

LA COURSE DE CÔTE DE GAILLON

(SECONDE ANNÉE)

La course de côte de Gaillon va se disputer pour la deuxième fois cette après-midi, de midi à 2 heures, sur la butte Sainte-Barbe, c'est-à-dire sur la vieille côte qu'escalade la route de Paris à Rouen, entre Gaillon et Pont-de-l'Arche.

L'historique de la Course

J'éprouve toujours une vieille tendresse pour la course de Gaillon, en ayant été un peu, soit dit sans aucun orgueil, le créateur.

C'était pendant la seconde course de Chanteloup qu'organisait notre confrère Meyan, créateur des courses de côtes à Paris. Ayant demandé à MM. de Knyff, Charron et Girardot, qui y assistaient, pourquoi ils n'y prenaient point part, ils me répondirent que « cela n'avait rien de bien gai de monter une côte en serrant les freins, à cause des virages ».

C'est, en effet, le défaut de Chanteloup. Si roide que soit la côte, les moteurs forts l'enlèvent à une telle allure qu'on ne peut y virer sans ralentir.

Il fut donc décidé qu'on chercherait une côte, moins raide peut-être, mais plus droite. Notre confrère Pierre Giffard proposa Rollesboise. Finalement, nous nous décidâmes pour Gaillon.

Bien que disputée un peu tard (Chanteloup était déjà tard cette année), la course de Gaillon obtint un joli succès. Il y eut 35 engagés.

Série de records

Cette année, la course, toujours organisée par notre confrère le Vélo, d'accord avec le Moto-Club, est encore disputée sous les règlements de l'Automobile Club.

Comme en 1899, ce sera non pas, à proprement parler, une course, mais une suite de records contre la montée.

L'organisation est simple. Le record est sur le kilomètre, départ arrêté. Deux chronomètres officiels de l'Automobile Club de France sont placés, l'un au départ, l'autre à l'arrivée.

De midi à deux heures, le contrôle du départ sera ouvert. Après deux heures, il cessera de fonctionner.

Chaque concurrent, à son départ, reçoit une fiche de contrôle sur laquelle on inscrit l'heure. A l'arrivée, on inscrit également l'heure. Une simple soustraction, et l'on a le temps.

76 Concurrents

La course a réuni cette année 76 concurrents. 23 d'entre eux prennent part à deux épreuves, avec le même instrument (motoscycles avec chaînes ou sans chaîne).

Nous arrivons donc au joli total de 99 essais possibles.

A ce sujet, une simple remarque. Le contrôle de départ n'étant ouvert qu'à deux heures, cela peut nous amener à 50 départs par heure, dont 23 donnés à des concurrents qui auront déjà monté une fois la côte.

Attention! Montée dangereuse.

Les engagés

Voici la liste complète des engagés :

1^{re} Catégorie. — *Voitures au-dessus de 400 kilos. — 2 personnes.*

1 Caillé, 2 De Dietrich, 3 Etienne Giraud, 4 Hédien, 5 Lefebvre, 6 Caillois-Renaux, 7 Levegh, 8 Gardner-Serpollet, 9 Delautre, 10 Gilles Hourgières, 11 Mors.

2^e Catégorie. — *Au-dessus de 400 kilos. — 4 personnes.*

31 Du Boys (Maison Parisienne), 32 Bardon, 33 Bardon, 34 Labouré (Maison Parisienne), 35 Gardner-Serpollet, 36 Gardner-Serpollet, 37 Gardner-Serpollet, 38 Compagnie Française des Cycles et Automobiles, 39 Gobron-Brillié, 40 Baehni, 41 G. Dupont.

3^e Catégorie. — *Au-dessus de 400 kilos. — 2 personnes.*

61 Itasse, 62 Société Industrielle des Téléphones (Ader), 61 Van Berendonck, 64 Gladiator, 65 Darracq, 66 Turgan et Foy, 67 Etablissements Hautier, 68 Vinet, 69 Marot-Gardon, 70 Darracq, 71 Darracq, 72 Ouzou, 73 Lambert, 74 Bouffartigue, 75 Quéréy, 76 Société Industrielle des Téléphones (Ader), 77 Bied-Charreton, 78 Noël Boyer, 79 Fernandez, 80 Rouxel, 81 G. Dupont.

4^e Catégorie. — *Au-dessous de 400 kilos. — 4 personnes.*

101 Darracq, 102 Darracq, 103 Georges Richard, 104 Darracq, 105 Noël Boyer, 106 Fernandez.

5^e Catégorie. — *Au-dessous de 250 kilos. — 2 personnes.*

121 Gladiator, 122 Campagne.

7^e Catégorie. — *Motocycles à 1 place.*

161 Béconnais, 162 Mécán, 163 J. Humphrys, 164 Spilsbury-Whitechurch, 165 Villemain, 166 Lopard, 167 L. B., 168 L. Marnier, 169 Deckert, 170 Teste, 171 Bardin, 172 Demester.

8^e Catégorie. — *Motocycles à 2 places.*

191 Ruffier, 192 Holron (motocycle avec remorque), 193 De Longuerue, 194 Deckert, 195 Gustave, 196 Blay, 197 Bucquet.

9^e Catégorie. — *Motocyclettes.*

221 Bonnard, 222 Cousin, 223 Lesaint, 224 Werner (Landon), 225 Gaston Rivierre, 226 A. Robert, 227 Lamaudière et Labre, 228 Lamaudière et Labre.

10^e Catégorie. — *Sans chaîne.*

241 Béconnais, 242 Ruffier, 243 Bonnard, 244 Cousin, 245 Lesaint, 246 Werner, 247 Mécán, 248 J. Humphrys, 249 Spilsbury-Whitechurch, 250 Villemain, 251 Gaston Rivierre, 252 Lopard, 253 L. B., 254 L. Marnier, 255 De Longuerue, 256 Deckert, 257 Bardin, 258 A. Robert, 259 Gustave, 260 Blay, 261 Bucquet, 262 Lamaudière et Labre.

Les voitures

Dans la première catégorie, celle des grosses voitures à deux places, quatre concurrents se détachent nettement: Panhard-Levasor, Et. Giraud dans sa voiture de la Coupe, Levegh et Hourgières dans leurs voitures, Mors, Caillois-Renaux dans leur voiture légère à quatre cylindres à ailettes.

Il est d'ailleurs regrettable qu'il n'y ait pas, comme à notre Course à la Consommation, une catégorie de 400 à 700 kilos. Il n'est que trop évident que le véhicule de Caillois-Renaux, qui pèse environ 500 kilos, n'a aucun rapport avec les 1,200 kilos des trois autres.

Or, dans une course de côte, et surtout dans une course aussi courte, il n'y a ni système de moteurs ni conducteurs à considérer. Le classement est fait par un rapport entre le poids et la force, d'autant plus qu'il s'agit d'un départ arrêté.

Sans panne, Caillois-Renaux doivent donc gagner, mais ils seraient mieux à leur place avec des voiturettes ou des petites voitures.

Levegh et Hourgières — ce dernier a, je le crois, le dernier et le plus fort modèle, — doivent être en côte un peu plus vite que Giraud, dont la voiture, plus faible de moteur, s'accommoderait mieux du grand fond. Derrière eux je vois Lefebvre et la voiture à vapeur de Gardner-Serpollet.

Les voiturettes

Je ne descendrai point dans le détail des catégories des voiturettes.

Nous les avons d'ailleurs déjà vues à Cham-

teloup. Il est probable que, sauf accident, dans les deux places, Mercier-Gladiator doit encore gagner, d'autant plus que son seul rival, Théry, ne prend pas part à la course non plus que le troisième, Brierre. Je ne vois de concurrent sérieux pour lui que dans un Darracq sous lequel se dissimulerait Marcellin, bien que je ne pense pas que Marcellin pèse plus de 250 kilos.

Dans les quatre places, Marbaix-Darracq doit encore gagner cette catégorie.

Motocycles et Motocyclistes

La lutte sera plus chaude à coup sûr entre les motocyclistes.

Dans ces courses, répétons-le, le conducteur n'est presque rien. On le vit bien au dernier concours de Gaillon quand, à la surprise générale, un inconnu, Villemain, enleva successivement toutes les catégories devant les Béconnais, Baras, Teste, Bardin, Osmont et autres gloires du motorcycle.

On eut l'explication après la course. Le père de Villemain fabriquait lui-même, à ce moment-là, les moteurs à refroidissement par trous qui eurent le succès de la journée. Et son fils n'avait pas été le plus mal partagé.

Cette fois, nous aurons la lutte entre les deux cylindres de Lopard, les deux moteurs de Demester et les cylindres uniques de Teste, Bardin, Béconnais, Villemain.

Qui gagnera ? Cela dépend beaucoup du départ.

D'autant plus que l'épreuve étant disputée sous les règlements de l'A.C.F., le nouvel article de la Commission sportive : « Les records départ arrêté devront se faire sans être poussés, avec les seuls moyens du bord » sera certainement appliqué.

Dans la catégorie des sans chaîne, je ne vois pas trop comment s'en tireront les concurrents, à moins d'avoir un motorcycle à embrayage, analogue à celui de Renaux au Critérium des Motocycles de 1900.

Enfin, nous verrons cela sur place, cette après-midi.

Pour les motocyclettes, il n'y aura pas de difficultés. Rivierre bénéficiera, sans doute, cette fois de la non-limitation de poids et gagnera de loin.

Les records

Rappelons les records précédents établis dans la course de 1899 :

Motocycles sans chaîne, 1 m. 16 s. 1/5, par Villemain.

Motocycles avec chaînes, 1 m. 20 s., par Villemain.

Motocycles à deux places, 1 m. 28 s., par Villemain.

Voitures, 3 m. 3 s. 2/5, par Vallée (essence).

— 4 m. 8 s. 1/5, par Koch (pétrole).

Voiturettes, 1 m. 56 s., Debacker (vapeur).

— 2 m. 40 s., Chauveau (vapeur).

Petites voiturettes, 1 m. 45 s. 3/5, Debacker (vapeur).

Petites voiturettes, 2 m. 44 s., Van Berendonck (essence).

Motocyclettes, 2 m. 6 s., Bonnard, sans chaîne.

Motocyclettes, 2 m. 30 s., Maurice, sans chaîne.

Pour y aller et en revenir

Il y a d'abord la route, la grande route de Rouen, que vous connaissez bien. Mais il y a 94 kilomètres à faire, et si ce n'est rien pour les grosses voitures, c'est quelque chose pour ceux qui ne veulent pas se risquer à revenir dans la nuit refaire 94 kilomètres.

Pour les Parisiens donc, il y a le train, qu'on peut conjuguer avec la bicyclette.

Voici deux horaires : l'un pour Gaillon même, l'autre pour Vernon.

De Vernon à Gaillon, il y a 14 kilomètres de route délicieuse, que nous fîmes l'année dernière dans un brouillard des plus pittoresques. Pas une côte, si ce n'est le petit raidillon du Goulet.

Paris-Vernon-Paris

Aller. — Départ : 8 h. 15 (1^{re} et 2^e classes), gare Saint-Lazare. Arrivée à Vernon à 9 h. 33.

Retour. — Départ de Vernon (1^{re} classe) à 3 h. 36. Arrivée à Paris à 4 h. 45.

Paris-Gaillon-Paris

Aller. — Départ : 8 h. 20 (1^{re}, 2^e, 3^e classes), gare Saint-Lazare. Arrivée à Gaillon à 10 h. 37.

Retour. — Départ à 4 h. 50 (1^{re}, 2^e, 3^e cl.). Arrivée à Paris à 6 h. 45.

En route donc pour la butte Sainte-Barbe, et puisse le temps être propice, car en 1899, si le haut de la butte eut les honneurs du soleil, au bas régnait un épais brouillard qui donna lieu à de curieux phénomènes de non-carburation.

Les toits seuls de la petite ville de Gaillon émergeaient comme des îlots de cette mer. Spectacle pittoresque, à coup sûr, mais un peu frisquet. Et puis, *non bis in idem*. Ne nous répétons pas !

Georges Prade.

LA COURSE DE CÔTE DE GAILLON

(SECONDE ANNÉE)

Plus de voitures. — Moins de motocycles. — Quelques enseignements. — Les vainqueurs. — Arrêté ou lancé. — Les voiturettes.

La course, ou concours de côte de Gaillon, choisissez le mot qui vous conviendra le mieux, s'est disputée hier après-midi sur le kilomètre de route jeté au travers de la butte Sainte-Barbe. Il a fait beau temps, un peu douteux le matin — nettement éclairé vers le soir.

Vous connaissez l'endroit. Au sortir de Gaillon et de ses rues étroites, mal pavées, cahoteuses, la route de Rouen s'en va le long des dernières collines qui bordent la vallée de l'Eure. C'est la butte Sainte-Barbe.

La vieille route, avec la décision et la brusquerie des temps jadis, tape droit dans la colline, l'escaladant comme une échelle posée sur une meule de foin. La nouvelle route, plus sage, prend l'obstacle en lacets.

C'est naturellement par la vieille route, un sol un peu pierreux, mais bon en somme, que passe la course.

Comparaison

C'était hier, comme je vous le disais, la seconde année de la course.

Elle fut à la fois, plus et moins intéressante que celle de l'année dernière.

Il y eut moins de partants — une cinquantaine environ — mais la catégorie des voitures et des voiturettes fut plus intéressante, avec des véhicules plus vites et plus au point.

En revanche, la catégorie motocycles, le grand succès de 1899, fut maigre. Trois partants avec chaîne, Béconnais, Teste et Bardin; deux partants sans chaîne, Béconnais et Bardin.

Pour un peu, nous eussions eu un cavalier seul. Il est vrai que la qualité suppléait à la quantité. Mais, dès le départ, une grande discussion s'élevait. La course aurait-elle lieu départ lancé ou départ arrêté? Pour les voitures, cela n'a pas d'importance. On s'arrête, le moteur tourne, on embraye, une, deux, troisième vitesse. Toute la gamme y passe.

Arrêté ou lancé

Mais pour les motocycles, c'est une autre paire de manches. Là, pas d'embrayage, une seule vitesse. Et pour démarrer à la pédale un moteur de 12 chevaux, c'est dur.

De plus, quand il faut partir dans les sans chaîne, il n'y a plus rien à faire.....

A moins qu'on n'ait un embrayage, ce qui était le cas de Bardin, crack d'esprit malicieux. En théorie, la course avait lieu départ arrêté.

En 1899, comme personne n'avait d'embrayage, on avait des départs poussés, et vigoureusement poussés. Demandez plutôt aux biceps de Noël Boyer!

Mais, cette année, Bardin s'amena froidement avec un motocycle à embrayage — un des gros succès de la journée d'hier — et déclara non moins froidement son intention de partir arrêté, c'est-à-dire, avec les moyens du bord, sans être poussé.

Grande délibération de nos confrères du Vélo, organisateurs de la course. Finalement on décida d'accepter deux sortes de départs: l'un arrêté, l'autre lancé.

Mais, mon Bardin, qui est têtue, prétend que la course ayant été annoncée départ arrêté, lui seul est qualifié.

Le cas, pour en finir, sera soumis à la Commission sportive de l'Automobile Club de France, sous le règlement duquel se disputait l'épreuve.

Les Vainqueurs

En l'absence de Caillois-Renaut et devant le forfait de Giraud, seul représentant des voitures P. L., la course se disputait entre les trois Mors et la voiture Bolide.

Deux des Mors, celles de Levegh et de Huillier, avaient leur multiplication ordinaire, et ont monté la côte en première vitesse, puis en seconde, pour finir en seconde accélérée.

La troisième, montée par M. Brasier, plus démultipliée, avec 10 dents, parvenait à finir en quatrième accélérée, la grande vitesse. Elle battait, assez régulièrement je le crois, les deux autres, couvrant le kilomètre, départ arrêté, en 1 m. 26 s. 1/5 (42 kilomètres de moyenne).

Le matin, avec Levegh, nous étions montés en 1 m. 27 s. Le soir, après un mauvais départ, nous avons fait 1 m. 35 s. 1/5. Je ne crois pas cependant que nous eussions, si bon qu'eût été le départ, pu battre le temps de M. Brasier.

Hourgières faisait deux fois, de son côté, 1 m. 33 s. 4/5.

Voilà donc une indication nette pour les courses de côte. Gagnez une vitesse ou deux en démultipliant. Je ne la donne d'ailleurs que comme la conclusion d'une seule expérience.

M. Lefebvre, sur sa voiture Bolide, parvenait presque à la victoire. S'il est battu par M. Brasier, il a la satisfaction, rare cette année, de battre Hourgières et Levegh. Cela vaut le déplacement.

Dans les 4 places, Jules Terrent, avec une excellente voiture Bardon que nous avons vu le matin faire la pige à notre train, lâchait tous les autres, et même la vapeur. Derrière lui, M. Gobron, avec une voiture (à alcool toujours) ordinaire.

Dans les voiturettes à 2 places, c'était la grande lutte. La voiturette est décidément la reine du jour. Van Berendonck l'emportait finalement avec ses deux Asters à ailettes accouplées. Derrière lui, Darracq, Ades et Mercier, victime d'un mauvais départ.

La quatrième et la cinquième catégories étaient moins disputées, presque des walk-over.

La catégorie motocycles fut peut-être, avec ses trois partants, la plus intéressante. Il y avait là Teste, avec le motocycle gagnant de Paris-Toulouse et retour, qu'il avait eu le tort de trop démultiplier, Béconnais, avec un nouveau deux-cylindres, quelque chose comme 14 chevaux, et Bardin, avec un simple motocycle de 2 chevaux 3/4 (le classique 74-75) à eau, avec embrayage et un débrayage.

Les uns partirent lancé, l'autre arrêté, voilà plus haut cette discussion.

Béconnais fut la poésie de la journée. Il nous monta le kilomètre lancé, en moins d'une minute, en 58 secondes, puis en 55 secondes, à 65 à l'heure en un mot.

Qui n'a pas vu ce spectacle de l'homme littéralement projeté en l'air par la poussée furieuse des deux pistons dans les cylindres de 100-110 battant le vide à plus de 2,000 tours par minute a manqué une de ces secondes de joie originales que nous procure la science moderne. Qu'on se figure le spectacle: un rapide grimpeur Gaillon comme s'il avait été en palier.

Mais après la poésie, la prose, la prose utilitaire, ce fut le cas de Bardin. Il ne monta qu'à trente à l'heure, mais avec un simple motocycle courant. Moteur à eau, embrayage

Une vraie petite voiture. Je suis revenu quelques kilomètres sur cet engin : une vraie petite voiturette ; on démarre en côte comme en palier. Nous reverrons cela.

Dans les motocyclettes, la lutte n'était pas moins vive. Finalement, Bernard battait Bucquet, un vieux rival à lui qui l'avait battu dans le Critérium et dont il avait battu le record à Salon. L'un a le moteur à l'avant, l'autre au milieu. Question de principe, voilà ce qu'il faut décider. Pour le moment, c'est l'avant qui a l'avantage. Au fait, c'était indiqué.

Dans les motocycles à deux places, enfin, le quadricycle à moteur horizontal de Gustave l'emportait sur le tandem-motocyclette de Bucquet.

La-dessus, laissons la parole aux résultats :

1^{re} Catégorie. — Voitures à 2 places

(La voiture pèse plus de 400 kilos et comporte 2 places côte à côte.)

ESSENCE

(Ancien record : essence 3 m. 3 s. 2/5, par Vallée.)

1. Brasier (Mors), en 1 m. 26 s. 1/5.
2. Lefebvre (Bolide), en 1 m. 33 s. 2/5.
3. Gilles Hourgières (Mors), en 1 m. 33 s. 4/5.
4. Levegh (Mors), en 1 m. 35 s. 2/5.
5. De Dietrich, en 2 m. 21 s. 1/5.
6. Compagnie Française, en 4 m. 2 s. 1/5.
7. Hidien, en 4 m. 58 s.

VAPEUR

(L'ancien record à vapeur n'avait pas été établi en 1899.)

1. Gardner-Serpollet, n° 8, en 1 m. 58 s. 3/5.
2. Gardner-Serpollet, n° 12, en 2 m. 19 s. 4/5.

2^e Catégorie. — Voitures à 4 places

(Cette catégorie n'existait pas en 1899.)

ESSENCE OU ALCOOL

1. Jules Terront-Bardon (essence), en 2 m. 8 s. 2/5.
2. Gobron-Brillié (alcool), en 4 m. 36 s. 2/5.
3. Bardon (essence), en 4 m. 48 s.
4. Delantre (essence), en 5 m. 42 s.

VAPEUR

1. Gardner-Serpollet n° 36, en 2 m. 13 s. 3/5.
2. Gardner-Serpollet n° 37, en 2 m. 30 s. 4/5.

3^e Catégorie. — Voiturettes à 2 places.

(La voiturette pèse de 250 à 400 kilos.)

(Ancien record 2 m. 40 s. par Chauveau essence.)

1. Van Berendonck, en 2 m. 32 s.
2. Darracq n° 65, en 2 m. 49 s. 3/5.
3. Ader n° 62, en 3 m. 5 s. 3/5.
4. Mercier (Gladiator), en 3 m. 18 s. 3/5.
5. Fernandez, en 3 m. 29 s. 3/5.
6. Bied-Charreton, en 3 m. 32 s.
7. Théodore (Darracq), en 3 m. 34 s. 4/5.
8. Rudeaux (Darracq), en 3 m. 41 s. 4/5.
9. Ader n° 76, en 3 m. 45 s. 4/5.
10. Querey, en 4 m. 11 s.
11. Hasse, en 4 m. 31 s. 4/5.
12. Lambert, en 5 m. 3 s. 1/5.
13. Bouffartigue, en 5 m. 12 s. 1/5.

4^e Catégorie. — Voiturettes à 4 places

(La voiturette pèse de 250 à 400 kilos.)

(Le record n'avait pas été établi en 1899.)

1. Darracq n° 101, en 3 m. 23 s. 4/5.
2. Darracq n° 102, en 3 m. 35 s. 4/5.
3. Darracq n° 104, en 4 m. 18 s.

5^e Catégorie. — Petites voiturettes à 2 places

(La petite voiturette pèse moins de 250 kil.)

1. Gladiator n° 121, en 4 m. 25 s. 3/5.

La 6^{me} catégorie. — Petites voiturettes à 4 places.

A été supprimée faute de concurrents.

7^{me} Catégorie. — Motocycles à 1 place.

AVEC CHAÎNE

Départ lancé : 1. Béconnais, en 58 s. 1/5 ;

2. Teste, en 1 m. 27 s. 3/5.

Départ arrêté : 1. Bardin, en 1 m. 51 s. 1/5.

(L'ancien record 1 m. 20 s., par Villemain, n'était ni lancé, ni arrêté, mais poussé.)

8^e Catégorie. — Motocycles à 2 places

(départ lancé.)

1. Quadricycle Gustave (sans chaîne), en 1 m. 50 s. 3/5.

2. Tandem Bucquet, en 2 m. 22 s. 3/5.

3. Quadricycle Deckert, en 4 m. 30 s. 4/5.

(Ancien record, départ poussé, 4 m. 28 s. par Villemain.)

9^e Catégorie. — Motocyclettes

1. Bonnard-Werner, en 1 m. 48 s. 1/5.

2. Bucquet-Lamaudière, en 1 m. 58 s. 3/5.

3. Cousin-Werner, en 2 m. 3 s. 1/5.

4. Lesaint-Werner, en 2 m. 34 s. 1/5.

5. Lamaudière (n° 228), en 2 m. 35 s. 1/5.

(Ancien record, 2 m. 6 s., par Bonnard.)

10^e Catégorie (sans chaîne)

Départ lancé : 1. Béconnais, en 55 s. 2/5.

Départ arrêté : 1. Bardin, en 1 m. 51 s. 1/5.

(Ancien record, départ poussé, 1 m. 16 s. 1/5, par Villemain.)

Le public

Sans avoir le gros succès de public de la course de 1899 — que voulez-vous, le nouveau est toujours le plus beau ! — la course d'hier avait fait venir de Paris de nombreux sportsmen.

Citons : MM. R. de Knyff, Giraud, Huillier, E. Mors, Serpollet, Rousseau, Velghe, Bardon, A. Vermes et Mme Vermes, Rueff, Darracq, Bourreau, Balaceano, Girardot, Georges et Max Richard, qui ont concouru sans trouver de contrôleurs, Lefebvre, Brasier, Sarazin, Duval, Tampier, Lot, Teste, Bardin, Béconnais, l'ami Beau et son appareil, Collins, de l'Auto-Car, Longuemarre frères, Vial, Vallon, Farman, G. de Knyff, Wimille, Schrader, Breyer, Roblin, Ch. Terront, Richebois, M. et Mme Dugard, etc.

Les temps étaient pris par MM. Tampier et Rousseau, chronométreurs officiels de l'A.C.F.

La moralité

Devons-nous tirer une moralité de la course d'hier ?

Au fait, pourquoi pas ?

Nous en avons bien tiré une, il y a un an, de la course de Chanteloup. De la condamnation de la côte tortueuse de Chanteloup est sortie la course de Gaillon, droite, mais plus courte encore.

Or, aujourd'hui la preuve est faite ; on monte toutes les côtes, surtout les côtes courtes. Un coup de collier, quelques segments gâchés et c'est fini.

Ce qu'il faut, pour les voitures, comme pour les voiturettes et les motocycles, c'est la côte longue, moins dure peut-être, mais dure par sa durée, pardon de ce mot. Nous pouvons annoncer que l'Auto-Vélo organisera cet hiver une course de côte d'au moins 10 kilomètres. Nous en trouverons le sol à la même distance de Paris que Gaillon, à Reims, dans la route dite à travers la Montagne-de-Reims, à 10 ou 12 kilomètres à 40/0, c'est là que nous verrons à l'œuvre les forts moteurs et surtout ceux qui durent.

C'est là que, sans être à la merci d'un faux départ, irréparable sur une distance aussi courte que le kilomètre, les voitures et les motocycles vont pouvoir prendre une ligne étroite.

Et si j'en crois certains tuyaux, la fameuse 100-chevaux étant prête, je doute que Lemaître ait l'intention de se faire battre dans son propre pays par les Levegh, de Knyff, Chatron, Girardot et Hourgières — au moins sans protester.

A bientôt donc !

Georges Prade.