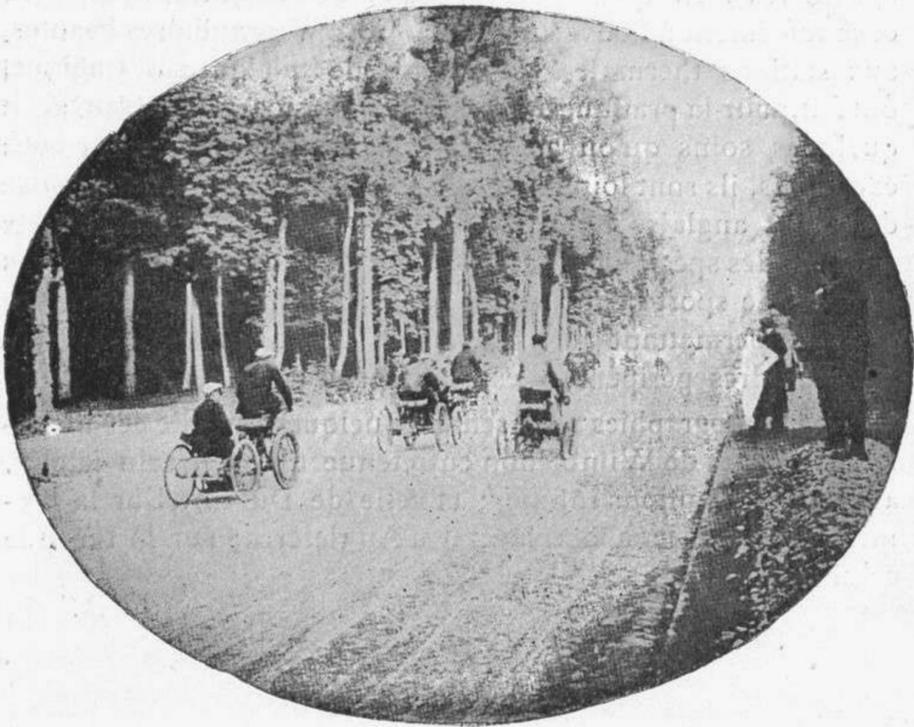


## PARIS-BOULOGNE

Les jours se suivent et les courses d'automobiles se succèdent, se multiplient. C'est un peu pour elles comme il en fut, comme il en est encore pour les courses vélocipédiques. Souvent passionnantes, toujours intéressantes elles sont entrées tout de go dans le programme annuel des réjouissances publiques, grandes ou petites que, périodiquement, les municipalités organisent pour distraire leurs administrés et enrichir momentanément les électeurs qui trouvent toujours à faire commerce lorsque la foule locale, ou venue des alentours, s'amuse.

Parfois, elles sont même, les courses sur route, une excellente opération pour les organisateurs officiels ou anonymes. C'est une réclame habile et autrement sensationnelle, et autrement tapageuse pour les directeurs des Casinos des stations thermales ou des plages à la mode. Sous une étiquette sportive, on force, gratis *pro deo*, les colonnes des journaux.

Et tout est pour le mieux du monde puisque chacun y trouve son compte : le public que ces luttes intéresse, les journaux qui ne peuvent reculer devant la bonne information, les



PARIS-BOULOGNE. LE DÉPART DANS LA FORÊT DE SAINT-GERMAIN

concurrents qui s'amuse et reçoivent pour leurs peines une compensation en bonnes espèces trébuchantes ou en objets d'art dont l'artistique motif fera, à la cheminée du salon, une décoration d'un goût parfois exquis — c'est rare — souvent tapageur — c'est la règle.

On aurait donc vraiment tort de déplorer la multiplication des courses sur route, qu'elles soient cyclistes ou automobiles. Elles apportent aux uns un plaisir, aux autres des émotions, à ceux-ci, par l'agitation commerciale créée, de solides bénéfices : elles sont en vérité d'indéniables bienfaits sociaux, ayant eu en plus, le grand avantage de rajeunir, de modifier les cadres de nos réjouissances habituelles. Qu'elles soient bénies !

Ça n'est pas, je le sais bien, l'avis de tout un chacun. Ils ne manquent pas ceux qui, — pour ne pas quitter Paris — n'étant jamais descendu du cinquième où ils perchent leur existence ennuyée, si ce n'est pour aller humer l'air embaumé des fortifications lutéciennes, se plaignent amèrement des inconvénients que présentent pour la circulation des piétons et des hippomobiles les longues et infernales randonnées cyclistes et automobiles.

Si ces honorables microcéphales se donnaient la peine — mais alors ils ne seraient plus microcéphales — d'examiner le dessus et le dessous de la question, ils n'hésiteraient pas à reconnaître que, tout compte fait, ces courses valent beaucoup mieux que ce qu'ils en disent, parce qu'ils s'apercevraient *illico* que ces courses monstres, folles, stupides (je vous fais grâce du reste), n'ont pour l'instant causé de tort à personne, au contraire, et que les seules personnes endommagées jusqu'ici de par leur fait, sont précisément les chauffeurs, les maudits chauffeurs.

A cela, il y a d'abord une raison, celle-ci qui est péremptoire : c'est que sur les routes — mais cela, nos microcéphales l'ignorent, pour le simple motif qu'ils ne sortent pas de chez eux — c'est que sur les routes on ne rencontre pour ainsi dire personne, pas même des cyclistes. Ça paraît invraisemblable, mais cela est, et le fait — maintes fois constaté mais jamais expliqué — a reçu l'autre jour par la plume de notre confrère des *Débats*, Albert Petit, rédacteur au *Vélo*, un très curieux et très séduisant commentaire.

Le calcul est bien simple : il y a en France plus d'un million de cyclistes pour lesquels on compte environ 800,000 kilomètres de routes cyclables. Si donc, tous les cyclistes sortaient ensemble, le même jour, à la même heure, selon un mouvement uniforme et réglé, il y aurait un peu plus d'un pédaleur par kilomètre. Que représente comme obstacle un cycliste par kilomètre ? Rien, et d'autant rien, que la condition exposée ci-dessus ne se réalise jamais parce qu'elle est chimérique. On

peut, en traitant largement les chiffres, écrire qu'en vérité on ne peut rencontrer guère plus d'un cycliste par 10 kilomètres et cette donnée est encore exagérée. Demandez plutôt aux vrais, aux grands routiers, à ceux qui aiment courir en buveurs d'air insatiables, les monts et la plaine, les champs et les bois. Les routes sont solitaires et vous pouvez abattre des kilomètres et des kilomètres sans rencontrer âme qui vive, pas même âme qui vive, car, si le cycliste est rare, le roulier l'est encore plus.

Je pourrais invoquer une autre raison en faveur de l'inocuité des automobiles ; elles sont autrement dociles — et cela va de soi — que le cheval, et c'est précisément ce sentiment d'avoir sous soi une force domptée, endiguée qui fait le charme de l'auto ; alors que l'exquise et captivante jouissance du cavalier est d'avoir en mains une bête ayant un cœur, une volonté, des caprices, contre lesquels il lui faudra tout à l'heure lutter, et dont il devra triompher, dont il triomphera, avec quelle satisfaction !

Comme ses précédentes, la dernière épreuve automobile n'a nullement ensanglanté les routes de France ; je veux parler de la course de Paris-Boulogne organisée par notre confrère la *Vie au Grand Air*.

Epreuve originale, d'ailleurs, car elle comportait une catégorie spéciale, celle des quadricycles à pétrole, dont la place d'avant devait être occupée par une dame dont le poids minimum devait être, si je ne m'abuse, de 50 kilos ; l'épreuve comportait également une catégorie réservée aux voiturettes attelées à des tricycles à pétrole.

Les voyageuses ont été d'une belle crânerie et, sans crainte, elles se sont laissées emmener à 50 à l'heure sur route, de Paris à Boulogne. La course a été un gros succès pour notre confrère la *Vie au Grand Air* et en particulier pour son rédacteur en chef, M. Pierre Laffitte.

Organisée avec beaucoup de soins, elle s'est déroulée sans accidents et sans incidents, du départ, donné le dimanche 17 septembre à Saint-Germain, à l'arrivée, qui s'est faite à Boulogne-sur-Mer, en face du Cirque. Distance, 230 kilomètres.

Les vainqueurs ont été :

Voitures. — 1<sup>er</sup> Girardot, en 4 h. 17 m. 44 s., soit une vitesse de 54 kilomètres à l'heure.

2<sup>e</sup> Levaegh, en 4 h. 19 m. 20 s.

3<sup>e</sup> Broc, en 4 h. 32 m. 20 s.

Touristes. — 1<sup>er</sup> Leuliette, en 7 h. 9 m. 4 s.

2<sup>e</sup> Lefèvre, en 7 h. 33 m. 15 s.

Quadricycles. — 1<sup>er</sup> Baras, en 5 h. 23 m. 17 s., soit à une vitesse moyenne de 46 kil. à l'heure.

2<sup>e</sup> Demester, en 6 h. 13 m. 20 s.

Voiturettes attelées. — 1<sup>er</sup> Gleizes, en 7 h. 27 m. 4 s.

PARIS-BOULOGNE. GIRARDOT, 1<sup>er</sup> DES VOITURES EN 4 h. 17 m.

PARIS-BOULOGNE. — L'ARRIVÉE DE BARAS, 1<sup>er</sup> DES QUADRICYCLES.

Aujourd'hui la place me fait défaut, mais je saisirai la prochaine occasion pour dire ce que je pense — et ça n'est rien de bon — sur le tricyclisme et le bicyclettisme à pétrole, et sur le jeu dangereux des voiturettes attelées. J'admire ces outils jolis, ingénieux ; j'admire leurs minuscules moteurs si petits, mais si puissants, mais je déclare ne pas être partisans de l'usage des véhicules qu'ils traînent ou poussent.

#### LE CONCOURS DU S. U. I.

La fête automobile pour les voiturettes à pétrole qu'organise pour le 18 octobre le *Sport Universel Illustré* s'annonce comme un véritable événement pétrolo-mondain.

L'administration — à laquelle nous adressons nos plus sincères remerciements — a autorisé notre intéressante et curieuse manifestation, et faisant mieux encore nous a donné le droit d'enclorre le rond-point des tribunes de Longchamp où seront disputés — rappelons-le — les différents concours de notre fête. L'accès des enceintes ne sera permis qu'aux personnes munies de carte d'invitation que nous tiendrons d'ici quelques jours à la disposition de nos abonnés.

Voici les engagements reçus jusqu'ici :

Querey, Creanche, Renault, Albert Boyer, Noé Boyer, Chauveau, G. Richard, Buchet, Labouré, Wehrlé, Klauss, ayant engagé 30 véhicules, dont 25 voiturettes, 2 tricycles, 1 voiture remorque, 3 motocyclettes.

Nous donnerons dans notre prochain numéro les renseignements les plus complets, les plus détaillés sur notre fête du 18 octobre.

prendre son rival de  
effroyables défenses. C'  
combats d'éléphants a  
combat donné en juin  
maharadjah,

Le courage de l'élép  
soins font un modèle d  
moyen d'un régime e  
l'ennemi, sous les en  
fureur, beugle le cri de  
puissant et bruyant ga  
trompe haute, les défe  
pas ; c'est d'abord l'atta  
essayant, dans un effor  
du terrain et de prend  
effort n'est pas couron  
corps ». Les trompes  
tordent, serpentines, da  
santes, pour terrasser  
suprême argument, l'a  
défenses, qui transperc  
pied du vainqueur, le r

Le spectacle est ma  
furieux et savant, coura  
qui cherchent du nouve

En voilà !