

# Le Cycle

ORGANE

HEBDOMADAIRE

SPÉCIAL

DE

LA VÉLOCIPÉDIE

Paraissant

TOUS LES SAMEDIS



RÉDACTEUR EN CHEF

Louis MINART



ABONNEMENTS

FRANCE

Un an. . . 12 fr. | Six mois. . . 7 fr.

UNION POSTALE

Un an. . . 13 fr. | Six mois. . . 7 fr. 50

Prix du Numéro :

25 centimes

## SOMMAIRE :

A nos lecteurs : la Direction. — Chronique : Louis Minart.  
 — Véloupédie pratique : Charley. — Le Vélodrome de Courbevoie : Grand Louis. — Échos. — Le Championnat de France : S. Véhem.  
 — Programme du Championnat. — La Véloupédie militaire : R. de Kérandantec. — Nos Cycle-Itinéraires. — Carnet d'un Touriste : Ch. Jacob. — Osmond. — Sport. — Communications officielles. — Lettres de l'étranger. — Revue de la Presse.

## NOS GRAVURES

Le Vélodrome de Courbevoie. — A. et H. Ducros. — Quelques champions. — Osmond.

RÉDACTION & ADMINISTRATION : 9, Rue de Fleurus, PARIS





Bicyclette de course.



Le Tricycle CLÉMENT  
N° 2.



La Bicyclette CLÉMENT  
spéciale.



Bicyclette extra cadre.



La Bicyclette CLÉMENT  
extra à cadre.

La plus vaste et la plus ancienne

MAISON FRANÇAISE

CLÉMENT ET C<sup>IE</sup>

**CLÉMENT Succ<sup>R</sup>**



La Bicyclette à cadre  
« diamant ».

DIRECTION ET BUREAUX A L'USINE :

20, rue Brunel

MAGASIN DE VENTE ET EXPOSITION :

31, rue du Quatre-Septembre

PARIS



La Bicyclette CLÉMENT  
extra à cadre.

Paris — Exposition universelle 1889

HORS CONCOURS

Membre du Jury

*Licence exclusive*

des Brevets DUNLOP

POUR LES

**CAOUTCHOUCS PNEUMATIQUES**



La Bicyclette militaire.



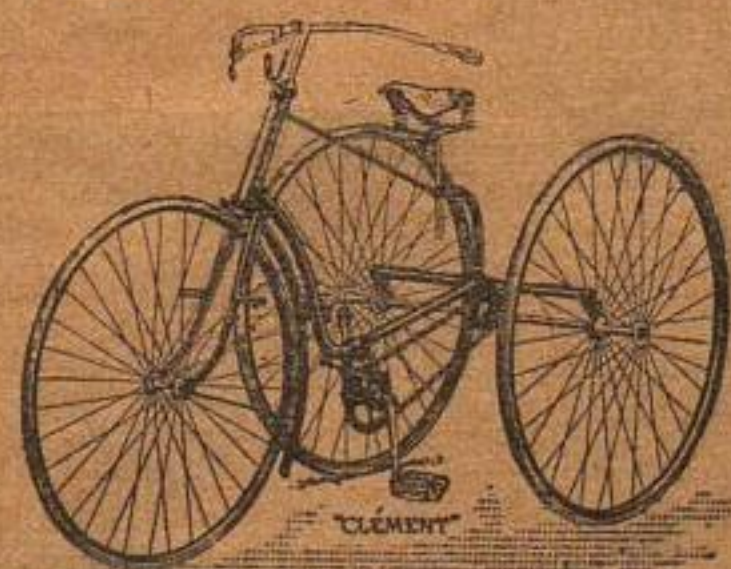
La Bicyclette CLÉMENT  
N° 1.



Le Tricycle CLÉMENT  
N° 1.



La Bicyclette CLÉMENT  
N° 2.



Le Tricycle CLÉMENT  
N° 1.



## APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

# C. MERVILLE

PARIS — 18, rue Poissonnière, 18 — PARIS

VIENT DE PARAÎTRE : **CATALOGUE ILLUSTRÉ 1891** (168 pages) franco contre **0 fr. 50** en timbres-poste  
(Exceptionnellement aux LECTEURS DU CYCLE).

**DÉPOT POUR LA FRANCE ET LES COLONIES**

DES SPLENDIDES PLAQUES ISOCHROMATIQUES EDWARDS ET C<sup>o</sup>, MARQUE **X L**

Brev. S. G. D. G. — Autorisation spéciale d'importation. — (Notice sur demande.)



LE

### Photo-Express

(Déposé)

**Système C. Merville  
et Lansiaux**

### APPAREIL A MAIN

donnant 12 clichés  $6 \frac{1}{2} \times 9$

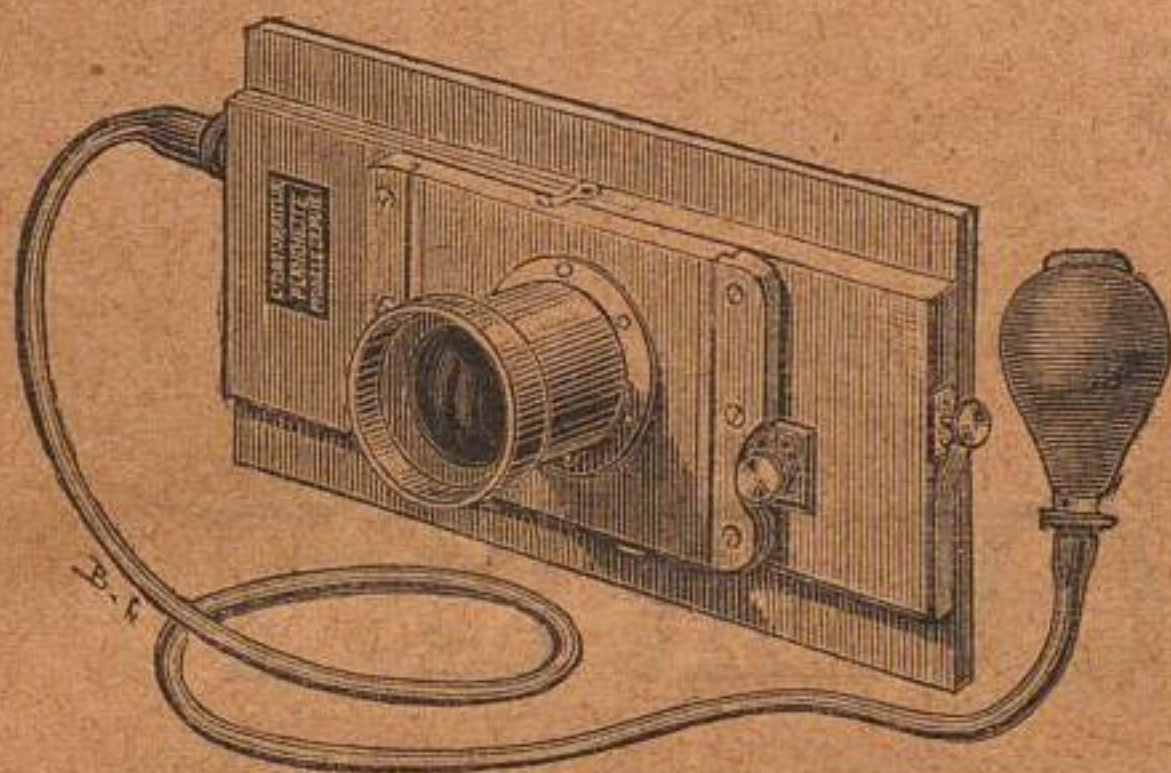
MANIEMENT D'UNE SIMPLICITÉ **EXTRÊME**

12 plaques  $6 \frac{1}{2} \times 9$  en 2 minutes

RÉUSSITE PARFAITE — NOTICE ILLUSTRÉE SUR DEMANDE

### OBTURATEUR PLANCHETTE

(DÉPOSÉ)



L'OBTURATEUR PLANCHETTE, comme son nom l'indique, n'est que la transformation de l'objectif en obturateur; on s'en sert surtout pour les instantanés où le maximum de vitesse est nécessaire.

(Notice illustrée sur demande.)



LE

### TISON ÉCLAIR

Système

**C. MERVILLE**

et

**LANSIAUX**

### APPAREIL BREVETÉ

permettant  
de faire de la photographie  
la nuit

Système C. MERVILLE et LANSIAUX

Notice illustrée sur demande

TÉLÉPHONE

NOUVELLES CREATIONS de M.-P. MERCIER : PAPIERS AUTOTROPIQUES, dits

### PAPIERS VIREURS

donnant sans virage  
et par simple fixation les meilleurs tons photographiques.  
MISE EN VENTE ACTUELLE DU

#### PAPIER ISO-VIREUR au Nitrate d'Urané

Papier sensible rapide, semi-brillant, donnant des épreuves très fines et très artistiques, qui, fixées directement à l'hyposulfite, prennent au séchage les vrais tons photographiques. — Il supprime donc le virage, ses lenteurs et ses insuccès.

De plus ce papier peut être viré instantanément et donner plusieurs nuances par le satinage même, ou par la seule application d'un fer à repasser chaud.

Il peut aussi si on le désire être viré aux bains les plus faibles d'or ou de platine, et fournit toujours les plus beaux résultats désirables.

PRIX: Notice et 24 feuilles:  $9 \times 12$ : 2 50. —  $13 \times 18$ : 4 50. —  $18 \times 24$ : 9 fr. Env. p<sup>r</sup> poste.

EN PRÉPARATION: PAPIER VIREUR de M.-P. MERCIER, à l'OXYCHLORURE d'OR

TÉLÉPHONE



CREUX  
Allard

PNEUMATIQUES  
Allard

# ALBERT BOUCHER

*3, rue de Choiseul, PARIS*

**Agence générale pour la France :**

de ALLARD et C<sup>o</sup> L<sup>d</sup> de COVENTRY  
(ANGLETERRE)

CATALOGUE  
Franco

**AGENTS DEMANDÉS**

CATALOGUE  
Franco



# LE CYCLE

## ORGANE HEBDOMADAIRE SPÉCIAL

DE LA

# VÉLOCIPÉDIE

### A NOS LECTEURS

En fondant *LE CYCLE* et en demandant pour lui bon accueil auprès du public, nous voulons avant tout expliquer comment nous entendons mériter une confiance à laquelle nos efforts nous donnent dès aujourd'hui le droit de prétendre.

Organe indépendant, nous ne nous adressons pas à une catégorie spéciale de cyclistes, mais bien à tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent à la vélocipédie.

Notre rédaction, très variée et éclectique, confiée à des vélocemen dont la compétence spéciale sera vite reconnue, envisagera la question sous tous les points.

Touristes et routiers, sportsmen et coureurs, trouveront dans *LE CYCLE* des documents qui, nous l'espérons, seront de nature à satisfaire leurs goûts.

Nos **Conseils pratiques** seront, pour tous ceux qui ont une machine entre les mains, d'un précieux concours, en initiant le touriste à mille petits secrets de réparation que tant ignorent et grâce auxquels on évite ou on pare à l'incident, voire même à l'accident. Cette rubrique contiendra également tous les renseignements d'utilité pratique concernant la machine, et qu'un bon vélocipédiste doit absolument connaître.

Sous ce titre, **Carnet d'un touriste**, nous publierons tantôt de petites leçons de photographie sur route, quelques conseils aux amateurs, tantôt des notes de voyage ou des projets d'excursions.

Une **Causerie médicale** contiendra les principes élémentaires d'hygiène que l'on viole si facilement, des détails relatifs au vêtement et à l'alimentation.

La **Vélocipédie militaire**, grâce au concours d'un collaborateur spécial, sera l'objet d'une étude particulière.

Enfin, innovation que nous sommes heureux de pouvoir offrir à nos lecteurs, nos **Cycle-Itinéraires**, véritables diagrammes de la route, disposés tout spécialement pour nous et dont nous nous sommes assuré l'entière propriété, obtiendront un franc et rapide suc-

cès. Clairs et précis, ils sont destinés à remplacer les guides volumineux et encombrants, et deviendront l'auxiliaire indispensable du routier.

\* \*

Nous n'entendons pas négliger le côté « Courses », et *LE CYCLE* est décidé, au prix de coûteux sacrifices, à organiser, avec le concours des gens les plus compétents, des épreuves sportives, et à doter les réunions de nombreux prix.

Nous en inaugurons la liste par :

UN OBJET D'ART offert par *LE CYCLE* pour le Championnat de 100 kilomètres.

UNE COUPE D'ART à disputer entre les Sociétés vélocipédiques de France dans des conditions qui seront ultérieurement fixées.

Le Sport sera traité de la façon la plus complète et constituera, pour le sportsman, un document unique : Courses à venir, Engagements, Résultats des courses passées.

Les communications de l'U. V. F. et un Bulletin des Sociétés paraîtront hebdomadairement.

Nos nombreux correspondants en France et à l'Étranger nous mettront à même de donner de première main des renseignements inédits.

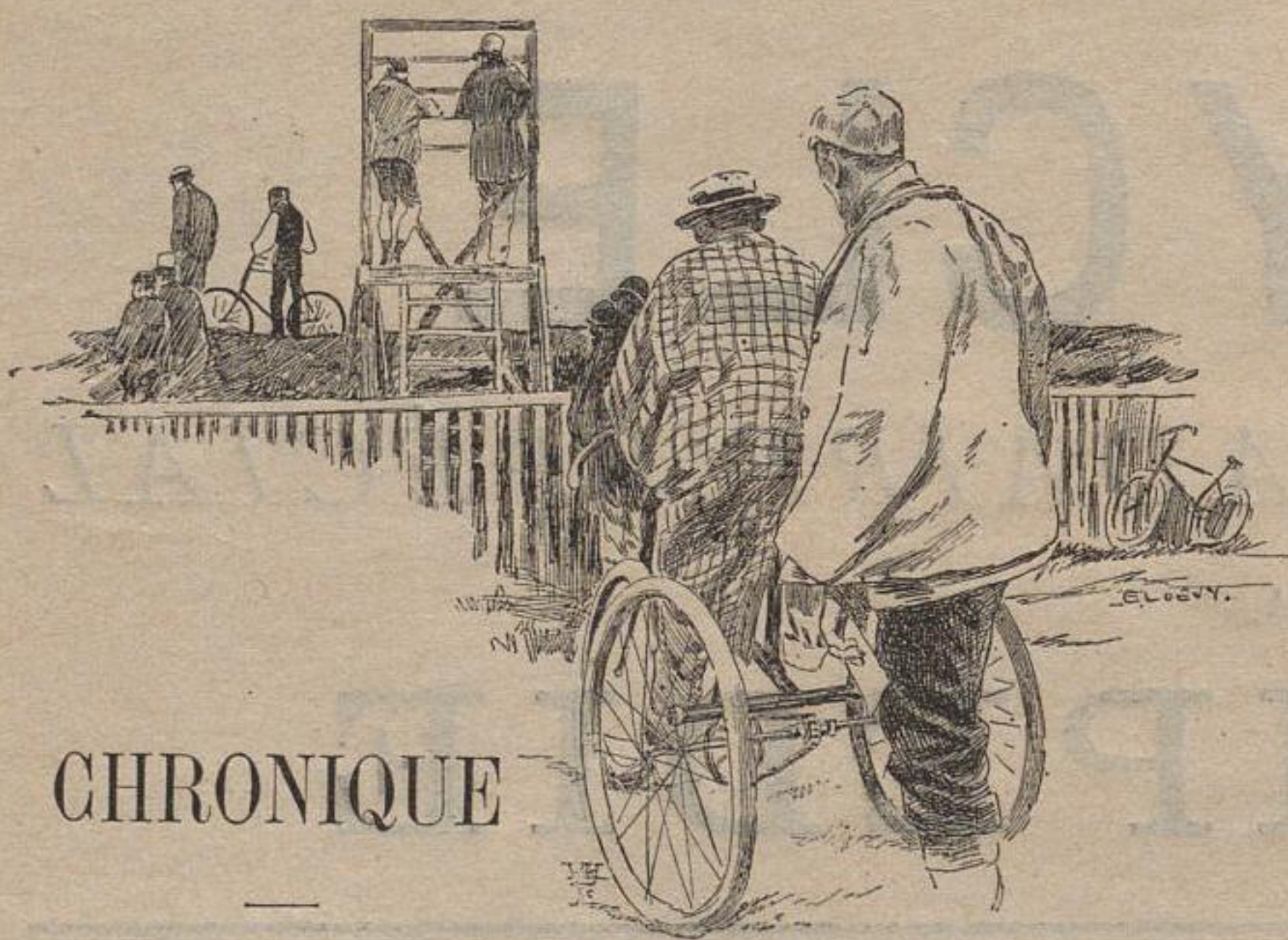
En un mot, notre but général est d'aider autant que possible le développement du sport vélocipédique.

Nous ajoutons que la rédaction entière, jusqu'au plus modeste de nos collaborateurs, se mettra à la disposition de nos lecteurs pour leur fournir soit verbalement, soit par la voie du journal, et chacun dans sa partie respective, tous les renseignements spéciaux dont ils pourraient avoir besoin.

Nous avons tout fait pour que, par son texte et par ses dessins, *LE CYCLE* soit digne des suffrages de la France vélocipédique. L'accueil que nous espérons trouver auprès des lecteurs sera notre récompense.

LA DIRECTION.





## CHRONIQUE

L'évolution que subit actuellement le sport vélocipédique constitue, à coup sûr, une des plus curieuses phases de l'histoire du cyclisme en France.

Au milieu du développement excessif de ces dernières années, l'exagération devait trouver son compte : elle se manifeste aujourd'hui dans les courses de fond.

Les courses se jaugent au kilomètre, la plus longue étant la plus belle, et l'intérêt du gros public semble se porter de préférence vers ces épreuves monstres : on a, d'ailleurs, toujours beaucoup aimé dans notre pays les acrobaties et les tours de force.

Les nouvelles recrues ne s'en effrayent pas et s'enrôlent gaiement, quitte à s'échelonner le long de la route dans les auberges bienfaisantes pour revenir ensuite, un peu désillusionnées peut-être, de cette nouvelle façon de comprendre le tourisme.

Le veloceman et le chasseur ont ceci de commun, c'est qu'ils peuvent avec le même aplomb vous débiter le récit de prouesses plus ou moins... authentiques ; aussi aurons-nous sur ces courses de bien curieuses histoires à entendre.

C'est une si douce satisfaction pour un veloceman dont le noviciat remonte à quelques jours, de pouvoir, à déjeuner, lancer tranquillement, devant une belle tablée de convives, du ton d'un homme qui revient de la poste ou du bureau de tabac : « J'ai fait plus de 100 kilomètres dans ma matinée ! » C'est si tentant de passer pour un avaleur de bornes kilométriques, qu'on force toujours la dose.

Le pays était peut-être riche en sites, la ville offrait peut-être d' uniques curiosités, une vieille ruine dressait ses merveilles délabrées au bord du chemin : on n'en a cure ! On a fait tant de kilomètres et on a marché à telle vitesse, c'est là l'unique criterium de la jouissance éprouvée.

Ne serait-il pas temps enfin de réagir contre cet état d'hybridité dans lequel la vélocipédie se trouve, de bien séparer le tourisme du sport et de contenir ce dernier dans des limites normales, c'est-à-dire les distances moyennes qu'un veloceman peut *couvrir* sans être obligé de prendre de repos.

Que des hommes spécialement entraînés pour ce

but spécial, hommes de sport à proprement parler, entreprennent un parcours énorme que l'on propose actuellement à la masse cycliste, fort bien ! C'est en effet l'apanage d'une rare sélection.

Mais ceux qui, sans préparation préalable, simplement parce qu'ils ont cette conviction qu'un homme en vaut un autre, se lancent dans une épreuve de ce genre, risquent fort de se rendre ou grotesques ou malades.

La cause de ces excès, — ceci n'est point un reproche —, vient, je crois, de l'Angleterre, cette reine des sports. On trouve chez nos voisins une élite considérable de gens qui, dès leur enfance, ont habitué leurs muscles et leurs nerfs au dur labeur d'un entraînement rigoureux auquel ils savent se plier. Trop indolents, trop amis des plaisirs, nous n'atteignons que bien rarement la même *forme*. Je ne parle ici que de la question « volonté ». Je pourrais ajouter que les heures de travail, dans les administrations et dans les usines, sont bien moins propices à l'entraînement en France qu'en Angleterre, et... bien d'autres raisons.

L'anglomanie, qui nous a dotés de tant de bonnes choses, nous a rendu là un mauvais service, car nous avons visé aux mêmes résultats que nos voisins, et nous n'avons pas tenu compte de la différence de tempéraments, de l'éducation sportive qui nous manque, et de l'entraînement que nous n'avons pas l'énergie d'endurer.

L'anglomanie se trouve encore dans les petits côtés, — ceux qu'on pourrait négliger, — mais qui n'en sont pas moins amusants.

Les Anglais ont l'habitude de courir sans chaussettes : la plante du pied, disent-ils, mord mieux sur la semelle de la chaussure, et en cela ils ne font qu'imiter les coureurs à pied.

Nos coureurs nationaux, retenus jusqu'ici par les règlements d'abord, puis par ce vieux préjugé qui veut qu'on porte des chaussettes, ne s'en trouvaient pas plus mal et n'avaient jamais songé à leur imputer leurs défaites. Or, voilà que, tout à coup, la chaussette est déclarée intolérable ! Il est impossible de bien marcher avec des chaussettes !

Ne vous avisez pas d'être d'un autre avis, n'objectez pas que la tenue...

— Mais regardez donc les Anglais !

— Est-il assez anti-sportif !

Non ! non ! J'ai tort, cent fois tort ! Seulement que ferez-vous le jour où un coureur viendra se ranger sous les ordres du starter, en caleçon ?

S'il prétend qu'ainsi vêtu il *fait un temps* meilleur, qu'il est *plus vite* ! Serez-vous alors assez anti-sportifs pour le renvoyer au vestiaire ? Non, n'est-ce pas ?

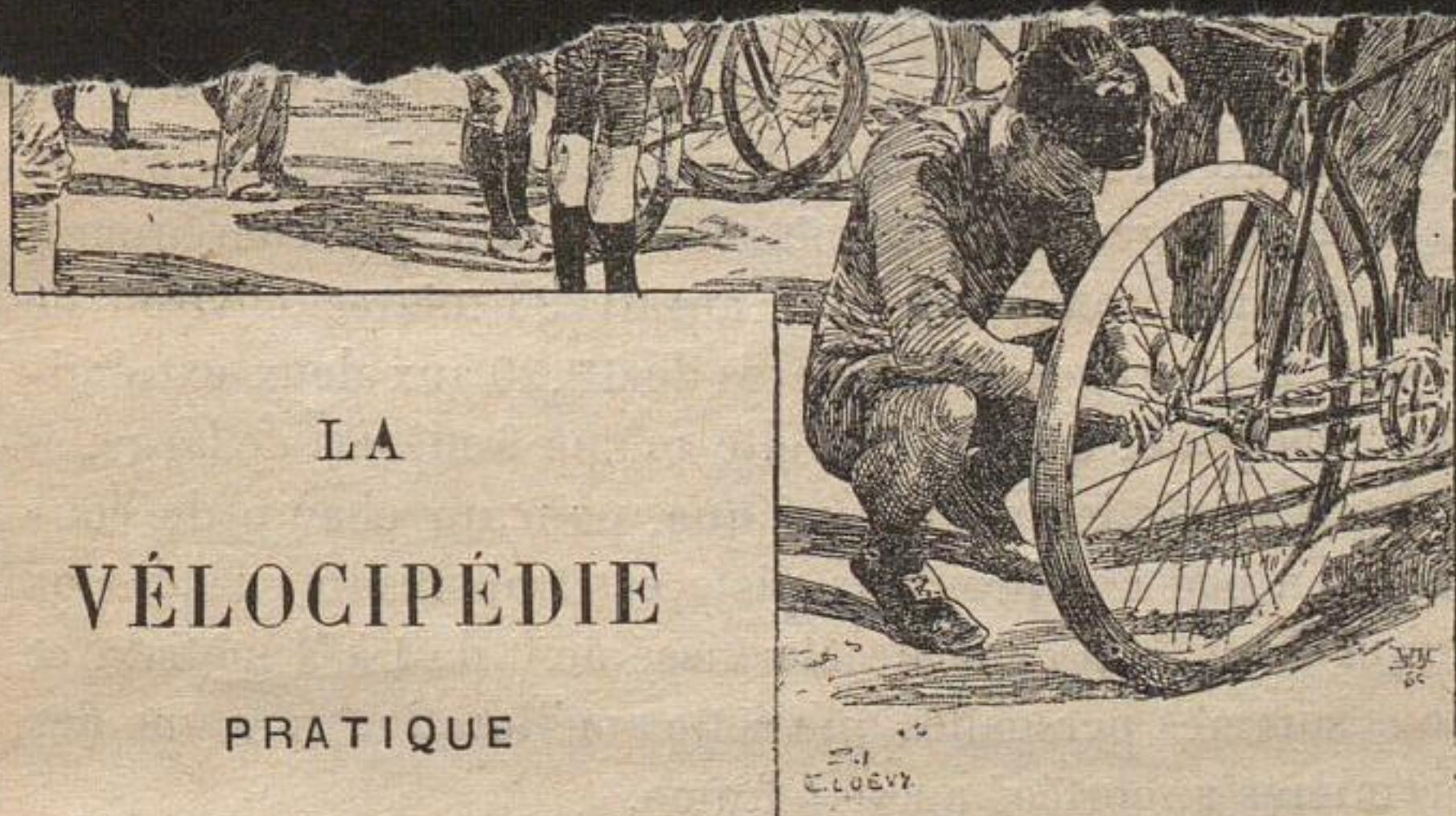
Mais si ce coureur intrépide vient à gagner, ses concurrents n'auront plus qu'une ressource, celle de l'imiter et d'arriver sur le vélodrome en caleçon dont le programme officiel mentionnera la couleur.

Ce jour-là, l'honneur sera sauf, et quelque indus-



## LA VÉLOCIPÉDIE

PRATIQUE



Aux grands jours de la première pipe, du premier amour, de la première culotte, notre siècle peut ajouter, — et ce ne sera pas son moindre titre devant la postérité, — celui de la première bicyclette.

Je me souviens, comme d'hier, du jour heureux où des mains du fabricant je reçus ma première machine. Je vois encore les soins, les précautions infinies avec lesquelles délicatement, comme une jeune fille, je la conduisis à la maison, et les exclamations de la famille ! l'effarement admiratif de mes jeunes frères ! quand, l'un poussant l'autre, nous entrâmes, ma machine et moi.

A table on ne s'occupa que de la nouvelle venue ; mon père me fit mille recommandations sur les soins à prendre, la prudence à observer, les accidents à craindre.

La nuit qui suivit je fis certes les plus beaux rêves de ma vie. Je me voyais dévorant l'espace, seul sur la grande route blanche, traversant les villes et les bourgs, gravissant les côtes, déboulant les descentes. Le lendemain, dès l'aube j'étais debout, astiquant, fourbissant ma machine, quand — le diable sans doute me poussant — l'idée me vint de m'assurer que tout dans ma bicyclette était bien en place, les écrous serrés, la selle et le guidon à bonne hauteur.

Il faut que le lecteur sache que le mot est technique.

Je vous prie donc de bien vouloir me prêter une attention bienveillante et de ne pas prendre pour des leçons indignes de vous les recommandations quelquefois enfantines par lesquelles je commencerai.

Généralement, un écrou se serre de *gauche à droite* (étant donné que l'on se trouve face avec lui). Pourtant en construction vélocipédique le cas n'est pas absolu, et il arrive, quelquefois, qu'aux moyeux des roues et surtout à l'axe des manivelles, le pas de vis soit à gauche, et que par conséquent le serrage de l'écrou se fasse de *droite à gauche*. Cette disposition particulière du pas de vis ne se présente d'ailleurs — quand elle se présente ! — que d'un seul côté de la machine. Elle a pour but d'éviter l'entraînement par friction d'un cône et de lui assurer sa fixité dans la boîte à billes.

Une recommandation encore pour les écrous : ne serrez jamais un écrou plus que de raison et ne vous servez jamais du pied pour appuyer sur la clef anglaise ; ce moyen ne peut s'employer sans danger que pour desserrer, mais non pour serrer.

Si, pour tenir la tige de selle, le guidon, la tige de frein, vous avez une bague se fermant par un boulon, dévissez d'abord l'écrou, ceci est très important ; en essayant de desserrer par la tête du boulon, vous n'arriverez à aucun résultat, sinon à celui de casser le boulon.

Du reste les écrous d'une machine neuve ont dû être vérifiés avant la livraison ; contentez-vous donc d'huiler votre machine pour vos premières sorties, ne touchez aux écrous qu'à bon escient et méfiez-vous, vélocemen mes frères, des ravages, qu'en vos jeunes mains une petite clef anglaise peut causer.

CHARLEY.

(A suivre.)



les organisateurs avaient l'air de bons joueurs et les différentes enceintes étaient très suffisamment garnies. Quelques toilettes au pesage, les habitués du monde cycliste un peu partout, et, sur la pelouse, des curieux, des indigènes, des enragés de paris que l'espoir d'une pièce de cent sous bien placée avait amenés.

Nos meilleures pédales s'étaient donné rendez-vous en ce charmant séjour, et les luttes dans les différentes épreuves ont offert assez d'intérêt pour captiver le gros public. Ajoutez que l'Angleterre nous avait envoyé pour la circonstance

deux coureurs de marque, témoins légers de la spécialité de l'autre côté de la Manche, et qui ont brillé chez nous comme des étoiles de première grandeur.

Aucun de nos représentants n'a pu, en effet, forcer les deux

perdre un peu de sa forme.

La piste est bonne : elle mesure 500 mètres de tour, et est formée de deux lignes droite de 150 mètres de long et de deux virages de 100 mètres décrivant, par conséquent, une demi-circonférence qui aurait 33 mètres environ de rayon. Les virages sont relevés de 1<sup>m</sup>,20 aux deux extrémités de la piste, qui mesure elle-même 6 mètres de large.

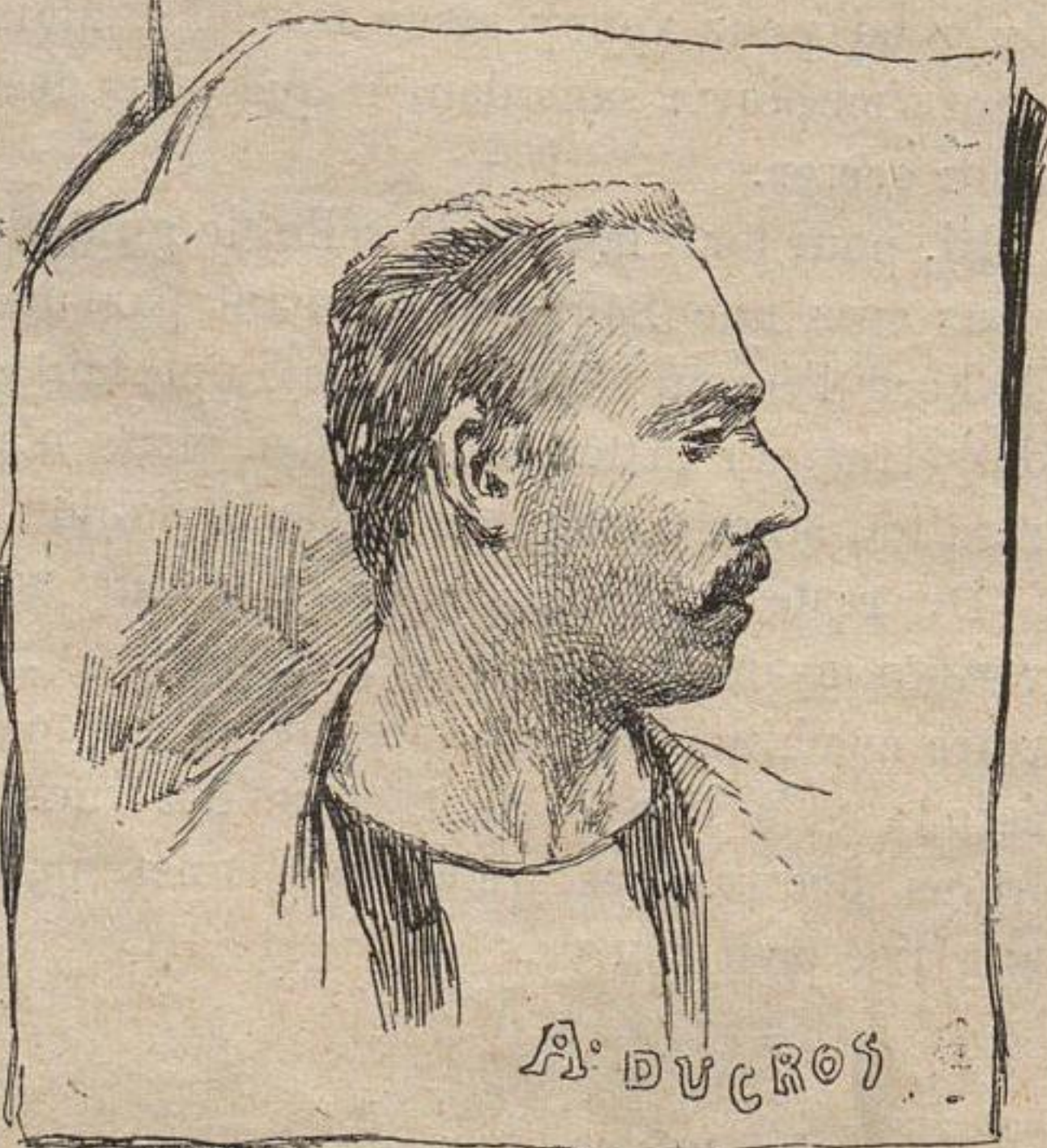
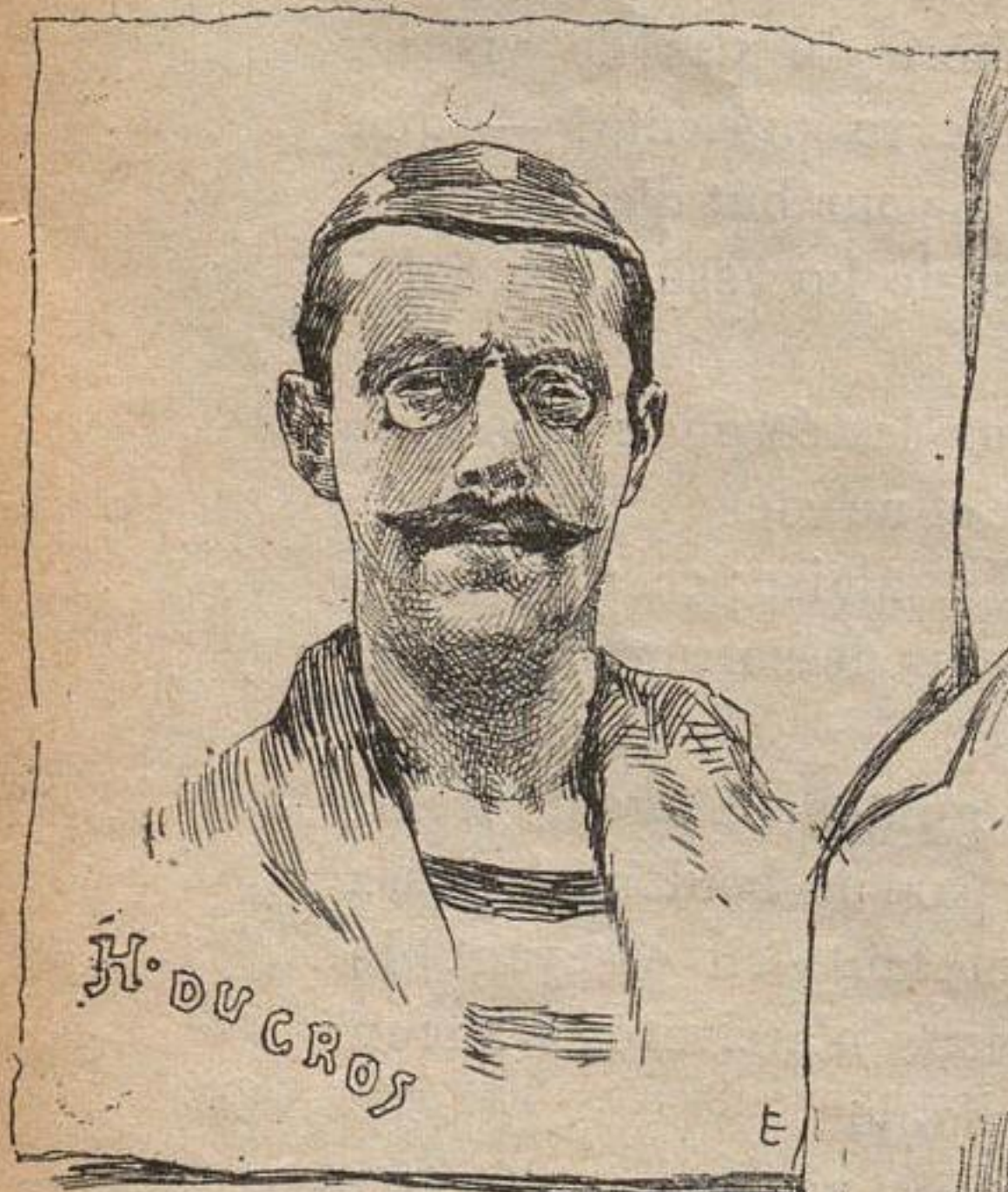
On a généralement trouvé que, pour un champ de coureurs un peu nombreux, la piste est trop étroite ; la disposition actuelle permet un élargissement de 1 à 2 mètres, et nous sommes persuadés que cette amélioration sera une des premières apportées au vélodrome.

Au point de vue de l'organisation, bien des points laissaient encore à désirer : on sentait qu'il avait fallu se hâter et qu'on avait été pris de court, mais on était si heureux de posséder la piste longtemps rêvée que l'on n'y a pas fait trop attention et que tout le monde a montré la plus grande indulgence : nous ne pouvons mieux faire qu'imiter le public et attendre que l'expérience, le temps et... l'argent apportent les perfectionnements nécessaires à une œuvre à laquelle la vélocipédie entière s'intéresse.

Notons cependant que le public aurait été très content de suivre de plus près les épreuves de la journée. Un poteau indiquant le nom de l'épreuve courue, un programme clair, désignant distinctement les coureurs, le brassard au bras droit, une foule de petits riens qui permettent aux spectateurs non initiés de participer aux opérations qui se font et auxquelles, à moins d'être dans le secret des dieux, il était fort difficile de comprendre quelque chose.

Il faut réfléchir que c'est ce public-là, et non le public des spécialistes, qui paye, et c'est un argument qui vaut bien qu'on réfléchisse.

Notons que beaucoup d'efforts ont été faits et espérons que le Comité d'organisation continuera dans cette voie afin de satisfaire à la fois le public et les coureurs.





Pourquoi dois-je terminer cet article, que j'avais entrepris avec le souvenir en tête de cette gaie journée d'inauguration qui semblait marquer pour notre sport une ère nouvelle, en constatant que la deuxième séance, le dimanche 16 août, n'avait attiré que de rares curieux?

Faut-il attribuer les vides à la concurrence d'une autre réunion qui avait lieu à la même heure à la Galerie des Machines? Les prix étaient-ils trop élevés et avaient-ils effrayé le public? En ce cas, la troisième journée, du 23 août, aurait dû ramener une nombreuse assistance.

Qu'on ne nous garde pas rancune de signaler le mal que je crois deviner : nous sommes à une époque où le succès dépend un peu d'une enfant gâtée : la réclame ! Les organisateurs ont-ils suffisamment lancé leur affaire? Pour ma part, j'opine pour la négative.

Il faut songer que le vélodrome, bien qu'admirablement desservi, a besoin d'être rappelé au souvenir des sportsmen, des oisifs, des indifférents, en un mot, de tous ceux qui constituent le public, et que, dans Paris, mille attractions retiennent et attirent qui par une affiche affriolante, qui par un ingénieux écho, alors qu'indécis, ils se demandent où diriger leurs pas.

C'est vaguement la carte forcée, mais il y a lieu de se souvenir qu'à l'heure actuelle, pour une entreprise de ce genre, marcher avec ou sans réclame, c'est le fameux :

*To be or not to be.*

GRAND LOUIS.



— H. Ducros reste en France encore pendant un mois ; son frère A. Ducros est retourné en Angleterre où il se couvre de gloire. A Tocquay, il a remporté deux épreuves dont la Coupe.

— L'entraînement à la piste pour le Championnat se continue activement : Boucher, Welghe, Medinger, Dervil, Fournier, Fol, Girardin, Depasse, Lamberjack, Charron, font de nombreux tours. — Mercredi Échard a fait 25 kil. en 46' 24". Lamberjack a crevé son pneumatique un peu avant le 60<sup>e</sup> tour, il avait également bien marché. Fol a couvert 33 kil. 500 dans l'heure et Charron a fait 25 kil. en 42 m.

— Allard, d'Arles, montera dans le Championnat une machine Peugeot.

— Les deux favoris semblent être Charron et Fournier. Fol a quelques partisans.

— M. Clément s'est assuré pour monter sa marque, outre Charron, un des coureurs les plus en vue du Championnat.

On ne saurait avoir trop d'atouts dans son jeu.

— Le temps de 100 kilomètres dimanche ?? — Les gens bien informés parlent de 3 h. 5'.

— Plusieurs records ont été établis ou battus sur la piste de Courbevoie.

— Jeudi dernier, réunion intime à la piste ; on a couru un handicap amateurs qu'A. du Cros a enlevé facilement sur Émile Lamberjack, décidément toujours redoutable dans les handicaps. H. du Cros se plaçait troisième.

— Le même jour A. du Cros a établi le kilomètre en 1' 26 ; son frère a fait 1 h. 30' 2/5, Lamberjack 1 h. 35, Echalié n'avait pu dépasser 1 h. 32" et Charron, fort mal, *tiré*, a fait 1 h. 32' 3/5.

On remarquait sur la pelouse quelques intrépides velocemen que le mauvais temps n'avait pu arrêter. M. Du Cros père assistait aux essais de records.

— Ont déjà fait le parcours de Paris-Brest, soit à l'aller, soit au retour : Dubois, Coullibœuf, Jiel, Renault, Terront, Pagis, etc.

— Nous apprenons avec une véritable surprise que M. Roussel, le tricycliste bien connu, monte en bicyclette depuis huit jours.

Il a décidé d'effectuer la course Paris-Brest et retour sur sa nouvelle monture.

Voilà certes une nouvelle à stupéfaction.

Il est question d'organiser fin septembre à Tonneins une course sur route de 100 kilomètres. Les vélocipédistes qui feront le trajet en 6 heures auront droit à un diplôme de l'Union.

Nous enregistrons la condamnation en police correctionnelle du nommé R. à 5 mois de prison, 25 francs d'amende, frais et dépens, qui s'était enfui à Marseille avec un bicycle volé chez M. Saunier à Toulon.

La caravane du Dr. V. Lo est arrivée à Cherbourg le 26, à midi, venant de Weymouth ; les membres (*six*!) ont eu une mauvaise traversée, la mer étant très forte.

Le temps a été si mauvais que le départ pour Valognes a eu lieu seulement jeudi matin par le train de 6 h. 30.

Scheltema, Beduin a établi le record du 1/2 mille en 1 h. 13' 5".

— T. Catteral du Liverpool Carlton B. C., sur un Referee, de route, s'est montré étonnant dans le handicap de 2 milles à Liverpool samedi. A deux tours de l'arrivée, il paraissait absolument battu, lorsque, à un tour et demi, il s'est lancé avec un magnifique enlevage et a pris la tête avec une avance de 60 yards.

Course scratch à Grimsby, 5 milles. Magnifique lutte. Premier, W. Harris, deuxième, G. W. Stocks, troisième, W. Schofield.

Le festival annuel de Perth a eu lieu samedi 13 août : 300 coureurs ont parcouru la ville en procession et une nombreuse assistance se pressait au Racing. Le Championnat de 5 milles Central District S. C. V. a été gagné par Killachy de Forfar.

En addition au magnifique programme qui figure pour le grand festival d'automne de Catford C. C., il y aura plusieurs essais de record sur le bicycle, la bicyclette et le tricycle.

On annonce un match entre le Bath C. C. et l'Exeter C. C. Celui-ci a accepté, mais la distance n'est pas encore définitivement choisie. Les Bathman préfèrent la course de 50 milles, tandis que leurs rivaux ont proposé la course d'Exeter à Bath ou *vice versa*, soit une distance de 84 milles.

— La course du *Petit Journal* a décidément du succès, car le *Stahlrad* organise pour le 12 septembre une course internationale de Berlin à Leipzig et Dresde. La distance à parcourir est d'environ 500 kilomètres.

— Le *Deutsche Radfahrer Bund* a reçu, du 15 juillet au 1<sup>er</sup> août, une liste de présentation de 269 nouveaux membres. L'ensemble de cette ligue comprend au 1<sup>er</sup> août 13 994 membres.

Avis aux vélocipédistes belges.

Les dernières courses de bicyclettes à la Nouvelle-Orléans ont été marquées par une innovation qui ne manque pas d'originalité. Les spectateurs ont pris place dans un train amené sur une voie ferrée parallèle à la piste, et ont pu, de leurs banquettes, commodément assis dans des wagons aménagés en forme de tribunes, suivre de près toutes les péripéties des courses.

Une grosse nouvelle commerciale : tous les pneumatiques anglais sont séquestrés à leur arrivée en douane après opposition faite par M. Clément à leur entrée en France. Cet embargo cause une forte émotion chez nos voisins.

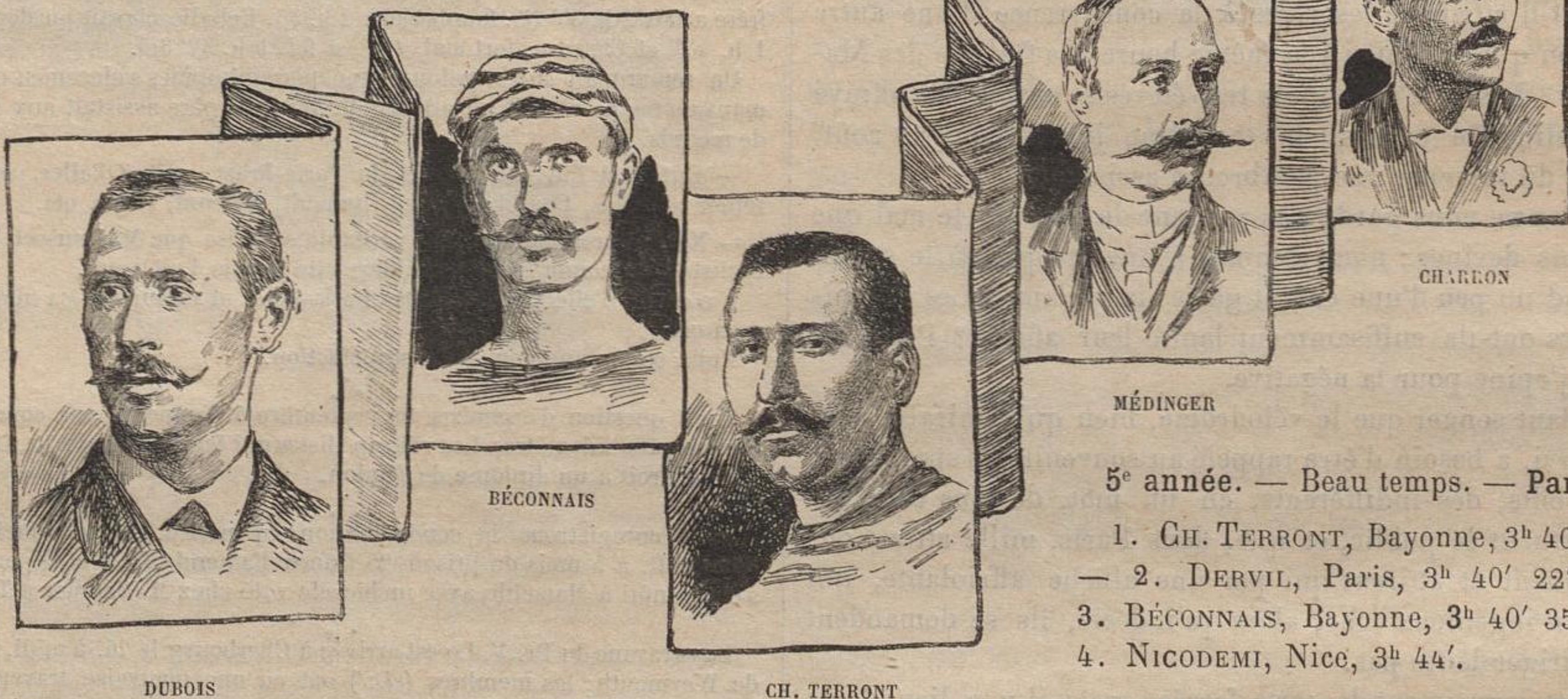
N. B. — Nous remercions vivement nos correspondants de l'empressement qu'ils ont mis à nous adresser leurs nombreuses communications ; l'abondance des matières nous a malheureusement obligé à en éliminer une grande partie. — L. R.



## LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

1891. — Paris. — 100 kilom.

BICYCLES



Dimanche 30 août a lieu le 7<sup>e</sup> Championnat de France, bicycles, sur une distance de 100 kilomètres. La piste de Courbevoie a été choisie par le Comité organisateur : comme elle mesure 500 mètres, les coureurs feront 200 tours de piste.

Afin de permettre au public de suivre plus facilement les péripéties de la course, les résultats de pointage seront affichés tous les 10 kilomètres.

27 concurrents sont inscrits pour cette épreuve ; Médinger sera fort probablement parmi les non partants.

Nous donnons ci-dessus les portraits de Ch. Terront, Béconnais, Dubois, champions des années précédentes, de Médinger, que son engagement plaçait au premier rang des compétiteurs, et de Charron, qui pourrait bien être le champion de demain.

Nous croyons être agréable à nos lecteurs en leur donnant les résultats et les temps des Championnats antérieurs :

**1885, 1<sup>re</sup> année. — Pluie battante. — Grenoble.**

1. DUBOIS, Paris, 4<sup>h</sup> 14' 19". — 2. H. PAGIS, Paris, 4<sup>h</sup> 43' 40". — 3. CRUAT, Lyon, 4<sup>h</sup> 47' 40". — 4. GAUTHIER, Lyon, 4<sup>h</sup> 50' 15".

**1886, 2<sup>e</sup> année. — Vent fort. — Paris.**

1. DE CIVRY, Paris, 4<sup>h</sup> 3' 3". — 2. DUBOIS, Paris, 4<sup>h</sup> 11' 52". — 3. CH. TERRONT, Bayonne, 4<sup>h</sup> 19' 29" 2/5. — 4. WICK, Bordeaux, 4<sup>h</sup> 19' 29" 3/5.

**1887, 3<sup>e</sup> année. — 1 heure de pluie. — Paris.**

1. DE CIVRY, Paris, 4<sup>h</sup> 3' 5". — 2. TERRONT, Bayonne, 4<sup>h</sup> 3' 6". — 3. DUBOIS, Paris, 4<sup>h</sup> 3' 8". — 4. BÉCONNAIS, Bayonne, 4<sup>h</sup> 8' 1".

**1888, 4<sup>e</sup> année. — Beau temps. — Paris.**

1. CH. TERRONT, Bayonne, 3<sup>h</sup> 28' 15". — 2. COTTEREAU, Angers, 3<sup>h</sup> 34' 42". — 3. MÉDINGER, Paris, 3<sup>h</sup> 38' 30". — 4. P. TAPPA, Paris, 3<sup>h</sup> 38' 35".

**5<sup>e</sup> année. — Beau temps. — Paris.**

1. CH. TERRONT, Bayonne, 3<sup>h</sup> 40' 20". — 2. DERVIL, Paris, 3<sup>h</sup> 40' 22". — 3. BÉCONNAIS, Bayonne, 3<sup>h</sup> 40' 35". — 4. NICODEMI, Nice, 3<sup>h</sup> 44'.

**6<sup>e</sup> année. — Beau temps. — Paris.**

1. BÉCONNAIS, Bayonne, 3<sup>h</sup> 44' 20". — 2. MELLO, Paris, 3<sup>h</sup> 44' 21". — 3. DUBOIS, Paris, 3<sup>h</sup> 44' 23". — 4. COLLOMB, Lyon, 3<sup>h</sup> 44' 30".

Parmi les inscrits de cette année nous relevons les noms de CH. TERRONT et BÉCONNAIS, déjà vainqueurs de la même épreuve, et de MÉDINGER, qui a figuré honorablement ; les autres ont pris part aux précédents Championnats sans approcher le vainqueur ; parmi ceux-là : Charron, le champion de vitesse Tri, en 1891 ; Vigneaux, le recordmann de Paris-Rouen et retour ; H. Fol, qui a gagné récemment une course de fond en Bretagne ; les autres enfin abordent la terrible épreuve pour la première fois.

Dégageons dès maintenant les noms des compétiteurs sérieux dont la liste nous semble ainsi composée :

CHARRON et FOURNIER, auxquels la piste conviendra à merveille et que leur force actuelle met au premier rang.

CH. TERRONT et BÉCONNAIS : tous deux subiront un désavantage marqué du fait de la piste ; à Longchamp, leur chance eût été bien différente.

JIEL LAVAL est également un routier. Il vient de faire, dans le Championnat du V.C.B., les 100 kil. en 3<sup>h</sup> 39.

ALLARD, célèbre par le temps de 3<sup>h</sup> 14' 30" qui malheureusement ne correspond pas à 100 kil.

VIGNEAUX, que sa course dans le match du C.C.P., contre la S.V.M. et V.C.O., et son récent record mettent en lumière.

FOL, une gloire d'antan qui semble vouloir renaître de ses cendres.

Les autres concurrents ne nous semblent posséder qu'une médiocre chance ; quelques-uns, comme Lamberjack, Tart, A. et G. Mançon, fourniront une course honorable.

Pour nous résumer, nous croyons que l'ordre d'arrivée sera le suivant :

1. FOURNIER ; — 2. CHARRON ; — 3. FOL ; — 4. BÉCONNAIS ; — 5. CH. TERRONT ; — 6. JIEL LAVAL ; — 7. ALLARD ; — 8. VIGNEAUX.

S. VEHM.



DU

## DE 100 KILOMÈTRES POUR BICYCLES

ORGANISÉ PAR LE

---

4<sup>e</sup> PRIX

Un **Objet d'Art**, offert par M. A. MONTÉCOT jeune, fabricant de bronzes, à Paris, et une **Médaille Vermeil**, offerte par la Coventry Machinists Cie, à Paris.

5<sup>e</sup> PRIX

Une **Jumelle**, offerte par MM. HERRLINGER et Cie, négociants en pièces détachées de Vélocipèdes, à Paris, et une **Medaille Vermeil**, offerte par M. CHARRON, du V. C. d'Angers, 6 bout. bicyclette Champagne Bachelier.

6<sup>e</sup> PRIX

Une Médaille de Vermeil, offerte par MM. LEVY frères, de Paris,  
agents généraux de MM. Starley frères, constructeurs, à Coventry,  
6 bout. *bicyclette Champagne Bachelier.*

MM. LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES, constructeurs à Valentigney (Doubs), 100 fr.; la *Revue des Sports*, 100 fr.; A. BOUCHER, de Paris, agent général d'Allard et Cie, constructeurs à Coventry, 100 fr.; ROUXEL et DUBOIS, constructeurs à Paris, 50 fr.; LONGCLAS et GUIBERT, agents généraux de la Quadrant Tricycle Co, de Coventry, 50 fr.; COMIOT et Cie, négociants en pièces détachées de vélocipèdes, à Paris, 20 fr.; JEANNE, constructeur à Paris, 20 fr.; LARIPPE, constructeur à Paris, 20 fr.

[illegible]



## LA VÉLOCIPÉDIE MILITAIRE

Considéré jusqu'à ces dernières années comme un moyen de locomotion purement fantaisiste, réservé aux amateurs de sport, le vélocipède est en voie de prendre dans l'organisation militaire une place absolument imprévue.

D'abord essayé, non sans de nombreuses préventions, dans quelques corps de troupe, on l'a vu peu à peu admis à des expériences plus multipliées, puis finalement adopté réglementairement dans l'armée française.

Aujourd'hui, il n'est pas une puissance militaire en Europe qui ne compte dans son armée un effectif plus ou moins considérable de cyclistes, soit attachés aux régiments des troupes à pied, soit constitués en unités autonomes. Dans certains pays, les cyclistes ne sont affectés qu'à la transmission des ordres écrits ou de la correspondance sur les grandes routes; dans d'autres, on a élargi leur champ d'action, et l'on s'efforce de les faire concourir aux opérations tactiques en les employant au service de reconnaissances, de patrouilles, de communications, de manière à ménager les chevaux de la cavalerie, trop souvent surmenés en dehors de l'escadron.

Ce développement rapide de la vélocipédie militaire nous paraît mériter d'être suivi avec attention, et nous nous proposons d'examiner l'état actuel de la question dans les différentes puissances en commençant par nos voisines, de manière à tenir nos lecteurs au courant des mesures prises aussi bien à l'étranger qu'en France dans cet ordre d'idées.

### ALLEMAGNE

Peu prodigues de règlements ou de décisions ministérielles pour les détails d'organisation, les Allemands emploient depuis 1886, à titre provisoire, quelques vélocipédistes attachés aux régiments d'infanterie, pour la transmission des ordres aux manœuvres ou dans les exercices de service en campagne. Toutefois, cette disposition n'est sanctionnée par aucun texte officiel. Il semble que la question soit encore à l'étude.

### ESPAGNE

Un décret royal, en date du 3 décembre 1890, a institué dans le bataillon de chemins de fer une section de vélocipédistes comprenant un capitaine, un lieutenant, un sergent, un caporal et quinze hommes. Aux termes de ce décret, l'Inspecteur général de l'artillerie et des ingénieurs doit, au bout d'une période de six mois d'expérience, établir un rapport sur les services que cette troupe paraît susceptible de rendre, et ses conclusions serviront de base à une organisation définitive de sections de vélocipédistes dans l'armée espagnole.

### ITALIE

L'armée italienne a depuis 1886 adopté le système d'attacher à chaque régiment des troupes à pied trois vélocipédistes, soit un par bataillon. Le matériel en usage actuellement est encore, comme au début, le bicycle du poids de 23 kilogrammes, dont la roue antérieure présente un diamètre de 1 m. 16.

Toutefois, à la suite de diverses expériences comparatives auxquelles le Ministre de la guerre a fait procéder en donnant comme itinéraire des routes accidentées, concurremment aux cyclistes militaires, et à des sociétés civiles faisant usage de la bicyclette, cette dernière machine paraît devoir être substituée au bicycle.

Cette substitution semblerait d'ailleurs d'autant mieux justifiée que l'Italie voit dans la région montagneuse du nord-ouest le théâtre le plus probable des opérations militaires auxquelles elle pourrait un jour avoir à prendre part et qu'elle tend à provoquer une utile émulation entre les vélocipédistes militaires des garnisons de la haute Italie et les membres des sociétés cyclistes de Turin, de Trévise, etc., lesquels font exclusivement usage de bicyclettes pour leurs excursions en montagne. Le développement et l'amélioration des routes stratégiques dans les provinces de Turin, de Coni et de Porto Maurizio permettront d'ailleurs de plus en plus aux troupes alpines de faire usage des vélocipédistes pour le service des communications.

Une étude publiée dans les fascicules de la *Rivista militare* de juillet et août 1891 traite la question de l'emploi stratégique et tactique des cyclistes et conclut à une proposition d'augmenter leur nombre dans l'armée italienne.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet lorsque nous aurons examiné sommairement la situation de la vélocipédie militaire dans les autres armées.

R. DE KERANDANTEC.

(A suivre.)

## NOS CYCLE-ITINÉRAIRES

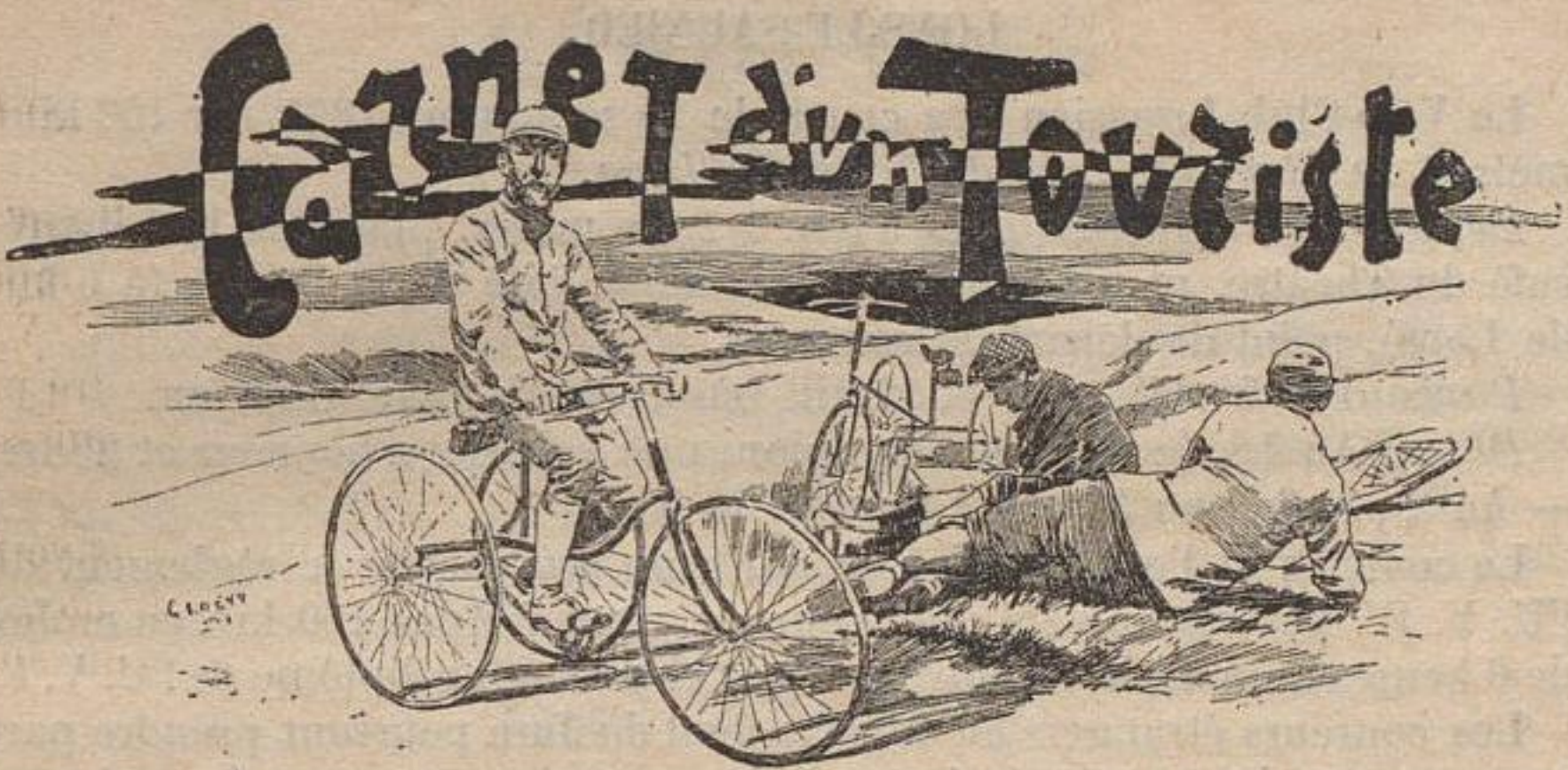
Sous ce titre, nous publierons, encarté dans chaque numéro du **CYCLE**, un travail absolument original fait d'après un modèle spécial dont nous nous sommes assuré l'entière propriété, et comprenant :

- 1° Une coupe en profil d'un itinéraire de 100 kilomètres;
- 2° Une carte du même itinéraire indiquant les stations de chemins de fer les plus rapprochées de la route que suit le cycliste;
- 3° Une légende comportant les renseignements qui peuvent intéresser le touriste, et les noms des mécaniciens auxquels il pourrait avoir recours sur le trajet de la route.

Une légende explicative rend compte des quelques signes conventionnels que nous avons employés.

Nous choisirons à l'avenir toujours des routes vélocipédiques, mais dans le numéro de ce jour, et pour une raison d'actualité, nous avons commencé par les 100 premiers kilomètres de la route nationale n° 12 (Paris-Brest). Notre travail nous a été facilité par M. Clément, le sympathique constructeur, qui a bien voulu mettre à notre disposition un exemplaire de son très pratique Itinéraire de la route de Paris-Brest.





Le veloceman est par excellence collectionneur de souvenirs pittoresques. Mais, si grande que soit sa mémoire, l'abondance des documents recueillis la rend bientôt insuffisante : quelques notes jetées sur un carnet sont utiles, mais souvent insuffisantes, et le touriste doit appeler à son aide les arts graphiques; dessin, peinture, photographie sont le complément naturel des connaissances que doit posséder le veloceman. Tout en ne cachant pas le penchant que nous aurions pour le dessin et la peinture, nous devons, en nous plaçant au point de vue qui nous intéresse, accorder la préférence à la photographie, en faveur de qui militent tant de bonnes raisons.

Tout le monde ne possède pas le don de manier le pinceau ou le crayon avec l'habileté suffisante pour échapper à la critique d'amis trop enclins au dénigrement, alors qu'avec un peu d'attention tout le monde peut vite passer maître en photographie.

Peinture, dessin, pochade, croquis même, demandent encore un certain temps pour être menés à bien, et très court serait le chemin parcouru si de chaque excursion le touriste voulait seulement rapporter trois ébauches.

Quinze photographies à cinq minutes chacune auront pris au veloceman une heure un quart sur toute sa journée, et encore sommes-nous large en demandant cinq minutes par cliché.

Il reste bien alors un peu de travail de laboratoire, mais ce n'est rien de très compliqué, soyez-en sûrs, et vous ne regretterez pas vos peines quand vous pourrez feuilleter un album dont chaque page vous mettra sous les yeux le portrait d'un compagnon de route, la rivière bordée de saules franchie à gué, la diligence croisée en route et laissée en panne bondée de voyageurs qui enviaient votre petit cheval de fer, etc., etc. Vos épreuves seront une carte de visite que vous adresserez au propriétaire de la maisonnette rencontrée sur le chemin et où une hospitalité si cordiale vous a été offerte. Vous les échangerez avec des amateurs ayant parcouru d'autres contrées que vous.

Et ceux que vous avez dû laisser à la maison pendant que vous couriez les chemins partageront avec vous le plaisir quand vous ferez défiler devant eux ces vues si charmantes dues à votre travail.

Nous avons la conviction d'être d'accord avec tous nos lecteurs, photographes ou non.

A ceux-ci *Le Cycle* donnera les conseils qui leur sont utiles pour rattraper leurs aînés; nous étudierons avec eux le matériel, le laboratoire, les manipulations, et

ce au point de vue essentiellement pratique, mettant la photographie au service de la vélocipédie et voulant permettre d'arriver promptement à un résultat.

A tous *Le Cycle* dira : vous trouverez en nous un collègue prêt à unir ses efforts aux vôtres pour atteindre la perfection, et désirant vous faire profiter de l'expérience acquise au prix de déboires et d'échec qu'il veut vous éviter.

Nous remercions d'avance nos lecteurs des communications qu'ils voudront bien nous faire; nous accepterons avec plaisir les remarques, observations, approbation ou critique de chacun, et nous en tiendrons compte.

Nous espérons que parmi les velocemen photographes et, avant peu, parmi ceux qui le deviendront, nous rencontrerons des collaborateurs dont les épreuves seront les bienvenues; dans le nombre il se rencontrera bien des sujets particulièrement intéressants pour le sport vélocipédique : exécutions, courses, épreuves d'entraînements, portraits de vainqueurs, nous nous ferons un plaisir de reproduire les meilleurs clichés, par les procédés directs, évitant toute interprétation, et laissant ainsi à l'auteur, dont le nom sera donné, tout le bénéfice de son habileté.

CH. JACOB.

(A suivre.)

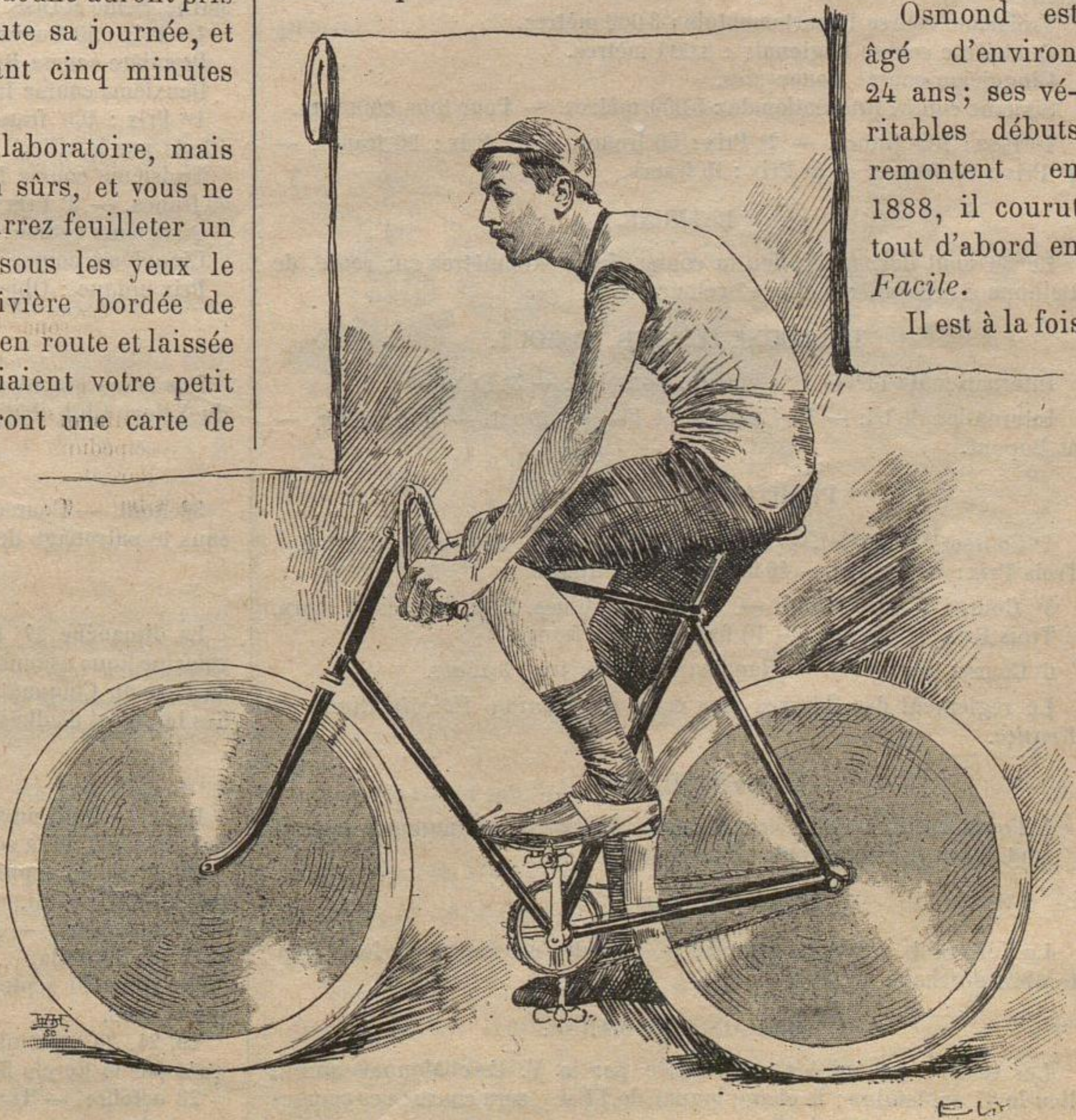
## OSMOND

Le roi des coureurs !

Récemment interviewé par un de nos amis, le célèbre champion semblait assez disposé à venir visiter nos pistes françaises; malheureusement ce beau dessein ne se réalisera pas de sitôt : le fameux *winner* est assez gravement malade pour avoir dû interrompre son entraînement.

Osmond est âgé d'environ 24 ans; ses véritables débuts remontent en 1888, il courut tout d'abord en *Facile*.

Il est à la fois





champion du bicycle, bicyclette et tricycle. Il a battu, dans les 25 milles et les 50 milles bi, les champions les plus redoutables : Adams, Fentiman, Wood, Jones, et a couvert plus de 38 milles dans l'heure.

Il est actuellement avec Adams, une autre célébrité du sport vélocipédique, le copropriétaire d'une marque anglaise, Wihtworth Cycles, à Birmingham.



## COURSES A VENIR

### SOISSONS

Les courses régionales et internationales qui doivent avoir lieu dimanche prochain promettent d'être très intéressantes au point de vue sportif; plusieurs excellents coureurs de Paris ont envoyé leur engagement, ainsi que MM Dupont de Lille; espérons qu'ils viendront et, le beau temps aidant, le S. V. S. n'aura pas perdu son temps.

Le programme des courses était beau du reste, 3 médailles or, médailles vermeil, argent et bronze, et une internationale avec 250 fr. espèces.

Première course. Championnat de vitesse du S. V. S. Juniors : 2000 mètres.

Deuxième course. Championnat de vitesse du S. V. S. Seniors : 3000 mètres.

Troisième course Départementale : 3000 mètres.

Quatrième course Régionale : 3000 mètres.

Cinquième course Monocycles.

Sixième course Internationale : 5000 mètres. — Pour tous coureurs.

1<sup>er</sup> Prix : 100 francs. — 2<sup>e</sup> Prix : 60 francs. — 3<sup>e</sup> Prix : 30 francs. — 4<sup>e</sup> Prix : 20 francs. — 5<sup>e</sup> Prix : 15 francs.

### BETHUNE.

Le 30 août doit avoir lieu la course de 50 kilomètres sur route, de Béthune à Armentières aller et retour.

### BOULOGNE-SUR-MER, 23 AOUT.

Internationale bi. — 1<sup>er</sup> Charron. — 2<sup>e</sup> Fol. — 3<sup>e</sup> Echolier.

Internationale tri. — 1<sup>er</sup> Charron et Fol, *deatheat*. — 3<sup>e</sup> Echolier. — 4<sup>e</sup> Dupont.

### PITHIVIERS, 30 AOUT 1891.

4<sup>e</sup> Course (Nationale). — Bicycles et bicyclettes, 4000 mètres, 4 tours. Trois Prix : 80 francs; — 40 francs; — 15 francs

5<sup>e</sup> Course (Consolation). — Toutes machines, 2000 mètres, 2 tours. Trois Prix : 15 francs; — 10 francs; — 5 francs.

6<sup>e</sup> Course (Honneur). — Handicap 3000 mètres, 3 tours.

Le règlement des Courses sera celui de l'Union Vélocipédique de France.

### SERRIÈRES.

A l'occasion des Fêtes organisées à Serrières, on annonce pour le septembre des courses de vélocipèdes.

### AUTUN.

Le Vélo-Club autunois organise de grandes courses pour le 20 septembre prochain.

### CHALONS-SUR-MARNE.

Les Courses organisées cette année par le V. C. châlonnais auront lieu le 27 septembre; le championnat de l'Est y sera couru; ces courses promettent d'être très brillantes.

### LONS-LE-SAUNIER.

Le Vélo-Club Jurassien fera courir le 20 septembre 1891, sur 100 kilomètres, le *Championnat de Fond du Jura*.

Départ de Lons-le-Saunier à 5 h. 1/2 du matin, place de la Liberté, café du Théâtre, pour se rendre à Gevingey, café de la Pédale (à 5 kil. de Lons), point de départ du concours.

Parcours : 50 kil. aller et 50 kil. retour sur la route de Lyon.

Prix : Au 1<sup>er</sup>, le titre de champion, une écharpe d'honneur et 20 fr.; — Au 2<sup>e</sup>, 30 fr.; au 3<sup>e</sup>, 20 fr.; au 4<sup>e</sup>, 10 fr.

Le contrôle et l'organisation seront ceux prévus par le règlement de l'U. V. F., par conséquent, tout coureur ayant fait les 100 kil. en moins de 6 heures aura droit, en outre des prix ci-dessus, au diplôme de l'U. V. F.

Les coureurs étrangers au département du Jura pourront prendre part au concours, ils auront droit au diplôme, mais non aux prix qui sont réservés aux vélocipédistes jurassiens.

Un droit d'inscription de 3 fr., non remboursable, devra être payé par tous les coureurs engagés. — Les engagements devront être envoyés avant le 18 septembre, dernier délai, à M. Gouttefard, rue du Jura, Lons-le-Saunier.

### NOYON, 6 septembre.

Première course cantonale : Bicycles. — Réservée aux Vélocipédistes de Noyon et aux membres du S. V. C. 2000 mètres. — 4 virages.

1<sup>er</sup> Prix 15 francs. 2<sup>e</sup> Prix 10 francs. 3<sup>e</sup> Prix 5 francs.

Troisième course : Bicycles et Bicyclettes. — Réservée aux Vélocipédistes de l'Oise. 3000 mètres. — 6 virages.

1<sup>er</sup> Prix 25 francs. 2<sup>e</sup> Prix 15 francs. 3<sup>e</sup> Prix 10 francs.

Cinquième course : Bicycles et Bicyclettes. — Réservée aux mêmes. 4000 mètres. — 8 virages.

1<sup>er</sup> Prix 40 francs. 2<sup>e</sup> Prix 25 francs. 3<sup>e</sup> Prix 15 francs.

Deuxième course cantonale : Bicyclettes. — Réservée aux mêmes. 2000 mètres. — 4 virages.

1<sup>er</sup> Prix 15 francs. 2<sup>e</sup> Prix 10 francs. 3<sup>e</sup> Prix 5 francs.

Quatrième course : Tricycles. — Réservée aux Vélocipédistes de l'Oise et des départements limitrophes. 3000 mètres. — 6 virages.

1<sup>er</sup> Prix 25 francs. 2<sup>e</sup> Prix 15 francs. 3<sup>e</sup> Prix 10 francs.

Sixième course : Adresse et Voltige. — Réservée aux mêmes.

1<sup>er</sup> Prix 15 francs. 2<sup>e</sup> Prix 10 francs. 3<sup>e</sup> Prix 5 francs.

Septième course : Consolation. — Pour toutes machines.

1<sup>er</sup> Prix 20 francs. 2<sup>e</sup> Prix 10 francs. 3<sup>e</sup> Prix 5 francs.

### VILLE DE CROUY-SUR-OURCQ, 20 SEPTEMBRE

Course de Fond Régionale réservée aux départements de : Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Aisne, Oise, Marne et Somme.

1<sup>er</sup> Prix : 50 francs. — 2<sup>e</sup> Prix : 25 francs. — 3<sup>e</sup> Prix : 15 francs.

Première course Régionale bi. Distance 2000 mètres.

Deuxième course Internationale bi. Distance 3200 mètres.

1<sup>er</sup> Prix : 100 francs. — 2<sup>e</sup> Prix : 60 francs. — 3<sup>e</sup> Prix : 40 francs, offerts par la ville.

Troisième course Internationale tri. — 1<sup>er</sup> Prix : 75 francs. — 2<sup>e</sup> Prix : 50 francs. — 3<sup>e</sup> Prix : 30 francs.

Quatrième course : Consolation.

Cinquième course : Honneur, distance 2400 mètres (obligatoire).

Prix unique : Objet d'art de valeur de 100 francs.

### LAIGNES.

Des courses sont organisées par la Ville de Laignes avec le concours du Vélo Club châillonnais pour le dimanche 27 septembre prochain.

### FOURAS.

30 Août. — Courses internationales dans le Parc du casino de Fouras, sous le patronage de la S. V. Rochefastaise. — 900 francs de prix.

### BRUXELLES.

Le dimanche 27 septembre aura lieu à Bruxelles une grande fête vélocipédique organisée par le Rapid-Club Bruxellois dans le grand Hall du Parc du Cinquantenaire; on y courra le Championnat de bicycles. Les bulletins d'adhésion vont être lancés.

### ITALIE.

Italie. — Du 6 au 8 septembre. — TRÉVISE. — Courses internationales par les soins de la société Gin. Vél. Trév.

Du 13 au 15 septembre. — ALBA. — Courses nationales, organisées par le V. C. local.

20 septembre. — AQUILA. — Courses provinciales organisées par le C. V. S. d'Aquila.

Du 20 au 21 septembre. — FOLIGNO. — Courses nationales organisées par le V.C.

20, 24, 28 septembre. — FLORENCE. — Championnats italiens provoqués par le Cercle florentin des vélocipédistes.

23 octobre. — TURIN. — Courses nationales et régionales organisées par le V. C.



## RÉSULTATS

## CAMBRAI.

Grande internationale, 10800 mètres.

Cambrai. — 1<sup>er</sup> Prix : 200 fr. : M. Fournier, de Paris, 22 m. 12. — 2<sup>e</sup> Prix : 100 fr. : M. Médinger, de Paris, 22 m. 13. — 3<sup>e</sup> Prix : 50 fr. : M. Cottereau, de Dijon, 22 m. 14. — 4<sup>e</sup> Prix : 25 fr. : M. Velghe, de Paris, 23 m. 17. — 5<sup>e</sup> Prix : médaille de Vermeil : P. Dupont, 22 m. 18.

Une prime de 50 fr. a été attribuée à M. Cottereau qui a passé trois fois premier au poteau.

Grande internationale.

Distance : 6480 mètres (3 tours de piste).

1<sup>er</sup> Prix : 160 francs : M. Médinger (14 m. 39).

2<sup>e</sup> Prix : 60 francs : M. Fournier (14 m. 40).

3<sup>e</sup> Prix : 30 francs : M. Cottereau (14 m. 40 1/2).

4<sup>e</sup> Prix : médaille de vermeil : M. P. Dupont (14 m. 41).

Une prime de 25 francs a été attribuée à M. Fournier qui a passé deux fois premier au poteau.

## COURSE DE REIMS A PARIS

23 Aout. — 23 partants, 165 kilomètres; starter : Picard président, bicycle club Rémois, départ à 3 h. 06' matin au pont d'Epernay, arrivée place de la Nation, Paris, café Arago.

1<sup>er</sup> Lorinet, 19 ans Chaumont, 11 h. 05'.

2<sup>e</sup> Rogelet, de Reims, 11 h. 17.

Le 1<sup>er</sup> montait un caoutchouc creux de la maison Peugeot frères.

## RECORD PARIS-ROUEN ET RETOUR

— M. Vigneaux devient le recordman du parcours Paris-Rouen et retour en 13 heures !

Voici ses différents passages :

Départ P. Neuilly. — 4<sup>e</sup> matin.

BONNIÈRES. — 1<sup>er</sup> arrêt. — 62 kil. de Paris; — arrivée 6 h. 46' — arrêt, 4'.

PONT-DE-L'ARCHE. — 48 kil. de Bonnières; — arrivée 9 h. 2' — arrêt, 5'.

PONT-DE-L'ARCHE. — 16 kil. de Rouen; arrivée à 10 h. 44' — arrêt, 16'.

P. d'Eauplet, à 16 kil. de Pont-de-l'Arche; arrivée à 9 h. 53' — arrêt, 5'.

BONNIÈRES. — 48 kil. de Pont-de-l'Arche; — arrivée à 1 h. 39' — arrêt, 9'.

SAINT-GERMAIN. — 45 kil. de Bonnières; — arrivée, 4 h. — arrêt 6'.

PARIS. — Porte de Neuilly; — arrivée, 5 h.

## BORDEAUX

C'est dimanche 23 août, à 3 heures précises de l'après-midi, qu'a eu lieu le départ sur route pour le Championnat de 100 kilomètres du V. C. bordelais, entre Libourne et Mussidan.

Route parfaite, beau temps, vent assez fort, qui, étant arrière au départ, aidait la marche, mais après le virage devenant vent de bout gênait passablement.

Cela explique d'ailleurs la différence de temps mise par les concurrents pour effectuer l'aller et le retour.

MM. L. Faure et Rousset contrôlaient le virage à Chantérac (borne 101).

C'est M. Jiel-Laval qui a remporté le titre de champion d'une façon très brillante; il a parcouru ces 100 kilomètres en 3 h. 39' 30", accomplissant une très belle performance en battant de 2' 30" le record de 100 kilomètres détenu par le hault Rhône.

2<sup>e</sup> arrivant, Garès, en 4 h. 5' 15",

3<sup>e</sup> » Larroque, en 4 h. 25' 5",

4<sup>e</sup> » Ratineaud, en 4 h. 25' 55",

5<sup>e</sup> » Bretonnet, en 4 h. 48' 45".

Un accident fâcheux et regrettable s'est produit vers Montpont; malgré plusieurs avertissements, une femme passant sur la route a été renversée par M. Perès, un des coureurs de tête qui a fait une chute assez grave et n'a pu continuer, empêché par des paysans attroupés et menaçants; qui même ont barré la route avec des rangées de pierres pour entraver le retour des coureurs.

M. Garès, le coureur arrivé second, a été assailli par un groupe en cet endroit et ne s'est sauvé de leurs mains qu'avec difficultés.

## COURBEVOIE

3<sup>e</sup> jour. — Prix de la Porte Bineau — 1 de Béchillon; 2 Héliette; 3 A. Piquet.

2<sup>e</sup> course : 1 A. du Cros; 2 H.; du Cros; 3 Antony.

3<sup>e</sup> course : 1 Delanoë; 2 Boucher; 3 Maubo.

4<sup>e</sup> Course : 1 A. Ducros; 2 Maubo; 3 Antony.

5<sup>e</sup> course : Antony; 2 Velghe; 3 Echard.

6<sup>e</sup> course : 1 A. Ducros; 2 D. Béchillon; 3 Velghe Military; 1 Gros (Joinville-le-Pont); 2 Seguin.



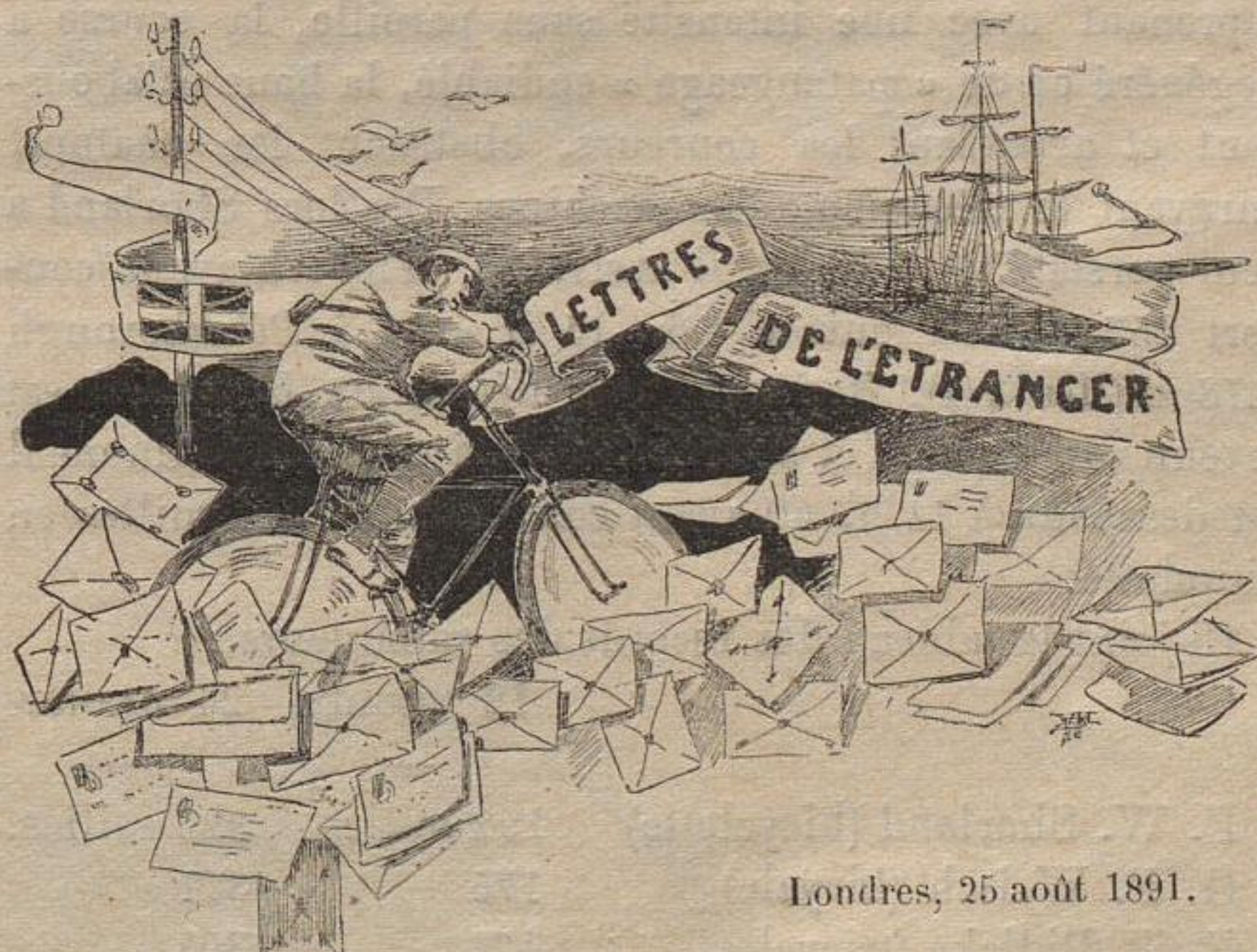
Le Congrès annuel de l'Union vélocipédique de France s'ouvrira le 31 août à 9 heures précises du matin, dans la salle des conférences de la Mairie du IV<sup>e</sup> arrondissement, place Baudoyer, à Paris. Il se continuera le 1<sup>er</sup> septembre et s'il y a lieu le 2 septembre.

Le soir de la clôture du Congrès, le Comité des Fêtes Vélocipédiques Parisiennes (S.V.M., S.V.P., V.S.P. et C.V. Trois-Étoiles) offrira un banquet aux délégués de la Province.

Le Comité d'organisation des Fêtes informe les velocemen qui se rendront au Vélodrome de Courbevoie, pour assister au Championnat de France de 100 kilomètres, qu'elle décline toute responsabilité au sujet des entrées, dont la police est confiée à la Société d'Encouragement.

Auront droit à leur entrée gratuite tous les Membres unionistes porteurs de leur carte qui sera rigoureusement exigée.

Le tramway du boulevard Bineau et la gare de Bécon-les-Bruyères desservent le vélodrome, ceci pour mettre en garde les vélocipédistes qui pourraient croire que le Championnat a lieu comme autrefois à Longchamps où a lieu une réunion — qui comprend un championnat purement privé.



Londres, 25 août 1891.

Monsieur le Rédacteur en chef,

Je ne sais si ma lettre vous parviendra assez tôt pour que notre premier numéro puisse rendre compte de la course de 24 heures organisée par le North Road Club; quoi qu'il en soit, je vous envoie à tout événement les détails que j'ai pu recueillir ici sur ses péripéties.

Vendredi, 21, 46 entrées étaient signalées; le point de départ choisi Henlow Crossing: l'itinéraire passant par Binken, Wisbech, Cambridge, Péterborough, comprenait, aller et retour, 384 milles.



Le temps affreux toute la journée a provoqué de nombreuses défections.

Les 33 partants se répartissaient en 3 bicyclettes, 19 bicyclettes, 10 tricycles, 1 tandem.

Un accident sérieux a jeté la perturbation dans les débuts de la course : Holbein renversé par la machine de Spencer a été grièvement blessé à la jambe par le choc d'une pédale et a dû être transporté à Biggleswade (à 6 milles  $\frac{1}{2}$  du départ), tandis que Spencer, dont la bicyclette était fortement avariée, devait reprendre en hâte une nouvelle machine.

Dès Péterborough, F. W. Shorland tenait la tête et signait le premier la feuille de présence. Rejoint et accompagné par Mills jusqu'à Cambridge, il y signe avec lui la feuille à 6 h. 57 ayant ainsi couvert 114 milles. Bennet y arrivait 4 minutes plus tard, Bates 5 minutes, James 19 et Lancashire à 7 h. 46. Les autres coureurs n'avaient pas fait le détour après Péterborough.

Jusqu'à midi, Shorland, Mills et Bates se sont tenus à même hauteur, mais à ce moment Mills donnant des signes non équivoques de fatigue s'est laissé devancer par ses concurrents. A 11 h. 54, Shorland s'enlevant avec un effort brillant arrivait à hauteur du *timekeeper*, passait le point de 191 milles et sans s'arrêter couvrait encore 2 milles jusqu'au coup de midi, dépassant ainsi de 2 milles le record de George Smith. On peut noter comme superbe résultat ce record de 193 milles pour 12 heures.

Bates l'a suivi à 1/2 mille, et Mills passait le point quelques secondes avant midi : tous trois avaient ainsi couvert le record en 12 heures.

Parmi les tricycles, Bidlake avait à la même heure couvert 170 milles 1/2.

Jusqu'à 2 h. 30, Shorland, accomplissant le détour de Wisbech à Lynn sans ralentir, semblait encore en mesure d'accomplir des prodiges de performance, mais la pluie reprenant avec une intensité sans pareille, la course a dégénéré en un « pataugeage » endiablé, la boue éclaboussant et aveuglant les coureurs, obstruant les chaînes, enrayant le mécanisme des machines. Dès lors Shorland a seul persisté. A 5 h. 40, il arrivait à Wisbech ayant couvert 257 milles, puis à 7 h. 15 il était à Péterborough (278 milles 1/2). Renonçant au détour de Bourn, il est revenu directement et sans forcer sa vitesse à Hitchin où il est descendu à 11 h. 40 ayant couvert ainsi 326 milles en bicyclette.

Ci-joint le tableau des records des vainqueurs :

	12 HEURES	24 HEURES
F. W. Shorland (bicyclette)	192 milles.	326 milles.
G. F. Walsch (bicycle)	175	311
F. T. Bidlake (tricycle)	171	304
T. W. Monkhouse (bicyclette)	169 $\frac{1}{2}$	278
H. Mitchell (bicyclette)	159	275
G. A. Bennett (bicyclette)	184 $\frac{1}{2}$	253

Le succès de Shorland est donc éclatant : deux de ses concurrents étaient pourtant considérés comme gagnants plus probables : Holbein arrêté par sa chute et sa blessure à la jambe, puis Mills qui au bout des 12 premières heures s'est trouvé mis hors de lutte par de vives douleurs au genou.

Veuillez agréer, etc.

H. MORTON.



De la *Revue des sports* :

Arthur du Cros a fait, dans le handicap de dimanche, 500 m. départ arrêté en 44", le kilomètre en 1' 31", les 1,500 m. en 2' 23" et les 2 kil. en 3' 11" 2/3.

Depuis il a fait le quart de mille (402 m. 33) départ arrêté en 33" 4/3.

Charron a fait la même distance en 34" 3/5.

Le tour de 500 m. départ lancé a été fait par Fournier et Echard en 41" 1/5.

La même distance a été faite par Fol en tricycle en 44" 3/5.

Sous peu, tous les records de France tomberont sur cette piste comme un château de cartes.

De la *Rivista Velocipedistica* :

Un sous-lieutenant du 1<sup>er</sup> régiment de bersagliers a résolu de faire en bicycle le trajet de Ravenne à Milan, soit 335 kilomètres en 24 heures.

Cette revue mentionne encore la traversée de l'Italie, de Rome à Vérone, par M. Antoine von Goedrick, champion de l'Union vélocipédique générale, se rendant à Berlin en bicycle à l'occasion du Congrès de la Ligue vélocipédique. Ce cycliste s'est déjà signalé par ses courses à travers la péninsule des Balkans, l'Asie Mineure et l'Égypte. Il se propose de repartir pour tenter cette fois le tour du monde en bicycle.

Le *New-York Herald* nous envoie cet écho d'Amérique :

W. F. Murphy de l'*Athlétie Club* de New-York, montant un bicycle pneumatique, a couvert tous les précédents records au mille en Amérique. Il a couvert le quart de mille en 35 secondes, le demi-mille en 1' 9" 3/4, les trois quarts de mille en 1' 45" 1/2 et le mille entier en 2' 23" 2/5, battant ainsi le record de 2" 4/5.

Du *Cycling* (Suisse) :

Les routes par le Saint-Gothard, le Splügen et le Simplon ont déjà été souvent parcourues par des cyclistes, mais c'est la première fois que le Stelvio, un des cols les plus élevés des Alpes (9 125 pieds), a été franchi. Il l'a été par J. W. Moore et H. Burgess, du *Chichester-Club*, dans leur voyage de Venise à Paris.

Hollande. — La piste de Arnhem, en Hollande, aussi bien construite que celle de Herne Hill en Angleterre, est supérieure à cette dernière, sa surface étant en ciment : on peut la considérer actuellement comme la mieux établie et la plus favorable à la vitesse.

Angleterre. — S. D. Begbie du *North Road C. C.* a couvert le record de 50 milles en tricycle accompli, en septembre dernier, par P. C. Wilson en 2 h. 35' 27"; il y a employé 10 minutes environ de moins.

Les journaux du 22 courant ont donné les résultats de la course de 100 milles du *Bath Road, Cycling Club*. Les coureurs, au nombre de 24, étaient des sportsmen des plus connus. La course a été enlevée par C. A. Smith en 5 h. 59' 11" sur la route Great North Road, ce qui constitue le temps le meilleur qui ait été fait sur cette route. Nous compléterons ces renseignements par quelques détails sur cette course importante qui a offert beaucoup d'intérêt. C'est à Péterborough que se terminait la première partie de la course : jusqu'à là, Ede a mené avec Edge qui le suivait de très près ; Shmith, Blair et Nasbitt étaient ensemble à une petite distance en arrière. Au retour, après avoir passé Tempsford, Ede est tombé. Smith et Edge ont pris la tête et apparu ensemble à 100 yards de l'arrivée ; bientôt Smith prit le devant à une distance insignifiante qu'il a conservée jusqu'au poteau ; son rival n'a toutefois perdu que d'une seconde.

Le Gérant : DEVILLAIRE.



# LE CYCLE

TOUTES LES SEMAINES

est en vente et parvient aux abonnés  
DÈS LE SAMEDI MATIN

# LE CYCLE

TOUTES LES SEMAINES

*PUBLIE : une Chronique d'actualité, — la Vélocipédie pratique, — l'Hygiène du cycliste, — la Vélocipédie militaire, — le Carnet d'un touriste, — des Correspondances étrangères, — Échos, — Sport, — Revue de la presse, — Boîte aux lettres,*

et contient encarté :

*UN CYCLE-ITINÉRAIRE DE 100 KILOMÈTRES*

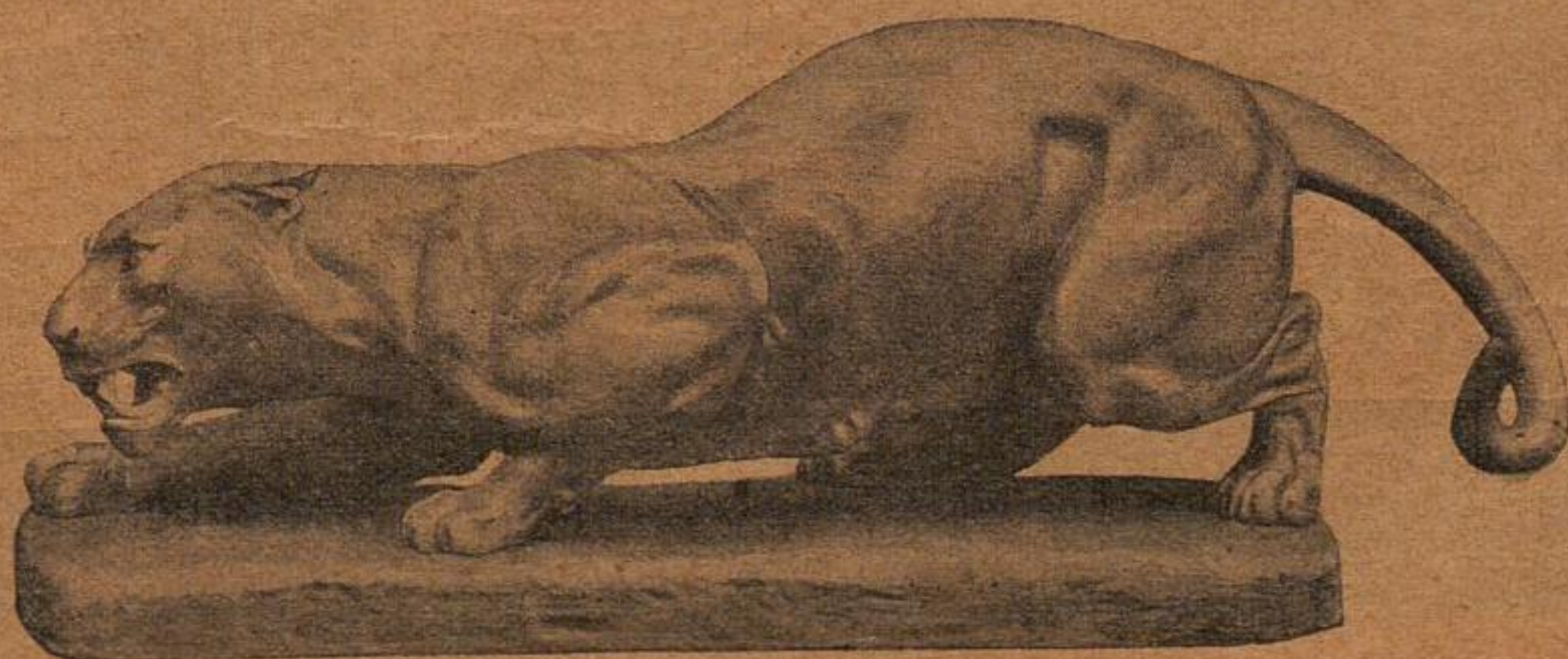
DIAGRAMME DE ROUTE AVEC CARTE ET NOTICE

# LE CYCLE

TOUTES LES SEMAINES

est illustré de dessins d'actualité

CHAMPIONNAT  
DE  
FRANCE  
—  
1891



CHAMPIONNAT  
DE  
FRANCE  
—  
1891

Bronze d'art sortant des magasins de la Société des Bronzes de Paris.

PRIX OFFERT PAR LE CYCLE AU VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT



# Velocipèdes PEUGEOT



*Les Fils de*  
**PEUGEOT Frères**

**VALENTIGNEY** (DOUBS)

**MAISON DE VENTE, 32, Avenue de la Grande Armée, PARIS.**





LA NOUVELLE BICYCLETTE N° 21  
à suspension à ressorts  
a tous les avantages des pneu-  
matiques sans aucun de leurs  
inconvenients.

MACHINES SANS RIVALES

SUR  
LA ROUTE



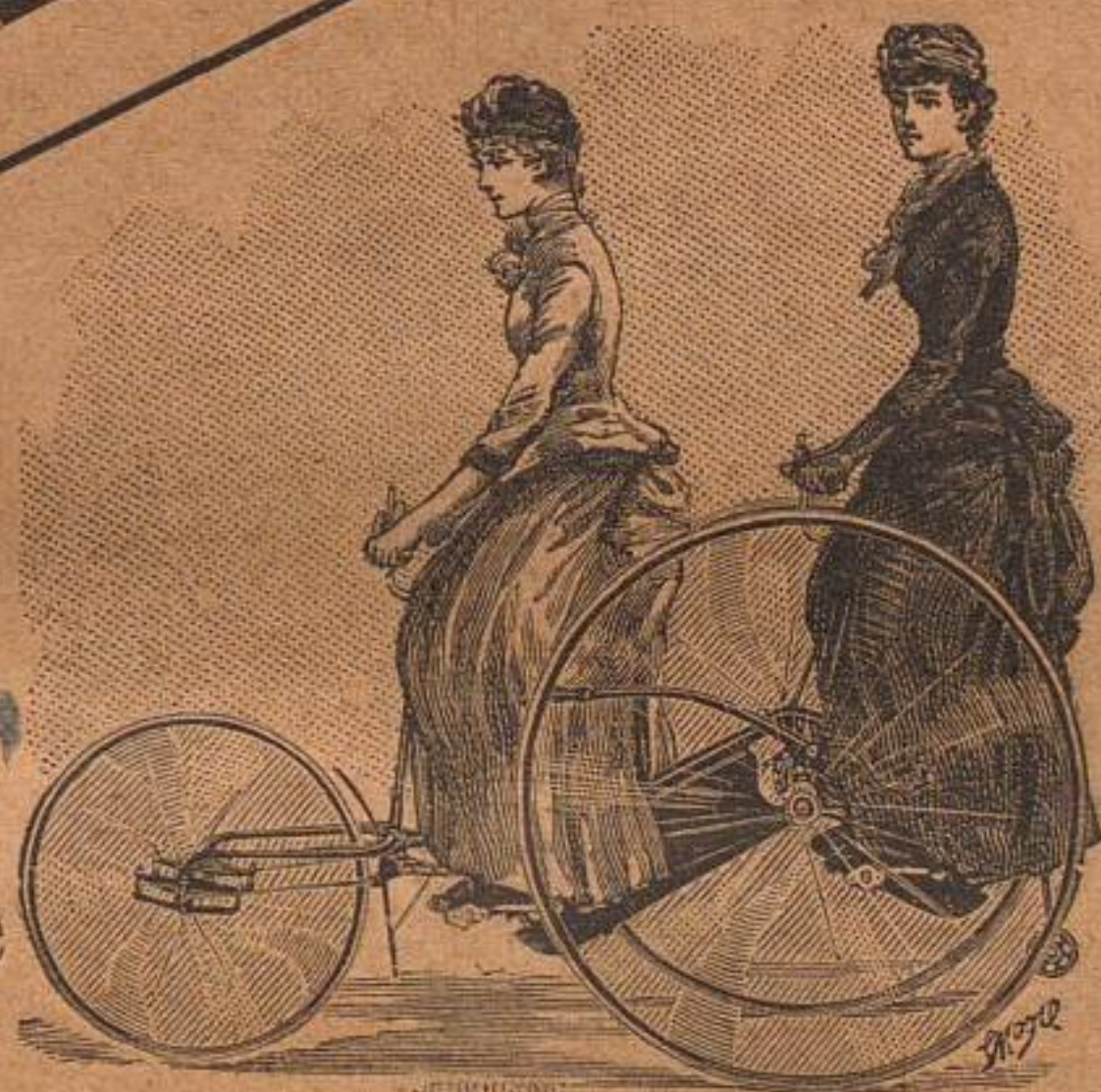
QUADRANT

PARIS

Lonclas et Guibert

10 bis

Avenue de la Grande-Armée



CYCLES DE TOUTES MARQUES

Fort escompte au comptant

Locations de Machines

DE LUXE

au Mois et à la Journée

RÉPARATIONS

Leçons gratuites

AUX

Acquéreurs

VENTE



ÉCHANGE

Spécialité

DES

NOUVEAUX PNEUMATIQUES

« CLINCHER »

Réparables instantanément

AGENTS

de HUMBER

66, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

au coin de la rue Saint-Ferdinand

TERRONT & REULOS

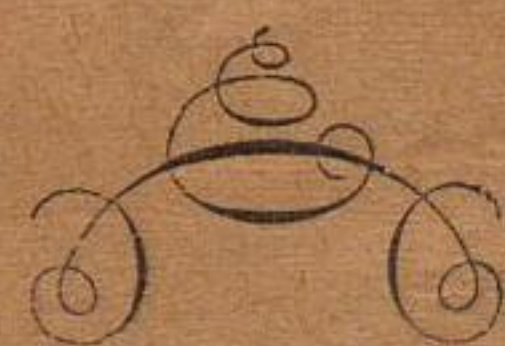
ACCESSOIRES

DE

VÉLOCIPÈDES



COMIOT et Cie



PARIS

46, rue Brunel, 46



# LE CHAMPIONNAT DE FRANCE LA COURSE ANNUELLE DES JUNIORS

ET LA PLUPART DES  
COURSES INTERNATIONALES



ONT ÉTÉ GAGNÉES PAR  
**LES CYCLES ROCHET**

**MAGASIN DE VENTE**

29, Rue du Quatre-Septembre, 29.

**USINE**

74, Rue de la Folie-Regnault, 74.

*Agents dans les principales villes de France*