

AU VOLANT

ORGANE DE L'ASSOCIATION "LES VIEUX DU VOLANT"
MARS 1934 - 3^e ANNÉE - N° 21 - LE NUMÉRO 2 Frs

ne manquez pas de venir au
2^e CONGRÈS
DES VIEUX DU VOLANT
les 20 et 21 Mai à Lyon
vous visiterez une belle région

employez

E C O M I X

il réduira
**votre consommation
d'essence**

économise réelle de 20 %.

E COMIX
paiera ainsi vos impôts

Pour un essai demandez
les 6 flacons pour traiter 120 litres d'essence
15 frs.

franco domicile contre mandat ou chèque
10 % aux lecteurs de AU VOLANT

E COMIX, 19, Rue Beaurepaire, PARIS

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

La Législation doit être révisée

nous dit M. DOUMERGUE



Une bonne, une excellente nouvelle pour les automobilistes : M. Doumergue, notre actuel Président du Conseil, celui qui n'a quitté sa retraite de Tournefeuille que pour travailler, nous a avoué dans un de ses premiers interviews que « la Constitution et la Législation allaient être révisées ».

Foin d'une refonte du Code de la Route, qu'à l'instigation de leur regrettée doyenne, la Duchesse d'Uzès, Les Vieux du Volant réclamaient, M. Doumergue, homme d'action aux idées jeunes, veut bâtir de nouvelles tables de la Loi.

Bravo !

Saviez-vous, amis, que nous sommes encore soumis à de vieilles lois de l'an IV de la 1^{re} République ?
Saviez-vous que tout notre Code est l'œuvre de Napoléon ?

Saviez-vous qu'en 1934, ces lois que « nul n'est censé ignorer » pourraient remplir une bibliothèque entière ?
Comprenez-vous alors combien, dans tous les domaines, la Justice hésite, est lente et prend de plus en plus

l'habitude de juger d'après une « jurisprudence antérieure » et non d'après la Loi ?

Comprenez-vous pourquoi en 1934 un automobiliste est toujours inculpé d'homicide par imprudence lorsqu'il y a accident corporel ?

Comprenez-vous pourquoi la Justice ne devient plus qu'un vain mot à l'usage des philosophes, s'il en reste ?



Tout cela un homme, celui que dans sa sympathie bon enfant le peuple français appelle « Gastounet », celui qui cache derrière un sourire engageant une volonté honnête et agissante, veut l'abattre et créer du nouveau.

C'est d'un beau courage.

Mais le pourra-t-il ?

Bien qu'il soit bridé par les usages parlementaires, notre « Premier » a déjà réussi pas mal de tours de force.
Son Ministre de la Justice, M. Henri Chéron, duquel les Vieux du Volant s'honorent d'avoir parmi eux le gendre, a prouvé que, soutenu, il pouvait arriver à faire « du nouveau »....

Dans une réforme aussi radicale et d'autant grande envergure que celle d'une « mise à jour » de la législation, tous les deux peuvent être assurés d'avoir avec eux tous les hommes propres, ceux pour lesquels le maquis de la procédure n'est pas un allié, mais un adversaire.

Les automobilistes, au premier chef, sont intéressés à cette réforme. Ils veulent ne plus être sous le coup de certaines lois rédigées à l'époque où la diligence était un rapide moyen de transport.

Toute la vie actuelle s'est modernisée, toutes les vieilles méthodes industrielles, commerciales sont mortes en ayant tué ceux qui leur restaient attachés.

Les automobilistes veulent que la procédure en fasse autant.

Ont-ils tort ?

Jean DURAND.

LE BUREAU D'ACHAT

de « AU VOLANT »

vous fera faire des économies pouvant aller jusqu'à

20 %

de la valeur de l'objet à acheter.

Nous recommandons spécialement
la t. s. f., l'habillement, le linge
de maison.

L'OBJET DU MOIS

Mallette Week-end

Fabrication très soignée
présentation très élégante
dimensions 55×38×15 cm.
valeur.. **80** fr.

exceptionnellement du 15 mars au 15 avril

40 % de réduction
soit 50 fr.

Le Bureau d'Achat ne réalise aucune commande automobile.
Renseignements complémentaires par retour du courrier.

LES TEMPS HÉROIQUES DES SPORTS MÉCANIQUES

(de 1889 à 1903)

par

PAUL MELOT

(S U I T E)

A Lyon, le classement s'établissait ainsi : 1^{er} Levassor (Panhard-Levassor), temps total 20 h. 51' 11"; 2^e R. de Knyff (Panhard-Levassor); 3^e Viet (tricycle de Dion); 4^e Mazade (Panhard-Levassor); 5^e Doriot (Peugeot); 7^e Archdeacon (Delahaye); 8^e Chevalier (tri de Dion); 9^e Delieuvrin (tri de Dion); 10^e Labouret (Benz); 11^e Landry (Landry et Beyroux); 12^e Radloer (Benz); 13^e Delahaye (Delahaye); 14^e Lebrun (Lebrun).

Le meilleur temps de l'étape Dijon-Lyon (198 km.) avait été celui de Mazade (Panhard-Levassor) et se chiffrait par 6 heures 29 minutes 29 secondes.

La moyenne avait été de 30 kilomètres.

Les concurrents quittèrent Lyon le dimanche 27 septembre. Est-ce à raison de ce jour qu'il y eut plus de monde au départ qu'à l'arrivée ? Nous l'ignorons. Toujours est-il que plusieurs centaines de personnes se trouvèrent réunies, tant à la sortie du manège Doué (où était placé le parc fermé) qu'aux bords de la route de Vienne. Le beau temps semblait définitivement revenu : un vent frais chassait, dans le ciel, les derniers nuages et la journée s'annonçait belle pour les rescapés du cyclone de l'avant-veille.

A 7 heures, quatorze coureurs venaient s'aligner route de Vienne, après la traversée de la voie ferrée. Vingt-deux minutes après, MM. Hérard et de La Valette donnaient le premier départ. C'est ainsi que, de minute en minute, partirent dans cet ordre : Mazade (Panhard), Levassor (Panhard), Doriot (Peugeot), Viet (tri de Dion), R. de Knyff (Panhard), Chevalier (tri de Dion), Archdéacon (Delahaye), Delahaye (Delahaye), Labouret (Benz), Radloë (Benz), Lebrun (Lebrun), Landry (Landry et Beyroux), Delieuvrin (tri de Dion).

Les coureurs passèrent à peu près dans cet ordre à Vienne où Mazade faisait son entrée, en tête du peloton, à 8 h. 23, ayant mis exactement 1 h. 1 m. pour accomplir les trente et un kilomètres du parcours Lyon-Vienne. René de Knyff avait eu une légère panne après Saint-Fons; et au Péage-de-Roussillon, Mazade était immobilisé assez longtemps par un accident mécanique (arbre de transmission grippé). Lebrun connaissait une avarie plus grave. Le caoutchouc plein d'une de ses roues était sorti de la jante, et, s'enroulant dans les organes de la direction, avait fausse celle-ci; il lui fallait près d'un jour pour remettre sa voiture en état.

Mais tout cela n'était rien comparativement à l'accident survenu à Levassor, alors en tête du classement général. Paul Meyan, qui suivait la course pour le compte du *Figaro*, le rapporte ainsi :

« Avant Orange, entre les villages de La Palud et de Mondragon, sur route superbe, bordée de grands arbres, M. Levassor marchait à grande allure, lorsque d'une ferme isolée, sortit soudainement un énorme chien qui se rua sur la voiture. Pour tâcher de l'éviter, M. Levassor obliqua légèrement vers la droite, mais au même moment, le chien

venait de son corps caler une des roues. Un arrêt brusque se produisit, la voiture versa et M. Levassor fut projeté contre un arbre. La violence du choc fut telle que le sympathique constructeur pouvait être tué sur le coup; il en fut quitte heureusement pour une légère écorchure à la figure et un nerf de foulé dans la hanche droite.

« Malgré la douleur ressentie, M. Levassor et son mécanicien, à peine touché au bras, relevèrent la voiture dont un ressort d'avant était brisé. Les brûleurs furent rallumés et le n° 5 revint sur ses pas jusqu'à La Palud où, chez un charbon, on procéda à la réparation. A 9 heures et demie du soir, la voiture était rangée dans le parc fermé d'Avignon et nous apprenions du docteur appelé auprès de M. Levassor que la blessure de celui-ci ne présentait aucune gravité, mais ne lui permettrait pas néanmoins de continuer la course. La conduite de la voiture fut en conséquence confiée au mécanicien, M. Dhostingue. »

L'accident, hélas ! était en réalité infiniment plus tragique. Levassor avait des contusions internes dont la gravité se révélait quelques jours après et peu de semaines s'écoulèrent entre le drame de La Palud et la mort du grand constructeur.

A cette première et illustre victime de la locomotion nouvelle, un monument a été élevé à Paris. Ne devrait-on pas, sur cette belle route de La Palud à Mondragon, placer une stèle commémorative du funèbre événement; Les inventeurs et les pionniers de l'automobile ont réalisé un geste suffisamment merveilleux pour que soit célébré leur souvenir là où ils trouveront la mort.

LE TRIOMPHE DE MARSEILLE

Les « Paris-Marseille-Paris » quittèrent Avignon à 7 h. 32 le lendemain matin sous un gai et chaud soleil. L'étape était courte (101 kilomètres) et facile : aucun incident ni accident ne la signala. Ce fut Mazade (Panhard) qui arriva le premier au contrôle de Marseille à 10 h. 51 m. 13 s. suivi, cinq minutes après, du rapide Viet (tri de Dion) suivi de la Peugeot de Doriot qui, sur la fin, s'affirmait comme l'une des voitures les plus rapides.

Paul Meyan nous a laissé de l'arrivée à Marseille la description suivante : « Réception enthousiaste à Marseille. Décidément, quand le Midi s'y met, il fait bien les choses. Les rues regorgent de monde pour assister au passage des automobiles, qui doivent traverser toute la ville par les voies les plus fréquentées pour se rendre au contrôle d'arrivée au parc qui est situé au Casino de la plage, à l'extrémité de la belle promenade du Prado.

« Le parc est parfaitement installé. Des barrières entourent les voitures et de nombreux curieux circulent autour admirant les véhicules qui viennent d'accomplir la première partie du parcours. Je ne serais pas étonné que l'automobilisme trouvât dans les Marseillais des adeptes plus fervents que les habitants de Lyon qui, comme je l'ai dit, nous ont

reçu plus que froidement. Le temps est naturellement superbe et un resplendissant ciel bleu rend souriant tout le monde. Cent mille personnes sont dans les rues et la circulation est littéralement interrompue dans les rues de la République, Saint-Ferréol, de Rome et sur la Canebière. Aucune manifestation de l'automobilisme ne peut être plus imposante... »

Même enthousiasme au départ, le lendemain mardi 29 septembre.

« A onze heures, les coureurs se rangent sur le Prado pour se rendre au contrôle de départ, faubourg Saint-Antoine, 14 kilomètres plus loin. La traversée de la ville se fait en défilé : aussi la masse des curieux qui peut voir d'un seul coup tous les concurrents réunis et en marche, est-elle plus considérable que la veille.

« Il n'y avait pas plus de monde pour les marins russes et l'amiral Avellan (1), nous dit-on.

« Le fait est que toute circulation est interrompue sur notre passage, que toutes les rues ou avenues traversées sont noires de monde, et que les ovations nous accompagnent noires de monde, et que les ovations nous accompagnent jusqu'au contrôle que l'on atteint enfin, après la terrible montée de la Viste, où personne heureusement ne reste en panne. »

Les concurrents partirent 15 de Marseille. Deux accidentés, Panhard, dont le break avait versé à Villefranche-sur-Saône et Michelin (voiturette Bollée), qui avait disparu depuis Auxerre, avaient pu rejoindre Marseille.

LE RETOUR

L'arrivée à Avignon parut sensationnelle. Deux concurrents étaient de front en effet. Collomb (tri de Dion) et Mazade (Panhard). Collomb, gêné par la foule, fut passé par Mazade à trois cent mètres du contrôle. Le meilleur temps était fait par le même Mazade, avec 3 heures 45 minutes 54 secondes.

L'étape fut marquée par l'abandon définitif d'Hippolyte Panhard. Les réparations faites à la suite de l'accident de Villefranche se révélaient insuffisantes et, d'autre part, Panhard n'avait plus aucune chance de figurer utilement au classement.

La septième étape (Avignon-Lyon), disputée le dernier jour de septembre, ramenait les coureurs dans notre région. Elle fut courue par un temps détestable. Vent froid, ciel sombre et pluie glaciale à partir de Vienne. Lebrun eut à nouveau des démêlés avec ses bandages. Il termina l'étape avec trois roues caoutchoutées et une roue de fer. Landry, sur Landry et Beyroux, abandonna.

L'étape Lyon-Dijon connut une journée maussade, quoique meilleure. Mazade, qu'on avait déjà vu passer en tête à l'aller, apparut encore le premier au contrôle de Mâcon où il était signalé à 9 heures 53 (il avait quitté Lyon à 7 heures 37). Il y précédait d'assez loin R. de Knyff (Panhard) qui y passait à 10 heures 6, puis Delahaye (Delahaye) à 10 heures 17. A 11 heures 42, Lebrun qui faisait « la lanterne rouge » de l'étape, quittait Mâcon.

Etape sans histoire, éveillant toujours la curiosité des riverains. Mais, après les foules du Midi et leurs vibrantes acclamations, les coureurs attachaient peu d'importance aux haies, plus ou moins fournies, de curieux qui garnissaient les villages beaujolais ou bourguignons qu'ils traversaient.

Les temps de la huitième journée furent, en général, aussi bons que ceux de la troisième qui étaient consacrés au même parcours. Ainsi Mazade mettait six minutes de plus seulement; Viet, leader des motocyclistes, mettait, lui,

une demi-heure de plus, « ce qui prouve, écrivait Paul Meyan, que la fatigue de l'homme doit être considérée dans cette épreuve ».

L'ARRIVÉE A PARIS

Pour abréger ce récit vraiment trop long, nous ne parlerons pas des deux dernières étapes : Dijon-Sens (disputée le 2 octobre) et Sens-Paris (disputée le lendemain). L'accueil de Sens, nouvelle ville-étape, fut cependant particulièrement chaleureux. Les curieux étaient venus en si grand nombre qu'ils remplissaient les hôtels, au point que les coureurs et leurs suite eurent les plus grandes peines à se loger : certains durent s'en aller « coucher chez l'habitant ». Mazade, dont la voiture fut littéralement couverte de fleurs, avait accompli les 209 kilomètres de l'étape en 7 heures 4, précédant d'un bon quart d'heure la voiture de Levassor. La Peugeot de Doriot, se trouvant en difficulté par suite d'avarie au différentiel, perdait trois heures et l'autre Peugeot, le break de M. Peugeot, était arrêtée par un bris de la pompe à eau. Lebrun et Landry, malgré de multiples ennuis, poursuivaient courageusement et faisaient l'impossible pour regagner Paris par leurs propres moyens.

Un magnifique soleil d'automne, une exquise journée d'arrière-saison servirent de décors au dernier épisode. L'étape Sens-Paris (134 km.) eut semblé une promenade si la majorité des coureurs n'avait été exténuée par les jours précédents.

Paris fit aux héros de la course la réception que méritait leur courage. Dès onze heures du matin du 3 octobre, le boulevard Maillot était noir de monde dans toute sa longueur. Boulevardiers, sportifs, mondains, cyclistes couoyaient les célébrités parisiennes de la presse, des arts, du théâtre. Ce fut le tri de Dion de Chevalier qui apparut le premier, à midi 18, suivi de la Panhard de René de Knyff, à midi 21. Des applaudissements chaleureux, de dithyrambiques articles de presse et surtout la conscience d'avoir réalisé quelque chose de grand récompensèrent, en même temps que des prix en espèce ou en nature, les valeureux conducteurs.

Voici, pour terminer, le palmarès de cette épreuve historique :

Classe A. — Première série.

1^{er} Prix : Mazade, phaéton 4 places Panhard-Levassor, 67 h. 42 m. 58 s.

2^e Prix : Levassor (puis Dhostingue), duc 2 places Panhard-Levassor, 68 h. 11 m. 5 s.

3^e Prix : R. de Knyff, break 4 places Panhard-Levassor, 71 h. 33 m. 14 s.

4^e Prix : Aarchdéacon, phaéton 4 places Delahaye, 75 h. 29 m. 44 s.

5^e Prix : Doriot, 2 places Peugeot, 81 h. 23 m. 51 s.

6^e Prix : Delahaye, dog-car 4 places Delahaye, 8 h. 27 m. 15 s.

7^e Prix : Radloer, phaéton 4 places Benz (construit par la Société Parisienne), 100 h. 44 m.

8^e place : Labouret, vis-à-vis 4 places Benz (construit par la Société Parisienne), 108 h. 19 m.

9^e place : Landry, cabriolet 2 places, Landry et Beyroux, 137 h. 19 m. 22 s.

10^e place : Lebrun, cabriolet 2 places, Lebrun.

Classe A. — Deuxième série.

Prix unique : Voiture 46, break 4 places de MM. Peugeot frères, 75 h. 26 m. 34 s.

Paul MELOT.

Copyright by Paul Melot; reproduction interdite.

Les Conseils du Mois

par Henri PETIT



LA RECHARGE DES ACCUMULATEURS AU GARAGE

POUR bien des raisons, il peut arriver que la batterie d'accumulateurs d'une voiture soit insuffisamment chargée par la dynamo : c'est le cas à peu près normal en particulier pour une voiture qui ne fait que du service de ville pendant l'hiver : démarrages fréquents, allumages prolongés des lanternes à l'arrêt, tout cela entraînant une dépense considérable de courant, tandis que la récupération se fait mal, puisque la voiture ne roule qu'au ralenti et que les périodes où la dynamo charge sont relativement rares et courtes.

Il est donc presque indispensable pour un propriétaire de voiture de disposer des moyens de recharger sa batterie au garage pendant la nuit. Il existe pour cela un grand nombre d'appareils généralement utilisables sur le courant alternatif qui alimente la très grosse majorité des villes françaises.

Nous ne saurions examiner ici tous les systèmes de chargeurs d'accumulateurs ; énumérons rapidement les principaux et les plus pratiques d'entre eux.

D'abord le groupe moteur dynamo, utilisable en général aussi bien sur le secteur à courant continu que sur le secteur alternatif : c'est là le seul appareil vraiment pratique pour le courant continu. Fréquemment, moteur et dynamo sont réunis sur un seul bâti, comportent parfois un induit unique ; on en trouve d'excellents types sur le marché aussi bien pour le simple particulier que pour le garage.

L'autre classe de chargeurs est constituée par les redresseurs à valves thermioniques : un transformateur abaisse la tension du courant du secteur jusqu'à une tension voisine de celle de la batterie, et ce courant est redressé par une lampe à deux électrodes.

A rapprocher de ce type d'appareils les redresseurs à vapeur de mercure.

Une autre catégorie de chargeurs est constituée par les appareils à soupapes électrolytiques : ils se subdivisent en deux classes ; les appareils à soupapes comportant un liquide et les appareils à redresseurs secs.

Les appareils à liquides sont les plus anciens. La vieille soupape Nordon qui date d'une cinquantaine d'années est, je crois, l'un des plus anciens redresseurs connus. On utilise dans ces appareils la propriété que possèdent certains métaux plongés dans des solutions salines, de ne laisser passer le courant que dans un seul sens.

Bien que moins transportables que les appareils à redresseurs secs, les appareils à soupapes liquides ont encore certains représentants qui jouissent d'une certaine faveur.

Enfin, vient la classe des redresseurs secs dits oxymétal, relativement nouveaux sur le marché ; ils ont conquis rapidement une place prépondérante. L'élément actif est un disque de cuivre recouvert d'une couche d'oxyde. L'oxyde de cuivre jouit de cette propriété de ne laisser passer de courant que dans un sens vers la plaque métallique qu'il recouvre.

En combinant un certain nombre d'éléments à l'oxyde de cuivre, on arrive aisément à redresser les deux alternances du circuit, ce qui permet d'avoir un rendement correct.

Que choisir parmi tous ces appareils ? Tous possèdent leurs avantages. Les appareils rotatifs, quand ils sont bien construits, présentent des garanties de durée et de fonctionnement économique fort appréciables. Les appareils à valves sont auto-régulateurs, mais ont une certaine fragilité, en raison même de ces valves ; les redresseurs à liquide d'un fonctionnement sûr, sont peu aisément transportables.

Les redresseurs secs oxymétal n'ont contre eux que leur prix élevé. Par ailleurs, ils présentent des avantages nombreux et manifestes.

Le champ dans lequel peut s'exercer le choix de chacun est donc vaste.

Il existe même depuis peu de temps des appareils de petit modèle qui peuvent être fixés à demeure sur la voiture et qu'il suffit de brancher par un fil souple sur une prise de courant pour que la batterie se recharge seule.

Le chargeur de garage est, à notre avis, un accessoire indispensable à tout propriétaire soigneux.



LES NOUVELLES OBLIGATIONS DU CODE DE LA ROUTE

DEPUIS le 1^{er} janvier 1934 les véhicules automobiles doivent satisfaire à des obligations nouvelles imposées par les règlements sur la circulation. Ces obligations touchent principalement les véhicules dits de poids lourds.

La plus importante concerne l'obligation pour tous les véhicules de plus de trois tonnes d'avoir un dispositif amplificateur de son, qui permette au conducteur d'entendre les appels venant de l'arrière.



Tous les véhicules traînant derrière eux une remorque doivent porter un signal spécial constitué par un triangle jaune sur fond bleu visible de l'avant et de l'arrière. Ce signal doit être éclairé la nuit.

Enfin, mais cette prescription était déjà en vigueur depuis quelque temps, le contour des véhicules de poids lourds doit être désigné par des feux de position orange qui indiquent aux conducteurs des véhicules qu'ils vont croiser ou dépasser, pendant la nuit, l'encombrement de l'obstacle qui se trouve devant eux.



Ce sont évidemment prescriptions fort sages. Mais vraiment n'est-il pas un peu abusif d'ajouter toujours des prescriptions nouvelles aux règlements de circulation sans jamais simplifier ceux-ci. Il semble que la réglementation à outrance soit la caractéristique de notre époque. H. P.

Anciens de l'Automobile N'OUBLIEZ PAS QUE LES VIEUX DU VOLANT

sont là pour
vous défendre

et luttent pour la
sécurité de la route

en adhérant
AIDEZ-LES

VOUS AUREZ DROIT :

- Au Service Mensuel gratuit de la Revue AU VOLANT.
- A l'envoi gratuit d'itinéraires pour toute l'Europe
- Aux consultations juridiques gratuites par correspondance.
- Aux consultations fiscales gratuite par correspondance.
- Aux avantages du Bureau d'Achat de AU VOLANT faisant faire des économies allant jusqu'à 20 %.
- A la rubrique de l'Entr'aide, réservée aux petites annonces émanant des Membres du Groupement donc garantie assurée.

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

Vivez dans l'air pur avec

BONODOR

“ Le désinfectant à bonne odeur ”

Reconnu le meilleur par les sommités médicales

Désinfecte, désodorise, purifie, assainit vos Usines, Bureaux, Salles de réunions, Banques, Restaurants, Cinémas, Théâtres, Cafés, Hôtels, Salles de Bains, W. C., Magasins, Hôpitaux, Appartements, Chambres, Etc., Etc.

BONODOR

est adopté depuis 1930 par

le SALON de l'AUTOMOBILE

Fournisseurs exclusifs de la Cie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris, des Cies des Chemins de Fer du Nord, de l'Est, du P. O., Etat, du P. L. M. et de la Marine Nationale Services des P. T. T., etc., etc...

Prêt à l'emploi BONODOR revient à 6 fr. 20 le litre

Demandez échantillons gratuits et mode d'emploi à MM. CRINDAL & JEANNOT, Directeurs, Vieux du Volant 52 à 56, Rue du Landry, St-Ouen (Seine) - Tél. : Clignancourt 01-22

Pour Paris et la Banlieue démonstration gratuite sur simple demande.

MONTEZ DÈS AUJOURD'HUI
LA CULASSE DE DEMAIN

SPEED

SOUPLESSE
PIUSSANCE
ECONOMIE
ENERGIE
DURÉE

LA PREMIERE
culasse antidétonnante
et à haute compression
s'adaptant à toutes les voitures

économise le carburant

Renseignements et documentation :

P. BRISSONNET & C^e
2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris - Tél.: Roq. 07-67



AUX ARTS ET MÉTIERS.

Le Conservatoire National des Arts et Métiers a reçu ces jours-ci, pour figurer dans ses collections, une auto de 1899, offerte par son constructeur, le Marquis de Dion, Sénateur de la Loire-Inférieure, fondateur de l'Automobile-Club de France.

M. de Dion, qui prit une large place dans la vulgarisation des « véhicules sans chevaux », avait tenu à remettre lui-même cet ancêtre de la construction automobile française.

De chez lui aux Arts et Métiers il fut escorté par des « Darracq », des « Mors », des « Clément », des « Hurtu », des « Rochet », des « Delahaye », de l'époque héroïque, appartenant à différents membres des Vieux-du-Volant, association à laquelle appartient le Marquis de Dion.

La cérémonie terminée, après un nouveau défilé par le Châtelet, la place de la Concorde, les Champs-Elysées, les Vieux-du-Volant regagnèrent à la Porte Maillot le siège de leur Association où des toasts furent portés en l'honneur du Sénateur pionnier de l'industrie automobile.

Les Vieux-du-Volant étaient heureux en cette occasion de s'associer au geste élégant du Marquis de Dion, faisant ressortir une fois de plus que l'industrie automobile est née en France.

Cette manifestation, venant après la visite des Usines Renault, est le début de la réalisation de leur programme dont les points principaux sont le II^e Congrès de la Sécurité Routière, qui se tiendra à Lyon, le III^e Rallye des Ancêtres, et la I^{re} Exposition Rétrospective de l'Automobile, en juin prochain.

LA DEUXIÈME LOI FOLLE...

La « loi folle », beau, mais triste titre. Nous en avions une. Nous en avons deux; laissons de côté la première sur les Assurances sociales et parlons de la deuxième.

On a remplacé l'impôt direct sur les automobiles par un impôt indirect. L'idée était excellente mais demandait une réalisation moins hâtive pour ne pas être inacceptable.

En plus, toutes les échéances trimestrielles antérieures au 26 décembre 1933 paient les deux impôts pour un temps plus ou moins long à partir du 1^{er} février 1934.

C'est illégal.

SUITE DU PRÉCÉDENT...

Grâce à l'action combinée des Vieux-du-Volant et de Au Volant, deux projets de loi prévoyant le remboursement des droits lorsqu'il y a eu superposition d'impôts ont été déposés sur le bureau de la Chambre des Députés.

FIN DU PRÉCÉDENT...

En attendant on poursuit un membre des Vieux-du-Volant qui, en réglant après le 26 décembre 1933 un trimestre échéant avant, ne paya qu'au prorata des journées restant à courir entre l'échéance de son trimestre et le 31 janvier 1934.

Les Vieux-du-Volant, voulant créer une jurisprudence permettant de réclamer à tous les automobilistes ayant payé double impôt depuis le 1^{er} février, ont pris la défense de leur adhérent et espèrent faire triompher devant les tribunaux cette illégalité, puisque deux lois ayant le même but ne peuvent être appliquées en même temps.

DIFFICULTÉS 1934...

Les temps sont durs parce que chacun manque encore de confiance. Malheureusement les répercussions dans le monde automobile sont graves : Rosengart a dû fermer ses portes, ses ouvriers ne voulant pas accepter une diminution des salaires. Citroën a besoin de l'aide de tous ses amis pour passer un cap difficile.

Chacun doit avoir à cœur de faire prospérer notre deuxième industrie nationale, celle de l'automobile. Avec les beaux jours tout automobiliste doit acheter ce dont il a besoin pour son véhicule : si l'industrie automobile va, tout va.

La prospérité du monde automobile a en effet une répercussion sur toutes les industries et tous les genres de commerce.

Achetons, achetons !

CADETS ?...

Les Vieux-du-Volant penseraient à créer les « Cadets » des Vieux-du-Volant. Cela leur permettrait de donner des conseils pratiques à ces jeunes automobilistes et d'en faire d'excellents conducteurs, dignes des Vieux-du-Volant.

Cette création ne pourrait qu'augmenter la sécurité sur la route, but principal des Vieux-du-Volant.

PLUS VITE ENCORE...

Le mois dernier Eyston battait à Montlhéry avec une Panhard le record de l'heure. Dernièrement un pilote allemand, sur la piste de l'Avus, près de Berlin, avec une des nouvelles voitures de course allemandes « P », battait à nouveau ce record à plus de 217 km. de moyenne horaire.

Ce qui est très beau c'est que la cylindrée de cette voiture n'est que de trois litres.

Quand vous roulez...

SUPERLUBRIFIANT
Stelcyl
POUR HAUTS DE CYLINDRES

Quand vous vidangez...

NETTOREX
LUBROSOLVANT
POUR LE RINÇAGE
DES MOTEURS

toujours des **HUILES RENAULT**
LES MEILLEURES

S.A. DES HUILES RENAULT
Siège social ISSY LES MOUILLENAUX
ISSY, MARSEILLE, BORDEAUX, ALGER,
ANVERS, AMSTERDAM

ENVOI DE
NOTICES
sur demande

Chargeurs d'Accumulateurs
à redresseurs secs

PARALLUX

sans pièce en mouvement
sans lampe - sans liquide

Tous modèles pour Garagistes et Particuliers

6 volts, 1 amp.	200 fr.
12 volts, 1 amp.	275 fr.
6 volts, 3 amp.	275 fr.
6 et 12 volts, 3 amp.	590 fr.
6 volts, 6 amp. et 12 volts, 3 amp.	675 fr.
6 volts, 12 amp. et 12 volts, 6 amp.	890 fr.

En VENTE chez tous les GROSSISTES et aux

ETABLISSEMENTS PARALLUX

38, Bd Pershing PARIS-17^e ETO. 47-73

CATALOGUE ET TARIF SUR DEMANDE

CHEZ VOUS
LA T. S. F.
PHILIPPS
DUCRETET
SONORA
RADIO L. L.

ET TOUTES LES AUTRES MARQUES

Tous les Accessoires de T. S. F.
PHOTO - PHONO - DISQUES

S. A. R. R. E.

70, Avenue de la République
PARIS - Téléphone : Roquette 45-17

VENTE A CRÉDIT (DEMANDER CONDITION)



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

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

REMINISCENCES

par Jean LOSTEAU-BERNADOTTE



Si un centre sportif réunit de nos jours les qualités antérieures pour se survivre à lui-même, c'est bien la Porte-Maillet qui justifie pleinement la glorieuse époque des fervents du grand air.

Petit village de Neuilly, alors enfui sous les feuilles, tu représentes le point de départ champêtre et charmant des premières énergies de cette décade héroïque.

De cette ambiance émouvante où se retrouve le dernier remous rythmique des fins de cités, la province émergea étonnamment lumineuse pour devenir plus tard l'Allée triomphale que le grand arc napoléonien devait éternellement échelonner.

La Brasserie de l'Espérance, la plus ancienne du lieu, à force de suivre ces exploits sans cesse renouvelés, est devenue « Le Touriste » pour le plus grand bien des sportifs qui agissent et se souviennent.

Car, c'est uniquement de là que se sont envolés les premiers espoirs vers les premiers espaces.

De cette mécanique, qu'aujourd'hui l'on désigne humoristiquement comme la première, les petites lueurs de génie ont fait peu à peu le grand feu de joie de nos blocs-moteurs actuels.

Mais si les images humaines passent, les souvenirs puissants aux évocations combien agréables, ont trame le premier écheveau des amitiés solides de ceux qui se sont donnés comme noble mission, de perpétuer dans le domaine moral la tâche ingrate de leurs ainés.

Aujourd'hui s'il nous est permis de revivre d'une manière presque intégrale les beaux exploits d'autan, remercions les « Vieux du Volant », de nous combler parfois de ces étonnantes randonnées.

Un matin brumeux où semble flotter toute la nostalgie des vieilles époques, s'anime parfois devant les glaces du Café Cuzeliste, qui commence à s'ouvrir.

Un bruit lointain monte, décroît, remonte avec un son de tonnerre, et, des brouillards légers, apparaît une vieille voiture de la grande époque.

D'autres la suivent, toujours plus vaillantes que la première, et c'est alors tout un escadron de ces vieux chevaux de fer qui vient se ranger le long des trottoirs humides de l'avenue.

Et sous la haute direction d'un grand pontife du protocole républicain actuel, l'originale caravane s'ébranle.

Tout devient alors étonnamment naturel comme s'il suffisait d'un peu d'énergie et de courage pour reprendre à la terre les images qu'elle semblait nous avoir définitivement ravies.

Des dames, qui sont certainement plus jolies que celles qui les précèdent dans les coquets petits tonneaux, tiennent aussi à donner l'exemple.

Les retours sont peut-être plus lents, mais que de délicieuses journées encloses de babillage intensif et de pannes presque nulles.

Et l'on se retrouve à la même terrasse, encore tout grisé des routes irradiantes de soleil ou diamantées des pluies d'automne, et toujours les commentaires posthumes jettent un baume sur le cœur d'un concurrent malchanceux.

Mais ce qui, j'en suis sûr, est le plus probant gage de la prochaine sortie, c'est le sourire ironiquement moqueur du grand ami qui a tenu à faire de son établissement le temple vivant et éternel des « Vieux du Volant ».

J. L.-B.

INFORMATIONS

LA NOUVELLE FORMULE FISCALE 1934

La nouvelle formule fiscale 1934 remet au premier plan la question « consommation des moteurs » et ceci nous permet d'avoir le plaisir de présenter, à nouveau, à nos amis lecteurs toujours à l'affût des améliorations continues apportées au fonctionnement du moteur automobile, les renseignements ci-après qui émanent d'un ingénieur réputé attaché au Comité technique d'un de nos grands constructeurs.

Un simple coup d'œil sur le dessin ci-contre montre que dans chaque cylindre d'un moteur automobile, la moitié environ de la surface est occupée par le corps du piston. Or, chacun sait que seule la partie inférieure B.D.O.I. est régulièrement lubrifiée par l'huile du carter.

On peut ainsi affirmer que tout se passe comme si deux pistons sur quatre fonctionnaient à sec.

Cette conséquence a créé, pour les constructeurs, un problème véritablement angoissant : en effet, cette surface frottant à sec tend à s'échauffer considérablement, absorbant dans ce travail une force importante qui est complètement perdue pour l'avancement de la voiture, et qui, contrôlée au banc, est de l'ordre de plusieurs CV.

Comment remédier à cette perte de rendement, diminuer l'échauffement excessif et ses conséquences désastreuses, par la dilatation brutale des métaux qu'il provoque ?

Il faut lubrifier ces surfaces et aussitôt le moteur semble transformé. On dirait qu'il a des ailes. Dans les reprises, dans les montées, on constate une amélioration insoupçonnée, mais qui s'explique facilement lorsqu'on a lu ce qui précède.

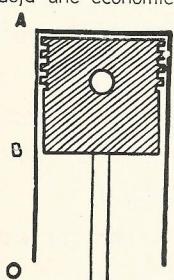
Ce perfectionnement a donné naissance aux méthodes modernes de superhuilage, dont la nécessité s'est imposée grâce au produit parfait qui les acréées et dont le pouvoir lubrifiant, extra-concentré, permet d'obtenir des résultats en emploi continu, à la dose économique de 2 litres pour 1.000 litres d'essence.

Si l'on tient compte de l'économie de carburant réalisée par un meilleur rendement, cette économie est de l'ordre de 3 à 4 %, soit actuellement une économie d'environ 0,08 à 0,10 par litre.

D'autre part, on constate que l'emploi du superhuilage constitue déjà une économie dans les frais d'entretien du moteur proprement dit. Il est donc d'un prix de revient nul, et mieux, son emploi représente une recette véritable puisque le prix d'achat est presque deux fois remboursé uniquement par l'économie du carburant.

Pour cela, il est indispensable d'utiliser le produit extra-concentré « Fixe-Point », seul superhuilage présentant les garanties ci-après : 1^o 100 % de pureté absolue (certificat des Arts et Métiers) ; 2^o rigoureusement conforme aux recommandations de l'Académie des Sciences (séance du 23 janvier 1933) ; 3^o le seul donnant des résultats pratiques à la dose réduite de 2 litres pour 1.000 litres de carburant.

Faites un seul essai et vous serez convaincu, vous ne reconnaîtrez plus votre moteur.



Coupe d'un cylindre
La partie ombrée A, B, C, D, représente la surface du piston dont la hauteur est d'environ la moitié de celle du cylindre.

POUR PAYER MOINS D'IMPOSTS !

Un problème d'actualité pour les automobilistes est de compenser l'augmentation des impôts automobiles devenus indirects par une moindre consommation; chacun se demande comment faire.

Or, le produit dénommé « Ecomix » réduira votre consommation d'essence uniquement par la mise en valeur d'un apport d'oxygène ozonisé beaucoup plus actif que l'oxygène de l'air, permettant ainsi la combustion totale de l'essence contenue dans le réservoir.

Cette économie réalisée se déterminera par un pouvoir carburant devenu supérieur de 20 % par l'addition de 13 grammes d'« Ecomix », dose spécifique par 20 litres d'essence traitée; d'où un rendement du moteur d'autant supérieur, et la quantité d'essence usée pour un parcours donné, à une vitesse donnée, reste pour sa part 20 % moindre.

Vous obtiendrez ainsi une économie réelle de 20 % et même supérieure suivant le réglage du carburateur.

Pourquoi?... Parce que les essences vendues sont toutes trop chargées de carbone; vous savez que l'air n'est pas assez riche en oxygène pour le brûler entièrement et vous pourrez constater qu'une proportion de 20 à 25 % de l'essence reste inutilisée, évacuée par l'échappement ou transformée en calamine. La richesse en oxygène ozonisé de l'« Ecomix » forcera à cette combustion.

De plus, par sa composition, « Ecomix » est un des meilleurs carburants, un anti-détonant et superlubrifiant. Les matières huileuses qu'il contient assurent toujours le bon fonctionnement du moteur et ses diverses parties. Il ne contient aucune acidité, il ne peut en aucun cas attaquer aucun métal ni aucune matière. Se mélangeant à l'essence il annule tous risques de grippage.

Réclamez « Ecomix », 19, rue Beaurepaire, Paris. La boîte essai de 6 flacons pour traiter 120 litres d'essence : 15 francs seulement. En plus, pour les lecteurs de « Au Volant », 10 % de remise.

ACHETONS FRANÇAIS

Les groupes convertisseurs Guernet que nous présentons ici ont des caractéristiques dépendant d'une technique tellement nouvelle qu'ils présentent l'intérêt d'une véritable invention nouvelle.

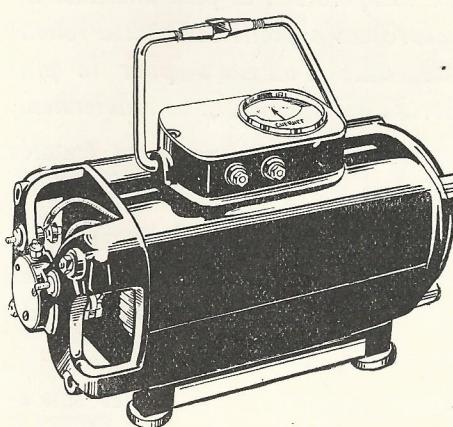
Jusqu'ici, tous les groupes petit modèle pour particuliers ou pour petits garages avaient été construits avec des moteurs du type dit « Universel », c'est-à-dire à collecteur.

La maison Guernet a lancé sur le marché voici plus de trois ans de nouveaux groupes avec moteur sans collecteur du type dit « à cage d'écurieuil » fonctionnant sur courant lumière.

Ces appareils sont très silencieux, donnent un rendement très supérieur à celui des redresseurs à lampes et enfin fournissent du courant continu et non de l'alternatif redressé, ce qui est de la plus haute importance pour la recharge des accumulateurs.

Ces groupes sont les seuls qui, étant donné leur coefficient de sécurité absolu, sont garantis sans limite de durée.

Pour les techniciens, nous ajouterons que le nouveau système que nous présentons à nos lecteurs est conçu de la façon suivante :



Le moteur monophasé est en réalité un moteur diphasé dont la phase auxiliaire est décalée par un condensateur. Ce moteur, par cet artifice importé en France par la maison Guernet voici cinq ans, a été copié par de nombreux constructeurs, mais l'avance considérable de ce constructeur lui permet de fournir un matériel forcément incomparable.

Dans ces conditions, le moteur n'ayant pas de collecteur, ne donne aucun trouble dans les émissions de T.S.F., ce qui n'est pas le cas de beaucoup de redresseurs.

Le rendement d'un tel appareil le place très en dessus de la concurrence quel que soit le type de machine.

Ajoutons, ce qui a une grosse importance à l'heure actuelle, que ce groupe est conçu par des ingénieurs français et construit par un personnel exclusivement français.

La plupart des redresseurs sont, au contraire, soit des appareils purement étrangers ou de licence étrangère.

Sauvegardons avant tout la construction des articles de notre pays si nous voulons garder notre or et nos moyens de production.

Etablissements GUERNET, 245, avenue Georges-Clémenceau, à Nanterre (Seine).

L'ART DE SE SERVIR DE LA LOI!...



Nos amis du "Motocycle Club de France" viennent de donner à leurs adhérents une série de "trucs" pour éviter de purger une peine de prison.

Bien que les Vieux du Volant ne se trouvent jamais dans ce cas, nous reproduisons ces lignes, à titre de curiosité.

Une circulaire du Ministère de la Justice prescrit aux Parquets de ne faire incarcérer les condamnés pour un délit n'entachant pas l'honorabilité que si les peines sont supérieures à trois mois.

Il convient donc de jouer de cette circulaire pour retarder l'incarcération jusqu'au jour où, un projet d'amnistie étant déposé, il doit être sursis à toute incarcération.

Quand vous recevrez du Procureur de la République une invitation à vous constituer prisonnier dans les trois jours, vous écrirez de suite deux lettres recommandées : l'une au Procureur de la République qui vous a envoyé l'invitation, l'autre au Président de la République.

Lettre au Procureur :

« Je viens de recevoir l'invitation de me constituer prisonnier pour subir la peine de prison à laquelle j'ai été condamné le par le Tribunal de pour homicide ou blessure involontaire. Je m'empresse de vous faire connaître que je viens d'adresser à M. le Président de la République un recours en grâce tendant à obtenir une commutation de peine de prison en peine d'amende. »

Lettre au Président de la République :

« J'ai l'honneur de vous exposer que j'ai été condamné le par le Tribunal de à prison pour homicide ou blessures involontaires. Les faits qui ont motivé cette condamnation sont les suivants (rappeler les faits sans discuter la condamnation). Mon état de santé (certificat médical) ou l'exploitation de mon commerce, de mon industrie, ma profession..., ma situation ne me permettent pas de subir cette détention. C'est pourquoi je vous supplie de bien vouloir commuer la peine de prison qui m'a été infligée en telle peine d'amende que vous arbitrerez. »

Le Procureur de la République placera l'extrait de jugement dans le dossier des affaires en attente, puisque la circulaire lui interdit de faire incarcérer un condamné qui est l'objet d'un recours en grâce.

Le Président de la République transmettra le recours pour renseignements au Garde des Sceaux, qui le fera parvenir au Procureur de la République par l'intermédiaire du Parquet général. Le Procureur général donnera son avis, ainsi que le Directeur des Grâces, puis le Président de la République statuera et fera connaître sa décision au condamné par le canal de la Chancellerie, du Parquet général et du Procureur de la République.

Du temps aura coulé pendant toutes ces transmissions et alors où votre recours en grâce est accueilli favorablement et vous obtenez satisfaction, ou votre recours en grâce

est rejeté. En ce cas, le Procureur de la République vous enverra une nouvelle invitation à vous constituer prisonnier. Vous y répondrez par une lettre recommandée lui faisant connaître que vous êtes l'objet d'un recours en grâce de la part de votre femme, par exemple, et par une lettre recommandée que votre femme adressera au Président de la République dans le but d'obtenir une commutation de votre peine de prison en une amende.

Le Procureur de la République sera bien obligé de reclasser votre ordre d'incarcération dans le dossier des affaires en attente, car la circulaire ministérielle interdit d'incarcérer, non pas seulement les condamnés qui ont formulé un recours en grâce, mais aussi ceux qui sont l'objet d'un recours en grâce.

Or, vous êtes l'objet d'un recours en grâce formulé par votre femme.

Le recours en grâce signé de votre femme provoquera les mêmes transmissions et avis que celui que vous avez formé.

Si le recours en grâce est encore rejeté, vous en faites rédiger d'autres par votre père, puis par votre mère, puis par vos grands-parents, puis par vos enfants, enfin par une association dont vous faites partie, en ayant toujours soin d'aviser chaque fois le Procureur de la République que vous êtes l'objet d'un recours en grâce de la part de X... ou d'Y...

Vous finirez peut-être par lasser la Direction des Grâces, qui vous accordera la faveur sollicitée.

En tout cas, comme deux mois au moins sont nécessaires pour l'instruction de chaque recours, vous arriverez ainsi, sans avoir subi votre peine, jusqu'au jour où un projet d'amnistie sera déposé.

Mais, admettons que ce soit vous qui vous lassez de ce petit jeu; vous êtes décidé à subir votre peine.

Si c'est en hiver, je ne vous conseille pas de subir votre peine dans les pays froids; si c'est en été, ne la purgez pas dans les pays trop chauds.

Choisissez votre villégiature. Ecrivez au Procureur de la République avec lequel vous avez déjà correspondu une lettre recommandée lui faisant connaître que vous avez changé de domicile et que vous l'avez transporté à X..., où vous habitez actuellement (X... est la ville où vous avez décidé de villégiature).

Vous adressez en même temps une lettre au Procureur de la République dans le ressort duquel se trouve votre future villégiature, en lui demandant de bien vouloir donner les instructions nécessaires pour que vous puissiez purger votre peine à la prison de X... Vous ajouterez que vous êtes à sa disposition à X... (adresse) pour recevoir l'invitation à vous constituer.

Vous obtiendrez certainement satisfaction.

Lorsque vous vous ferez incarcérer, n'oubliez pas de vous munir d'un jeu de cartes, car j'imagine que vous aurez fait porter votre choix sur une prison de petite ville où les détenus sont moins nombreux que les gardiens. Il vous appartient d'en faire des amis qui vous aideront à passer joyeusement la durée de votre villégiature.

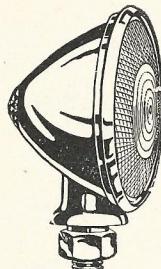
**Si ce Journal vous intéresse, faites le lire à vos amis:
s'il ne peuvent être « Vieux du Volant »
ILS PEUVENT S'ABONNER**



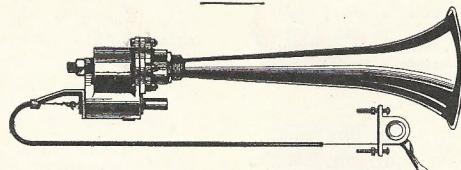
CLICHY-ACCESSOIRES

14, Rue de Neuilly, CLICHY (Seine)

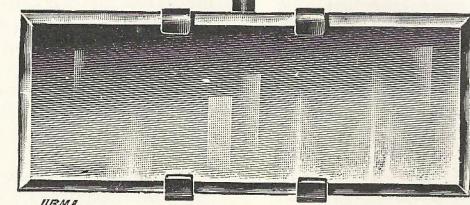
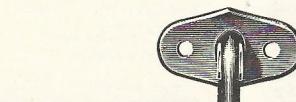
Téléphone : Pereire 25-00



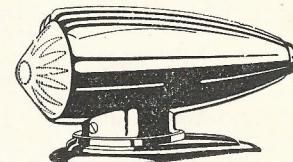
Feux de Position
chromé, cabochon rouge à
l'arrière, la
pièce à partir
de **13 fr. 75**



Avertisseur à dépression, prêt à monter
commande à la demande de ... **160 fr.**



Miroir à rotule, glace biseautée à partir de **8 fr.**
Miroir pour Camion à ressorts, ... **6 fr. 25**



Feux de position, grand luxe
la pièce ... **40 fr.**

Amplificateurs de sons
acoustiques, toutes les for-
mes, fabrication très soignée
à partir de ... **80 fr.**

Amplificateurs de sons
(électriques), conforme au
Code, tout complet
à partir de ... **215 fr.**

L'ENTR'AIDE

Cette rubrique de petites annonces est réservée aux membres des "Vieux du Volant". A l'heure où le 5.000^{me} membre est presqu'atteint, ceux qui ont recours à "L'Entr'aide" sont assurés d'atteindre le but cherché.

Assurance donc quant au résultat, mais assurance-garantie également quant à l'affaire traitée. Les transactions annoncées ci-dessous se passent entre membres d'un même club, la demande d'emploi est relevée par un camarade de club, l'offre d'emploi est faite par un collègue : où trouver, en effet, plus de garantie qu'au sein des "Vieux du Volant", dont les liens de camaraderie s'affirment chaque jour.

Grande diffusion, garantie morale assurée, tout cela pour le prix tout à fait modique de 5 francs la ligne de 55 lettres, signes ou espaces, payables à l'envoi de l'annonce à passer.

JE CHERCHE V. à v. De Dion (Moulin-à-Café) ou Renault-Corre, 2 CV 3/4. ALLARD, 42, rue du Fer-à-Moulin, Paris-5^e.

GARDIEN J. ou n. dans gar., mag., banq. ou usine. Bnes réf., dern. cert. 10 ans, 49 ans. Ec. p. conv. P. Hervé, 5, r. Jean-Forest, St-Cyr.

SUIS ACHETEUR vieux tacot, époq. 1900, état de marche. Envoyer renseign. et photograph. M. AMET, 98, bd Saint-Marceaux, Reims.

ANCIEN GARAGISTE cherche place chauffeur-mécanicien maison bourgeoise. Camp. préf. Pourrait s'occuper des installat. électr., serurerie, etc. de la maison. Très bonnes référs. CROTET, Le Fayet (Haute-Savoie).

BONODOR "Le Désinfectant à bonne odeur", rech. personnes bien introd. près Admin. Usines, Garages, etc... Paris-Province. Ecrire BONODOR, 54, r. du Landy, St-Ouen (Seine).

CARROSSERIE adap. B.2 torp. (trèfle ou bat.). F. off. ALLARD, 42, r. Fer-à-Moulin, Paris.

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

VÉRITABLE CALVADOS vieux de la Vallée d'Auge, orig. gar., gd arôme, envoi direct Production par colis 3 bout. norm. de 1 lit., fco port, tous droits comp., 99 fr. Adresser commandes à PHILIPPE, agent général, Vieux du Volant, 401, rue des Pyrénées, Paris-20^e.

FRCMAGES BLEUS DE L'AVEYRON. Ancienne et importante Maison demande représentants partout où elle n'est pas représentée. S'adresser à M. FONVIEILLE, à Millau (Aveyron).

VOYAGEUR 40 ans, Franç., 13 ans même mai- son, anc. mécan. auto, perm. 1911, dés. représ- entation stable, inspection branche auto ou autre. Très bonnes références. Pourrait tenir succursale avec sa femme, excellent vendeur. S'adresser au Bureau du Journal n° 304.

AVENDRE, prix très avantageux, très beau lit Renaissance avec literie. S'adresser : 6, rue Bonaparte, Paris-6^e.

INSPECTEUR hon. de l'U.N.A.T. dem. situat. direct., inspect. ou analog. dans aff. auto. S'adresser n° 298 au journal qui transmettra.

RECHERCHONS personnes bien introd. Coop., Administrat., Usines, Pharmac., Coiffeurs, Paris-Province. Ecrire Parfumerie DOUBLET, 54, rue du Landy, Saint-Ouen (Seine).

TRICYCLE DE DION 1898, 1 CV 3/4, parfait état de marche, à vendre. JEAN, 7, rue Auguste-Chabrière, Paris-18^e.

CAMARADES, adressez-vous au siège des Vieux du Volant. Nous pouvons vous indiquer : repr., employés, mécan., chauff. de 1^{er} ord. Vous aiderez ou ferez plaisir à un camarade!

EX-CHEF EXPLOITATION gde Comp. transports autos, mécan., dessin indust. Excell. référ., vieux perm. T. et P.L. dem. place conf. mais. sér. E. P., 8, rue Scipion, Paris-5^e.

AVENDRE Frigidaire élect., marque Frigélux Bijou, état gén. et fonct. parf. Px 1.500 fr. p. r.-v., JEANNOT, 20, r. Langlois, Antony (S.)



CHEZ

LES VIEUX DU VOLANT

LA CRISE SERA VAINCUE PAR LA SOLIDARITÉ



Des esprits chagrins parlent de crise... Nous croyons surtout qu'il y a crise de courage : nous avons tous été trop gâtés après la guerre et beaucoup n'ont pas encore repris l'habitude du travail; c'est là surtout l'origine de la crise...

Mais ceci est une autre histoire et une opinion !

Et puisque chacun cherche le moyen de faire mieux avec moins, c'est en ce moment plus que jamais qu'il faut penser à se grouper.

Individuellement, personne ne peut rien; groupés, vous pouvez tout !

Nous voulons, aux "Vieux du Volant", améliorer l'état d'automobiliste : il faut pour cela être nombreux ! En un an, nous avons eu le plaisir d'enregistrer à peu près trois mille adhésions nouvelles. A l'heure actuelle, nous approchons à grands pas du 5.000^{me} membre. Le moment est donc bien choisi pour frapper un grand coup.

Voici comment !

Vous avez tous reçu un insigne à placer sur votre voiture; il est la preuve de votre habitude de la route, des milliers, des millions de kilomètres parcourus; il faut donc que cet emblème du bon conducteur soit toujours placé bien en vue. Changez-le de place au besoin en ce moment, en profitant de la remise en état de printemps de votre voiture. Souvenez-vous des avantages nombreux et inédits que vous avez certainement essayés personnellement et qui sont énumérés page 6. Parlez le plus souvent possible autour de vous de notre projet de Police auxiliaire, afin de préparer ainsi avec nous l'opinion publique.

Et après, enrôlez dans nos rangs tous vos amis. Pensez

que si chacun de nous aménait — et ce n'est pas impossible — une seule adhésion ce mois-ci, nous serions 10.000 à Pâques !

Que chacun nous transmette l'adhésion des amis qui comprennent l'urgence de notre programme, et ce sera parfait !

Pour cela, nous avons à votre disposition des demandes d'inscription, des prospectus, mais si au moment d'enrôler un de vos amis vous n'en avez pas sur vous, demandez-lui seulement la date, le numéro et le lieu de délivrance de son permis de conduire. Vous nous envoyez ces renseignements en nous donnant le nom et l'adresse de votre candidat et en y joignant le montant des droits d'entrée, soit 50 francs. Nous ferons le reste.

Et notre grande Association, où la camaraderie se manifeste à chaque occasion, sera de jour en jour plus florissante et réussira plus rapidement dans la réalisation de son programme.

Nous sommes, en effet, tous de bons camarades qui veulent mettre leur expérience au service des deux millions d'automobilistes français.

Entre nous, au cours de nos sorties, des amitiés se retrouvent, des amitiés naissent : chacun, aux "Vieux du Volant", a à cœur d'aider un collègue, chacun sait la valeur de ce mot l'"entr'aide".

« Les amis de nos amis doivent donc être nos amis ». A chacun de vous d'amener les siens à notre belle Association, et les membres des "Vieux du Volant" ignorent la crise !

Docteur FRINGUET,
Président des "Vieux du Volant".

Nous rappelons à nos camarades que depuis le 1^{er} février 1934 les droits d'inscription sont de 50 francs; que les nouvelles demandes d'inscription sont à leur disposition pour faire adhérer leurs amis; que l'Assemblée générale de 1934 leur ayant demandé un versement bénévole annuel de 15 francs pour le service de la Revue, ils seraient bien aimables de s'en acquitter.

LA VISITE RENAULT FUT PLUS QUE CORDIALE

L'histoire des usines Renault se confond avec celle de l'automobile même. Leur origine remonte, en effet, à 1898. C'est à cette époque que Louis Renault, alors âgé de vingt ans, décida de construire une voiture automobile légère.

Tout l'essor de ces usines et leur transformation gigantesque ne devaient pas manquer d'intéresser les anciens de l'automobile. Aussi il y a quelques jours, les Vieux du Volant, le groupement national officiel des anciens de l'automobile, étaient-ils invités à visiter les usines Renault.

Pendant près de trois heures, un groupe d'une centaine de Vieux du Volant, sous la conduite de M. Leisse, directeur général, assisté de nombreux chefs de service, sillonnèrent les ateliers. Très intéressés par l'organisation rationnelle que l'on rencontre partout, ils furent surpris de voir comment cette organisation donnait à la fabrication l'impression de facilité et de sécurité.

Ensuite, une réception charmante de prévenance, et où la plus sincère des camaraderies se manifesta, réunit les participants autour d'un vin d'honneur, véritable goûter !

Cela permit à M. Leisse de remercier les Vieux du Volant d'être venus si nombreux, mais ceux-ci lui firent bien comprendre par leurs applaudissements leur joie d'avoir vu la réalisation de tels efforts et leur gratitude pour cette réception si amicale.

Naturellement, les souvenirs des premières années de l'auto, auxquelles est liée la naissance des usines Renault, fusèrent de tous côtés : M. Georges Granger, Président d'honneur-fondateur de la Chambre nationale du Commerce de l'automobile, Szisz, le gagnant sur Renault du 1^{er} Grand Prix de l'A.C.F., Gabriel, le vainqueur du tragique Paris-Madrid de 1903, se remémorèrent avec plaisir les bons moments du début de ce siècle.

Enfin, il fallut se séparer, certains avaient encore un long chemin à faire, puisque certains membres des Vieux du Volant n'avaient pas hésité, pour cette visite, à venir de l'Eure-et-Loir, du Loiret, de la Seine-Inférieure, de l'Eure !!!

ENTRE NOUS

© Notre Comité vient de nommer à Paris un Conseil juridique, avocat à la Cour. Ce dernier est à la disposition de nos camarades pour tous renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

© Nos camarades voyagent : Y. Pacheu fait une croisière autour de l'Espagne; C. André fait une randonnée automobile au Maroc, c'est la première fois qu'une voiture portant notre insigne fait une liaison entre la France et ce Protectorat.

© Dans notre dernier numéro nous avions omis de donner l'année du permis de conduire de notre camarade P. Tricheux, juge de paix à Fez. Nous réparons aujourd'hui car cela en vaut la peine : 1903 !!!

© Notre jeune camarade P. Jolivet et sa femme sont heureux de faire partie à tous les Vieux du Volant de la naissance de leur fils Guy-Bernard.

Toutes nos félicitations.

© Notre camarade J. Pouettre et Madame ont eu la douleur de perdre leur mère, Mme Jeanne Pouettre, de Gournay. Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression des condoléances émues des Vieux du Volant.

LE CONCOURS

Paul Dumas gagnant du mois de février

Ce mois-ci, malgré un ralentissement explicable, pas mal de nos camarades se sont encore distingués : c'est d'abord notre nouveau camarade qui, en signe de bienvenue, fait adhérer tous ses amis. Il enlève ainsi la Médaille d'Argent !

Ce sont ensuite nos délégués : Trésorier de Dijon, Ebstein de Strasbourg, G. Hurpeau de Sens, et un récent camarade et délégué, L. Piollet, de Grenoble.

A tous merci pour leur dévouement. C'est ainsi d'ailleurs que les Vieux du Volant réussiront, grâce à la volonté de chacun !

Voici le classement : 1^{er}, Paul Dumas (15 points); 2. J.-L. Trésorier (10 points); 3. N. Ebstein (6 points); 4. ex-æquo : G. Hurpeau et L. Piollet (5 points).

Voici, pour ceux qui ne l'auraient pas vu, le règlement de ce Concours (des demandes d'inscription sont à leur disposition au Siège) :

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 recevrira 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, recevrira la grande Médaille d'Or des Vieux du Volant.

Enfin, remercions « Au Volant » qui offre gratuitement chaque mois, 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.

LA VISITE DU STUDIO NE PEUT AVOIR LIEU

Une des plus grandes firmes françaises de cinéma nous avait promis la visite de ses studios.

Malheureusement elle vient de nous écrire pour nous aviser que, tournant actuellement beaucoup de films, il ne lui était pas possible de nous présenter ses studios : les metteurs en scène sont rois et n'aiment pas les visiteurs.

Ce sera pour plus tard !...

Voyez ci-dessous le calendrier de nos prochaines sorties.

NOS PROCHAINES SORTIES

22 Avril. — Déjeuner à Orgeval.

20-21 Mai. — 2^e Congrès, à Lyon.

27 Mai. — La Vallée de Chevreuse.

17 Juin. — 3 Rallye des Ancêtres.

(A toutes ces sorties, les propriétaires de « Vieux Tacots » doivent venir : un itinéraire a été étudié pour eux. Ceux qui habitent la province peuvent amener leurs « Vieux Tacots » pour faire tout ou partie de ce programme : nous pouvons garer GRATUITEMENT leurs engins.)

1^{er} Juillet. — Déjeuner à La Chalouette.

13-14-15 Juillet. — La Forêt de Rambouillet.

26 Août. — La plage et la forêt de l'Île Adam.

23 Septembre. — La Forêt de Saint-Germain.

Liste des Délégués

(les noms des délégués départementaux sont en italique)



- Ain. — *D. Ruhem*, 32, rue de la Gendarmerie, Bourg. Tél. 0-42. — M. Michot, avenue de la Gare, Ambérieu. — J. Janin, 2, place Emile-Zola, Oyonnax.
- Aisne. — *E. Joanno*, 10, boulevard Camille-Desmoulins, Soissons. Tél. 769.
- Algérie. — *F. Rouzaud*, 29, boulev. 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, à Mostaganem. Tél. 2-69.
- 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 Roudouoni, 51, boulevard d'Alsace, Cannes. — H. Auchapt, « Le Grand Palomier », 24, rue des Boërs, Nice.
- Ardeche. — J. Lacrotte, place Galmard, Vals-les-Bains.
- Ardennes. — P. Boutet, avenue Général-René-Moreaux, Rocroi.
- Aube. — *Jacques Brenkle*, rue de la Paix, Troyes.
- Aude. — *F. Pacou*, 29, place de la Poste, Carcassonne. — R. Lepaul, 32, boulevard Voltaire, Narbonne. Tél. 2-91.
- Aveyron. — *V. Blancher*, 3, rue d'Armagnac, Rodez.
- Bas-Rhin. — *N. Ebstein*, 2, rue d'Andlau, Strasbourg. Tél. 8904 et 8905.
- Basses-Pyrénées. — F. Fabre, 3, rue Port-Neuf, Bayonne.
- Bouches-du-Rhône. — *A. Oddou*, M.C.M., 71, rue de Paradis, Marseille. — F. Rigaud, 115, rue de la République, Aubagne. Tél. 21.
- Cantal. — *A. Chausi*, rue Jules-Ferry-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. — J. Plaine-maison, Lubersac. Tél. 21.
- Côte-d'Or. — *Trésorier*, 9, place Grangier, Dijon. Tél. 11-81.
- 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. Jury*, 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, av. Joffre, Tarbes.
- Haute-Savoie. — T. Arnold, Hôtel Beau-Site, Thonon-les-Bains. Tél. 2-89.
- Hérault. — *M. Vieil*, 4, boulev. Victor-Hugo, Montpellier.
- Ille-et-Vilaine. — *G. Lainé*, villa « Ar Forn Koz », rue d'Enfer, Saint-Servan. — André Belleville, 53, rue des Masses, à Paramé. Tél. 50-64. — Pierre Roche, 10, rue de Bertrand, Rennes. Tél. 38-12.
- Indre. — *A. Lauvergnat*, 21, rue J.-J.-Rousseau, Château-Roux. Tél. 0-85.
- Indre-et-Loire. — *M. Bellamy*, 23, rue George-Sand, Tours. Tél. 8-19. — A. Bodin, ingénieur du Service Vicinal, Azay-le-Rideau. — A. Trouvé, rue Neuve, Château-Lavalière. — Dr. Binet, rue de la République, Châtaurenault. Tél. 49. — A. Petit, quai Jeanne-d'Arc, Chinon. — Roger Devault de Chambord, La Cloutière, Perrusson. Tél. 62 Loches. — G. Thauraux, à Restigné.
- Isère. — *L. Piollet*, 6, rue de la Moselle, Grenoble. Tél. 14-63. — Noël Comte, 1, boul. de la République, Vienne.
- Jura. — *J. Thévenod*, 59, rue Jean-Jaurès, Lons-le-Saunier. Tél. 0-08.
- Landes. — *P. Gigot*, à 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-Inférieure. — *T. Thibault*, Les Clouëts de Bougenais-les-Nantes. Tél. Nantes 162-58. — J.-C. Jourde, 5, rue Colbert, Nantes. Tél. 128-74. — G. König, Syndicat d'Initiative, 40, Esplan. 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, à Ville-dieu-les-Poëles.
- Marne. — *L. Hatzfeld*, 176, rue de Vesle, Reims. Tél. 39-16.
- Maroc. — *J. Pétraire*, 49, avenue Moinier, Casablanca. Tél. 17-45.
- Mayenne. — *M. Brülhau*, 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.
- Moselle. — F. Lefèvre, 4, rue du Général-Marjoulet, Thionville. Tél. 5-39.
- Nièvre. — *A. Decelle*, 28, rue Saint-Benin, Nevers. Tél. 4-35. — J. Deguerque, 26, rue Jean-Jaurès, Nevers. Tél. 848. — L. Petit, à Cosnes.
- Nord. — *A. Van den Hende*, 43, boulevard Gambetta, Roubaix. Tél. 272. — J. Décupère, 21 bis, rue du Maréchal-Mortier, Le Cateau. Tél. 0-35.
- Oise. — *J. Loisel*, 9, avenue de la République, Beauvais.
- Orne. — A. Rougeyron, à Domfront.
- Pas-de-Calais. — R. Corbasson, 57, rue de la Mer, Brck-Plage. — F. Deherrapon, faubourg Saint-Pry, Béthune.
- Puy-de-Dôme. — *Georges Dony*, 25, rue des Gras, Clermont-Ferrand. Tél. 0-82.
- 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-Saône.
- Sarthe. — *L. Gambaud*, 106, rue Chanzy, Le Mans.
- Savoie. — Dr. Merlot, à Albertville.
- Seine-Infér. — *A. Drancé fils*, 38, quai Gaston-Boulet, Rouen. Tél. 72-52. — R. Briulet, 15, 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. — *L. Hacquart*, 92, rue des Trois-Caillicoux, Amiens. Tél. 3-15. — M. Trichet-Marquet, 10, av. de la République, Albert. Tél. 71. — Michel Doré, 30, chemin d'Hocquet, Abbeville. — E. Holstaine, avenue de la République, Péronne. Tél. 221.
- Var. — *E. Reynaud*, Président du Syndicat des Commerçants et Industriels de Toulon et du Var, 1, rue d'Autrechauss, Toulon. Tél. 2-48. — Marcel Fabre, avoué, à Brignoles. Tél. 161. — G. Roudeillac, 8, boulevard Georges-Clemenceau, Draguignan. Tél. 83. — H. Alquier, 45, avenue A.-Denis, Hyères.
- Vaucluse. — *Félix Cler*, 19, rue des Teinturiers, Avignon. Tél. 5-31. — J. Boreilly, 15, boul. 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, Poitiers. Tél. 0-44. — Schrock, La Commanderie d'Ozon, Châtellerault.
- Yonne. — G. Hurpeau, 21, rue Victor-Guihard, Sens. Tél. 75. — G. Bidault de l'Isle, à L'Isle-sur-Serein.

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 FÉVRIER 1934)



VIEUX DU VOLANT

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

4264. Pleis Charles (1899), Bas-Rhin. — 4265. Bouscarle Louis (1904), Vaucluse. — 4266. Boutié Jean (1910), Algérie. — 4267. Mailles Joseph (1907), Gers. — 4268. Venet Emile (1909), Basses-Pyrénées. — 4269. Fontaine Charles (1913), Seine-et-Oise. — 4270. Ooster Edmond (1904), Seine-et-Oise. — 4271. Bouvet Noël (1918), Loire-Inférieure. — 4272. Bournong Maurice (1912), Aisne. — 4273. Duplessy-Noizet Fernand (1919), Maroc. — 4274. Marx Paul (1916), Loiret. — 4275. Chartiez Charles (1915), Pas-de-Calais. — 4276. Leguay Louis (1909), Somme. — 4277. Courne (1912), Mayenne. — 4278. Rigot Paul (1915), Bouches-du-Rhône. — 4279. Carton Ernest (1913), Bouches-du-Rhône. — 4280. Genot Louis (1919), Moselle. — 4281. Lafond Marcel (1913), Saône-et-Loire. — 4282. Mayer Ernest (1904), Meuse. — 4283. Franchomme Marcel (1912), Nord. — 4284. Arguillot André (1915), Lot-et-Garonne. — 4285. Amiot Emmanuel (1903), Basses-Pyrénées. — 4286. Mainfroy Jacques (1902), Alpes-Maritimes. — 4287. Palmero Segond (1916), Monte-Carlo. — 4288. Auzello Emilien (1916), Monte-Carlo. — 4289. Mme Rossi Xénia (1907), Paris. — 4290. Docteur Baude Eugène (1904), Aisne. — 4291. Rullier Henri (1904), Rhône. — 4292. Héritier Jean (1915), Loire. — 4293. Gasc Jean (1917), Tarn. — 4294. Simon Maurice (1905), Paris. — 4295. — Reichard Joseph (1919), Basses-Alpes. — 4296. Pelletier Maurice (1919), Côte-d'Or. — 4297. Magnenat Frédéric (1915), Ain. — 4298. Picard Henri (1908), Paris. — 4299. Huart Georges (1910), Nord. — 4300. Allier. — 4302. Mme Weber Léonie (1916), Morbihan. — 4300. Gueyger Albert (1902), Maroc. — 4301. Portier Mauvaise. — 4303. Dambricourt Henri (1914), Pas-de-Calais. — 4304. Aimé Jean (1916), Deux-Sèvres. — 4305. Grandsagne Elie (1905), Paris. — 4306. Duveau Charles (1907), Aveyron. — 4307. Brissonnet Pierre (1913), Paris. — 4308. Bléry Lucien (1915), Seine. — 4309. Richard Alfred (1912), Seine-et-Oise). — 4310. Mathey Alfred (1908), Maroc. — 4311. Noéry Antoine (1904), Isère. — 4312. Lambert Louis (1914), Isère. — 4313. Grivault Joseph (1899), Saône-et-Loire. — 4314. Coffy Alexis (1908), Rhône. — 4315. Fayolle Léon (1912), Loire. — 4316. Martin Paul (1916), Var. — 4317. Salva Michel (1916), Algérie. — 4318. Fauville Eugène (1907), Somme. — 4319. Fournier Gustave (1910), Maroc. — 4320. Carré Louis (1919), Somme. — 4321. Docteur Tamboise Léon (1901), Nord. — 4322. Schindler Emile (1901), Paris. — 4323. Dessus Albert (1913), Oise. — 4324. Hervier Paul (1913), Nièvre. — 4325. Grasset Jean (1914), Ardèche. — 4326. Grasset Jacques (1913), Ardèche. — 4327. Piollet Marcel (1905), Isère. — 4328. Bourgeois Gustave (1915), Rhône. — 4329. Eveno Georges (1909), Paris. — 4330. Docteur Bouvet Marcel (1914), Seine-et-Oise. — 4331. Ducestrel Norbert (1912), Seine-Inférieure. — 4332. Rolland Angely (1911), Tarn. — 4333. Pruliére Georges (1916), Puy-de-Dôme. — 4334. Dargaud Geor-

ges (1916), Algérie. — 4335. Cas Charles (1917), Seine-et-Marne. — 4336. Blettery Maxime (1913), Allier. — 4337. Mention Louis (1901), Nord. — 4338. Labau René (1914), Aude. — 4339. Aublanc Claude (1901), Saône-et-Loire. — 4340. Estingoy Louis (1911), Basses-Pyrénées. — 4341. Brun Gabriel (1912), Hautes-Alpes. — 4342. Naudun Jean (1915), Nièvre. — 4343. Gernex Robert (1912), Haut-Rhin. — 4344. Vernes Amédée (1900), Seine-et-Oise. — 4345. Artaud Pierre (1914), Alpes-Maritimes. — 4346. Fraissinet Charles (1917), Alpes-Maritimes. — 4347. Fillol Jean (1908), Alpes-Maritimes. — 4348. Olivier André (1916), Somme. — 4349. Florin Pierre (1916), Somme. — 4350. Mansion Moïse (1917), Somme. — 4351. Quénod Victor (1917), Seine. — 4352. Renoux Constant (1915), Paris. — 4353. Lansiaux Jean (1919), Marne. — 4354. Blanc Charles (1909), Var. — 4355. Burgsthal René (1912), Alpes-Maritimes. — 4356. Boutley Louis (1910), Seine. — 4357. Blanchard Maurice (1911), Var. — 4358. Docteur Laure Louis (1901), Var. — 4359. Auguet Paul (1904), Var. — 4360. Portron Jean (1911), Côte-d'Or. — 4361. Lejeune Jean (1914), Côte-d'Or. — 4362. Malachard Pierre (1904), Rhône. — 4363. Chrétien René (1912), Belfort. — 4364. Heiligenstein (1911), Belfort. — 4365. Wurfel Georges (1903), Belfort. — 4366. Armbruster Gustave (1902), Belfort. — 4367. Vinot Etienne (1917), Aube. — 4368. Costerg Paul (1911), Aube. — 4369. Genty Georges (1916), Seine-et-Oise. — 4370. Pinton Lucien (1917), Paris. — 4371. Gardanne Victor (1919), Alpes-Maritimes. — 4372. Mme Martin-d'Escrivene Claudine (1904), Paris. — 4373. Platen Frédéric (1906), Calvados. — 4374. Lecoutey Maurice (1917), Calvados. — 4375. Nordon Georges (1909), Vosges. — 4376. Blanchard Georges (1919), Loire. — 4377. Depercieux Jean (1916), Loire. — 4378. Adenot Léon (1911), Saône-et-Loire. — 4379. Docteur Lecallier Jean (1918), Oise. — 4380. Delhayé Jean (1903), Rhône. — 4381. Carrer Henri (1910), Cher. — 4382. Bariller Charles (1912), Seine-et-Oise. — 4383. Bazaud René (1909), Seine. — 4384. Duprey Albert (1913), Seine. — 4385. Aymard Henri (1914), Nièvre. — 4386. Nourrisson Mathieu (1919), Puy-de-Dôme. — 4387. Bassot Joseph (1911), Côte-d'Or. — 4388. Mme Bassot-Javouhey (1916), Côte-d'Or. — 4389. Rivière Ernest (1909), Côte-d'Or. — 4390. Comte de Simony (1909), Côte-d'Or. — 4391. Mangon Paul (1917), Charente. — 4392. Decotte Jules (1903), Seine-Inférieure. — 4393. Caudaire Gaston (1914), Yonne. — 4394. Parlange Jean (1910), Aude. — 4395. Merindol Justin (1909), Vaucluse. — 4396. De la Forest-Divonne Pierre (1914), Vaucluse. — 4397. Lessart Emile (1914), Ille-et-Vilaine. — 4398. Dumont Alfred (1917), Somme. — 4399. Deramécourt Joseph (1917), Somme. — 4400. — Granger Jean (1914), Loire. — 4401. Philibert Louis (1912), Rhône. — 4402. Hocquet Maurice (1912), Somme. — 4403. Leroy-Fiot Lucien (1909), Aisne. — 4404. Marteau Pierre (1911), Yonne. — 4405. Marteau Célestin (1901), Seine-et-Marne. — 4406. Devilliers Etienne (1910), Yonne. — 4407. Nibel Marius (1910), Yonne. — 4408. Dorotte Georges (1914), Yonne. — 4409. Bisson Henri (1903), Paris. — 4410. Godefroy Henri (1903), Seine-Inférieure. — 4411. Casanova Denys (1912), Vaucluse. — 4412. Faucon Achille (1898), Vaucluse. — 4413. Cunin André (1915), Marne. — 4414. Vitalis Maurice (1914), Bouches-du-Rhône. — 4415. Jorat Léon (1904), Bouches-du-Rhône. — 4416. Docteur Bignon Paul (1901), Allier. — 4417. Rouland Paul (1906), Somme. — 4418. Rahm Valentin (1911), Bas-Rhin. — 4419. Docteur Hyvert Roger (1905), Paris.

HOTELS SAINT-JAMES & d'ALBANY - PARIS

211, RUE SAINT-HONORÉ

-- 202, RUE, DE RIVOLI

PLEIN CENTRE — 300 Chambres — 150 Salles de Bains — VUE SPLENDIDE sur JARDINS des TUILLERIES
JARDIN INTÉRIEUR donnant grande tranquillité aux chambres - Chambres dep. 20 f., avec s. de B., dep. 35 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, Direct. et Memb. des «VIEUX DU VOLANT» sera très heureux de vous recevoir chez lui et de garer **gratuitement votre voiture** dans une cour de l'Hôtel

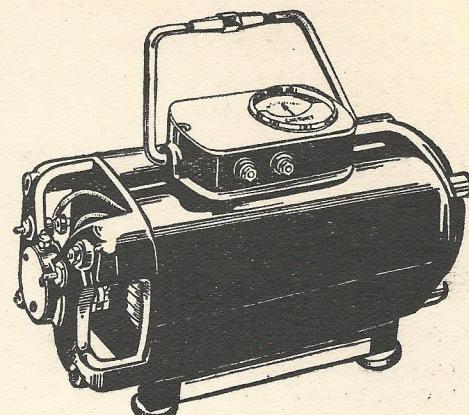
Carte N° 1014
Adr. Télégr. : JAMALBANY-III-PARIS

Vieux du Volant

au siège de votre
ASSOCIATION
vous trouverez

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

GUERNET



CHARGEURS D'ACCUS

6 et 12 volts, 7 ampères 650 Fr.
donnant du courant continu
Modèle garagiste, 24 volts, 10 amp. 1.080 Fr.
Garantie sans limite de durée

**245, Avenue Georges Clémenceau
NANTERRE — Seine**

Les bons Coins

A PARIS descendez à l'HÔTEL 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
BRASSERIE - BUFFET FROID - RESTAURANT
Le Rendez-vous des Vieux du Sport

LE PERSHING

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

SUIVEZ
SES SPÉCIALITÉS
DE CHAQUE JOUR

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

Montmartre "AUBERGE DU VIEUX LOGIS"
2, Rue de Maistre et 33, Rue Lepic
MARCADET 2713 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'Espée

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

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

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-la partout et à défaut :

S. POPOV (Seul concessionnaire
France et Colonies)

6, Av. Alphand (donnant rue Duref) - PARIS-16^e
Téléphone : PASSY 73-00

VIEUX DU VOLANT

TOUS LES JEUDIS

de 18 à 20 heures

RÉUNION

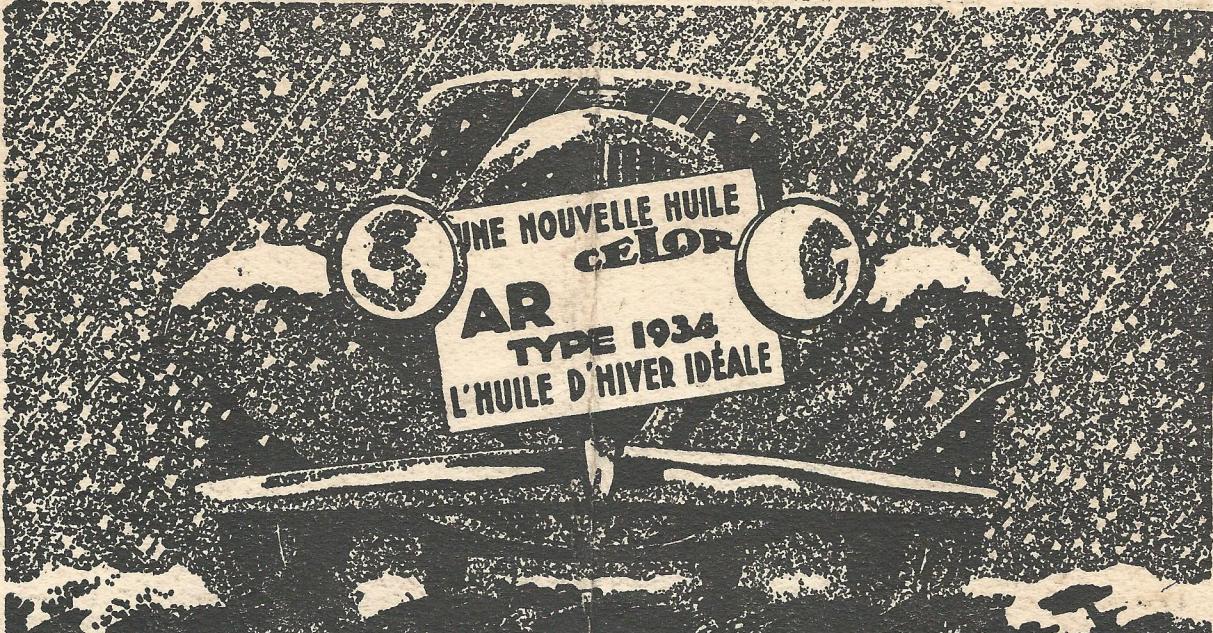
AU TOURISTE

EX-ESPÉRANCE

83, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



Les Dames non adhérentes ne sont pas admises



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'encaissement, 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.