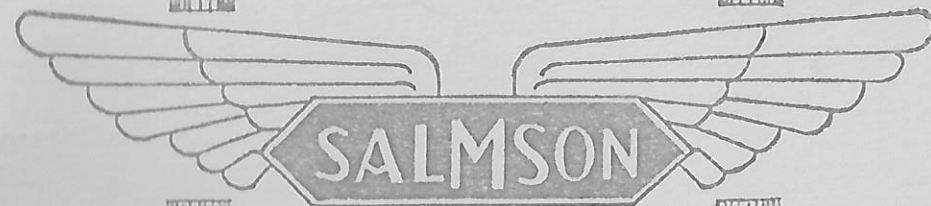


REEDITION JUIN 1993

AMICALE



LE POINT DU JOUR

BULLETIN
DE LIAISON

Numéro 1

Septembre 1966

51 RUE DU COLOMBIER
LYON

EXTRAITS DES STATUTS DE L'AMICALE SALMSON

- 1 - Il est formé entre les enthousiastes des productions SALMSON une Association dite « Amicale Salmson » dont la forme est celle prévue par la loi de 1901.

Le siège social est fixé : 51, rue du Colombier, à Lyon.

- 2 - L'Association a pour buts :

— de créer les liens amicaux, et de sortir de l'isolement tous les amateurs de Salmson.

— d'aider ses membres à maintenir leurs véhicules en état par la mise en commun des ressources connues de chacun.

— de perpétuer dans le monde de l'automobile la présence de la marque par des manifestations publiques : concours, rallyes, etc.

- 4 - L'Amicale comprend des membres actifs, associés et honoraires.

— Est admissible comme membre actif toute personne désirant partager les buts de l'Association, donc ses activités.

— Est admissible comme membre associé toute personne voulant soutenir les buts de l'Association sans prendre l'engagement de participer à un minimum d'activités.

— Membres honoraires, les personnes qui auront acquis des titres à la reconnaissance de l'Amicale, par leur activité présente ou passée, ou ayant fait à l'Amicale un don représentant au moins dix fois la cotisation annuelle des membres associés.

- 5 - Toute demande d'admission au titre de membre actif comporte l'engagement de participer à la vie de l'Amicale d'une façon concrète, c'est-à-dire au moins une fois par an :

— ou communiquer des documents, des articles ou des projets, des adresses, des tours de main, etc., destinés à être diffusés aux autres membres par l'intermédiaire du « Point du Jour ».

— ou participer à une des manifestations organisées par l'Amicale sur la voie publique.

- ♦ La maquette de couverture, qui vous rappellera les notices d'entretien Salmson, est due à J.P. PEILLOD.

Chers Amis Salmsonistes,

Il y aura bientôt dix ans, la maison SALMSON, dernière survivante de la « grande époque » automobile de l'entre deux guerres, fermait définitivement ses portes, avant que le terrain de ses usines du Point-du-Jour ne serve de théâtre à un retentissant scandale immobilier.

Depuis ce temps, nous avons pu assister à deux phénomènes assez curieux. D'une part, ce qui était aisément prévisible, les cotes des Salmson d'occasion sont devenues peu à peu négligeables, avant de disparaître définitivement des colonnes des périodiques spécialisés.

Cependant, les Salmsonistes fidèles, dont vous êtes, sont encore nombreux, et il existe encore en France et même à l'étranger, des garagistes qui affichent fièrement un panonceau « SALMSON ». De même, les Salmson en bon état qui continuent à rouler sont relativement très nombreuses eu égard à la production numériquement très modeste de la marque, et si elles paraissent rarement dans les petites annonces, elles n'en font pas moins l'objet de nombreux échanges « internes » entre fanatiques, à des cours qui, notamment s'il s'agit des derniers modèles, surprendraient fort le profane.

Le second phénomène, qui vient renforcer ce que le premier a déjà d'inhabituel, c'est que le Salmsoniste n'est pas toujours un homme (ou une femme...) qui a connu les « belles années » de la marque, ou un amateur de voitures anciennes, un « collectionneur ».

D'ailleurs, il ne s'agit pas non plus d'une marque dont le nom est resté très connu du grand public, comme celui de Bugatti, ou même Talbot ou Delahaye par exemple. Bien plus, le nom de Salmson, s'il n'est pas oublié, n'est jamais cité qu'en passant dans les nombreux ouvrages sur l'histoire de l'automobile qui ont paru ces dernières années.

Nul doute qu'il ne faille voir là un oubli et une injustice, mais aussi un titre de gloire absolument unique pour les voitures de la marque : celui de n'être pas encore entrées dans l'histoire, c'est-à-dire un peu au tombeau, mais d'être toujours vivantes et de continuer à rouler et à faire la joie de leurs propriétaires, ce qui est après tout la raison d'être d'une « Belle Voiture ».

C'est parce que nous sommes quelques-uns à avoir pris conscience à la fois de cette injustice et de ce mérite unique, et à vouloir réparer l'une tout en perpétuant l'autre, que vous avez aujourd'hui en mains ce modeste livret, bien en deça de ce que nous ambitionnons. Le « Point du Jour » — l'origine de ce titre ne sera un mystère pour personne — deviendra, nous l'espérons, un outil chaque jour plus indispensable, et le prolongement naturel de l'action menée par notre groupement, l'AMICALE SALMSON, c'est-à-dire :

— Resserrer les liens entre tous les amateurs de voitures Salmson, et entre ces amateurs et tous ceux qui ont contribué au renom de la marque, aussi bien dans le ciel que sur les routes, sur les pistes ou dans les concours d'élégance automobile.

— Maintenir en état de marche toutes les Salmson encore existantes et sauver de la « casse » celles qui peuvent l'être.

— Dans ce but, établir et tenir à jour un fichier où seront centralisées les « bonnes adresses », les pièces et accessoires de récupération disponibles, et ultérieurement rassembler toutes les pièces dont les casseurs voudront se débarrasser, enfin réaliser des liaisons rapides entre membres à dépanner.

— Promouvoir un intérêt de grand public de l'automobile envers la marque par une grande concentration ou un rallye annuel.

— Recueillir tous les documents techniques et historiques possibles en mettant à contribution tous les amis de Salmson.

Mais maintenant, ce résultat que nous ambitionnons d'atteindre, c'est aussi de vous qu'il dépend.

En effet, vous pouvez voir que nous ne nous sommes pas contentés de fonder une association et d'attendre votre

bon vouloir — c'est-à-dire une cotisation même modeste, que vous auriez du verser sans trop savoir à quoi elle servirait — pour entreprendre quelque chose. Nous avons voulu, au contraire, vous mettre d'abord en mains ce « Point du Jour » qui est un très modeste début, avant de vous demander de participer à notre effort.

Certes, il est modeste, et nous espérons faire bientôt beaucoup mieux, mais tel qu'il est vous pourrez imaginer sans peine qu'il nous a déjà beaucoup coûté.

Beaucoup coûté car nous sommes encore très peu nombreux, et dans l'ensemble plutôt jeunes... c'est-à-dire pas très riches.

Beaucoup coûté de peine, d'abord pour tâcher de vous présenter dès le premier numéro et en peu de pages quelques documents inédits sur l'histoire de notre marque.

Beaucoup de temps, aussi, entre le projet et la réalisation, temps pris sur nos loisirs, la plupart d'entre nous n'en n'avaient pas tellement, et certains ont du effectuer en plus d'importants déplacements pour que nous puissions nous réunir... mais qu'importe, nous avons trouvé ce travail passionnant, et aurions seulement voulu pouvoir y consacrer encore davantage de temps !

Enfin, il faut le dire tout de même, beaucoup d'argent, mais là encore même ceux qui étaient « gênés » n'ont pas hésité à faire l'appoint afin de pouvoir payer l'imprimeur, car nous voulions que le « Point du Jour » soit plus qu'une quelconque « feuille de chou » polycopiée, encore qu'il ait fallu nous limiter, surtout du côté des illustrations...

Cet effort, nous l'avons fait, mais nous ne pourrions pas le recommencer seuls. Pour que le « Point du Jour » puisse paraître quatre fois par an et que l'action de l'Amicale Salmson s'amplifie, il faut :

— que nous soyons au moins deux cents, plus si possible. Nous pensons que les Salmsonistes « pratiquants » ou « sympathisants » sont assez nombreux pour cela, mais il est nécessaire que TOUS adhèrent et tâchent de récolter des adhésions dans leur entourage.

— que, non content d'être membre régulier de l'Amicale, chacun fasse part à tous des documents ou des renseignements, historiques, techniques et pratiques dont il dispose, bref que tous échangent au lieu de garder, afin que vive cette Amicale.

— que l'édition du « Point du Jour » tout en s'améliorant devienne moins coûteuse, c'est-à-dire que de la publicité y paraisse : nous comptons sur chacun pour nous indiquer des annonceurs possibles intéressant directement l'ensemble des membres de l'Amicale, et nous faire signe sans tarder pour le prochain numéro du « Point du Jour ».

Les amateurs de Salmson se trouvaient jusqu'ici isolés et dispersés en France et à l'Etranger. Il tient à chacun de vous que l'AMICALE SALMSON nous réunisse tous, que le « Point du Jour » soit notre bulletin de liaison... et que nos nombreuses Salmson aient encore beaucoup de kilomètres à dévorer !

M. DUCHEMIN.
Président.

M. BONNEROT.
Vice-Président.

J. FRITSCH.
Secrétaire Gl.

A. OGIER.
Trésorier.

J.-P. LE TREGUILLY.

M. TREHIN.

« L'ALBUM 2,3 LITRES »

Pour l'automobiliste moderne, le nom de SALMSON évoque surtout les coachs sport apparus au Salon de 1953 et qui constituèrent la production de base de l'usine jusqu'à sa fermeture.

Si tous les clients qui avaient versé des arrhes n'ont pas touché leur voiture, les derniers châssis et ceux qui n'étaient pas carrossés par CHAPRON le furent par d'autres carrossiers français, tel la fameuse PICHON-PARAT de René COTTON (Liège-Rome-Liège), ou italiens...

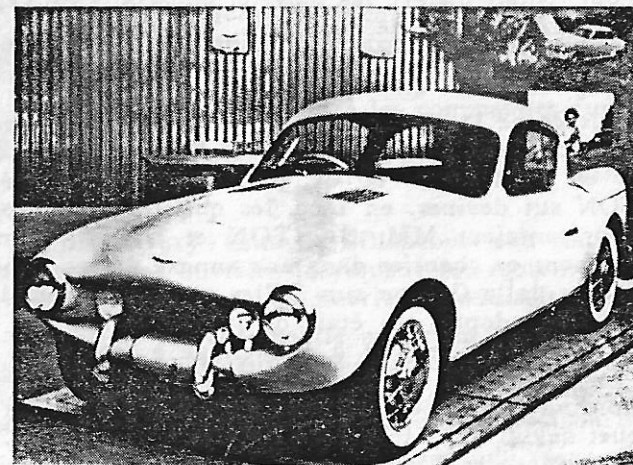
Le phénomène est assez rare dans l'histoire de l'automobile. Souvent le déclin d'une Société va de pair avec l'alourdissement et la dégénérescence de ses voitures. Souvenons-nous : DELAGE... DELAHAYE... TALBOT qui termina son existence avec un moteur de « Versailles »...

Non seulement SALMSON rattrape son retard en fabriquant sa première voiture tout acier, mais réalise une voiture d'un prix abordable sachant encore en 1966 se faire respecter sur la route.

Cette caisse originale, mais belle, très belle cependant, donne lieu à des exécutions spéciales qu'il serait intéressant de retrouver.

C'est pourquoi nous ouvrons ici l'« Album 2,3 litres » afin de connaître et faire connaître ces belles voitures spéciales, leurs heurs et malheurs, et les éléments nécessaires à leur identification (n° de série, particularités mécaniques, etc.).

Ci-contre une carrosserie vraisemblablement due à PICHON et PARAT. Un ami Salmson peut-il fournir d'autres précisions ?



M. le Conservateur du Musée de l'Air, que nous remercions vivement pour l'aide précieuse qu'il nous apporte dans nos recherches sur l'activité aéronautique de la maison, nous a communiqué un article paru dans « L'AÉROPHILE » 1-15 janvier 1920, sous la signature de Georges BLANCHET, et dont nous vous livrons quelques extraits :

LES MOTEURS SALMSON

L'ingénieur Emile SALMSON, de regrettable mémoire (1859-1917), a eu le rare mérite d'allier aux tyranniques nécessités d'une existence puissamment laborieuse, vouée à la construction de grosse mécanique et aux vastes entreprises de travaux publics, un éclectisme délicat, qui le poussa à s'intéresser vivement au premier essor de « l'homme fait oiseau ». Déjà, en 1908, en collaborant avec Emmanuel AIME, qui tentait malgré les moyens imparfaits de l'époque, de concrétiser une de ses idées, il expérimenta un hélicoptère muni d'un moteur à deux cylindres opposés Duteil et Chalmers de 40 H.P.

L'insuccès ne le rebuta pas. Convaincu de la justesse de ses déductions sur la possibilité et l'avenir du moteur de plus en plus léger et de plus en plus puissant, SALMSON sut deviner, en 1909, les qualités d'un projet que lui présentaient MM. CANTON et UNNE. Il mit immédiatement en chantier dans une annexe de ses importants ateliers de la Grange aux Belles plusieurs exemplaires du moteur adopté, qui était de la conception fixe en étoile, 7 cylindres à eau et à embiellage à satellites. Le succès répondit aux espérances après trois années de labeur continu et de coûteux essais. Le petit atelier de la rue Riquet devint alors tout à fait insuffisant. En 1912, la Société des Moteurs Salmson fut constituée et une usine créée à Billancourt, munie de l'outillage perfectionné nécessaire à des fabrications de précision.

Suivant une progression sagement étudiée, plusieurs types de moteurs furent réalisés et expérimentés au banc et sur des avions. S'il m'est permis de jeter un regard en arrière et de raviver de délicieux souvenirs sportifs, je le dois au premier « Salmson » type du début M 7 80 H.P. qui fut placé sur un Bréguet dont j'avais la libre disposition...

Je disais que depuis 1909, plusieurs types de moteurs furent réalisés, les voici dans l'ordre de parution :

M 7 80 H.P., 7 cylindres, 120 × 140, chemisé de cuivre, soupapes amovibles non refroidies.

M 9 110 H.P., 9 cylindres étoile, 120 × 140, construction semblable. Une série de moteurs « genre obus » à 9 cylindres parallèles à l'axe, à 1 ou plus souvent 2 pistons opposés dans chaque cylindre.

Moteur industriel type I de 300 H.P. de 145 × 200.

Moteur en étoile horizontale, type B de 150 H.P., 9 cylindres, 120 × 150, démultiplié par pignons coniques.

Moteur D.F. 9, en étoile de 200 H.P., à embiellage à rainures et patins.

Moteur 2 M 7 220 H.P. 14 cylindres 122 × 140, en deux groupes de 7 cylindres.

Moteur M 9 modifié de 120 H.P. en étoile, 122 × 140.

En 1913, le moteur Salmson effectuait à Chalais-Meudon un essai officiel de 100 heures avec plein succès.

En 1914, l'usine de Billancourt couvrait 1000 mq. et occupait 200 compagnons qui produisaient une dizaine de moteurs par mois.

A la déclaration de guerre les commandes furent passées en M 9 et 2 M 7.

En fin août 1914 une partie de l'affaire s'installa à Lyon.

En juillet 1915 l'usine de Billancourt couvrait 6000 mq. et occupait 1000 ouvriers fabriquant 100 moteurs par mois et l'usine de Lyon avec 300 ouvriers produisait 25 moteurs.

L'aviation et l'automobile ayant un besoin urgent de magnétos, la Société fut amenée à créer, malgré les difficultés de l'heure, une usine complète qui continue actuellement pour une large part l'activité de la maison.

Au début de 1916, la Société créa une usine d'avions qui possède un immense hall de 20.000 mq. Elle y construisit l'avion Salmson SM biplan triplace monomoteur à deux hélices marchant avec le moteur A2C de 240 H.P. en étoile de 9 cylindres 140 × 170 avec pistons en aluminium.

Les difficultés d'approvisionnement devenant de plus en plus grandes, la Société installa la même année près de ses immenses ateliers une fonderie de fer, bronze et aluminium ainsi qu'un atelier de forge bien outillé. A Moscou, une usine de 10.000 mq. était édiflée à la demande du

gouvernement russe et, au jour de la révolution, elle produisait déjà une centaine de moteurs par mois.

Pour faire face à ses travaux la Société fut obligée de décupler son capital primitif. En outre de ses propres appareils elle entreprit aussi la fabrication des Clerget-Blin 130 H.P. et des avions Sopwith.

Les moteurs Salmson, remarquables par leur endurance pouvait cependant être encore allégés. Un nouveau type, plus fouillé dans tous ses organes fut mis en études. Au dispositif d'embiellage à satellites pesant et peu apte aux grandes allures on substitua un embiellage simple à bielle maîtresse, spécialement équilibré. Des formes rationnelles furent données à toutes les pièces et, en 1917, la Société présentait son moteur Z9 de 260 H.P., en étoile fixe 9 cylindres 125×170 , à circulation d'eau et chemises d'acier. Ce moteur ne pesait plus que 225 kg. Ce poids léger, son fonctionnement parfait et son prix très bas le placèrent en peu de temps au premier rang des bons moteurs de guerre. Il fut immédiatement adapté sur l'avion Salmson 2A2 biplace de corps d'armée, qui fut si apprécié de nos aviateurs. Quelques mois avant l'armistice, les usines françaises Salmson, en plein rendement, occupaient 9000 ouvriers et produisaient mensuellement 700 moteurs, 200 avions et 1500 magnetos.

Au jour de l'armistice, un avion blindé pour l'attaque des tranchées et un monoplacement de chasse allaient sortir.

Restaient cependant d'excellents moteurs : le AZ9, dernier en date, mérite une mention spéciale. Sa puissance est de 300-310 H.P. à 1500 tours. Il est fixe et en étoile, refroidi par eau. Ses 9 cylindres de 140×170 en acier, chemisés de tôle portent deux soupapes d'aspiration et deux soupapes d'échappement. Le poids du moteur, avec magnetos et carburateurs, sans eau ni radiateur, est approximativement de 300 kg.

La consommation par H.P./heure est de 225 gr. Le AZ9 peut sans réparations importantes, fournir 1000 heures de travail. Normalement et sans soins spéciaux, il tourne 50 heures sans arrêt, ce qui, à 150 km./heure assure à l'avion qui en est muni un rayon d'action de 7500 km. d'une seule traite.

La Société, qui est dirigée par M. Henrich, fondateur de l'usine de Lyon, parfait actuellement ses productions en moteurs et en magnetos par la fabrication en grand de machines-outils, de machines à bois et de carrosserie automobiles.



LES
**15 RECORDS DU MONDE
D'AVIATION**
détenus par la Société des
Moteurs Salmson prouvent que la
SALMSON S. 4
EST UN
SYMBOLE DE PRÉCISION
ET DE SÉCURITÉ

SALMSON S4
SOCIÉTÉ DES MOTEURS SALMSON - BILLANCOURT.

LA VOITURE QUI TIENT SES PROMESSES

LA SALMSON S4

La Précision du Moteur d'Aviation

QUELQUES RÉFÉRENCES

1929

Paris - Saint-Raphaël Féminin..... 1. M^{me} Lietard sur SALMSON S4

1930

Paris - Saint-Raphaël Féminin..... 1. M^{me} Lietard sur SALMSON S4

Paris - Nice, Coupe du « Journal »..... 1. Ledur sur SALMSON S4

1931

Paris - Nice, Coupe du « Journal »..... 1. Ledur sur SALMSON S4

Rallye National de Bourges..... 1. Fortin sur SALMSON S4

Rallye Paris - Antibes - Juan-les-Pins..... 1. Mérindol sur SALMSON S4

Le redoutable Circuit de la Garoupe.... 1. Mérindol sur SALMSON S4

Mont-Ventoux (voitures fermées)..... 1. Mérindol sur SALMSON S4

Course de Côte de Gordes (voit. fermées). 1. Mérindol sur SALMSON S4

1932

Paris-Saint-Raphaël Féminin (catégorie 7 cv). 1. M^{me} Lietard sur SALMSON S4

Circuit du Sud-Ouest (catégorie 1.500).... 1. Laval sur SALMSON S4

Challenge Ossegor (intercatégories)

Toutes ces merveilleuses performances, avec voitures rigoureusement de série, peuvent être réalisées par tous les possesseurs d'une SALMSON S4, car ce n'est pas le hasard qui classe la SALMSON S4 au premier rang, il s'agit seulement qu'elle prenne part à une compétition pour en sortir victorieuse.

Visitez nos Stands au Salon de l'Automobile (Foire de Printemps d'Avignon)

et demandez aujourd'hui même un essai de la fameuse SALMSON S4

AGENTS POUR LA RÉGION :

CHAMPFLEURY - AUTOMOBILE
J. Mérindol
AVIGNON - Tél. 4-27

SAINT-RÉMY - AUTOMOBILE
Firmin
SAINT-RÉMY-DE-PROVENCE - Tél 80

STATION - GARAGE
M. Bastide
ORANGE



IMPRIMERIE
TREMBLÉ FILS
AVIGNON

RENCONTRE AVEC MONSIEUR PETIT

Les heureux possesseurs des dernières Salmson connaissent le havre qu'est pour eux le garage Chateaudun à Levallois, avec sa compétente équipe dirigée par M. LANCHON. Tout ce qui touche Salmson touche M. LANCHON, qui fut une des chevilles ouvrières de l'usine. Mais il n'est entré chez Salmson que vers 1934, aussi, lorsque nous avons cherché conseils et documentations pour la remise en route d'un AL3, nous a-t-il aimablement introduit chez M. PETIT, qui est presque voisin du garage Chateaudun. Là, quelle mine nous avons trouvée, mine de documents photographiques surtout, pratiquement inépuisable, et qui nous est ouverte à tous par l'intermédiaire du « Point du Jour ».

M. PETIT est, mieux que quiconque, apte à nous faire découvrir l'histoire des Salmson à la croix de Saint-André. Il nous a assuré de son concours plein et entier. Mais laissons-le nous présenter lui-même son activité et le contexte dans lequel elle se situait.

La SOCIÉTÉ DES MOTEURS SALMSON avait été constituée pour l'exploitation des moteurs d'avions, système CANTON-UNNE ainsi que pour la construction de certains types d'avions.

Cette activité fut poursuivie, dans une partie des usines, après la fin des marchés de guerre, en 1919, et complétée par la construction de machines à travailler le bois, la robinetterie, les magnétos pour moteurs d'avions et d'automobiles, carrosseries automobiles, etc.

A cette époque, la Société RHONE et SEINE (usines à Levallois-Perret, Puteaux, Pantin et Villefranche-sur-Saône) travaillait pour plusieurs administrations : C.G.O., Métro, Chemins de Fer, Moteurs d'avions, etc.

La direction technique était assurée par J. Emile PETIT depuis sa démobilisation (mars 1919).

Dans l'usine de Levallois devaient être construits en série les ponts arrières des voitures légères S.I.G.M.A. que la Société GASTON WILLIAM VIGMORE devait commercialiser.

Parallèlement à ces travaux, E. PETIT étudia et réalisa un moteur 4 cylindres en ligne, cylindrée 1086 cc (62 x 90) à refroidissement par circulation d'air (breveté S.G.D.G.)

André LOMBARD, agent commercial de G.W.V., venant à l'usine de Levallois pour sa Société, remarqua ce moteur et proposa à E. PETIT de le présenter à la Société des Moteurs SALMSON à qui il avait fait prendre licence de fabrication du cyclecar G.N. anglais (qui ne semblait guère être accueilli favorablement en France).

E. PETIT et A. LOMBARD se mirent d'accord pour réaliser avec le moteur déjà construit, mais transformé pour refroidissement à eau (la Direction de la Société SALMSON prétendant que le refroidissement par air ne pourrait être facilement accepté par la clientèle) un prototype de véhicule du genre « petite voiture » entrant dans la catégorie cyclecars *poids maximum 350 kg. à vide*.

Cette étude entreprise au début de 1921 (alors que la Société RHONE et SEINE était liquidée) dans les bureaux personnels de E. PETIT, le prototype fut terminé en mai et présenté à la Société des MOTEURS SALMSON.

Il fut engagé en juillet dans le concours d'endurance « Les 8 jours Suisses », conduit par A. LOMBARD et termina sans pénalisation.

A son retour, fin juillet, le moteur fut transformé, la commande des soupapes par culbuteurs fut remplacée par deux arbres à cames en tête avec poussoirs guidés.

Une nouvelle carrosserie fut réalisée pour prendre part au GRAND PRIX DES CYCLECARS ET VOITURETTES (cylindrée 1100 cc, poids maxima à vide 350 kg.) sur l'ancien circuit du Mans, le 16 septembre, où il termina à 88 km./heure de moyenne (conducteur + 1 passager) gagnant ainsi le CHAMPIONNAT DE VITESSE 1921 (une panne d'essence avait fait perdre 25 minutes alors que le Salmson avait 30 minutes d'avance sur le second).

Octobre 1921 : A partir de cette époque la fabrication en série fut décidée :

1° avec moteurs à commande des soupapes par came et culbuteur unique pour les soupapes d'admission et d'échappement (brevet E. PETIT 1902).

2° avec moteurs à commande des soupapes par deux arbres à cames en tête et poussoirs guidés réservés aux véhicules type « sport » puis à partir de 1922 aux torpedos 4 places et aux conduites intérieures (cylindrée 1194 cc - 65 x 90 - poids du véhicule à vide environ 1100 kg. utilisation de 10 à 115 km. heure en prise directe).

En 1922, 4 voitures de course furent construites avec moteur à 2 arbres à cames en tête, avec commande de poussoirs desmodromique. Ces véhicules représentèrent SALMSON dans la plupart des grandes épreuves où figurait la catégorie 1100 cc de 1922 à 1928 et notamment :

- GRAND PRIX DE FRANCE du M.C.F. : 1922-1923 ;
- GRAND PRIX DE L'A.C.F. (Miramas) 1926 : 1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e.
- LES 200 MILES DU JUNIOR CAR CLUB (Brooklands) 1922, 1923, 1924.
- GRAND PRIX DE L'A.C.F. (Saint-Gaudens) 1928 : 1^{er} et 2^e des 1100 cc.
- 24 HEURES DU MANS (ancien circuit) : gagnant à l'indice de performance les 3^e et 4^e COUPE BIENNALE R.W. en 1926, 1927, 1928.

Les principaux pilotes de ces véhicules ont été après LOMBARD : Robert BENOIST, CASSE, BUENO, DESVAUX, DE MARMIER, GOUTTE, ROUSSEAU, Albert PERROT, GIRAUD-CABANTOUS.

En 1926-1927, fut réalisée un 8 cylindres en ligne : cylindrée totale 1092 cc, avec poussoirs desmodromiques, puissance obtenue : 170 ch. à 7600 tr. mn. poids total du moteur : 170 kg. : soit 1 kg. par cheval et 150 ch. au litre de cylindrée.

Dans le même temps les agents et clients fidèles, utilisant des « grand-sport » comme les coureurs italiens bien

connus CLERICI, MATERASSI, BIONDINI, BORZACCHINI, etc., ainsi que MM. MARRET, SIGNORET, JAHAN, DE CAROLI, LIPPMANN, D'HAVRINCOURT, ISMALUN, SIEGFRIED, etc. participant à de nombreuses épreuves en France et à l'étranger permirent à SALMSON plus de 550 victoires dans le monde entier de 1921 à 1928.

Dès le début de l'exploitation de ce véhicule, la marque distinctive fut la croix de Saint-André sur le radiateur pour faire plaisir à A. LOMBARD pour sa collaboration commerciale qui, du reste cessa dès 1923.

En 1929, E. PETIT quitta la Société pour prendre la direction technique des usines ARIES. Sa responsabilité sur les études et fabrications de SALMSON cessait de ce fait.

Par la suite des modifications furent apportées dans la cylindrée, la commande des soupapes, le poids, etc. sans pour cela altérer les propriétés de base et la consommation spécifique toujours restée aux environs de 220 à 230 grammes/ch. heure, ce qui donnait pratiquement des consommations effectives aux environs de 7,5 à 8,5 litres 100 km. suivant le parcours pour des véhicules pouvant voisiner 1400 kg. en charge.

J. Emile PETIT.

On sait que l'équipe officielle SALMSON s'est couverte de gloire sur l'autodrome de Brooklands en 1922, 1923 et 1924.

Nous sommes ici au Bourget au moment du départ de l'équipe pour la Grande-Bretagne, en 1924.



(Photo Aéro-Sports - Collection E. PETIT.)

L'avion est un SALMSON... à moteur Salmson bien entendu. Les « Vieilles Tiges » de nos amis reconnaîtront un des derniers biplans 260 H.P. de la fin de la guerre.

Les voitures : une « grand-sport », un modèle tourisme et, au milieu, la voiture personnelle de M. PETIT, voiture dite « 10 H.P. ».

La victoire de SALMSON et le transport des pilotes sur avion de la même marque eurent un certain retentissement : les actualités cinématographiques ont fait à l'époque une grande part à l'événement.

NOS AMIS BRITANNIQUES

Qui n'a pas connu le « Sunday closed » ignore à quel point il peut être facile de sombrer dans le désœuvrement le plus complet tout au long de ces interminables « week-end » où tout est strictement fermé. Ceci d'une part, et peut-être d'autre part l'aspect social du « club » plus développé outre-Manche font que bien avant d'avoir touché la France l'amour et la restauration de vieux véhicules se sont développés amplement.

Or, une voiture est destinée à la route. Le film « Geneviève » — l'héroïque Darracq — a essayé de faire revivre la chaude ambiance des rallyes spéciaux destinés à ces véhicules.

Reflet de cette activité intense, l'édition anglo-saxonne dans cette branche écrase la nôtre sans discussion.

Nos Amis Salmsonistes d'Outre-Manche se sont vraiment gâtés : pas moins de deux bulletins les signalent à notre attention. Le « Newsletters » du B.S.O.C. — British Salmson Owners Club — qui s'intéresse plus particulièrement aux British-Salmson de construction anglaise, et un autre bulletin spécial à la section qui s'intéresse plus particulièrement aux Salmson françaises produites par l'usine de Billancourt.

Nous décrirons en leur temps ces British-Salmson, dont la plus connue — en dehors des versions anglaises de la S 4 C et de la S 4 D — est le roadster 6 cylindres qui ressemble à s'y méprendre aux premières SS-Jaguar, et qui est sortie en miniatures Dinky-Toys (France) avant et après la dernière guerre en version deux et quatre places.

Parmi les activités de la section française signalons le rallye organisé conjointement avec le club Amilcar durant la troisième semaine de septembre. Nous y sommes tous cordialement invités... avis aux amateurs.

COURRIER DES LECTEURS

ANNONCES

Ces deux rubriques, qui pour notre premier numéro sont réduites à une simple page, sont appelées à se développer et à devenir une partie essentielle du « Point du Jour ».

Profitons-en donc aujourd'hui pour vous expliquer un peu ce que nous désirons qu'elles deviennent :

— LE COURRIER DES LECTEURS : est destiné à diffuser par l'intermédiaire du « Point du Jour » toutes les suggestions relatives à l'Amicale, à son fonctionnement, à son organisation et à son action. Il est également, et surtout, destiné à faire connaître à tous les problèmes qui se posent à chacun, recherche de pièces, de bonnes adresses, de renseignements techniques, etc. Il est évidemment aussi destiné à publier les réponses à ces questions, qui auront été communiquées à la rédaction par les autres membres. Etant donné la publication trimestrielle de notre bulletin, la rédaction appréciera la nécessité éventuelle de répondre directement aux intéressés dont le problème serait particulièrement urgent, les réponses à des questions pouvant intéresser l'ensemble des membres de l'Amicale étant toutefois ultérieurement publiées dans le bulletin.

Nous ouvrirons ce COURRIER en faisant appel à tous les talents nouveaux touchés par le « Point du Jour » pour nous soumettre un projet d'insigne de l'Amicale, destiné à orner le radiateur de nos voitures et à servir de signe de reconnaissance.

Les ANNONCES sont GRATUITES pour tout ce qui concerne le matériel SALMSON, offert ou demandé, qu'il s'agisse de voitures, de pièces, d'accessoires, etc. Elles pourront, et devront même être utilisées tant par la rédaction que par les membres de l'Amicale pour signaler du matériel que l'on sait disponible ou menacé de disparition, appartenant à des tiers, particuliers, garages ou casseurs.

Ces annonces, auxquelles nous attribuerons un numéro seront gratuitement domiciliées au « Point du Jour », auquel les réponses devront être adressées en signalant ce numéro, et qui les transmettra, toujours gratuitement.

Par ailleurs, un certain nombre de nos lecteurs n'étant pas exclusivement salmsonistes, nous leur offrons la possibilité de faire paraître dans le « Point du Jour » des petites annonces concernant tout autre matériel, ancien ou moderne, au tarif unique de 10 fr. par annonce, domiciliée gratuitement s'ils le désirent. Les réponses à de telles annonces domiciliées devront être adressées au « Point du Jour » sous double affranchissement, l'enveloppe intérieure destinée à l'annonceur et affranchie, portant au crayon le numéro de l'annonce.

ON RECHERCHE :

- Comodo de S4C 1933, aspect semblable au contacteur Cotal rotatif. Ecrire PdJ n° 101.
- Pour moteur AL « monoculbuteur » : carburateur Cozette ou Solex (22 DH ou 22 MH) ou Zenith (22 HAK). PdJ n° 102.
- Montre pour VAL3, 1925. PdJ n° 103.
- Montre et compteur, O.S., cadran blanc, pour AL 1923. PdJ n° 104.
- Cherche S4E ou E72 en cabriolet 4 places. PdJ n° 105.

ON DISPOSE DE :

- Moteur (en état de marche mais dépourvu de : carburateur, collecteur d'échappement, delco et dynamo), boîte Cotal, pont, instruments de bord et divers de S4 DA, à céder ensemble ou séparément. PdJ n° 106.
- Berline S4C, 1933, état absolument impeccable, conservation surprenante, pas un brin de jeu, peinture d'origine très brillante, très peu roulé. PdJ n° 107.

ON SIGNALA :

- S4E, carrosserie spéciale Saoutchik décapotable, état très moyen. Voir M. François, menuisier, 19, rue des Croissants, Garches (92).

DIVERS :

- Recherche notice d'entretien Delahaye 135 M. PdJ n° 109.

DERNIERE MINUTE :

- L'Amicale vient d'acquérir 2,5 tonnes de pièces Salmson provenant de la liquidation du fond d'un ancien agent de la marque. L'inventaire en sera dressé dès que possible et diffusé dans le prochain numéro.

EXTRAITS DU REGLEMENT DE L'AMICALE SALMSON

COTISATIONS : La cotisation des membres actifs est fixée à 30 fr. : celle des membres associés à 50 fr.

Les sociétaires jusqu'à leur vingt-cinquième année peuvent ne payer que 50 % de leurs cotisations.

Les sociétaires « sous les drapeaux » sont dispensés de cotisation.

BULLETIN : En principe, chaque trimestre l'Amicale fait paraître un bulletin envoyé gratuitement aux membres actifs et associés.

Ce bulletin est publié sous la responsabilité du Bureau et plus particulièrement du Secrétaire, qui en devient gérant. Il porte à la connaissance des membres tous les faits les intéressant : Assemblées générales, procès-verbaux, rapports, articles techniques et historiques. Tous les membres actifs collaborent à la rédaction de ce bulletin et font part des faits et des documents que l'Amicale se doit de faire connaître.

SERVICE DE RESSOURCES SALMSON : Ce service, sous le contrôle du Bureau, est géré par un de ses membres désigné à cet effet. Ses buts sont :

1° De centraliser toutes les bonnes adresses de réparation ou commerce automobile chez qui les Salmsonnistes trouvent le meilleur accueil et un service compétent. Ce carnet est diffusé par l'intermédiaire du bulletin.

2° De centraliser les ressources matérielles connues de chacun des membres, qu'ils en soient propriétaires ou non. Une liste type par type et région par région sera tenue à jour.

3° De réaliser une liaison entre les membres à dépanner et ceux pouvant céder ou prêter la ou les pièces qui permettent de repartir.

4° De centraliser des renseignements techniques, dont le service vérifiera la valeur, et de les porter à la connaissance de tous.

Adresser toute correspondance, concernant l'Amicale ou le « Point du Jour » à : « AMICALE SALMSON », 51, rue du Colombier - 69 - LYON, ainsi que tous versements, sous forme de virement postal au C.C.P. 6.138-58 LYON, ou de chèque bancaire libellé au nom de l'Amicale Salmson.

Le Gérant : J. FRITSCH, 51, rue du Colombier — 69 - Lyon.
Imp. Commerciale Cherbourg — Dépôt légal 1966 - 3° trimestre - N° 1