

AU VOLANT

ORGANE DE L'ASSOCIATION "LES VIEUX DU VOLANT"
NOVEMBRE 1933 - 2^e ANNÉE - N° 17 - LE NUMÉRO 2 Frs



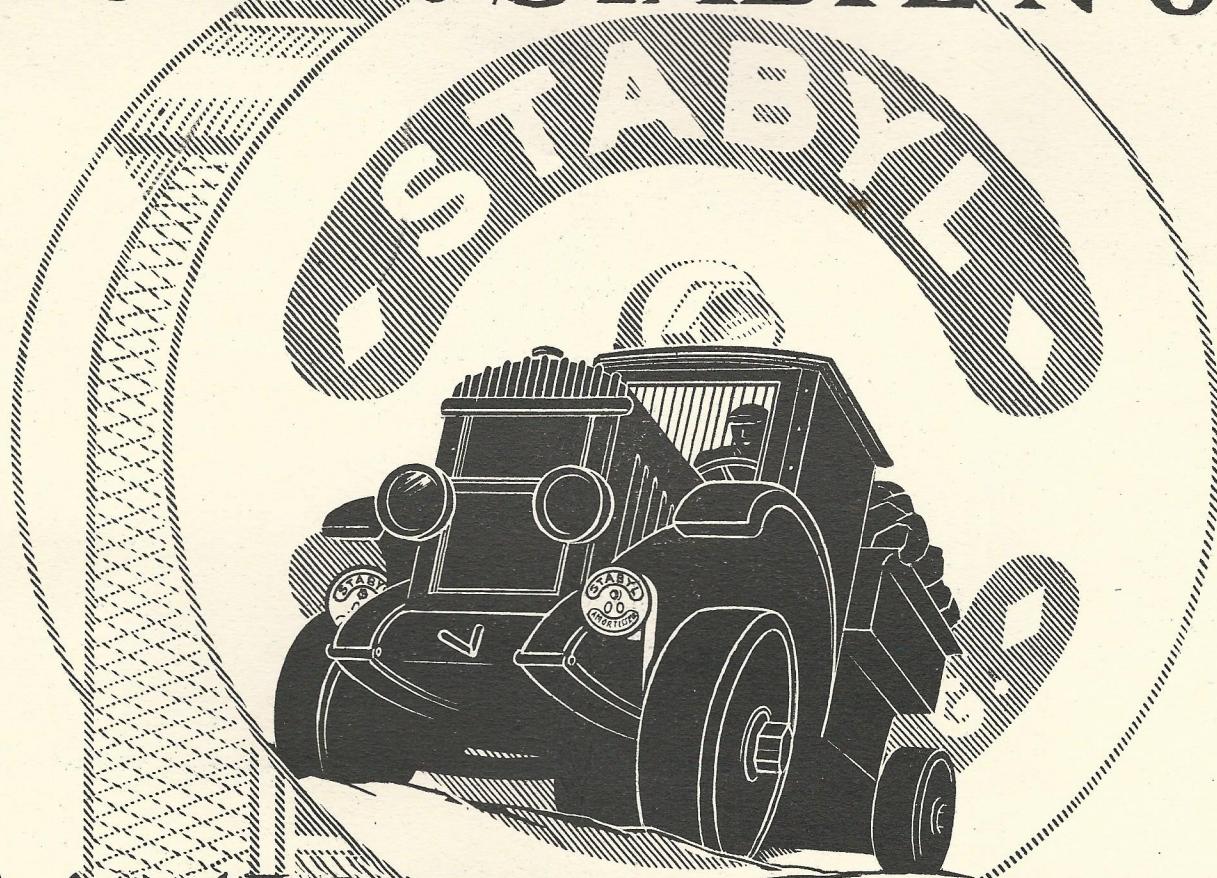
LES BELLES VOITURES

La nouvelle présentation
HOTCHKISS

L'AMORTISSEUR DE TOUTES LES ROUTES

STABYL

PRÉSENTE
LE SUPER-STABYL N°00



CAMIONS-AUTOBUS
et tous Poids Lourds
JUSQU'à 5 TONNES

STABYL

L'AMORTISSEUR DE TOUS LES VÉHICULES

AU VOLANT

Organe Mensuel des
"VIEUX DU VOLANT"

DIRECTION - RÉDACTION
P U B L I C I T É
10, Rue Pergolèse, PARIS
■ PASSY 24-04 ■

Rédacteur en Chef :
Georges FRAICHARD

Nous avons encore fort à faire

Mais nous battons à nouveau le record des adhésions mensuelles avec 302 inscrits en octobre



DÈS que nous avons été informé que des sommités médicales organisaient un Congrès pour la Sécurité de la Route, nous nous sommes faits inscrire pour y participer.

Ce n'est pas que nous fondions de grands espoirs sur le résultat pratique de ce Congrès, mais notre grande association se devait d'y figurer (j'ajouterais tout de suite qu'à mon grand étonnement je fus le seul Président d'une association automobile métropolitaine à ce Congrès, et que le Président de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles et de l'A. C. de France, rapporteur au titre de la Police de la Route, n'y fut même pas représenté officiellement !).

Au cours de ce Congrès nous avons nettement posé la question de la surveillance des routes par des automobilistes compétents suivant notre projet de Police Auxiliaire de la Route : on a trouvé notre projet insuffisamment étudié !!

Des deux objections qui nous ont été faites :

- 1°) Que la gendarmerie ne pouvait avoir de collaborateurs civils et travailler avec eux ;
- 2°) Que l'action de nos Conseillers de la Route donnerait lieu à trop de réclamations auprès des Clubs Automobiles de province,

Aucune n'était vraiment sérieuse et elles pouvaient se résoudre facilement avec la collaboration des autorités compétentes.

D'ailleurs, à bout d'arguments, le Président de la Section et le Rapporteur clôturèrent brusquement la discussion.

De notre projet seul peut découler rapidement une sécurité réelle de la route. Mais il est trop nouveau pour ne pas être discuté et combattu.

On aimait mieux demander la Création de Commissions Départementales de Sécurité, dont la composition serait sensiblement la même que celle des Commissions pour le Retrait du Permis de Conduire, et dont nous craignions les "parlottes", malgré les résultats indéniables obtenus dans leur arrondissement par leurs créateurs, d'ailleurs des Vieux du Volant.

En résumé, rien de vraiment efficace émane de ce 1er Congrès pour la Sécurité de la Route. Des efforts, de réels efforts, mais trop souvent brimés par l'"Administration" dont les hauts fonctionnaires présidaient la plus part des sections, ce qui ne pouvait manquer de faire échec aux idées nouvelles.

Ceci nous prouve donc que nous ne devons pas nous endormir : faisons des adhérents toujours et encore de façon à nous présenter au prochain Congrès comme une force indiscutable.

Ce mois-ci le record des adhésions mensuelles est encore battu : redoublons nos efforts, nous arriverons à nous faire entendre car nous sommes dans la vérité.

Docteur FRINGUET,
Président des Vieux du Volant.

PLUS DE DIX MORTS CETTE SAISON ET LES VOITURES IRONT ENCORE PLUS VITE EN 1934 !

par Georges FRAICHARD

BIEN qu'il soit encore bien tôt pour parler de la saison sportive de 1934, nous savons déjà, à peu de choses près, à quoi nous en tenir...

Nous savons, par exemple, que les meilleurs coureurs européens délaisseront l'an prochain la « désuète » voiture à deux places, pour le fameux monoplace, que Nuvolari, Chiron, Fagioli et Zehender ont cette saison mis à l'honneur. Mais un monoplace revu et corrigé, un monoplace dont la vitesse maximum sera supérieure à 260 kilomètres à l'heure. N'y a-t-il pas de quoi frémir ?

Deux cent soixante kilomètres à l'heure ! Plus de 4 kilomètres à la minute ! Réalise-t-on ce que cela représente exactement ?

Pour rester dans la note, il faut bien préciser qu'il est rare qu'un coureur ait à solliciter de son moteur un tel effort, mais il suffit d'un moment d'énerver et peut-être d'égarement, pour dépasser la vitesse-limite qu'impose chaque circuit, et c'est le virage ou la courbe et hélas, l'accident... lequel, souvent, ne pardonne pas.

Faut-il envisager avec autant de pessimisme la prochaine saison sportive ? Les coureurs sont gens sages et intelligents, qui connaissent par cœur toutes les exigences des circuits. C'est un atout, un atout précieux. Il est d'autres coureurs — il y en a quelques-uns — qui de plus sont audacieux, trop audacieux et impulsifs. À ceux-là, il faudra recommander la prudence et le calme. Car, je le répète, la voiture de 1934 n'excusera aucune imprudence.

**

J'ai eu la bonne fortune d'assister à presque tous les Grands Prix de Vitesse de 1933 et ceci m'a amené à faire une agréable constatation : le public, aime, comprend une course d'automobiles. Une belle phase ne

saurait le laisser indifférent ; il « optera » aisément pour un conducteur, le défendra jusqu'au dernier tour s'il ne gagne pas, le plaindra s'il est contraint d'abandonner.

Il n'est plus un sportif français, italien, belge, espagnol ou anglais qui ne connaisse le nom de Tazio Nuvolari, longtemps invincible, celui de Louis Chiron — le meilleur français — celui du brillant, combattif et populaire « Phi-Phi » Etancelin. Les noms de Varzi, de Sommer, de Zehender, de René Dreyfus, de Wimille, ceux de Marcel Lehoux, Guy Moll, Straight, Howes, Caracciola, Fagioli, celui de beaucoup d'autres grands champions sont maintenant universellement connus.

Qui ne connaît, de nom toujours, le sympathique Guy Bouriat, le hardi Toselli, les valeureux Trintignant, Borzacchini, l'étonnant et si affable Czaykowski, le vétéran Giuseppe Campari, Sir Birkins, le jeune Walther, d'autres encore qui, cette année, ont ajouté leur nom au martyrologue déjà si chargé du sport automobile.

**

Une telle liste aurait pu « refroidir » les plus audacieux. Il n'en est rien. Les coureurs de vitesse ne peuvent pas, ne doivent pas penser à l'accident. Courraient-ils s'ils étaient obsédés par cette idée ?

Non, n'est-ce pas. Et c'est peut-être parce que le métier de coureur devient de plus en plus difficile, plus dangereux surtout, que le public se sent, tout d'un coup, pris d'un vibrant engouement, pour un sport qui est devenu l'apanage d'une véritable élite.

Mil neuf cent trente quatre nous réserve encore de très jolies empoignades — plus émouvantes que jamais — mais aussi, et je le crains, de douloureuses surprises..

HOTELS SAINT-JAMES & d'ALBANY - PARIS

211, RUE SAINT-HONORÉ

PLEIN CENTRE — 300 Chambres — 150 Salles de Bains — VUE SPLENDIDE sur JARDINS des TUILLERIES
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 Téleg. : JAMALBANY-III-PARIS

LES TEMPS HÉROIQUES DES SPORTS MÉCANIQUES

Paul MELOT raconte :

(DE 1889 A 1903)

PARIS-ROUEN (suite)

« Arrivée à Mantes : midi.

« Départ de Mantes : 1 heure 30.

« Arrivée à Rouen : 8 heures du soir.

« Les éliminatoires ayant opéré une première sélection. La malchance en opéra une seconde et il y eut encore quelques abstentions à enregistrer le matin même de l'épreuve.

« On avait escompté avec une certaine curiosité la participation à ce concours d'un véhicule électrique construit par un italien, le comte Carli. Cependant, la voiture n'avait pas paru aux éliminatoires ? Or, elle était bel et bien arrivée par le train mais l'administration des douanes, déjà spirituelle, n'avait rien trouvé de mieux que de la retenir aux entrepôts jusqu'au lendemain de l'épreuve, sous les vagues prétextes de paperasses à remplir.

« Une voiture anglaise — électrique aussi — et baptisée « le véhicule de l'avenir » déclara forfait au dernier moment.

« Toutefois, le constructeur, M.C.R. Garrard, s'excusa de cette défaillance en se décernant le brevet de capacité suivant :

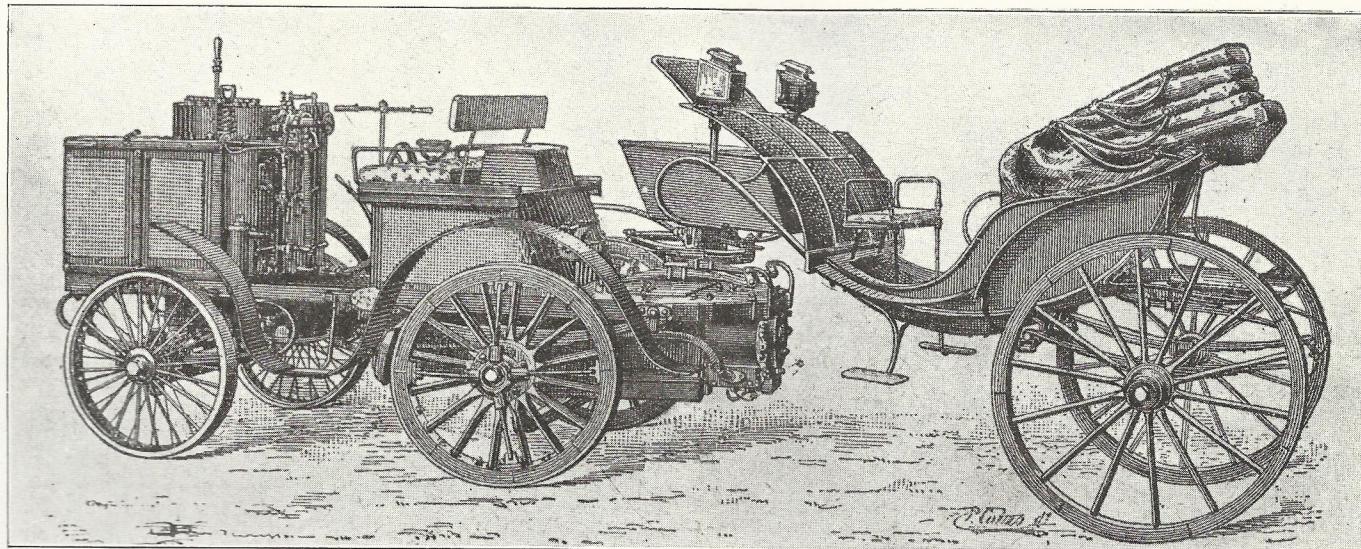
« Ma voiture électrique — écrit-il au *Petit Parisien* — va parfaitement depuis le 15 juin, notamment devant les membres de « The Birmingham Association of Engineers » dans les rues les plus fréquentées de Birmingham.

« Ceux qui désireraient d'ailleurs des renseignements peuvent s'informer auprès de son acquéreur, M. Alfred Fairley, Shadwellstreet, Birmingham, qui n'a malheureusement consenti à l'envoyer à Paris pour votre magnifique concours et je n'ai pas eu le temps d'en construire une autre. »

Toutefois, il restait un nombre suffisant de concurrents pour satisfaire à la curiosité du public massé au rond-point d'Inkermann et aussi tout le long du parcours.

« Le temps merveilleux, raconte à ce sujet un rédacteur du *Petit Journal*, qui a favorisé cette journée de dimanche a permis à des milliers de personnes d'assister au passage des voitures. Sur la grande route de Paris à Rouen, c'est entre deux haies de curieux que les voitures ont presque constamment roulé.

« De tous les côtés on était venu s'installer, dès le matin, aux endroits les plus favorables pour jouir de ce spectacle qui ne s'était jamais encore vu. Les uns avaient choisi un terrain plat pour voir arriver les voitures de loin et juger de leur vitesse, les autres avaient préféré



Le véhicule le plus rapide de Paris-Rouen (1894). Le tracteur à vapeur du Comte de DION qui, piloté par son constructeur, parvint le premier à Rouen.
(D'après une gravure de LA LOCOMOTION AUTOMOBILE).

s'installer au bas d'une côte pour assister au spectacle toujours impressionnant de la descente.

« Les plus malins attendaient à la crête d'un mamelon. Ils pouvaient ainsi voir comment les voitures se comportaient à la montée et les suivre ensuite du regard lorsqu'elles filaient en descendant la rampe.

« Beaucoup de familles s'étaient commodément installées sur le bord de la route et y avaient déjeuné. Quelques-unes avaient même apporté tables et chaises. »

Si les concurrents heureux n'eurent point d'histoire et ne seront mentionnés que lorsqu'il s'agira de l'arrivée à Rouen, il n'en fut pas de même des autres, dont les péripéties en cours de route furent parfois fantastiques.

La question du conducteur était de première importance. Ceux-ci n'existaient qu'en nombre restreint. On se les arrachait.

C'est ainsi que Maurice Le Blant, concourrant avec deux énormes véhicules, manqua de conducteur au dernier moment pour sa seconde voiture.

La première devait être menée par lui-même et Bechtald, son chauffeur.

Serpellet avait laissé espérer — sans rien garantir — que son beau-frère, M. Avezard, et un mécanicien de l'usine dirigeraient la seconde machine de Le Blant, une voiture de livraison commandée par la « Belle Jardinière ».

A 8 h. 30, à la Porte Maillot, Maurice Le Blant attendait en vain un conducteur pour cette conséquente mécanique.

M. Etienne Le Blant, ingénieur à la Compagnie de l'Est, homme de bonne volonté, mais de science automo-

bile insuffisante, avait déjà précédemment conduit la « Belle Jardinière » sur un trottoir et démolî un banc... En dépit de ce début peu encourageant, il n'hésite cependant pas, pour sortir son frère d'embarras, — M. Avezard n'étant point arrivé, — d'entreprendre la conduite du véhicule jusqu'à Rouen, ayant à bord comme commissaire M. Cassigneul fils, qui n'était rien que moins rassuré, et le chauffeur de Maurice, que celui-ci remplaçait sur sa voiture par un homme de plus ou moins grande compétence.

L'arrivée à Mantes s'effectua pour la plupart des véhicules sans trop de difficultés :

« Les cinquantes tables dressées à l'Hôtel du Soleil d'Or étaient entourées par deux mille personnes environ, dont quelques-unes, assura la chronique, parvinrent à déjeuner. »

Entre Vernon et Gaillon, un des tubes Field de la chaudière du tracteur Scotte lâche son bouchon à l'intérieur du foyer au moment où le chauffeur était en train de charger le feu et voici le véhicule irrémédiablement arrêté.

Le chauffeur, en outre, se blesse légèrement au genou en sautant de la voiture alors qu'elle marchait encore.

On le panse aussitôt ; ce n'est rien heureusement ; mais une mauvaise nouvelle se répand et le bruit court jusqu'à Pont-de-l'Arche qu'un accident est survenu, mort d'homme, nombreux blessés.

Ainsi s'écrit ordinairement l'histoire...

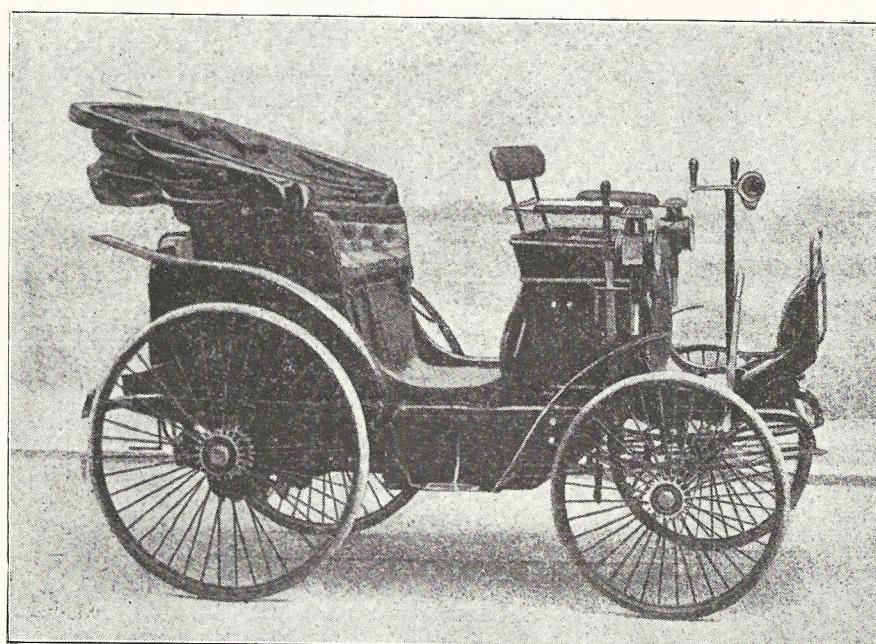
Il faut regretter, rapporte un journal, d'autant plus l'accident de la voiture Scotte, que c'était un véhicule destiné à faire sensation s'il avait été jusqu'à Rouen.

« Il était tout enguirlandé de chapelets, de grelots qui tintinnabulaient joyeusement au moindre mouvement. M. Scotte, chapelier à Epernay, avait été contraint d'adopter ce signal par le Préfet de son Département qui lui avait dit : « Le bruit des grelots couvrira non seulement le tapage du mécanisme, mais illusionnera les chevaux qui croiront, en l'entendant, avoir affaire à leurs semblables... » L'idée était originale tout au moins.

« Pendant ce temps, le comte de Dion, dont le tracteur mené par Bouton, tient la tête des « poids lourds », à Léry se trouve en présence d'un rechargement long de 100 mètres.

« Grâce au vigoureux biceps du populaire sportsman, aidé par le capitaine de Place et trois ou quatre hommes, l'arrêt ne dépasse pas dix minutes.

« Il n'en est pas de même lorsqu'arrive ensuite le lourd véhicule de Maurice Le Blant, qui, faisant fonc-



Les Voitures de Paris-Rouen (1894). La Peugeot qui obtint le premier prix partagé avec Panhard-Levassor. À remarquer l'influence exercée par la technique vélocipédique sur ce véhicule qui s'affranchit déjà nettement de la technique des véhicules attelés.

tion de rabatteur, transportait tous les voyageurs et commissaires des voitures ayant abandonné la course.

« Pendant une heure, on s'efforce d'obtenir de la chaudière une pression suffisante pour que le véhicule sorte, par ses propres moyens du chaos des cailloux. C'est en vain, et, en désespoir de cause, on l'aide d'une corde sur laquelle tirent une cinquantaine de badauds. Cette fois, le fracteur fait un bond formidable, et, dans son ingratitudo de machine, pourchassant la grappe humaine, s'élance à la poursuite de ses sauveurs qui n'ont que le temps de fuir devant lui pour n'être point écrasés... »

« Cependant, on approche de Rouen : la foule se fait de plus en plus enthousiaste et il arrive que les concurrents, à la traversée des villages, reçoivent en pleine figure des bouquets lancés par des mains pures, mais brutes, de jeunes campagnardes.

« On est reconnaissant de l'intention... et l'on continue, après l'involontaire embardée causée par la surprise,

Les voitures à vapeur jouaient de malheur :

“ L'une d'elles a un chauffeur « craignant la chaleur », — ce qui est pour un chauffeur un défaut capital, — le personnage est en outre d'un caractère particulièrement susceptible.

“En route, au moment où l'on marchait bon train, il fait soudain, de l'arrière de la voiture où il se trouvait, un signal d'arrêt au conducteur qui était placé devant

“ On stoppe, et il explique que, ayant trop chaud, il lui faut se reposer quelques instants sous un arbre.

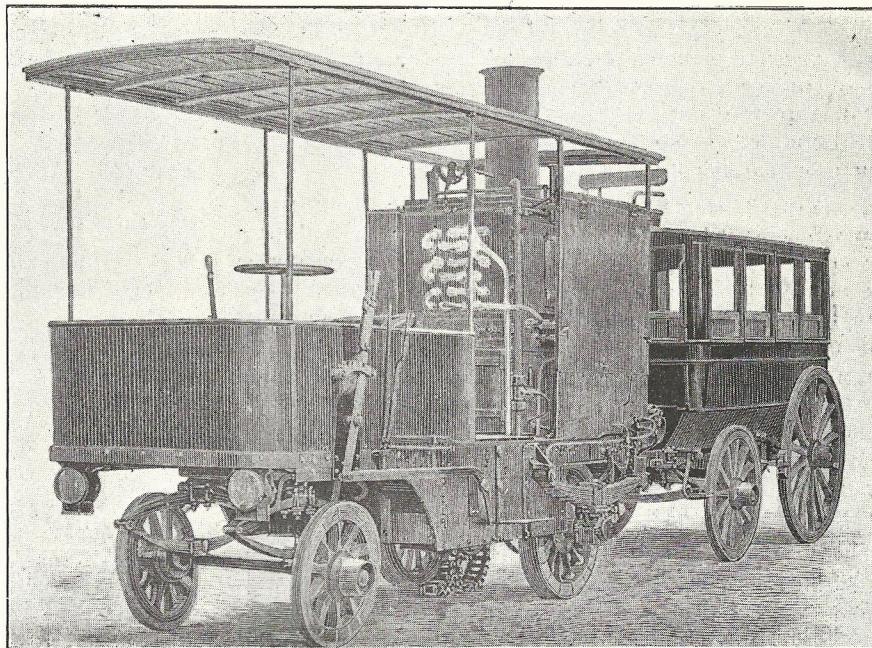
« Le propriétaire se fâche et le chauffeur déclare alors que, puisqu'on manquait d'égards vis-à-vis de lui, il rend « son tablier » et abandonne la partie.

« Par bonheur, passe à ce moment Serpollet qui, prenant pitié de son collègue et concurrent, n'hésite pas à lui prêter un apprenti de treize ans, vrai gavroche parisien, plein de fougue et d'entrain, qui jusqu'à Rouen remplira merveilleusement la dure besogne de chauffeur.

« Rendons hommage à ce jeune héros et flétrissons la mémoire du chauffeur qui n'aimait pas la chaleur. » (1)

Arrêtons ici la pittoresque narration de Pierre Souvestre ; son auteur semble avoir été plus impressionné par les à-côtés de l'épreuve que par l'épreuve elle-même.

Tentons d'évoquer celle-ci en utilisant, en même temps que nos souvenirs personnels, les documents de l'époque et les récits que nous firent témoins ou acteurs de l'historique randonnée.



Les Voitures de Paris-Rouen (1894). Le remorqueur à vapeur Maurice Le BLANT qui versa en cours de route, mais réussit néanmoins à terminer l'épreuve.

Dans le compte-rendu qu'il en donnait, *Le Petit Journal* nous parlait du « temps radieux » qui le favorisa. En réalité, l'épreuve se disputa par une journée chaude, quelque peu orageuse.

Les coureurs rallierent Mantes un peu avant midi d'où, suivant l'horaire, ils ne devaient repartir qu'à 1 heure 30 du soir. Cette demi-étape avait été prévue, non seulement pour permettre le ravitaillement gastronomique, mais pour éviter que le concours ne dégénéra en une course de folle vitesse. Avec des engins aussi rapides que ceux dont on disposait (!), il était prudent de « couper » cette nouvelle marche à l'étoile et d'organiser un entr'acte reposant, durant lequel la prudence succéderait à la griserie de la vitesse.

L'arrivée devait se faire à Rouen à 8 heures du soir : 6 heures 30 étaient donc accordées aux « voitures sans chevaux » pour accomplir les 77 kilomètres qui séparaient Mantes de la capitale de la Normandie. En cette dernière ville, la foule se porta nombreuse vers le faubourg de Martainville et, dès 4 heures, une double haie de curieux bordait l'avenue Saint Paul, au débouché de la route de Vernon et de Mantes. Les commentaires allaient leur train. Les vieux sportifs rouennais rappelaient que vingt-neuf ans auparavant, Rouen avait déjà vu arriver la première course de vélocipèdes, organisée au monde, de ville à ville. Il s'agissait de cette course Paris-Rouen qui se disputa par une froide journée de novembre 1869, et que gagna l'anglais James Moore. On colportait un télégramme du *Petit Journal*, signalant qu'entre Paris et Mantes, certaines voitures marchaient, en palier, à plus de vingt kilomètres à l'heure et « semaient » les innom-

(1) Extrait de l'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE, par Pierre Souvestre, Dunod et Pinat, éditeurs.

brables cyclistes qui les escortaient. On allait même jusqu'à dire que plusieurs machines étaient capables de rouler plus vite que des locomotives et, somme toute, la chose était à peine exagérée, puisque la de Dion-Bouton légère de Letar, était théoriquement capable d'abattre son kilomètre en une minute.

Vers 4 heures et demie, des cyclistes, se relayant, arrivèrent à toutes pédales et annoncèrent à la foule que le comte de Dion, sur son tracteur à vapeur avait dépassé le village de Gouy et n'était plus qu'à quelques minutes de Rouen. L'attente dura peu. Un nuage de poussière, un bruit rappelant celui d'un bateau à vapeur, signalèrent le singulier équipage qui s'avancait sur la route de Vernon ; et, dans un fracas de ferraille, un halètement de chaudières, le De Dion-Bouton stoppa. Il précédait de loin les autres concurrents, devant surtout sa vitesse à son aptitude à grimper les côtes.

Après lui arrivèrent deux Peugeot, dont l'une, conduite par Lemaître, l'un des meilleurs coureurs de la période 1894-1900, avec, comme passager, le constructeur de bicyclettes A. Clément, qui devait devenir Clément-Bayard.

La Panhard-Levassor quatre places se présenta en quatrième position, suivie d'une troisième Peugeot.

Voici d'ailleurs dans quel ordre le contrôle d'arrivée enregistra les concurrents :

4. De Dion, 4 places (vapeur) : 5 h. 40.
65. Peugeot, 4 places (pétrole) : 5 h. 45.
28. Peugeot, 4 places (pétrole) : 5 h. 50.
13. Panhard-Levassor, 4 places (pétrole) : 6 h. 3.
31. Peugeot, 5 places (pétrole) : 6 h. 7.
42. Le Brun, 4 places (pétrole) : 6 h. 24.
15. Panhard-Levassor, 2 places (pétrole) : 6 h. 30.
64. Panhard-Levassor, 4 places (pétrole) : 6 h. 49.
53. De Bourmont, 4 places (pétrole) : 7 h. 1.
30. Peugeot, 3 places (pétrole) : 7 h. 2.
14. Vacheron, 2 places (gazoline) : 7 h. 3.
85. Roger, 4 places (pétrole) : 8 h. 49.
60. Le Blant, 8 places (vapeur) : 8 h. 50.

Ce classement ne signifiait rien d'ailleurs, puisque la vitesse ne devait pas intervenir. Les journaux de l'époque relataient longuement le concours : Gordon-Bennett, alors directeur du *New-York Herald*, avait plusieurs envoyés spéciaux sur la route qui, montés à vélo, avaient mission de suivre les concurrents et de relater les incidents de route. Les revues scientifiques, comme *Le Génie Civil*, *L'Industrie Electrique*, consacrèrent des études détaillées aux véhicules présentés.

Marinoni, directeur du *Petit Journal*, exultait. La manifestation dépassait toutes ses espérances et, dans son enthousiasme, il ne parlait rien moins que de construire, concurremment à ses fameuses rotatives, des véhicules mécaniques. Déjà, disait-il, il était en pourparlers avec deux ingénieurs allemands, Hilbrand et Wolfmuller, que lui avaient présentés Pierre Giffard, et qui construisaient d'admirables vélocipèdes à pétrole.

A l'arrivée, on remarquait aussi le baron de Zuylen de Nyeveldt, qui s'intéressait à l'épreuve par sympathie pour les chevaux !... Celui qui devait être le premier Président de l'A.C.F. et exercer sur les destinées du grand Club une si heureuse et si profonde influence, voyait surtout dans l'automobile le moyen de libérer les chevaux, dont notre Paris, suivant un mot connu, était l'enfer.

Plus tard, dans *L'Echo de Paris*, évoquant ses souvenirs, le baron de Zuylen, écrira au sujet de Paris-Rouen :

« J'attribue au hasard de ma rencontre avec le comte de Dion, le 23 juillet 1894, à Rouen, une influence prépondérante sur l'avenir de la locomotion nouvelle. »

Rien de plus exact.

Quelques jours plus tard, le jury du concours se réunissait au *Petit Journal* et dressait la liste des lauréats :

Le premier prix devait être attribué à la voiture sans chevaux reconnue :

« Etre sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et ne pas coûter trop cher sur la route. »

Après une demi-heure de délibération, le Jury décidait que le premier prix de 5.000 francs (prix du *Petit Journal*) serait partagé entre : MM. Panhard et Levassor et les fils de Peugeot frères.

« Les qualités des voitures employées au concours par ces deux raisons sociales, nous ont paru telles, disait le lendemain le *Petit Journal*, elles répondent si bien au desideratum du concours sans réaliser le rêve du touriste et du commerçant, que le premier prix leur a été voté d'acclamation. 2.500 francs sont attribués à l'une, 2.500 francs à l'autre. »

Quant au deuxième prix (prix Marinoni) soit 2.500 francs, il était attribué à MM. de Dion, Bouton et Cie.

« Pour leur intéressant remorqueur à vapeur, qui s'attelle à une voiture comme un cheval, et donne (avec un moteur puissant, il faut le reconnaître) une vitesse absolument au-dessus de toute comparaison, principalement à la montée des côtes. »

Enfin, les autres récompenses étaient décernées aux divers lauréats dans l'ordre suivant :

Troisième prix : 1.560 francs (prix Marinoni), Maurice Le Blant (voiture à 9 places).

Quatrième prix : 1.000 fr. (prix Marinoni), 500 fr. à M. Vacheron (voiture à pétrole n° 24), 500 fr. à M. Le Brun (voiture à pétrole, n° 85).

Prix Dupuy (de Rouen), 500 francs (au concurrent malheureux ayant mérité un solide encouragement), M. J. Scotte (d'Epernay), (voiture à vapeur n° 10).

Mention honorable : Médaille de vermeil à M. Roger de Montais (tricycle à vapeur chauffé au pétrole).

(A suivre).

Copyright by Paul Melot ; reproduction interdite.

Une Seule Route

Les groupements nés de l'auto,
Du billard, du jeu de loto,
Du footing ou du jeu de boules,
Et même les clubs de maboules,
Sont tous affligés de ce pou :
Un type issant d'on ne sait où,
Qui chaque projet contre-boute
En disant : — halte ou : — fausse route.

Il est tranchant ou hésitant,
Il est bref lorsqu'il a du temps,
Prolixe avant d'aller à table ;
Chez lui la chère est détestable
Mais il vient toujours au secours
Du convive prêt au discours.
Et de la gaffe qu'on redoute,
C'est lui qui désigne la route.

Il dit : — pour sur qu'il va pleuvoir
Ou — plus rien dans mon réservoir ;
Voyez cette sale bougie.
Puis il vous fait l'apologie
Du moteur que vous n'avez pas
Et ne vous lâche point d'un pas
Qu'il n'aït décidé : — Somme toute,
Nous pourrions prendre une autre route.

Il est galant et empressé,
Il est même pressé, pressé,
Il a du bec et du physique ;
Puis à la dame romantique
Dont il ouvre ainsi l'appétit,
Il s'avoue un mâle Loti
Et d'un ton modeste, il ajoute :
Je préfère aussi l'autre route.

On part trop tard, on part trop tôt,
Mieux vaut éviter ce coteau
Et descendre au val tout de suite.
Mais dans ce val, chose fortuite,
Le seul passage est inondé ;
Alors il vient vous aborder
En douce et dit (sans qu'on l'écoute) :
— Moi j'aurais pris une autre route.

Ici, le pavage est glissant,
Ailleurs, ça va mieux, ça descend ;
Du reste, on roule bien trop vite,
C'est un raid, un match, une fuite.
Puis d'un petit ton vaniteux :
— J'ai fait hier du cent vingt-deux,
Mais ce train-là, ça me dégoûte
Ah ! si c'était une autre route !

Lorsque l'on est à Chambéry,
Il vous parle de Montlhéry ;
Les Alpes, c'est de la gnognote,
Tel chef-d'œuvre, une camelote.
Rien de beau dont il ne fait fi.
Un seul de ces êtres suffit
Pour mettre les cœurs en déroute.
Qu'il aille au diable avec sa route !

Nous autres « Aux Vieux du Volant »,
Une fois démarrés, allant
Vers notre but l'âme sereine,
(Rarement c'est une fontaine)
Nous écartons ces em...bêteurs
Par qui des heures, des mers d'heures
Vont se gaspillant goutte à goutte
Parce qu'ils font changer de route.

Et nous suivons notre chemin
Avec le disque dans la main
Comme des athlètes antiques.
Ennemis de toute boutique,
La vérité roule avec nous,
Nous la suivrons, fût-ce à genoux
Jusqu'au bout, sans le moindre doute
Nous n'avons qu'une seule route.

Monsieur DE SÉPANGUEUL.

LES ÉPHÉMÉRIDES DE NOVEMBRE

(Recueillies par Paul MELOT)

6 Novembre 1898. — La course de motocycles Paris-Beauvais, l'une des dernières épreuves de la saison, qui groupait seulement 7 partants, est gagné par Ducom; 2^e Rigal (à une demi-roue); 3^e Degrais; 4^e Coyez; 5^e Deckert. Degrais, par suite d'une panne de moteur, dut pédaler durant les 10 derniers kilomètres.

7 Novembre 1899. — Georges Prades relève à la préfecture de police de Paris la liste des véhicules automobiles déclarés à Paris depuis l'ouverture du registre d'immatriculation (obligatoire à Paris seulement); il compte 1.795 noms; le premier véhicule inscrit est celui d'Emile Levassor. Paris est la ville du monde comptant le plus d'autos. Ensuite vient Vienne (Autriche) avec 350 autos environ.

8 Novembre 1900. — M. Duras, maire de Cognac, prend un Arrêté obligeant les voitures à moteur à porter un numéro très apparent.

11 Novembre 1898. — L'A.C. de Lons-le-Saulnier annonce qu'il organisera l'été prochain une course d'automobiles entre Paris et Lons-le-Saulnier.

13 Novembre 1903. — Baras, sur Darracq, bat le record du kilomètre pour une voiture légère sur la route de Montgeron, réalisant la moyenne de 123 kms 300 à l'heure.

16 Novembre 1900. — A la suite d'un pari, une voiturette 5 CV. Decauville accomplit sur la piste du Cristal Palace 1.000 milles sans arrêt, malgré le froid et le brouillard.

19 Novembre 1903. — Mort, à l'âge de 37 ans, du comte de Chasseloup-Laubat, l'un des pionniers de la locomotion automobile.

22 Novembre 1900. — Ayant à juger un motocycliste prévenu d'avoir causé un accident, le président du Tribunal correctionnel de Beauvais déclare : « ... Les « chauffeurs sont des malfaiteurs publics. On devrait « leur faire des procès-verbaux chaque fois qu'ils sortent, sans attendre les accidents. Les piétons ne pourront bientôt plus circuler. Ces gens-là devraient « s'enfermer dans des barrières avec leurs stupides machines... » Ces propos rapportés par LE JOURNAL DE L'OISE causent une vive émotion dans le monde de l'automobile.

24 Novembre 1897. — Mort à Villeneuve-le-Château, de M. Roger, l'un des premiers constructeurs de voitures automobiles en France, il avait exposé un véhicule à l'Exposition de 1889 et participé au concours Paris-Rouen du PETIT JOURNAL.

25 Novembre 1899. — D'une enquête faite par LE VELO, il résulte que durant le mois d'octobre 1899 les chevaux ont causé 906 accidents, dont 92 mortels, les véhicules mécaniques ont causé 23 accidents, dont deux assez graves, mais aucun mortel.

27 Novembre 1898. — Le journal LA FRANCE AUTOMOBILE organisait la première course de côte, sur la rampe de Chanteloup; Jenatzy, sur sa voiture électrique, réalise le meilleur temps, mettant 3 m. 52 s. pour parcourir les 1.800 mètres du parcours; le second est Jamin (voiturette tandem Léon-Bollée). Viennent ensuite Giraud, Charron, Marcellin, Henry Farman, Osmont, Breuil, A. Bollée, etc. Les tricycles montèrent mieux que les voiturettes, résultat qu'il faut attribuer en grande partie à l'usage facultatif des pédales.

LES NOUVEAUTÉS



L'ALCOOLEO

On sait que l'utilisation de l'alcool par les moteurs d'automobiles, est un problème d'intérêt national ; il est indispensable, en effet que tout l'alcool produit par la distillation, et qui n'a pas d'autre utilisation en temps de paix, puisse être absorbé. C'est tellement indispensable qu'on nous oblige, à l'heure actuelle, à utiliser l'alcool mélangé à l'essence, que nous le voulions ou non.

Malheureusement, pour que l'alcool soit miscible à l'essence, il faut qu'il soit très fortement rectifié ; il ne doit contenir, en effet, que moins de 1 p. 100 d'eau, faute de quoi le mélange d'alcool et d'essence ne se fait pas ou se fait mal et reste très instable aux basses températures.

Le prix de l'alcool dépend évidemment du degré de rectification auquel on est obligé de le pousser avant de le mettre dans la circulation. L'alcool à forte teneur en eau coûte, en quantité d'alcool égale, infinitiment moins cher que l'alcool à 99 %. Mais, comment l'utiliser dans les moteurs d'automobiles ?

C'est une question que s'est posée M. Paul LABRE, Membre des Vieux du Volant, et qu'il a résolu d'une façon très heureuse avec son appareil, auquel il a donné le nom suggestif d'Alcooleo.

L'Alcooleo est, en somme, un petit carburateur comportant une cuve à niveau constant, un gicleur et une manette de commande qui vient s'accorder au carburateur ordinaire à l'essence. Le jet de l'Alcooleo pénètre dans le diffuseur du carburateur ordinaire. Sa cuve est alimentée par un réservoir spécial rempli d'alcool peu rectifié ; on peut en effet, avec l'Alcooleo, utiliser de l'alcool à 65 %, c'est-à-dire contenant 35 % d'eau.

Si l'Alcooleo n'avait d'autre intérêt que de permettre d'utiliser de l'alcool pour le plus grand bien des bateaux, son mérite serait, somme toute, assez mince ; mais il présente des avantages certains et importants pour l'automobiliste.

On sait d'abord que l'alcool a un pouvoir antidetonant très considérable. Tel moteur, qui clique avec l'essence pure, prend une marche douce et régulière lorsqu'on ajoute un peu d'alcool à l'essence qui l'alimente d'ordinaire. L'alcool est un anticalaminant remarquable : un moteur qui marche à l'alcool a toujours sa culasse, ses soupapes et ses bougies propres.

L'eau possède d'ailleurs tant au point de vue douceur de fonctionnement que pouvoir anticalaminant, des propriétés très analogues à celles de l'alcool. Aussi, le mélange d'alcool et d'eau que permet d'utiliser l'appareil de M. LABRE, donnera-t-il les résultats conjugués de l'alcool, d'une part, et de l'eau, d'autre part.

Grâce à la présence d'alcool dans les gaz carburés, on pourra naturellement diminuer la proportion d'essence, puisqu'une partie de cette essence se trouve remplacée par de l'alcool. Il semble d'ailleurs, d'après les résultats obtenus par M. LABRE, que les économies réalisées puissent être plus importantes qu'on ne le penserait tout d'abord.

Tous renseignements complémentaires seront donnés aux lecteurs de « Au Volant », en écrivant à M. H. LABRE, Bône (Algérie).

L'ESSENCE

Nous entendons parler de l'essence-alcool, de l'essence benzol, de l'essence X ou Z, nous avons même déjà eu des ennuis, des pannes, même des réparations assez onéreuses, du fait de certains de ces mélanges plus ou moins bien adaptés à certains moteurs, de par le réglage de la carburation, de la compression, de l'allumage, de l'emplacement des soupapes, etc.

Nous achetons à n'importe qui, n'importe comment et n'importe où, l'essence ou le liquide carburant que nos bons moteurs doivent assimiler dans leurs organes, en le transformant en « H.P. » pour nous traîner sur les routes.

Il est certain que nous ne pouvions chaque fois essayer ou contrôler le liquide que nous débitent généreusement toutes les fontaines de Jouvence « pour l'Etat » qui jalonnent notre France. Il nous fallait une éprouvette en verre, un densimètre et après avoir prélevé et mis l'essence dans l'éprouvette, y mettre délicatement le très fragile densimètre et en regardant très attentivement la flottaison nous indiquant la densité du liquide. C'était long et vieux jeu.

Actuellement un petit appareil, gros comme un stylo, est trempé une demie seconde dans l'essence et immédiatement vous en donne la densité ; après usage, il est remis dans son étui en cuivre doré et en poche.

C'est la nouveauté du jour : le PESESSENCE O.E.A. qui est devenu indispensable à l'Automobiliste qui tient à connaître la densité de son carburant pour obtenir un bon rendement de son moteur.

Le Pese-essence O.E.A., 31, avenue de Neuilly, à Neuilly-sur-Seine, ne coûte que 25 francs. Se recommander de « Au Volant ».

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



Le duel... discret

La clientèle d'un grand restaurant des Champs-Elysées, a assisté un certain jour du mois dernier, à une scène, de laquelle un metteur en scène aurait pu tirer un « gag » de tout premier ordre.

Cette histoire, triste et comique tout à la fois, ne nous aurait pas captivé, si les deux intéressés n'appartenaient à notre petit monde de l'automobile... sportive.

Toujours est-il qu'à la suite de quelques paroles... énergiques, et, avouons-le, suffisamment désobligeantes à l'égard d'un ancien grand champion, un de nos champions actuels reçut sur les deux joues de non moins énergiques et désobligeants soufflets.

Bagarre, au cours de laquelle verres et assiettes servirent de projectile, au grand dam des habitués, faut-il le dire.

Dans l'automobile, voyez-vous, il y a toujours du sport.

Et ça recommence

A peine une saison sportive est-elle terminée, que les journalistes spécialisés tracent sur les projets des coureurs, les bruits les plus fantaisistes — conséquence directe, d'ailleurs, de la chasse aux informations et peut-être aussi du besoin qu'éprouvent certains coureurs, de voir leur nom imprimé dans les journaux.

Exemple :

Nuvolari courra, à son compte personnel, sur Maserati et Alfa-Roméo.

Deux jours plus tard, et dans le même organe :

« Nuvolari a signé avec Bugatti et courra pour le constructeur de Molsheim, le Grand Prix Automobile de Monaco et les quatre Grands Prix Internationaux. »

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

Autre exemple :

Deux jours plus tard, dans un autre journal :

« Caracciola vient de subir une deuxième opération chirurgicale et a signé avec Mercédès. »

« Nous avons reçu des nouvelles de Caracciola. Le champion Allemand se porte à merveille, sa jambe est complètement guérie et il se propose d'aller remercier à Bologne son docteur, le professeur Putti, qui rentre d'Amérique. Il n'a encore rien signé avec Mercédès qui lui a fait cependant des offres alléchantes, et laisse entendre que, s'il ne représente pas la maison allemande, il reconstituera avec Louis Chiron, l'association si prématulement brisée au début de cette année... »

Allez donc, après ça, vous faire une opinion !

Silence on dort

Notre Préfet de police est décidément plein de prévenance, de gentillesse pour les parisiens. Il désire que leurs nuits soient complètes et sans... nuages.

« A 23 heures, a-t-il décreté, automobilistes et motocyclistes, vous ne toucherez plus à vos avertisseurs.

Plus de bruits inutiles... à partir du 1^{er} novembre, ou sinon...

Faut-il s'en plaindre ?

Phi-Phi à l'honneur

Le sympathique coureur rouennais Philippe Etancelin a été, le 27 octobre, reçu en « grande pompe » par la ville de Reims et plus particulièrement par son député-maire, M. Marchandieu, et ses amis de l'A.C. de Champagne : Raymond Roche, Yvan Voos, d'Hennin, Canard qui ne perd jamais une occasion de faire déguster son champagne... et Dieu sait que ce jour-là, il en fallut !

« Phi-Phi » cette année pour la troisième fois, a gagné le Grand Prix Automobile de la Marne. C'est incontestablement un critérium. Mais doit-il s'arrêter en

si bon chemin ? Non, car il n'ignore plus que le Grand Prix de Reims (1934) sera sans aucun doute l'épreuve de vitesse française la mieux dotée.

Et comme il est, après tout, normand !

La Mort d'un Grand Prix ?

Le Grand Prix Automobile du Tunis, qui depuis quelques années, avait pris au Calendrier International, une place prépondérante, va-t-il disparaître, ainsi que le redoute son actif Secrétaire Général, M. Edouard Delalande ?

Ce serait infiniment regrettable, bien sûr, mais cette épreuve, en raison du mauvais temps, a coûté 200.000 fr. à l'Automobile-Club de Tunisie.

Le Club n'est pas riche, et les subventions sont maintenant très maigres...

Dans ces conditions...

G.F.

Vieux du Volant

au Siège de votre
ASSOCIATION
VOUS trouverez

INSIGNE-VOITURE	25 Frs
INSIGNE-BOUTONNIERE	3 fr. 50
FANION-VOITURE	5 Frs

LETTRE OUVERTE

A

M. LOUIS DELAGE

Il y a exactement un an, cher Monsieur Delage, que sportifs, coureurs, journalistes et peut-être constructeurs, attendent, mais en vain, que soit rendue officielle la nouvelle selon laquelle vous consentiriez en 1934 à défendre sur les circuits internationaux la bonne renommée de la construction automobile française.

Je sais... depuis douze mois, les nouvelles les plus fantaisistes, ont, sur vos projets, alimentées plus d'une rubrique sportive. Vous-même, lorsque les règlements des Grands Prix de 1934-35 et 36 ont été élaborés, avez crié : « Casse-cou ! ». Les tristes évènements qui marqueront cette saison, vous ont, hélas, donné raison.

Toujours est-il qu'au début de cette année, si j'ai bonne mémoire, vous n'avez pas hésité à déclarer que « si la formule n'était pas remaniée », vous auriez le regret de vous abstenir et de confier aux archives les magnifiques dessins que Lory, votre ingénieur, avait imaginés.

Sans doute, avez-vous, depuis, changé d'avis, puisque l'un de nos confrères affirme qu'une voiture de course, serait actuellement en construction dans vos ateliers et qu'elle serait confiée à Louis Chiron.

Par contre, il nous a été rapporté une conversation que vous auriez eue avec Tazio Nuvolari, qui vous demandait de lui construire une voiture. Vous auriez refusé, bien qu'il vous eut donné le conseil d'en construire une dizaine que vous auriez sans doute facilement vendues aux coureurs indépendants.

Il n'est pas dans notre pouvoir, ni même dans nos intentions, de vous « forcer la main », de vous faire avouer ce que vous tenez, sans doute, à conserver secret, mais croyez-moi, nous serions tous si heureux, si nous pouvions prochainement apprendre que le champion du monde de 1927 prépare la grande bataille de 1934, comme nous l'espérons, car tous, nous savons ce dont vous êtes capable.

Dans cet espoir...

Georges FRAICHARD.

LES 7' O'CLOCK DE "L'ESPÉRANCE"

propos entendus par Robert COQUELLE

AH ! Vieille Brasserie de l'Espérance, te voilà revenue à la vie. Un peu grâce à cet ami Cuzel qui te dirige d'une façon parfaite, mais grâce aussi aux « Vieux du Volant » qui, le jeudi soir, viennent à partir de 6 heures et jusqu'à 8 heures, et même plus tard, y boire le verre de l'amitié en parlant des choses du passé. De notre passé à nous, les hommes de l'âge de pierre, c'est-à-dire les premières années du sport, c'est-à-dire de la bécane tout court.

Deux heures de repos durant lesquelles l'on ne tapote plus hélas ! sur les petits morceaux de sucre qui fondaient lentement au-dessus de la liqueur verte chère au père Abran !!

Mais que d'histoires amusantes l'on peut entendre, au hasard des tables, parmi les présents rassemblés en petits comités, au gré des affinités, des relations courantes, des sympathies anciennes.

— Tenez, dit tout-à-coup Lamberjack, c'est à cette place, autour d'un billard, que chaque soir l'on écoutait le père Mousset vanter les mérites de Zimmerman ; que Bazin attendait patiemment la fin des discours de Mousset pour entreprendre avec Girardin une partie de billard qui durait quelquefois jusqu'à deux heures du matin. C'est ici que se réunissaient les vieux birbes de la Société Vélocipédique Métropolitaine, les « poèles à marrons » comme nous les appelions, nous, les titis de l'époque !

« Pagis, Grossin, Viltard, Minard, où êtes-vous ? Pardon, il en reste un : le même (?) Haufeurt. Il habite encore de l'autre côté de l'avenue, au 68. Et toi, gosse Robert, te souviens-tu que c'est ici que nous avons décidé Tricot à lancer son défi à Zimmerman. Vous ne savez pas qui était Tricot ? Eh bien ! écoutez : Tricot était venu d'Angers, pays de Charron. Employé chez Rouxel et Dubois, il n'avait qu'un client : Max Lebaudy — le petit sucrier — mais il le servait bien. Chaque semaine il lui vendait un vélo doré sur toutes les tranches. Tricot se mit à courir et nous rencontra.

« L'on composa à nous trois : Coquelle, déjà nommé, et votre serviteur, la triplette tricolore. Je ne peux pas vous raconter toutes les prouesses que nous avons accomplies. Le même Fringuet devrait doubler son format et ce serait la faillite pour les « Vieux du Volant ». Passons... Donc, il y avait Zimmerman, lequel avait lancé un défi à n'importe quel coureur et pour n'importe quel enjeu.

Tricot fut le premier à relever le gant avec un enjeu de 20 francs qu'il déposa aussitôt à l'Union Vélocipé-

dique de France. Bien entendu, Zim ne marcha pas. Mais il dut payer le dédit, soit quatre « thunes » avec lesquelles on se régala bien le lendemain et jours suivants... ça, je puis vous le certifier !

— Garçon, un Chambéry-fraisette !

— Tenez, cette soucoupe à 3 balles 50, cela me fait rigoler. Du temps du père Baptiste, le Cuzel de l'époque, cela nous coûtait 30 centimes, la bagatelle de 6 sous... Nous avions le Pernod — du vrai — à 8 sous ; le café-crème à six sous ; le pale-ale à six sous ; quant à la croute, pour 2 balles fifty, l'on en voyait la combine. Vous pensez si avec les 20 francs de Tricot, joints à ceux de Zimmerman l'on a pu faire quelques folies !! »

Pour changer de conversation, j'aperçois là-bas Gabriel Maury. Celui-là, nous l'avons connu au Champ de Mars, tout juste échappé des jupons maternels. Il courait sur la piste extérieure avec les virages relevés à l'envers. On y voyait : Jacquelin, apprenti-boulanger ; les frères Fossier, les frères Jallu, Olustan, Lartigue, Cissac, Stella, Leneuf, Mercier père et fils, etc., etc. Une véritable brochette de champions, comme vous voyez. Maury faisait partie du cortège (aujourd'hui, c'est l'Administrateur Délégué de la Société Magondaux. Saluez !!) Eh bien ! je me rappelle toujours l'astuce de cet oiseau-là. Il était établi marchand de vélos boulevard Saint Germain, à côté de la place Maubert. Il avait acheté une voiturette Decauville avec moteur à l'arrière. Qu'est-ce qu'il a fait un beau jour ? Il a construit un faux châssis en pièces Accary et a mis le moteur à l'avant. Il a fourré dessus un capot De Dion et comme le radiateur Decauville ne refroidissait pas assez, il le remplaça par un Panhard. Bien entendu, il avait supprimé la roue sur le côté qui servait à mettre le berlingot en marche et l'avait remplacé par une manivelle. Son engin avait tout de la voiture de course et n'avait pas sa pareille au monde entier. »

Mais comme huit heures venaient de sonner, l'ami Cuzel qui écoutait toutes ces histoires, bien qu'il n'ait pas droit à l'insigne des « Vieux du Volant » — il est trop jeune — nous pria de vider nos verres.

C'était sa tournée !

*A sa santé, vidons nos verres
Et répétons ce gai refrain :
Vivent la croute et le bon vin !*

chanta Lamberjack.

*Sous les r...o...o...o...ses !...
ajoutais-je pour finir.*

CHEZ LES VIEUX DU VOLANT

ENTRE-NOUS...

Juste au début de ce mois, nous avons eu l'honneur d'inscrire aux Vieux du Volant le marquis Albert de Dion, le fondateur, avec le baron de Zuylen et le journaliste Paul Meyan, de l'Automobile-Club de France.

Conducteur d'automobiles, il s'associa dès 1883 avec M. Bouton, s'occupa d'abord de véhicules automobiles à vapeur, puis le 14 juin 1899, prenait le brevet du célèbre vis-à-vis.

De très nombreux brevets furent pris par les Etablissements de Dion-Bouton de 1883 à 1926. Certains ressortent aujourd'hui sous des noms divers et sont considérés comme des inventions.

La première autorisation de conduire obtenue par le marquis de Dion ne date que de 1890, bien que conduisant déjà depuis plusieurs années : il n'est donc statutairement que notre vice-doyen, puisque M. Piat-Desvial, notre doyen, a eu une autorisation en 1888 pour conduire justement une « de Dion » !

Et nous sommes très fiers de compter parmi nous ce véritable pionnier de l'automobile !

À Grasse, le pays des fleurs, nous avons eu le plaisir de voir notre délégué régional, M. Henry Girod, faire adhérer aux Vieux du Volant M. Bénard, l'industriel si sympathique, qui possède un permis datant de 27 ans.

Toutes nos félicitations.

À Reims, notre camarade Philippe Etancelin fut fêté récemment par l'A.C. de Champagne. On lui remettait en effet le Challenge de l'A.C. de Champagne, qu'il a définitivement remporté par ses victoires en 1927, 1928 et 1933 dans le Grand Prix de la Marne. Tous nos compliments.

Les Vieux du Volant étaient représentés par notre délégué de la Marne, Louis Hatzfeld, de Reims.

À la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, on faisait récemment l'inscription du 1.000^e membre. Notre camarade Dominique Lamberjack, membre de notre Comité, numéro 1 des Vieux du Volant, y représentait notre Association.

Et c'est le même Dominique Lamberjack qui, avec notre camarade Serge André, Administrateur-délégué de la Spidoléine, était dernièrement chez Maxim's les 40.000 kilomètres effectués par un car Saurer-Diesel, à raison de 700 kilomètres par jour. Il pense atteindre les 100.000 kilomètres : c'est une belle démonstration !

Notre camarade P. Bournat, de Vichy, suggère que l'on fasse jour férié légal le lundi qui suit le premier dimanche d'ouverture du Salon de l'Automobile. Excellente idée que ne peut être que soumise au Comité d'Organisation du Salon !

Une erreur s'est glissée dans notre recensement par année de nos membres : l'année 1899 avait été omise, et cependant 43 de nos camarades ont un permis de cette année. Ce qui fait que nous avons 493 de nos membres ayant un permis de conduire antérieur à 1903 ! Belle référence !

Notre délégué de Monte-Carlo, A. Soriano, nous communique l'idée suivante :

« Ne pensez-vous pas que, au lieu de continuer la querelle entre poids lourds et touristes, il serait préférable d'intensifier le trafic par autorails, ce qui permettrait de décongestionner, de désintoxiquer la route des transports qui s'y conduisent en véritables naufragés ; la voie ferrée déserte, ou presque, est un non sens à côté d'une route encombrée. Il faut aller aux causes du mal, si l'on veut que le tourisme soit un agrément et une source de revenus.

Autre suggestion, en attendant la suppression des passages à niveaux ne serait-il pas possible que le train s'arrête lui-même par une sonnerie placée sur les poteaux indicateurs, c'est-à-dire quelques cent mètres avant la barrière. »

C'est ce que notre Secrétaire Général a signalé au Congrès de la Sécurité de la Route.

En sortant du dernier Salon de l'Auto, un de nos amis ne retrouve pas sa cinq chevaux. On retrouve le voleur présumé et un agent le conduit devant le Commissaire de Police. Interrogatoire.

— Où l'avez-vous mise ? demande le Commissaire.

— ...

— Vous ne voulez pas dire où vous l'avez mise ?

— ...

— Une dernière fois, où est cette voiture ?

— ...

— Allez, hop ! qu'on le fouille.

Notre camarade Paul Brosse vient d'inscrire aux Vieux du Volant M. Pierre Peyssel, garagiste à Albertville, après les faits suivants : M. Brosse est en panne. Il est minuit. Il sonne un Grand Garage de la Poste, 67, rue de la République, c'est M. Peyssel qui lui répond. Il vient inspecter la voiture, ne peut la réparer sur l'heure. Il prend alors une de ses voitures et ramène notre camarade à Ugines, à plus de 8 kilomètres de là, d'où il rentre seul à plus de 2 heures du matin. Le lendemain il a formellement refusé toute indemnité pour son dérangement nocturne.

Ce geste honore M. Peyssel et la Corporation des garagistes. Nous nous devions de le signaler.

Notre camarade M. Biergeon est l'animateur de la Brasserie de Toulouse, à Marseille. Ses titres sont importants : 1^{er} Grand Prix du T.C.F. et du P.O., Lauréat du Salon Gastronomique 1932, Diplômé du Club des Cents, et des Deux Cents, etc. Bravo !

A NANTES

Une réunion des Vieux du Volant de la Loire-Inférieure donne de beaux résultats

La réunion amicale du 4 octobre dernier, organisée grâce au dévouement de MM. T. Thibaud, délégué départemental et J.-C. Jourde, délégué à Nantes, a groupé la majorité des membres de la Loire-Inférieure et s'est déroulée dans une atmosphère de très grande cordialité.

Après quelques échanges de vue, les idées suivantes ont été émises :

1^o Il a été objecté que quelques Vieux du Volant donnaient une date assez éloignée comme permis de conduire, par exemple le N° 1830 (1893) ; que ces indications devaient être erronées, le permis de conduire ayant été institué par décret de 1899.

Réponse : Le permis de conduire sous sa forme actuel a bien été institué en 1899 ; mais dès 1897 on délivrait un « permis de conduire » établi sur grandes feuilles blanches ; antérieurement certains de nos camarades avaient obtenu des arrêtés préfectoraux les autorisant à conduire des « véhicules sans chevaux ».

C'est le cas, entre autres, de M. Piat-Desvial (1888), et de M. le marquis de Dion (1890).

2^o Plusieurs adhérents se sont plaints que des conducteurs d'auto-car ne se mettaient pas en Code à l'approche d'un autre véhicule venant à leur rencontre. M. Thibault a été prié de signaler ce fait aux grosses entreprises de Nantes, ainsi que de faire passer un avis dans la presse.

Réponse : le nécessaire est fait.

3^o Un de nos membres présents serait partisan de voir la presse indiquer la date du permis de conduire de tout conducteur dont elle relate un incident. Ceci serait de nature à démontrer que les anciens conducteurs ont moins d'accidents que les jeunes.

Réponse : Ce serait très souhaitable ; mais cette manière de faire ne peut qu'être conseillée aux Directeurs de journaux.

4^o Discutant ensuite des questions locales, les Vieux du Volant de la Loire-Inférieure ont décidé à l'unanimité de demander à la Municipalité de prendre un Arrêté ordonnant le sens giratoire obligatoire sur toutes les places de la ville et notamment place de Bretagne et place Edouard Normand.

5^o Ils demandent à ce que les agents préposés à la circulation en ville et pour activer celle-ci fassent des gestes simples, clairs, précis et à une seule file de voiture à la fois.

6^o Les automobiles qui vont de la rue Jean-Jacques à la rue de la Fosse passent parfois à droite et parfois à

gauche du refuge de la place de la Bourse. Celui-ci est certes mal placé, mais néanmoins, ils demandent à ce que des instructions formelles soient données pour la circulation à cet endroit, le sens giratoire semblant le plus indiqué.

Réponse : Pour les questions 4, 5 et 6, les délégués de la Loire-Inférieure s'occupent de leur réalisation. Le Comité des Vieux du Volant approuvant ces désiderata.

7^e Enfin, ils seraient heureux de voir les agents Nantais être spécialisés quant à la circulation; ils devraient être détenteurs du permis de conduire et faire un stage dans la police parisienne.

Réponse : Ces vœux sont justes, nécessaires et modernes. Ils doivent être pris en considération par la Municipalité de Nantes.

Voilà le travail des Vieux du Volant de la Loire-Inférieure, et de leurs actifs délégués.

Nous les félicitons chaleureusement pour les résultats acquis et souhaitons que ceux des autres départements suivent cet exemple, travaillant ainsi à l'essor de notre belle Association.

A LA FERTÉ

Un déjeuner gastronomique clôture les sorties de 1933

Le 29 octobre, nous avons clôturé la saison 1933 par le repas traditionnel à l'Hostellerie de l'Espée à la Ferté-sous-Jouarre.

Malgré le mauvais temps, nous fûmes encore fort nombreux; mais comme toujours les absents eurent tort, car notre camarade Truchet, l'habile patron, s'était encore surpassé.

Quelques enragés découvrirent un dancing et comme toujours encore, le retour fut joyeux et... tardif !

Notre Concours

Georges Lainé remporte la Médaille d'Argent du mois d'Octobre !

Ce mois-ci, plus que jamais, l'appel de notre Président a été entendu : tous les records d'adhésions sont battus avec 302 inscrits dans le mois d'octobre !

Les responsables ? En voici les principaux : c'est d'abord Georges Lainé, notre délégué d'Ille-et-Vilaine, qui totalisa 90 points rien qu'avec des adhésions faites en dehors de son département au cours de ses voyages !! Derrière lui, notre camarade Capdeville, de la maison Stabyl, prend la 2^e place avec de beaux résultats obtenus au cours du Salon de l'Auto.

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.

ANCIEN CHEF DE GARAGE chez Roland-Pilain et Sté de Transports dem. emploi similaire. R. Corvoisier, 99, rue Chanzy, Le Mans (Sarthe).

COTTEREAU 2 cyl. 1901 à vendre. Bon état de marche. Se trouve région parisienne. Obligation faire rallye Vieux du Volant. Prix très intéressant. S'adresser FRINGUET, 10, rue Pergolèse, Paris.

A VENDRE petite propriété rap. et agrém. Chasse pêche. Scierie hydraul. et bâtiment, ancien moulin. Ecr. J. VIDAL, Carlebou, p. Nages. Tarn.

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.

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

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

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

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

GARDIEN J. ou h. 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. Djaniignian, 15, rue Auguste-Chabrière, Paris.

Liste des Délégués

(les noms des délégués départementaux sont en italique)



Ain. — *D. Duham*, 32, rue de la Gendarmerie, Bourg. Tél. : 042. — *M. Michot*, av. de la Gare, Amberieu. — *J. Janin*, 2, place Emile Zola, Oyonnax.

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

Algérie. — *F. Rouzaud*, 29, boul. Carnot, Alger. — *J. Gormand*, 34, rue R-de-Fleuruy, 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 Roudounia, 51, boulevard d'Alsace, Cannes. — *H. Girod*, 1, boulevard Crouët, Grasse. Tél. 0-22.

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

Ardenches. — *P. Boulet*, av. Général René-Moreaux, Rocroi.

Aube. — *Jacques Brenkle*, 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. Oddon*, M.C.M., 71, rue de Paradis, Marseille.

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

Cantal. — *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 Ségral, Brive-la-Gaillarde.

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

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

Deux-Sèvres. — *H. Gaillard*, château de Rimbault, 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. — *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. Viell*, 4, boulevard Victor-Hugo, Montpellier.

Ille-et-Vilaine. — *G. Lainé*, Villa « Ar Forn Koz », rue d'Enfer, St-Servan.

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

Indre-et-Loire. — *M. Bellamy*, 23, r. George-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*, quai 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 Jean-Jaurès, Saint-Etienne.

Loire-Infér. — *T. Thibault*, Les Couëts de Bougenais-les-Nantes. Tél. Nantes 162-58. — *J.-C. Jourde*, 5, rue Colbert, Nantes. Tél. 138-74.

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.

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. Deguergue*, 26, rue Jean-Jaurès, Nevers. Tél. 848. — *L. Petit*, Cosnes.

Nord. — *A. Van den Hende*, 43, boulevard Gambetta, à Roubaix. Téléphone 272.

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. Bongeat*, rue Marmontel, à Clermont-Ferrand. Tél. 18-67.

Pyrénées-Orientales. — *B. Margouët*, 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-Marne.

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

Seine-Infér. — *A. Drancé fils*, 38, quai Gaston-Boulet, Rouen. Tél. 72-52. — *R. Briulet*, 15, rue des Galeries, Fécamp. Tél. 314.

— *A. Dafrin*, 67, avenue du 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, avn. de la République, Albert. Tél. 71. — *Michel Doré*, 30, chemin d'Hocquet, Abbeville.

Var. — *E. Reynaud*, Président du Syndicat des Commerçants et Industriels de Toulon et du Var, 1, rue d'Autrechauss, 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. Borelli*, 15, boulevard de la Gare, Carpentras. Tél. 1-54.

Vienne. — *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'Ozon, 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 D'OCTOBRE 1933)



— 3345. Normand Auguste (1911), Seine-et-Oise. — 3346. Rèble Eugène (1914), Meurthe-et-Moselle. — 3347. Ameline Jules (1904), Eure-et-Loire. — 3348. Beauvois Roger (1911), Paris. — 3349. Boisseau René (1914), Deux-Sèvres. — 3350. David Pierre (1916), Seine. — 3351. Dubois Edouard (1912), Mayenne. — 3352. Thiberville Henri (1915), Eure-et-Loir. — 3353. Eustache André (1917), Eure-et-Loir. — 3354. Jeanty Eugène (1909), Moselle. — 3355. Destival Robert (1914), Saône-et-Loire. — 3356. Gorenier Henry (1901), Alpes-Maritimes. — 3357. Tintier Pierre (1918), Marne. — 3358. De Brion Christian (1903), Paris. — 3359. Roque D'Orbeastel (1916), Aude. — 3360. Pérez Gaston (1909), Algérie. — 3361. Limoges Ernest (1916), Gers. — 3362. Vignes René (1917), Hautes-Pyrénées. — 3363. Villeneuve Georges (1912), Haute-Garonne. — 3364. Salles Daniel (1916), Haute-Garonne. — 3365. Vidal Louis (1911), Tarn. — 3366. Saint Blancat Etienne (1905), Haute-Garonne. — 3367. Lamberton Louis (1918), Seine. — 3368. Liévin Gustave (1912), Seine-Inférieure. — 3369. Brincourt Jacques (1910), Paris. — 3370. Lechevallier Lucien (1902), Eure-et-Loir. — 3371. Lechevallier Lionel (1918), Eure-et-Loir. — 3372. Heuguet Albert (1911), Manche. — 3373. Ducoux Joseph (1912), Creuse. — 3374. Souef Ernest (1905), Gironde. — 3375. Prudhon Marcel (1910), Paris. — 3376. Masson Francis (1901), Finistère. — 3377. Celion René (1912), Manche. — 3378. Tripet Skryptzine René (1914), Paris. — 3379. Bizot Raoul (1910), Seine. — 3380. Derouet Augustin (1910), Mayenne. — 3381. Crochu Jean (1909), Ille-et-Vilaine. — 3382. Portulier Henry (1900), Ille-et-Vilaine. — 3383. Groussard Henri (1911), Orne. — 3384. Osmont Adolphe (1915), Manche. — 3385. Lesellier Pierre (1915), Paris. — 3386. Klein Henri (1909), Loire-Inférieure. — 3387. Bourdier Gaston (1907), Seine-et-Oise. — 3388. Lemoine Hervé (1914), Marne. — 3389. Bretagne Jean (1908), Indre-et-Loire. — 3390. Laffite Henri (1909), Gironde. — 3391. Capet Georges (1912), Paris. — 3392. Coulon Louis (1902), Yonne. — 3393. Graff Paul (1910), Paris. — 3394. Bernard Paul (1908), Finistère. — 3395. Faure Joseph (1918), Rhône. — 3396. Lerouge Emile (1905), Rhône. — 3397. Le Camus Jacques (1915), Var. — 3398. Albrard Emile (1912), Var. — 3399. Reynaud Marcel (1918), Var. — 3400. Tollard Antoine (1915), Var. — 3401. Burillon Alfred (1917), Var. — 3402. Dufresne Joseph (1910), Var. — 3403. Vau Marius (1916), Bouches-du-Rhône. — 3404. Hospice Jean (1914), Bouches-du-Rhône. — 3405. Dugord Pascal (1901), Seine-Inférieure. — 3406. Bruand Louis (1916), Haute-Marne. — 3407. Jeangeorge René (1914), Meurthe-et-Moselle. — 3408. Maingard Fernand (1908), Mayenne. — 3409. De Meaulne Gaétan (1900), Mayenne. — 3410. Riffard Miguel (1909), Mayenne. — 3411. Advielle Maurice (1918), Paris. — 3412. Delaporte Lucien (1912), Seine-Inférieure. — 3413. Gautier Alfred (1916), Loiret. — 3414. Florand Cyrille (1917), Saône-et-Loire. — 3415. Lagarrigue Jean (1909), Aveyron. — 3416. Mougeotte Gaston (1902), Haute-Marne. — 3417. Ravard Jean (1912), Paris. — 3418. Joubier Marius (1899), Seine. — 3419. Lopez Henri (1900), Seine. — 3420. Mesnier Emile (1917), Paris. — 3421. Brunel Jean (1918), Bouches-du-Rhône. — 3422. Schmit Henri (1904), Paris. — 3423. Thomas Emile (1908), Algérie. — 3424. Richard Louis (1915), Saône-et-Loire. — 3425. Tavernier Marius (1909), Bouches-du-Rhône. — 3426. Delarand Charles (1916), Deux-Sèvres. — 3427. Peyron Jean (1915), Basses-Pyrénées. — 3428. Lebourg Robert (1909), Seine. — 3429. Lafond Paul (1914), Charente. — 3430. Vrotte Pierre (1913), Alpes-Maritimes. — 3431. Montchamp Pierre (1915), Haute-Loire. — 3432. Demère Isidore (1907), Creuse. — 3433. Danglade André (1913), Gironde. — 3434. Docteur Bardet Paul (1906), Haute-Vienne. — 3435. Mauger Emmanuel (1908), Manche. — 3436. Past Armand (1912), Bouches-du-Rhône. — 3437. Vighey Pierre (1910), Paris. — 3438. Gastaud Jean (1913), Alpes-Maritimes. — 3439. Henny de Joncy Charles (1914), Alpes-Maritimes. — 3440. Saget Louis (1909), Rhône. — 3441. Radiguet Jean (1912), Seine-Inférieure. — 3442. Caillard Francis (1916), Ille-et-Vilaine. — 3443. Lagaye Francis (1900), Calvados. — 3444. Clech Pierre (1906), Côtes-du-Nord. — 3445. Bardeau Marcel (1910), Paris. — 3446. Sentenac Jean (1901), Bouches-du-Rhône. — 3447 Grégut Pierre

(1906), Bouches-du-Rhône. — 3448 Gay Félix (1913), Var. — 3449. Claparède Gabriel (1908), Bouches-du-Rhône. — 3450. Hubert Pierre (1912), Bouches-du-Rhône. — 3451. Honnorat Paul (1907), Bouches-du-Rhône. — 3452. Chaffy Chibanes (1914), Vaucluse. — 3453. Mourier Auguste (1911), Var. — 3454. Mayère Raymond (1914), Var. — 3455. Landon Pierre (1918), Var. — 3456. Lamouroux Auguste (1910), Cantal. — 3457. Peyssel Pierre (1913), Savoie. — 3458. Berland Albert (1906), Seine. — 3459. Denoix Emile (1909), Seine. — 3460. Drifford Jean-Baptiste (1904), Loire. — 3461. Julia Oswal (1915), Tarn. — 3462. Vendeville Fernand (1907), Pas-de-Calais. — 3463. Audouin André (1910), Paris. — 3464. Thomas Maurice (1916), Paris. — 3465. De Rosière Robert (1916), Paris. — 3466. Gilbert Henri (1913), Seine-et-Oise. — 3467. Mademoiselle Desaut Lise (1908), Somme. — 3468. Villarouge Eugène (1899), Aveyron. — 3469. Fourrier Basile (1905), Aveyron. — 3470. Gris Achille (1915), Aveyron. — 3471. Bastide Pierre (1910), Aveyron. — 3472. Piette Edmond (1918), Nord. — 3473. Tiransy Philippe (1905), Paris. — 3474. Bebonnet Marcel (1903), Aube. — 3475. Desoutter Alphonse (1903), Haute-Marne. — 3476. Mouttarbon Alfred (1911), Paris. — 3477. Huet Henri (1908), Paris. — 3478. Baylier Georges (1904), Lot-et-Garonne. — 3479. Simon Louis (1914), Alpes-Maritimes. — 3480. Blaise Paul (1901), Paris. — 3481. Benne Raymond (1915), Paris. — 3482. De Gaudemaris Félix (1906), Vaucluse. — 3483. Davaine Jules (1914), Nord. — 3484. Grand Maurice (1918), Paris. — 3485. Roux Jean (1906), Seine. — 3486. Hennion Henry (1918), Pas-de-Calais. — 3487. Dumeny Alfred (1911), Paris. — 3488. Dutertre Daniel (1899), Seine-Inférieure. — 3489. Dupont Combe Jacques (1913), Paris. — 3490. Vicomte de Thy Antoine (1901), Côte-d'Or. — 3491. Hembert Maurice (1914), Nord. — 3492. Michel Augustine (1908), Haute-Loire. — 3493. Briollais Pierre (1913), Seine. — 3494. Orenga de Gaffouy (1915), Corse. — 3495. Philippi Joseph (1912), Corse. — 3496. Butaud Robert (1908), Vienne. — 3497. Thibaudat Léon (1908), Paris. — 3498. Lesieur Gaston (1913), Paris. — 3499. Planque Pierre (1905), Paris. — 3500. Vallet Victor (1916), Loire. — 3501. Vincent Robert (1915), Seine-Inférieure. — 3502. Mory Jacques (1915), Loir-et-Cher. — 3503. De Mans Alphonse (1900), Alpes-Maritimes. — 3504. Rodamel Marius (1917), Loire. — 3505. Mamecier Maurice (1917), Meurthe-et-Moselle. — 3506. Martin Pierre (1912), Allier. — 3507. Godivier Georges (1915), Mayenne. — 3508. Comte Le Gonidec de Traissan (1904), Ille-et-Vilaine. — 3509. Burgeat Léonie (1907), Paris. — 3510. Orjollet Lucien (1921), Rhône. — 3511. Jandros Jacques (1912), Rhône. — 3512. Debled Gilbert (1916), Bouches-du-Rhône. — 3513. Dr Deutsch Michel (1900), Bas-Rhin. — 3514. Demuth Léopold (1914), Paris. — 3515. Demuth Emmanuel (1903), Var. — 3516. Burlau Jean (1906), Aude. — 3517. Trimouille Albert (1912), Algérie. — 3518. Watelet Abel (1914), Paris. — 3519. Duvivier Aimé (1910), Pas-de-Calais. — 3520. Lenoir Robert (1915), Côte-d'Or. — 3521. Desrousseaux Maurice (1913), Ardennes. — 3522. Deflers Raymond (1917), Seine-et-Oise. — 3523. Hazemann Robert (1900), Paris. — 3524. Mallat Maurice (1913), Allier. — 3525. Moïse Hippolyte (1912), Allier. — 3526. Hartout Jean (1916), Seine-Inférieure. — 3527. Malaret Emmanuel (1915), Seine-et-Oise. — 3528. Destival Charles (1916), Paris. — 3529. Dr Robiolis Henry (1914), Bouches-du-Rhône. — 3530. Madame Clozel Marie-Thérèse (1910), Var. — 3531. Forjot Maxime (1918), Alpes-Maritimes. — 3532. Ducoin Georges (1904), Aisne. — 3533. Du Chatenet Joseph (1903), Gironde. — 3534. Barre Anatole (1918), Aisne. — 3535. Mouflier Charles (1907), Aisne. — 3536. Large Henri (1913), Seine. — 3537. Mademoiselle Mouillet (1901), Paris. — 3538. Anselmino Joseph (1916), Bouches-du-Rhône. — 3539. Breard Louis (1910), Eure. — 3540. Drouault Albert (1903), Seine-Inférieure. — 3541. Desserre Henri (1904), Paris. — 3542. Fournaise Edmond (1905), Ardennes. — 3543. Roger Lucien (1915), Eure-et-Loir. — 3544. Nezonde Alphonse (1904), Eure-et-Loir. — 3545. Boutruche Georges (1917), Eure-et-Loir. — 3546. Duret René (1904), Eure-et-Loir. — 3547. Cachembach Paul (1907), Eure-et-Loir. — 3548. Progneaux Jean (1914), Eure-et-Loir. — 3549. Vuibert Charles (1906), Finistère.

3550. Bérard Jacques (1907), Paris. — 3551. Vanamandel Eugène (1917), Ardennes. — 3552. Auvray Paul (1917), Paris. — 3553. Meny Paul (1900), Paris. — 3554. Bouillon Henry (1914), Saône-et-Loire. — 3555. Bozon Verduraz C. (1905), Var. — 3556. Armengaud Albert (1904), Tarn. — 3557. Debrand Florentin (1913), Côte-d'Or. — 3558. Pionneau Robert (1912), Gironde. — 3559. Dubreuil Jean-Marie (1914), Seine. — 3560. Blanc Paul (1917), Loiret. — 3561. Grapin Georges (1910), Seine-Inférieure. — 3562. Morin Pierre (1917), Ille-et-Vilaine. — 3563. Croix Emile (1910), Somme. — 3564. Leroux Léon (1905), Somme. — 3565. Ernest Bernard (1913), Somme. — 3566. Boyer Noé (1900), Seine. — 3567. Gignat Edmond (1914), Hautes-Pyrénées. — 3568. Castères Victor (1914), Alpes-Maritimes. — 3569. Ducreux-Picon Jean (1902), Bouches-du-Rhône. — 3570. Figuière André (1913), Gard. — 3571. Lemaréchal Robert (1917), Paris. — 3572. Viguier Léon (1910), Seine-et-Oise. — 3573. Merret Jean (1910), Paris. — 3574. Bernard Philippe (1916), Loire-Inférieure. — 3575. Paget Paul (1914), Allier. — 3576. Ticon Henri (1916), Oise. — 3577. Serraillier Jean (1914), Bouches-du-Rhône. — 3578. Dr Jourdan Henri (1916), Bouches-du-Rhône. — 3579. Dr Cumenge Maurice (1908), Gard. — 3580. Jury Henri (1913), Finistère. — 3581. Chause Alfred (1917), Cantal. — 3582. Demange (1899), Paris. — 3583. Aillas Louis (1914), Seine-et-Oise. — 3584. Dr Pitois (1918), Ille-et-Vilaine. — 3585. Mariette, Eugène (1901), Seine-et-Oise. — 3586. Denoyer Georges (1918), Paris. — 3587. Aigo Roger (1918), Paris. — 3588. Luques Georges (1911), Haute-Vienne. — 3589. Bigo Roger (1918), Paris. — 3590. Pouyau Pierre (1918), Seine. — 3591. Lande Léon (1918), Loire-Inférieure. — 3592. Lethias Ernest (1908), Seine-et-Oise. — 3593. Tisset Jean (1916), Hérault. — 3594. Berlié Marius (1910), Vaucluse. — 3595. Bramari Eugène (1902), Seine. — 3596. Besson Antoine (1915), Seine. — 3597. Dr Merlot Félix (1908), Savoie. — 3598. Matthey Raoul (1914), Vienne. — 3599. Clemenson Marius (1918), Vaucluse. — 3600. Tessiau Maurice (1914), Seine. — 3601. Dr Bachimont F. (1910), Aube. — 3602. Villard Alexandre (1917), Isère. — 3603. Dr Martin René (1917), Haute-Marne. — 3604. Morin Edouard (1908), Côte-d'Or. — 3605. Accard Armand (1913), Côte-d'Or. — 3606. Gabus Charles (1910), Algérie. — 3607. Prier Pierre (1904), Seine. — 3608. Docteur Lipschitz M. (1915), Paris. — 3609. Dr Cochide Moncan G. (1910), Aveyron. — 3510. Dr Laroy J.-B. (1913), Nord. — 3611. Baudry Alcide (1914), Ardennes. — 3612. Dufour René (1918), Vienne. — 3613. Junault Elie (1914), Deux-Sèvres. — 3614. Charrent Pierre (1916), Vienne. — 3615. Charmot Francisque (1909), Nièvre. — 3616. Dr Fauchez Pierre (1906), Nièvre. — 3617. De Rivals Mazère A. (1907), Paris. — 3618. Franck Marcel (1913), Paris. — 3619. Bois Marcel (1913), Seine. — 3620. Decesse Etienne (1901), Aube. — 3621. Suguenot Roger (1918), Aube. — 3622. Contant Marcel (1904), Aube. — 3623. Parigot Eugène (1905), Aube. — 3624. Driat René (1902), Aube. — 3625. Dumont Alfred (1911), Calvados. — 3626. Abram Achille (1913), Aude. — 3627. Marnat Jules (1915), Seine-et-Oise. — 3628. Godber Louis (1908), Seine. — 3629. Bénard Henry (1906), Alpes-Maritimes. — 3630. Levêque Charles (1905), Charente-Inférieure. — 3631. Dr Chauzy Marcel (1917), Tunisie. — 3632. Christofle Marcel (1913), Algérie. — 3633. Chicard Léon (1912), Algérie. — 3634. Lorinet Paul (1899), Haute-Marne. — 3635. Dupré Gaston (1917), Dordogne. — 3636. De Buysch Henri (1903), Ardennes. — 3637. Dr Armand Charles (1910), Saône. — 3638. Blondel Arthur (1917), Nord. — 3639. Nezelof Aimé (1912), Nord. — 3640. Foubert Robert (1914), Nord. — 3640. Mettet Louis, Finistère. — 3642. Jacquault (1917), Finistère. — 3643. Lebas Robert (1917), Seine. — 3644. Deletre Emmanuel (1912), Deux-Sèvres. — 3645. Thomas Fleury (1913), Rhône. — 3646. Thomas Joannès (1910), Rhône.

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

AU VOLANT
 Directeur-Gérant : André FRINGUET

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

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

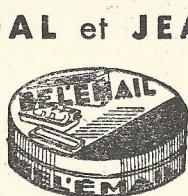
LE TOURISTE

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, B^d Pershing (Porte des Ternes) PARIS Etoile 49-46
Direction : P. DESMERGER, Ex du RITZ de Paris



LA PATE
BEL'EMAIL

que toute
Maitresse d^e Maison
soucieuse de la propreté impeccable de ses
BAIGNOLES, LAVABOS, FAIENCES, PEINTURES, ETC...
DOIT ADOPTER
Nettoie tout sans abîmer 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^{ie}**, 52 à 56, Rue du Landy, SAINT-OUEN (Seine)

KLUKVA

BAR-RESTAURANT le plus en vogue à Paris

UN EXCELLEN^T repas de grande carte pour une quinzaine de Francs

42, Boulevard Gouvion-St-Cyr (17^e)

Tél. : Étoile 06-03. Ouvert jusqu'à 2 h. du matin
en plein centre automobile

Montmartre “AUBERGE DU VIEUX LOCIS”

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 :— :—

Sur la Route de Metz...

Hostellerie de l'Espèce

relai gastronomique dirigé par E. TRUCHET,
ex chef-cuisinier au Grand Quartier Général

LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE (50 km. de PARIS)
Téléphone N° 45

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

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

POUR VOS USINES

POUR VOS BUREAUX

POUR VOTRE HOME

BONODOR

DÉSODORISE - DÉSINFECTE - PARFUME
RECONNUS 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



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

ACCUVID^{OO} POUMON^{OO}

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

Ceux qui confient leur vie à leur moteur
savent apprécier les qualités
de sécurité d'une huile
C'est pourquoi ils utilisent tous
pour leur voiture personnelle l'huile

CEFOR