

Contrôle des ingénieurs-voyageurs. — L'activité des ingénieurs-voyageurs est contrôlée par des inspecteurs du « Bureau central » qui visitent toujours les endroits contrôlés. (Le plan de voyages indique journalièrement le séjour exact des différents ingénieurs.)

Pour avoir une idée claire du travail de ceux-ci entre deux contrôles, on a établi un système spécial avertissant le D. A. C. des rapports projetés.

Les ingénieurs-voyageurs doivent tenir hebdomadairement le D. A. C. au courant sur formulaires spéciaux :

- a) Du nombre des rapports délivrés ;
- b) Des lieux visités ;

c) Du nombre et de l'espèce des véhicules visités ;

d) Du nombre et de l'espèce des renseignements donnés ;

e) De leurs frais de voyage.

Ils doivent également estimer le coût des corrections à apporter aux défauts constatés. Ils sont tenus de mentionner les plaintes souvent répétées sur telle ou telle voiture, et de renseigner très exactement, à ce sujet, le Bureau central.

Avantages généraux du Service technique pour les Clubs. — Il résulte de l'organisation du Service technique qu'il y a constamment en service dans tout l'Empire des spécialistes au travail. Le lieu où ceux-ci

se trouvent est connu du Bureau central, de façon qu'il puisse faire savoir aux membres des clubs où ils peuvent, en tout temps, trouver aide et conseils

Les ingénieurs sont mis à la disposition des clubs locaux pour l'organisation de démonstrations sportives.

Les voitures du service technique circulent constamment sur les routes, de sorte que le D. A. C. devient de plus en plus connu et ses réalisations plus appréciées

En tout cas, il pratique ainsi la meilleure des propagandes, c'est-à-dire la propagande orale sur le terrain même.

RUDOLF DIESEL.

Les faits et les gens

VICENZO LANCIA

Le grand constructeur italien Vincenzo Lancia est mort presque subitement à Turin, le 15 février, à l'âge de 56 ans.

Le nom de Lancia est inséparable de cette époque de début de l'automobile, où toutes les marques réputées tenaient à honneur de participer aux courses et où un Grand Prix prenait figure d'événement mondial.

Il débuta, en 1897, à 16 ans, comme apprenti dans une fabrique de bicyclettes et de voitures, dirigée, à Turin, par l'ingénieur Faccioli ; il y fut successivement magasinier, puis ouvrier. En 1900, il entra à la Fiat, qui venait de se fonder à Turin, et se vit bientôt confier des voitures de course, au volant desquelles il connut, en Amérique comme en Europe, des succès mérités aux côtés de Nazzaro et de Cagno. Ceux qui ont eu l'occasion, en 1905, de suivre son duel angoissant avec Théry, lors du circuit d'Auvergne, se souviendront toujours de ses prestigieuses qualités de conducteur.

Mais la course ne suffisait pas au besoin d'activité qui faisait le fond de la nature de Lancia. En 1906, avec quelques compagnons, il entreprend la construction des voitures légères. Quelques mois après, la fabrique est

lève et, en 1912, la transporte à l'emplacement où elle est encore actuellement. Nos lecteurs savent que Lancia, grand ami de notre pays, avait fondé depuis plusieurs années une société française dont les usines de Bonneuil-sur-Marne sont en pleine activité.

Lancia, constructeur, n'a jamais cherché à être un grand industriel. Mécanicien né, au cerveau plein d'idées — et d'idées justes — attaché méticuleusement à faire bien et à faire beau, Lancia a toujours imprimé à sa construction un cachet très personnel. Le moteur en V fermé à soupapes en tête et à grand rendement ; le châssis-coque qui montre que, le premier, Lancia avait compris l'importance de la rigidité de l'ensemble châssis-carrosserie ; les roues indépendantes dont, le premier également, il avait pressenti les avantages et l'avenir, un dessin et un fini de fabrication impeccables : tout cela a contribué à faire des Lancia des voitures d'élite, universellement appréciées.

Lancia s'était donné corps et âme à son industrie. De 7 heures du matin à 7 h. 30 du soir, il ne quittait pas son usine, voyant tout, s'inquiétant du moindre détail. Patron strict, mais d'une grande bonté, Lancia a su imprimer à son personnel l'« esprit d'équipe » nécessaire à cette émulation, à cet amour du travail parfait, sur les-

L'œuvre de Lancia lui survivra. Aussi bien à Turin qu'à Bolzano, où il venait de fonder une usine occupant 1.000 ouvriers, qu'à Asmara et Addis-Abeba, où ses ateliers en occupent 150, il laissera à tous le souvenir d'un dynamisme réalisateur, d'une conscience professionnelle, dignes de tous les éloges. Sa carrière trop courte, hélas ! mais si remplie, doit être citée en exemple.

Nous mêmes, à *La Vie Automobile*, ressentons vivement sa perte. Il n'y comptait que des amis, séduits par sa franchise, son allant, son excellent cœur, qui le retrouvaient toujours avec joie. A sa famille, à ses collaborateurs, nous offrons nos sincères condoléances.

LE GRAND PRIX DE PAU

Le Grand Prix de Pau s'est couru le dimanche 21 février, par un temps pluvieux qui n'a pas facilité la tâche des concurrents.

On sait qu'il s'agit d'un circuit « de ville », genre Monte-Carlo, court et aux nombreux virages : formule extrêmement intéressante, puisqu'elle est éminemment sportive et met la mécanique à rude épreuve. Mais, cette année, l'intérêt se corsait encore du fait que la course se faisait sous la formule française, voitures « sport » sans compres-

détruite par un incendie. N'importe, avec une belle ténacité, Lancia la re-

quels se fonde le plus sûrement le prestige d'une marque.

seur et utilisant un carburant du commerce.

Droits réservés - CNAM