

LES SPORTS A L'EXPOSITION



La Course d'automobiles

Paris-Toulouse et retour

PARIS-TOULOUSE est couru! Mais ce n'aura pas été sans peine.

Les organisateurs eurent un mal du diable à arracher l'autorisation nécessaire au Ministre de l'Intérieur qui était plutôt récalcitrant.

Elle fut d'abord refusée par M. Demagny, le secrétaire général, puis enfin, sur une dernière démarche, faite la veille même de la course par M. Jeantaud qui fit valoir à M. Waldeck-Rousseau une foule de bonnes raisons, qui lui démontra péremptoirement que Paris-Toulouse était le Championnat automobile de l'Exposition, et que comme tel on ne pouvait s'opposer à ce qu'il fut disputé, la précieuse autorisation fut enfin arrachée.

Il en eût été autrement que c'eût été grand dommage, car tout était prêt et merveilleusement organisé; l'itinéraire avait été tracé avec une extraordinaire minutie par notre collaborateur Tampier, qui avait fait entièrement le parcours.

Aussi il n'y a eu aucune anicroche et nous avons assisté à la plus belle épreuve que nous puissions rêver.

Une légère modification de l'itinéraire ayant été exigée au dernier moment, la distance exacte de Paris à Toulouse fut ainsi portée à 721 kilomètres 500, soit au total 1,443 kilomètres. Une paille, quoi!



Cliché P. Doyé.)

Le coup de l'étrier. Le dernier bidon avant le départ. — Photographie prise à 3 h. 1/2 du matin, à la lumière artificielle.



(Cliché P. Doyé.)

Au passage à niveau de Lieusaint. On ne se croirait pas à 3 heures du matin et à quatre kilomètres de toute gare.

Donc, le mercredi 25 juillet, le départ fut donné à Lieusaint.

A 3 heures du matin, il y avait un nombre de curieux réellement étonnant, à cette heure matinale et en ce lieu éloigné de Paris, cyclistes et chauffeurs venus en caravane par la route, défilé fantastique dans la nuit encore noire qu'éclairaient seuls les puissants fanaux des grosses voitures et les lanternes plus humbles des bicyclettes.



Voigt demandant un renseignement à Aubigny-sur-Nère. Voigt s'est classé second, couvrant la distance Paris-Toulouse et retour (1443 kil.) en 28 h., 2 m., 7 s.

Mais voici qu'il est trois heures et demie. Une lueur blanche commence à estamper l'horizon obscur, le jour va se lever.

L'animation spéciale aux départs des grandes courses bat maintenant son plein. Les concurrents sont prêts, ils ont tout revu, tout vérifié.

Sur soixante-seize inscrits, cinquante-trois ont répondu à l'appel, tant dans la catégorie voitures que dans celle des voiturettes, et dans celle des motocycles.

Enfin, le moment solennel est arrivé. Le numéro 1, M. R. de Knyff qui doit partir le premier regarde attentif le chronomètreur, M. Gaudichart, et, avec son calme majestueux attend le signal qui lui est enfin donné à 3 h. 55 exactement. Un sourire d'adieu, et le roi des chauffeurs donne la volée à sa voiture qui bondit et disparaît bientôt dans le lointain.

Il fait grand jour maintenant. De deux minutes en deux minutes les départs se succèdent, sans distinction de catégories, d'après l'ordre des numéros.

A 5 heures 49 tous les concurrents se sont enfuis vers Toulouse.

Le premier acte de cette impressionnante chevauchée vient de commencer :

Melun, Fontainebleau, sont brûlés, traversés en trombe. Un incident



Un aimable groupe, à Aubigny-sur-Nère, attendant le passage des concurrents que guettent deux pilotes à bicyclette.

pourtant à Fontainebleau. Les derniers concurrents, arrivés après 6 h. 21 ont été arrêtés près de deux heures par les écoles à feu. Force leur a été d'attendre le passage; je vous fait juges de leur joie!

La distance parcourue n'est pas encore assez considérable pour que les écarts du départ soient déjà comblés par certains concurrents.

De Knyff est encore en tête devant Girardot; Voigt, qui monte la voiture de Charron; Giraud, Hourgières, Levegh, Boson de Périgord, Pinson et bien d'autres.

Dans les voiturettes L. Renault précède M. Renault, Grus, Mercier, Cotteau, Camus, Schrader, Oury et Corre.

Enfin, le premier des motocycles est toujours Tart devant Osmont, Gasté, Bonnard, Teste, Bardin, Bardeau, Gleizes, Levasseur, Joyeux, Marcellin.

Et la course folle se poursuit sur la route affreusement poussiéreuse, sous un soleil qui maintenant darde des rayons d'une atroce chaleur.

Ah! ce soleil! en aura-t-il causé des déceptions en faisant éclater à plaisir les pneus déjà éprouvés par l'état du sol absolument desséché.

A Gien (113 kil.), l'ordre n'est pas encore sensiblement modifié, de Knyff mène toujours la danse en compagnie de son fidèle Aristide. Mais treize kilomètres avant Bourges il crève une première fois et passe du coup à la cinquième place. C'est du reste un des moments à péripéties: Hourgières et Girardot sont en panne, et Gaveau culbute à Argent.

A Issoudun (223 kil.) Levegh a enfin pris la tête qu'il ne quittera plus dé-

sormais. Derrière lui ses rivaux pourront se livrer à une chasse acharnée, pas un ne le rejoindra. Il galope par dessus le lot.

Châteauroux, Limoges, Périgueux, Bergerac, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Castelsarrasin, et enfin Toulouse.

La chaleur est toujours accablante. On cuit au contrôle d'arrivée. Il doit faire 60 degrés sur la route, température à laquelle les pneumatiques fondent littéralement. Enfin, après une assez longue attente Levegh arrive. Il est sûrement premier, car finissant en tête après être parti dans les derniers, son temps de 13 heures, 13 minutes, 25 secondes, ne peut être battu.

Un long intervalle. L'on apprend entre temps que de Knyff, second à Villeneuve, a dû abandonner par suite d'accidents de pneumatiques. Voici enfin la seconde voiture, c'est Voigt, puis quelques instants après Giraud qui prend du reste la seconde place par le temps.

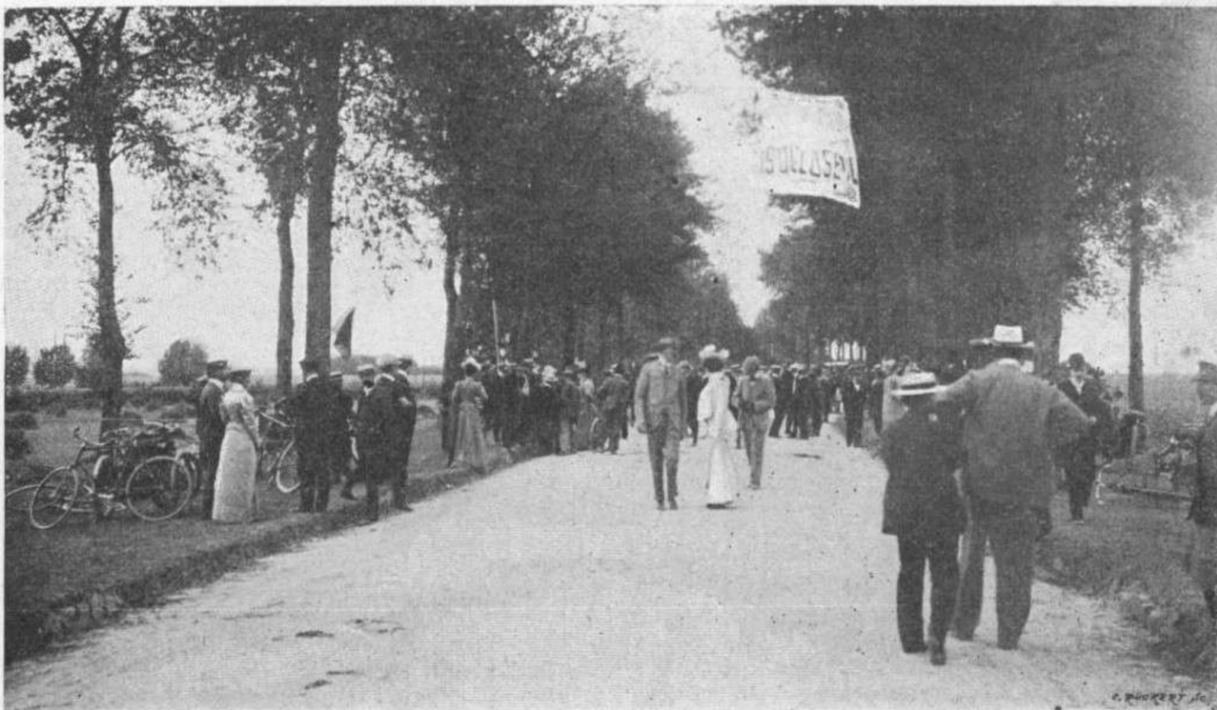
Puis c'est le premier motocycle Teste. Il a mis 14 h. 42 m. 32 s., le meilleur temps après celui de Levegh.

Viennent ensuite Collignon et Bardin, puis Gasté.

Les deux premières voiturettes sont celles de L. Renault et de Schrader-Oury. A quelques kilomètres de l'arrivée, ils étaient encore précédés par Renault et Cottereau qui dans la nuit — car la nuit était venue — avaient été s'échouer l'un dans une voiture de maraîcher, l'autre sur un énorme tas de cailloux.

**

Le jeudi fut un jour de repos pour les chauffeurs et aussi pour les voitures exposées au Pré-Catelan de Toulouse. Pendant deux heures seulement, montre en main, les concurrents eurent le droit de les vérifier et de les réparer.



(Cliché P. Doyé.)

En attendant l'arrivée; au passage à niveau de Lieusaint, le 28 juillet.

puis Gilles, Hourgières, Antony et toute la meute.

**

Voici enfin la dernière de ces trois rudes étapes, celle de Limoges à Lieusaint où s'est donné le départ et où se fait l'arrivée.

A 4 h. 15 m., Levegh part le premier de Limoges. Il a maintenant une bonne avance et sauf accident il ne peut être battu.

Désespérément ses rivaux tentent de le passer. En vain ! Parti en tête, il finit en tête, sans aucun accident. Moins heureux Gilles Hourgières vient s'abîmer, un peu avant Gien, sur une charrette. Sa voiture est complètement brisée mais lui n'est par bonheur que peu grièvement atteint.

L'arrivée, enfin ! Peu de monde comparativement au départ. Il fait si chaud ! Il y a un peu d'émotion dans l'air. Levegh sera-t-il battu. Non ! c'est sa voiture Mors qui apparaît la première, à une vitesse vertigineuse à 11 h. 34 m. 27 s., ayant donc mis 7 h. 19 m. 27 s. pour cette dernière partie du parcours.

L'attente n'est pas longue, car bientôt Voigt arrive comme un boulet suivi à une minute par Pinson qui, parti dans les derniers, fait le meilleur temps pour l'étape Limoges-Lieusaint. C'est une fiche de consolation.

Puis c'est Giraud, puis Teste, le triomphateur des motocyclistes, puis Collignon et les autres plus ou moins espacés.

Voilà enfin les voiturettes. Renault finit encore en tête sur sa voiturette Renault qui a, une fois de

plus, émerveillé tout le monde par sa résistance extraordinaire et sa régularité. C'est un véritable chronomètre de précision. Du reste, Schrader-Oury qui le suivent rendent triomphal le succès de ces élégantes voiturettes.



Levegh, gagnant de la course Paris-Toulouse et retour, 1443 kil. en 26 h. 43 m. 53 s. sur sa voiture MORS munie de pneumatiques MICHELIN.



(Cliché P. Doyé.) Comte de Chasseloup-Laubat. Levegh.

Le vainqueur de la course sablant, après 1443 kil., un champagne bien gagné.

Et le vendredi tous ceux qui étaient encore en course reprirent leur ballade fantastique. Mais cette fois l'étape était moins longue, puisque Limoges était le point d'arrêt, soit 351 kilomètres.

Tel qui rit vendredi, dimanche pleurera dit le proverbe, et il a raison. Car Levegh, deux cents mètres après le départ voyait deux de ses pneumatiques rendre l'âme et il perdait ainsi un bon quart d'heure.

Cette fois, c'est Voigt qui a pris la tête et ne l'a plus quittée. A Castelsarrasin, à Moissac, à Agen, à Bergerac, à Périgueux il est contrôlé le premier devant Levegh, Giraud, Pinson, Teste, Antony, Hourgières et tous les autres lancés à sa poursuite, à des vitesses insensées.

A midi 22 m. 49 s. il apparaît comme un bolide à Limoges et, s'arrêtant en quelques mètres, attend anxieusement l'arrivée de ses rivaux. Les aura-t-il assez lâchés pour avoir regagné son retard de la première étape.

Non ! car 9 minutes seulement après, Levegh arrive à son tour. Puis viennent Giraud à 12 h. 49 m. 50 s., Pinson à 1 h. 6 m. 48 s., le motocycliste Teste à 1 h. 40 m. 54 s.,



L'arrivée de Teste au poteau, à Lieusaint.



(Cliché de Dion).

Teste, gagnant de la catégorie des motocycles et 5^e du classement général en 29 h. 51 m. 23 s. sur son tricycle de DION muni de pneus MICHELIN.
Sur le bord du trottoir : MM. de Dion et Bouton attendent l'arrivée de leur écurie.

Un mot pour finir sur les voitures victorieuses.

Celle de M. Levegh est une Mors, je l'ai déjà dit.

MM. Mors ont réussi à construire le plus merveilleux engin de course que nous ayons jamais admiré.

Cette voiture, qui a su triompher de redoutables concurrents, est actionnée par un moteur vertical à quatre cylindres, placé à l'avant, du type 24 chevaux. Son poids est de 1,100 kilos.

Véritable locomotive sur route, son aspect est cependant très élégant, tout en donnant, même au repos, l'impression de la force et de la vitesse.

Cette victoire est pour MM. Mors la récompense légitime de longs et laborieux travaux. Bravo!

Je l'ai dit également, ce sont les voiturettes Renault qui seules ont pu terminer le parcours dans leurs catégories. Dire plus serait superflu. Légèreté, résistance, vitesse et régularité, ces merveilleux engins ont prouvé qu'ils possédaient réunies toutes ces qualités qui forment la véritable perfection. L'exploit qu'elles ont accompli dans Paris-Toulouse est extraordinaire, et ce n'est que justice que de le signaler.

Et maintenant à la prochaine. Y en aura-t-il une seulement? Les chauffeurs proposent, les ministres disposent.

De quoi demain sera-t-il fait?

GÉO LEFÈVRE.



(Cliché de Dion.)

Collignon, 2^e des motocycles, en 33 h. 21 m. 16 s., et Bardin, 3^e en 33 h. 48 m. 51 s. sur leurs tricycles de DION munis de pneus MICHELIN.