

Photo Gautier.

COURSE AUTOMOBILE PARIS-AMSTERDAM. — VOITURE N° 1 APP. A M. CHARRON.

## AUTOMOBILE

### PARIS-AMSTERDAM-PARIS

Organisée par l'Automobile-Club de France d'accord avec l'Automobile-Club Belge, la course Paris-Amsterdam et retour, a été une fois de plus un éclatant succès pour le pétrole-sport.

On peut toutefois faire aux organisateurs quelques critiques : je les formule.

L'épreuve a été divisée en deux catégories, celle des touristes, et celle des coureurs de vitesse. A première vue, cette division paraît raisonnable. A seconde vue, elle est ridicule.

Si en effet quelques braves chauffeurs se sont mis en ligne dans la catégorie des touristes heureux de profiter de l'occasion qui leur était offerte de courir les routes sous la rubrique « sport », ils ont tout de suite été mis hors de cause par la présence de quelques concurrents, les... professionnels de l'Automobile. Certaines maisons, moins bien outillées pour la course, ont en effet mis à profit la circonstance pour lancer sur les routes des voitures pilotées par des mécaniciens habiles, experts, brûleurs d'étapes, et dès le départ ce qui devait être une ballade de chauffeurs est devenue une véritable course divisée en dix étapes. Dès lors l'intention des organisateurs disparaissait. Leur classification ne correspondait à rien. C'était prévu; on le leur avait dit. Ils n'avaient pas voulu le croire. Ils durent bien se rendre à l'évidence, surtout lorsque la ballade des touristes passa inaperçue à côté des performances faites par les coureurs de vitesse.

Seconde critique : pour des raisons que je ne saisis pas, et par suite d'une incompétence sportive que j'ose qualifier de notoire, les organisateurs ont une fois de plus établi les départs à intervalle de temps, dans les deux catégories, touristes et coureurs de vitesse.

En apparence excellent, ce système est lamentable. Pour les concurrents qui, partis les derniers fatiguent leur moteur en le forçant pour rejoindre leur handicap; pour le public qui se perd dans les calculs nécessités par les défalcations de temps. Comment voulez-vous que le public comprenne que le monsieur qui est arrivé premier partout ne soit en définitive, dans le

classement final, que le sixième. Sa logique est froissée; on lui rend compliqué ce qui pourrait être si simple. Ce qui pour lui devait être une distraction devient un travail; il faut compter, calculer, additionner, soustraire; au diable! C'est un travail : le plaisir s'en va.

Et qu'on ne dise pas que j'exagère, car au moment où j'écris ces lignes, c'est-à-dire dix jours après la fin de l'épreuve, les organisateurs perdus dans leurs opérations n'ont encore pu donner le classement officiel, décisif, homologué, des gagnants de Paris-Amsterdam et retour. Jugez!

Troisième critique : des courses, c'est parfait, et pour ma part j'en suis le plus acharné partisan. J'ai fait ci-dessus ma profession de foi. Mais il ne faut pas en toute sincérité, qu'une course d'automobiles se change en une course de « bateaux », comme on dit vulgairement. Faire durer une course onze jours, c'est excessif, et c'est abuser de la patience du public, surtout lorsqu'il doit se débattre entre deux catégories de concurrents qui arrivent quand les autres partent, qui partent quand les autres arrivent.

Paris-Amsterdam qui aurait dû frapper les masses, a passé quasiment inaperçu sur la fin. On en avait assez.

Je reconnais d'ailleurs que sur le parcours, où les automobiles traversaient des régions ignorantes de la locomotion nouvelle, le passage des machines à pétrole a fait une profonde déviation. En France, en Belgique, en Hollande, des réceptions merveilleuses attendaient nos chauffeurs : musiques, députés, délégués, oriflammes, décorations, illuminations, tout ce tralala, que s'était comme le premier « 14 Juillet »

Cet accueil a singulièrement tranché d'ailleurs avec le départ de Paris, et avec la réception faite à Paris aux concurrents de Paris-Amsterdam.

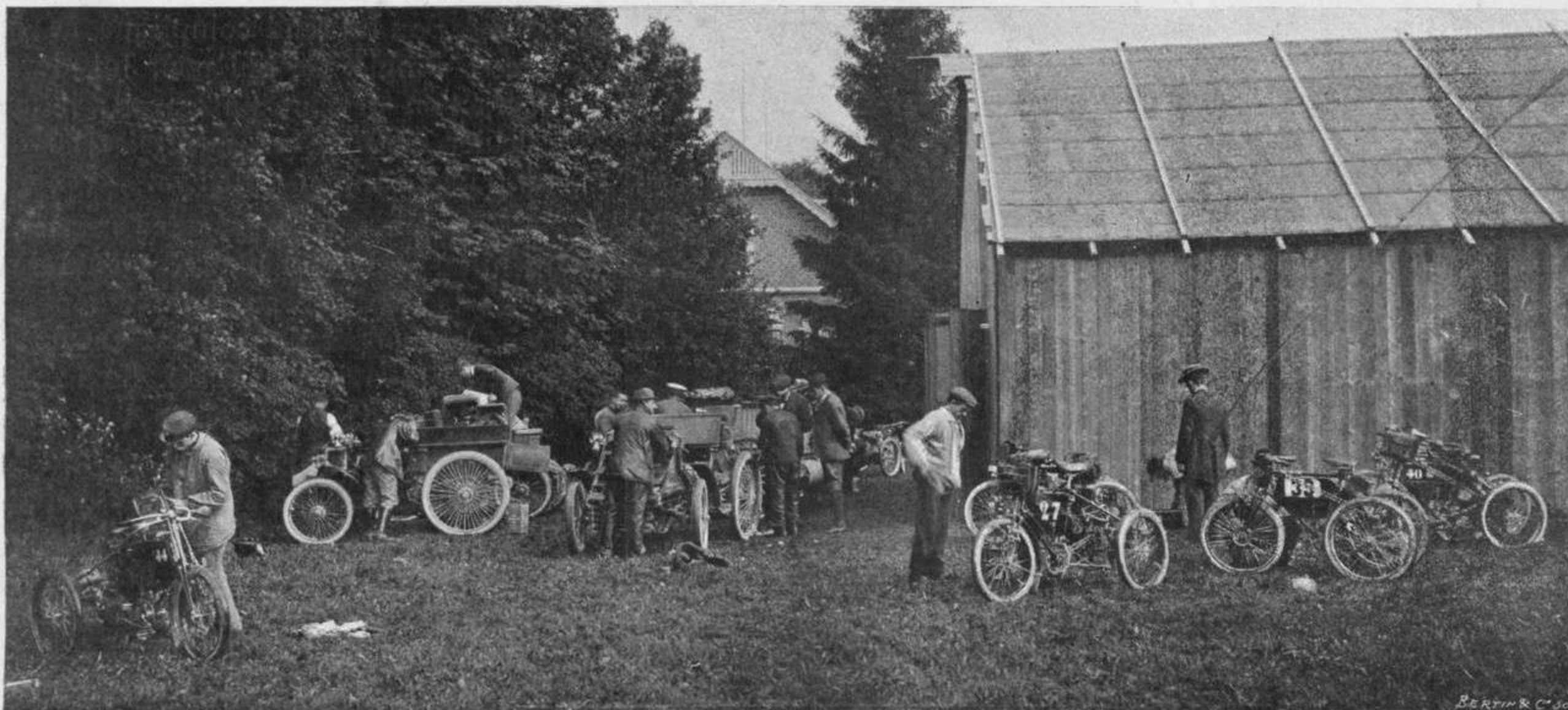
On était alors — je parle pour les chauffeurs — sous le régime de la Terreur, et tous les jours la police sévissait à tort et à travers, bêtement, stupidement, et selon les ordres donnés bêtement, stupidement.

Et le préfet de police, écoutant les conseils de MM. Walckeneau et Bochet ingénieurs des mines, aux *idem* patibulaires, chargés du contrôle des automobiles et de leurs conducteurs, avait dans une crise d'automobilophobie fait à savoir aux or-



VOITURES N° 3 APP. A M. GIRARDOT, ET VOITURE N° 4, APP. A M. ADAM.





LES MOTOCYCLES AU MOMENT DU DÉPART DE ROYAL-ARDENNE POUR AMSTERDAM.

ganisateurs de Paris-Amsterdam que s'appuyant sur l'ordonnance de 1893 il empêcherait les concurrents de partir de son département, le département de la Seine, à des allures dépassant vingt kilomètres à l'heure.

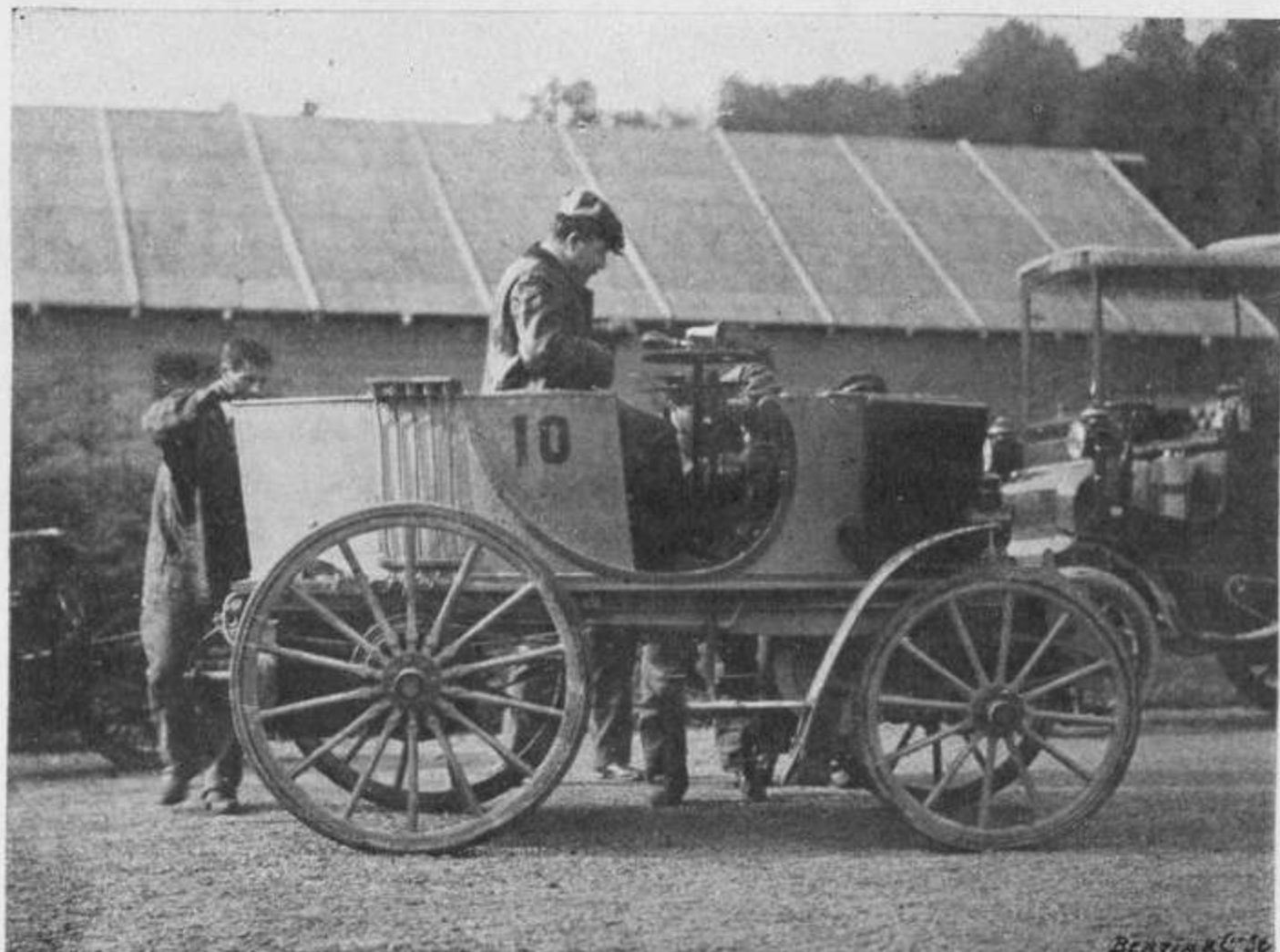
Absurde! Et nous avons eu les deux scènes joyeuses du départ, touristes et coureurs de vitesse se réunissant à Champigny, premier point de départ fixé par les organisateurs, pour s'en aller au second point de départ fixé, au pied levé, à la limite du département de la Seine, à la sortie de Villiers-sur-Marne.

Et nous avons eu aussi les deux joyeuses arrivées — et pour la même raison — touristes et coureurs de vitesse arrivant à Montgeron au lieu de Versailles, point terminus fixé par les organisateurs. Pourquoi cette modification? Parce que le préfet de police avait annoncé qu'il arrêterait au retour, dans son département toutes les voitures allant à plus de vingt kilomètres à l'heure et non munies de leur permis de circuler.

On avait en effet refusé ce permis de circuler à plusieurs voitures, M. Bochet, l'habile, le fin M. Bochet, le délivreur d'autorisation, ayant estimé dans sa belle ignorance que certains véhicules ne pourraient sans danger rouler sur les routes. Ce sont précisément ces véhicules — les Bollée — qui ont le mieux accompli le parcours. Quel camouflet!

\*  
\*  
\*

Pour me résumer, la course Paris-Amsterdam, en dépit de ses imperfections a été un magnifique succès, une fois de plus nos constructeurs ont su et pu faire valoir en France et à



VOITURE DITE TORPILLEUR, APP. A M. VINET.

l'étranger les progrès de notre industrie, et affirmer leur suprématie dans l'industrie spéciale des automobiles.

F. REICHEL.

## Le Pointer-Club Français

« L'union fait la force ». Jamais ce vieil adage ne fut mieux compris qu'à notre époque, âge d'or des syndicats. Quoique le nombre des différentes sociétés sportives soit déjà fort important, chaque année voit se fonder quelque club dont le programme répond à une idée que des individualités, dans l'état actuel des fortunes, n'auraient pu seules conduire à son complet développement.

Mais à côté des associations qui sont universellement connues il y en a beaucoup d'autres dont l'existence est ignorée non seulement du gros public mais encore des amateurs qui auraient le plus d'intérêt à y adhérer. Ayant l'honneur de traiter ici, sinon avec compétence du moins avec conscience, la question canine, j'examinerai, à la seule fin de les faire mieux connaître, les différentes réunions d'amateurs qui cherchent à maintenir et à perfectionner les races existantes. Je commencerai par le Pointer-Club, à cause de l'ère de prospérité dans laquelle il me paraît entrer plus qu'aucun autre même de création plus ancienne. La première assemblée générale du 23 mai 1891 consacra vraiment sa fondation; étaient présents: MM. Navette, de Lambertye, Mairesse, Arbel, de Segonzac et d'Halloy. Tous les propriétaires de chiens de race connaissent de longue date les noms de ces grands amateurs à qui l'élevage français est redevable des progrès qui lui permettent de ne plus être tributaire de l'étranger; en les citant je leur rends un légitime hommage.

Jusqu'en 1896 le Pointer-Club ne comptait qu'un très petit nombre de membres, beaucoup de chasseurs ignoraient sa création, beaucoup d'autres attendaient de connaître la voie définitive dans laquelle le Comité allait s'engager; depuis deux ans les demandes d'admission sont devenues de plus en plus nombreuses et actuellement on compte 85 sociétaires.

Le premier président fut M. Navette décédé en 1896, le docteur Luc Arbel lui succéda, la compétence et le dévouement dont il a fait preuve depuis ce moment justifient amplement la confiance de ceux qui l'ont nommé.

Le titre premier des statuts déclare que: « La société a pour but d'encourager par tous les moyens possibles l'élevage du pointer de race pure et de porter à la perfection pour l'usage de la chasse les grandes qualités de cette race. »