier.

Ille-et-Vilaine. — *G. Lainé*, Villa « Ar Forn Koz », rue d'Enfer, Saint-Servan. — André Belleville, 53, rue des Masses, Paramé. Tél. 50-64.

Indre. — *A. Lauvergnat*, 21, rue J.-J.-Rousseau, Châteaurox. Tél. 0-85.

Indre-et-Loire. — *M. Bellamy*, 23, r. Georges-Sand, Tours. Tél. 8-19. — *A. Bodin*, ingénieur du Service Vicinal, Azay-le-Rideau. — *A. Trouvé*, rue Neuve, Château-Lavalière. — Docteur Binet, rue de la République, Châteaurenaud. Tél. 49. — *A. Petit*, qui Jeanne-d'Arc, Chinon. — Roger Devault de Chambord, La Cloutière, à Perrusson. Tél. 62, Loches. — *G. Thauraux*, Restigné.

Isère. — Noël Comte, 1, boulevard de la République, Vienne.

Jura. — *J. Thévenod*, 59, rue Jean-Jaurès, Lons-le-Saunier. Tél. 0-08.

Landes. — *P. Gigot*, Saint-Paul-les-Dax. Tél. 3-49.

Loir-et-Cher. — *G. Meunier*, 25, rue de la Garenne, Blois. Tél. 1-18.

Loire. — *S. Dumas*, 12, place Jeau-Jaurès, Saint-Étienne.

Loire-Infér. — *T. Thibault*, Les Couëts de Bougenais-les-Nantes. Tél. Nantes 162-58. — *J.-C. Jourde*, 5, rue Colbert, Nantes. Tél. 138-74. — *G. Koenig*, Syndicat d'Initiative, 40, Esplanade du Casino, La Baule. Tél. 1-37.

Loiret. — *E. France*, 55, faubourg Bannier, Orléans. Tél. 21-53.

Maine-et-Loire. — *J. Latron*, 48, boulevard de Saumur, Angers. Tél. 5-50.

Manche. — *R. Lelion*, Villedieu-les-Poëles.

Marne. — *L. Hatzfeld*, 176, rue de Vesle, Reims. Tél. 39-16.

Maroc. — *Louis Morin*, boîte postale n° 74, Marrakech. — *J. Pénaire*, 49, avenue Moimier, Casablanca. Tél. 17-45.

Mayenne. — *M. Brilhaut*, 93, rue de Bretagne, Laval. Tél. 2-07 et 7-24.

Meurthe-et-Moselle. — *O. Courty*, 86, rue de Metz, Longwy.

Monte-Carlo. — *S. Soriano*, 6, boulevard des Moulins. Tél. 5-97.

Morbihan. — *J. Guespin*, route Nationale, Pontivy. Tél. 76.

Nièvre. — *A. Decelle*, 28, rue Saint-Benin, Nevers. Tél. 4-35. — *J. Beguerque*, 26, rue Jean-Jaurès, Nevers. Tél. 848. — *L. Petit*, Cosnes.

Nord. — *A. Van den Hende*, 43, boulevard Gambetta, à Roubaix. Tél. 272. — *J. Décu*, père, 21 bis, rue du Maréchal Mortier, Le Cateau. Tél. 0-35.

Oise. — *J. Loisel*, 9, avenue de la République, Beauvais.

Orne. — *A. Rougeyron*, A Domfront.

Pas-de-Calais. — *R. Corbasson*, 57, rue de la Mer, Berck-Plage. — *F. Deherripon*, faub. St-Pry, Béthune.

Puy-de-Dôme. — *M. Bongat*, rue Marmontel, à Clermont-Ferrand. Tél. 18-67.

Pyrénées-Orientales. — *B. Margouet*, 17, quai Vauban, Perpignan.

Rhône. — *E. Drevon*, 6, rue Rabelais, Lyon. Tél. Moncey 14-92. — *Graillot*, 18, rue Denfert-Rochereau, Givors. Tél. 123.

Saône-et-Loire. — *M. Faure*, 6, rue de l'Asile, Chalon-sur-Saône.

Sarthe. — *L. Gambaud*, 106, rue Chanzy, Le Mans.

Savoie. — *Dr. Merlot*, Albertville.

Seine-Infér. — *A. Drancé fils*, 38, quai Gaston-Boulet, Rouen. Tél. 72-52. — *R. Briulet*, 18, rue des Galeries, Fécamp. Tél. 314. — *A. Daffrin*, 67, avenue de Verdun, Dieppe.

Seine-et-Marne. — *M. Feillée*, 17, rue du Grand-Cerf, Meaux. Tél. 0-59.

Somme. — *Maurice Callard*, 47, rue des Jacobins, Amiens. Tél. 21-84. — *M. Trichet*, Marquet, 10, aven. de la République, Albert. Tél. 71. — *Michel Doré*, 30, chemin d'Ilocquet, Abbeville.

Var. — *E. Reynaud*, Président du Syndicat des Commerçants et Industriels de Toulon et du Var, 1, rue d'Autrechaussé, à Toulon. Tél. 2-48. — *Marcel Fabre*, avoué, à Brignoles. Tél. 161. — *G. Roudeillac*, 8, boulevard Georges-Clémenceau, Draguignan. Tél. 83.

Vaucluse. — *Félix Cler*, 19, rue des Teinturiers, Avignon. Tél. 5-31. — *J. Borely*, 15, boulevard de la Gare, Carpentras. Tél. 1-54.

Viennne. — *E. Morin*, 75, avenue de Bordeaux, Poitiers. Tél. 539. — *L. Didelot*, 6, rue de l'Hôtel-Dieu, à Poitiers. Tél. 0-44. — *Schrock*, La Commanderie d'Orson, Châtellerault.

Yonne. — *G. Hurpeau*, 21, rue Victor-Guichard, Sens. Tél. 75.

Au Volant

10, Rue Pergolèse
PARIS-16^e
PASSY 24-04

Nom

Adresse

BULLETIN D'ABONNEMENT

Veuillez m'inscrire pour un abonnement annuel dont ci-joint le montant, soit **20 francs**.

le

Signature :

Liste des Nouveaux Adhérents

(MOIS DE NOVEMBRE 1933)



3647. Mme Chalando-Fontaine Marie (1918), Eure. — 3648. Douilliez Raymond (1916), Pas-de-Calais. — 3649. Merimée Robert (1907), Eure. — 3650. Dr Corset Paul (1910), Allier. — 3651. Choiselat Alphonse (1902), Somme. — 3652. Prudhomme André (1915), Seine-et-Oise. — 3653. Clère Léon (1911), Seine-Inférieure. — 3654. Binette Georges (1914), Seine-Inférieure. — 3655. Lebreton Auguste (1910), Sarthe. — 3656. Falcon Auguste (1913), Loire. — 3657. Arryn Edmond (1902), Alpes-Maritimes. — 3658. Guérat Joseph (1908), Alpes-Maritimes. — 3659. Goubault Charles (1912), Paris. — 3660. Belle Léopold (1916), Deux-Sèvres. — 3661. Quère Albert (1915), Charente-Inférieure. — 3662. Rolly-Romeyer Eugène (1910), Loire. — 3663. Gallo René (1915), Loire-Inférieure. — 3664. Pautre Marcel (1914), Paris. — 3665. Seksik Jac (1915), Bouches-du-Rhône. — 3666. Baron Paul (1903), Aude. — 3667. Fighiera J. (1914), Alpes-Maritimes. — 3668. Thuillier Marcel (1904), Paris. — 3669. Kettin Jules (1914), Loire. — 3670. Jouvin Louis (1918), Yonne. — 3671. Parguey Louis (1905), Calvados. — 3672. Mahey Charles, (1914), Paris. — 3673. Fougère Louis (1916), Rhône. — 3674. Fonlupt Alfred (1914), Saône-et-Loire. — 3675. Roudil Charles (1906), Hérault. — 3676. Albert Julien (1901), Seine. — 3677. Dubois Prosper (1901), Paris. — 3678. Alberto Charles (1915), Alpes-Maritimes. — 3679. Colboc Albert (1913), Seine-Inférieure. — 3680. Bézat J.B. (1910), Haute-Garonne. — 3681. Brunin Eugène (1908), Haute-Garonne. — 3682. Bocquillon Lucien (1905), Paris. — 3683. Jacquelin Charles (1910), Paris. — 3684. Saint-Mihiel Alfred (1918), Paris. — 3685. Schère Georges (1911), Drôme. — 3686. Vitrey Marcel (1914), Haute-Marne. — 3687. Beuzeboc Alphonse (1903), Seine-Inférieure. — 3688. Marcy Henry (1901), Paris. — 3689. Bergholz Louis (1908), Paris. — 3690. Baronne de Montfort de Francq Clothilde (1916), Var. — 3691. Auriac Paul (1898), Var. — 3692. Aubert Maxime (1916), Var. — 3693. Maunier Eugène (1912), Var. — 3694. Chatard Edouard (1911), Tarn. — 3695. De Susini André (1914), Monte-Carlo. — 3696. Bella Henri (1918), Alpes-Maritimes. — 3697. Dr Schaap Pieter (1913), Monte-Carlo. — 3698. Dr Maurin J.-B. (1904), Monte-Carlo. — 3699. Dr Barbatis Phocion (1915), Alpes-Maritimes. — 3700. Gompers Sylvain (1907), Monaco. — 3701. Darteville Louis (1913), Nord. — 3702. Dr Nougaret Roger (1914), Bouches-du-Rhône. — 3703. Courouce Jean (1909), Loire-Inférieure. — 3704. Baudot Paul (1900), Seine. — 3705. Dotin Paul (1912), Paris. — 3706. Dr Reynaud Gaston (1910), Vaucluse. — 3707. Mauric Pierre (1911), Alpes-Maritimes. — 3708. Morlot Fernand (1903), Paris. — 3709. Journier Albert (1898), Paris. — 3710. Fidon Pierre (1916), Somme. — 3711. Moquet André (1913), Somme. — 3712. Patout Georges (1913), Somme. — 3713. Riquier Maurice (1918), Somme. — 3714. Laugier Antoine (1917), Alpes-Maritimes. — 3715. Colla Louis (1916), Alpes-Maritimes. — 3716. Braccini Fortuné (1911), Alpes-Maritimes. — 3717. Braccini Nicolas (1899), Bouches-du-Rhône. — 3718. Simon François (1910), Alpes-Maritimes. — 3719. Pierre Louis (1904), Sarthe. — 3720. Koenig Georges (1901), Loire-Inférieure. — 3721. Lapierre Paul (1900), Paris. — 3722. Robert Maurice (1917), Seine. — 3723. Périn Emile (1915), Nièvre. — 3724. Mme Petit-Contamine M. (1911), Nièvre. — 3725. Petit Paul (1912), Nièvre. — 3726. Van Montagu Léon (1918), Seine. — 3727. Gallet Paul (1903), Maine-et-Loire. — 3728. Vaslin René (1914), Deux-Sèvres. — Dr Chavanon Paul (1917), Paris. — 3730. Moisson Georges (1917), Paris. — 3731. Bruno Joseph (1910), Alpes-Maritimes. — 3732. Maurin Léon (1901), Paris. — 3733. Gouelou Henri (1918), Paris. — 3734. Tedesco Arthur (1914), Paris. — 3735. Marchand Louis (1911), Somme. — 3736. Tuvache Pierre (1918), Eure-et-Loir. — 3737. Caron Jean (1916), Pas-de-Calais. — 3738. Resseguer Jacques (1903), Var. — 3739. Albertini Auguste (1911), Vaucluse. — 3740. Popov Sava (1910), Paris. — 3741. Baton Ernest (1912), Seine. — 3742. Daubal Pierre (1912), Pyrénées-Orientales. — 3743. Chavret Brennus (1906), Meurthe-et-Moselle. — 3744. Bathiat Georges (1905), Nord. — 3745. René Maurice (1918), Aude. — 3746. Rameaux Charles (1914), Yonne. — 3747. Laurent Robert (1909), Pas-de-Calais. — 3748. André Charles (1910), Loire-Inférieure. — 3749. Debrosse Alexis (1912), Seine-et-Oise. — 3750. Michon Fernand (1913), Seine-et-Oise. — 3751. Decupère Jean (1913),

Nord. — 3752. Bonnière Georges (1912), Pas-de-Calais. — 3753. Podevin Augustin (1910), Pas-de-Calais. — 3754. Saint-Marc Fernand (1910), Pas-de-Calais. — 2755. Calonne Edouard (1909), Pas-de-Calais. — 3756. Lefebvre Gaston (1904), Pas-de-Calais. — 3757. Mme Metetal Louise (1912), Finistère. — 3758. Dufour Ferdinand (1913), Gers. — 3759. Migliavacca Raphaël (1918), Isère. — 3760. Brun Emile (1916), Var. — 3761. Beale Paul (1916), Paris. — 3762. Margin Georges (1912), Seine-et-Marne. — 3763. Chermat François (1912), Côtes-du-Nord. — 3764. André Eugène (1901), Loire-Inférieure. — 3765. Masqueliez Léon (1912), Paris. — 3766. Gojon Gaspar (1911), Alpes-Maritimes. — 3767. Fabre Ferdinand (1915), Basses-Pyrénées. — 3768. Citron Albert (1914), Landes. — 3769. Hacquart Lucien (1902), Somme. — 3770. Loiseau Eugène (1914), Mayenne. — 3771. Mme Moreau Yvonne (1915), Calvados. — 3772. De Langlard Gérard (1918), Seine-Inférieure. — 3773. Boutté Georges (1902), Hérault. — 3774. Suéé-Longuet Alfred (1913), Pas-de-Calais. — 3775. Blanc Charles (1910), Bouches-du-Rhône. — 3777. Servais Alphonse (1899), Belgique. — 3777. Verlhac Pierre (1904), Loire. — 3778. Wolff Henri (1916), Haute-Garonne. — 3779. Roy Etienne (1915), Gironde. — 3780. Singier René (1907), Pas-de-Calais. — 3781. Plaa Georges (1903), Rhône. — 3782. Gillot Amédée (1901), Aube. — 3783. Berthelin Ferdinand (1914), Pas-de-Calais. — 3784. Marie André (1910), Calvados. — 3785. Duchemin Eugène (1911), Seine-Inférieure. — 3786. Philippe Maurice (1916), Somme. — 3787. Bouché Gabriel (1918), Bouches-du-Rhône. — 3788. De Berny Gérard (1902), Somme. — 3789. Duchemin Lucien (1915), Alpes-Maritimes. — 3790. Hugues Alexandre (1909), Seine-Inférieure. — 3791. Lignot André (Meuse). — 3792. Larochette A (1915), Rhône. — 3793. Lyotard Pierre (1916), Loire. — 3794. Morinière Louis (1918), Indre-et-Loire. — 3795. Dulatier Louis (1914), Rhône. — 3796. Thomas André (1916), Rhône. — 3797. Breure Joseph (1916), Rhône. — 3798. Fourcade Fernand (1902), Pyrénées-Orientales. — 3799. Marquis de Tanlay (1911), Yonne. — 3800. Teveles Henri (1914), Alpes-Maritimes. — 3801. Calvet Louis (1906), Alpes-Maritimes. — 3802. Benoit Fernand (1913), Gard. — 3803. Mencerey Jules (1917), Aude. — 3804. Sans Joachim (1915), Aude. — 3805. Colleau Arnold (1916), Alpes-Maritimes. — 3806. Taffanel Jean (1914), Aude. — 3807. Deltheil Alphonse (1912), Cantal. — 3808. Mouraine André (1904), Cantal. — 3809. Piganiol Paul (1906), Cantal. — 3810. Leroy Claude (1917), Pas-de-Calais. — 3811. Le Feuvre Paul (1910), Aube. — 3812. Drouin Charles (1912), Loire-Inférieure. — 3813. Buisson Pierre (1916), Nord. — 3814. Fouquartz André (1905), Seine. — 3815. Renaud Victor (1915), Doubs. — 3816. Legros Léon (1914), Vaucluse. — 3817. Pourrot Henri (1912), Cher. — 3818. Roman Raymond (1915), Eure. — 3819. Aulnette François (1914), Loire-Inférieure. — 3820. Aulnette Francis (1915), Loire-Inférieure. — 3821. Plat Gaston (1910), Loire-Inférieure. — 3822. Broustet Joseph (1913), Alger. — 3823. Allard René (1916), Paris. — 3824. Marticou André (1917), Seine. — 3825. Germain Jean (1915), Bouches-du-Rhône. — 3826. Porre Sylvain (1911), Var. — 3827. De Gérauvillers André (1907), Côte-d'Or. — 3828. Marc Félix (1911), Finistère. — 3829. Sazia Pierre (1904), Alpes-Maritimes. — 3830. Perrier Max (1914), Charente-Inférieure. — 3831. Picard Maurice (1910), Nord. — 3832. Picard Marcel (1913), Nord. — 3833. Daussin Désiré (1907), Nord. — 3834. Willemain Gaston (1912), Nord. — 3835. Martin Louis (1911), Rhône. — 3836. Mignonac Lucien (1914), Aveyron. — 3837. Renault Camille (1909), Loire-Inférieure. — 3838. Dumas Gilbert (1904), Puy-de-Dôme. — 3839. Loire Gabriel (1914), Bouches-du-Rhône. — 3840. Lessaffre Charles (1909), Nord. — 3841. Gallinand Joseph (1907), Loire. — 3842. Parmentier Jacques (1902), Pas-de-Calais. — 3843. Benoit Henri (1913), Rhône. — 3844. Maréchal Victor (1906), Paris. — 3845. Cabanes Eugène (1917), Aude. — 3846. Roche Pierre (1918), Ille-et-Vilaine. — 3847. Dodier Lucien (1911), Eure-et-Loir. — 3848. Baige Fernand (1916), Seine-et-Oise. — 3849. Heurteau Henri (1915), Meurthe-et-Moselle. — 3850. Curel Pierre (1917), Alpes-Maritimes. — 3851. Boni Constant (1913), Monaco. — 3852. Mottet de la Fontaine L. (1913), Côte-d'Or. — 3853. Gonet Alphonse (1907), Sarthe. — 3854. Mesnier Jules (1913), Seine-et-Oise. — 3855. Coudonne Delphin (1904), Aude. — 3856. Coudures Norbert (1912), Gironde. — 3857. Denis Georges (1917), Somme. — 3858. Simon Arsène (1907), Syrie. — 3859. Horel Gaston (1910), Pas-de-Calais. — 3860. Chicoineau Gaston (1917), Oran. — 3861. Rochat Eugène (1917), Rhône. — 3862. Moiroux Jean (1915), Rhône. — 3863. Depauw Edouard (1912), Indre-et-Loire. — 3864. Lecomte Maurice (1914), Indre-et-Loire. — 3865. Grieshaber Jean (1916), Seine. — 3866. Duboisset Armand (1915). — 3867. Chatel Achille (1901), Aude. — 3868. Corlay Charles (1909), Alpes-Maritimes.

Les bons Coins

MICHEL & MAXE
"L'ESTEREL"
BARS - SOUPERS

64, Rue Pierre-Charron, 64 - PARIS
TÉLÉPHONE : BALZAC 06-11

A PARIS descendez à l'HOTEL ROYAL VILLIERS

4, Place de la Porte Champerret (17^e)
BRASSERIE, RESTAURANT, ORCHESTRE
Garage à proximité - A quelques minutes du centre
NOMBREUX MOYENS DE TRANSPORT

LE TOURISTE

en 1900 "L'ESPÉRANCE"
83, Avenue de la Grande-Armée, 83
BRASSERIE - BUFFET FROID - RESTAURANT
Le Rendez-vous des Vieux du Sport

LE PERSHING

SON BUFFET FROID
SON PLAT DU JOUR
SA CAVE
I, B⁴ Pershing (Porte des Ternes) PARIS Étoile 49-46
Direction : P. DESMERGER, Ex du RITZ de Paris



SUIVEZ
SES SPÉCIALITÉS
DE CHAQUE JOUR

I, B⁴ Pershing (Porte des Ternes) PARIS Étoile 49-46

Nos Camarades **CRINDAL** et **JEANNOT**, « Vieux du Volant », présentent...

LA PATE
BEL'EMAIL



que toute
Maitresse de Maison
soucieuse de la propreté impeccable de ses
BAIGNOLES, LAVABOS, FAÏENCES, PEINTURES, ETC...
DOIT ADOPTER
Nettoie tout sans abimer les mains. - Vous donnera satisfaction pour enlever le cambouis de vos mains
La boîte de 250 gr., 4.50 ; les 500 gr., 8 fr. ; la boîte de 1 kg., 12 fr.

En vente dans toutes les bonnes Maisons

Établissements **CRINDAL & C^e**, 52 à 56, Rue du Landy, SAINT-OUEN (Seine)

KLUKVA
BAR-RESTAURANT le plus en vogue à Paris
UN EXCELLENT repas de grande carte pour une quinzaine de francs
42, Boulevard Gouvin-St-Cyr (17^e)
Tél. : Étoile 06-03. Ouvert jusqu'à 2 h. du matin
en plein centre automobile

Montmartre " AUBERGE DU VIEUX LOGIS "

2, Rue de Maistre et 33, Rue Lepic
MARCADET 27-13 ET INTER
CADRE ANCIEN, CUISINE FINE, BONNE CAVE
A LA CARTE A DES PRIX RAISONNABLES
--- TERRASSE VERDOYANTE ---

Au Centre des Affaires et des Distractions

LE CAFÉ D'ANGLETERRE
GRAND COMPTOIR DROUOT

BUFFET FROID ET CHAUD - OUVERT TOUTE LA NUIT
Au coin de la Rue Drouot et des Boulevards

VIEUX DU VOLANT
des demandes d'inscriptions
sont à votre disposition
pour faire inscrire vos amis

POUR VOS USINES
POUR VOS BUREAUX
POUR VOTRE HOME

BO NODOR

DÉSODORISE - DÉSINFECTE - PARFUME

RECONNUE LE MEILLEUR PAR LES SOMMITÉS MÉDICALES
S'emploie en additionnant 90 % d'eau

Le litre : 22 fr. ; le 1/2 litre : 13.50 ; le 1/4 litre : 8.50 ; le 1/8 litre : 5.50

Fournisseurs exclusifs de la Cie du Métropolitain, des Chemins de Fer
du Nord, de l'Est, du P.L.M. et des grandes Administrations

— Demandez les échantillons gratuits aux

Si ce Journal vous intéresse, faites le lire à vos amis :
s'ils ne peuvent être « Vieux du Volant »
ILS PEUVENT S'ABONNER

ON ACHÈTE
tous les accessoires
pour autos,
motos, vélos

à

Clichy-Accessoires



GROSSISTES

Écrire de la part de
«AU VOLANT»

à

CLICHY-ACCESSOIRES

14, Rue de Neuilly - CLICHY (Seine)
PEREIRE 25-00

Anciens de l'Automobile

N'OUBLIEZ PAS QUE

LES VIEUX DU VOLANT

sont là pour
vous défendre

Ils veulent créer une Police Auxiliaire
de la Route assurée bénévolement
par les Automobilistes.

AIDEZ-LES
en adhérant

VOUS AUREZ DROIT :

- Au Service Mensuel gratuit de la Revue AU VOLANT.
- A l'envoi gratuit d'itinéraires pour toute la France.
- Au service gratuit de renseignements sur toutes les questions Automobiles.
- A la rubrique l'Entr'aide réservée aux Petites Annonces de toute sorte.

Être des VIEUX DU VOLANT
votre intérêt le commande
votre sécurité l'exige !