

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- [Le Conservatoire numérique](#) communément appelé [le Cnum](#) constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre (www.eclydre.fr).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - http://cnum.cnam.fr](#))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Bonneville, Louis (1865-1947)
Auteur(s) secondaire(s)	Walckenaer, Charles Marie (1858-1951)
Titre	Les locomotions mécaniques : origines : dates et faits
Adresse	Paris : Dunod, 1935
Collation	1 vol. (XIX-279 p.) ; 22 cm
Nombre de vues	304
Cote	CNAM-BIB 8 De 416
Sujet(s)	Bicyclettes -- Histoire Automobiles -- Histoire Avions -- Histoire
Thématique(s)	Transports
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	06/04/2018
Date de génération du PDF	24/02/2022
Permalien	http://cnum.cnam.fr/redir?8DE416

LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES

Origines : Dates et Faits.

*Class. déc. : 629.113
+ 629.117 / 118 + 629.135 (09)*

8° De . 416

LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES

Origines : Dates et Faits.

PAR

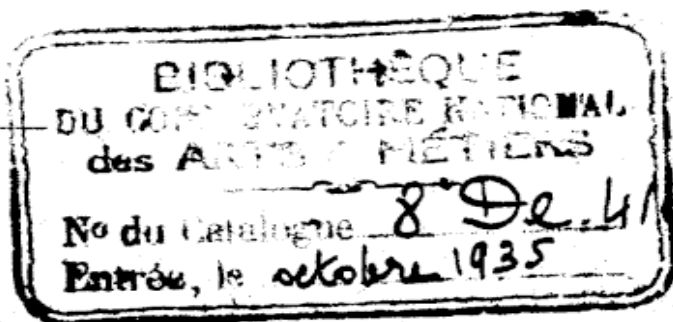
LOUIS BONNEVILLE

*Vice-Président de l'Automobile-Club
de Nice et Côte d'Azur.*

PRÉFACE

DU BARON WALCKENAER

*Président de la Commission historique
de l'Automobile-Club de France.*



PARIS



92, RUE BONAPARTE (VI)

1935

PRÉFACE

Voici un livre tout en dates, en noms, en brefs énoncés. L'auteur, M. Louis BONNEVILLE, ne pratique pas le style fleuri ni l'amplification littéraire. Il cite des documents et énonce des faits. Ce n'est pas là, tant s'en faut, une mauvaise manière d'écrire l'histoire.

L'histoire que M. L. BONNEVILLE nous présente est celle du cycle et de l'automobile jusque vers 1914 et celle des commencements de la conquête de l'air par le ballon et l'avion.

Depuis cent cinquante ans, l'un des principaux objectifs de l'homme, dans l'ordre matériel, a été la conquête de la mobilité. Par ses découvertes scientifiques et ses inventions, par la vapeur, par l'électricité, par l'utilisation de l'énergie sous toutes ses formes, il a mené une lutte incessante contre l'espace et le temps. Il a accru dans une proportion prodigieuse la puissance et la vitesse de ses moyens de locomotion sur terre et sur mer; s'en prenant à la troisième dimension, il a plongé sous les flots, il s'est élancé dans les airs et ses avions atteignent aujourd'hui des vitesses que naguère on n'eût pas osé concevoir.

Cette évolution, dont la brièveté surprend, a été conditionnée par les progrès des sciences en général, de la mécanique en particulier et, en mécanique, par l'invention et le perfectionnement de moteurs de plus en plus légers par rapport à leur puissance et de mieux en mieux adaptés à leur emploi.

L'ancêtre de l'automobile est le fardier à vapeur de Cugnot, essayé à Paris en 1769. La première tentative de navigation à vapeur est plus vieille de 60 ans; elle date de 1707, quand Papin, près de Cassel, entreprit d'installer sa pompe à feu à piston sur un bateau et de lui faire actionner une roue à aubes, expérimen-

tation à laquelle s'opposèrent le refus d'autorisation des conseillers de l'Électeur de Hanovre et la violence des bateliers de la Fulda. Toutefois ce n'est que vers 1775, lorsque la machine à vapeur fixe eut été grandement perfectionnée par James Watt et ses collaborateurs, que l'idée de l'appliquer à la propulsion des bateaux fut reprise sur des bases pratiques et que, après les essais infructueux d'Auxiron et de Périer (1774-75), le marquis de Jouffroy, par ses expériences couronnées de succès (1778-83), mérita le nom de créateur de la navigation à vapeur.

C'est la machine à condensation, dans la suite de ses perfectionnements, qui a assuré la puissance et la gloire de la marine. Mais elle ne convenait pas à la locomotion terrestre. Il fallait à celle-ci un moteur moins lourd et moins encombrant. La conception de la machine sans condenseur, fonctionnant à partir d'une pression plus ou moins largement supérieure à la pression atmosphérique, remonte à une haute antiquité, puisque l'éolipyle de Héron d'Alexandrie était une turbine à vapeur à échappement libre. Le même principe était applicable au moteur à piston et, dès 1759, l'attention de Watt avait été appelée par Robison sur la possibilité de constituer un véhicule mû par la vapeur.

Toutefois cette possibilité était subordonnée à deux conditions principales : il fallait que l'appareil, notamment en ce qui touche la chaudière, fût assez résistant pour permettre la production et l'utilisation d'une pression effective suffisamment élevée; il fallait aussi que la chaudière eût une surface de chauffe assez étendue et un foyer assez actif pour entretenir la vaporisation correspondant à la consommation de la machine. Il est évident que la marmite de cuivre, visible au Conservatoire des Arts et Métiers sur le second fardier de Cugnot, était totalement impropre à l'office de générateur permanent.

Quelques études et essais, qui faisaient peu à peu progresser la question, eurent lieu en Angleterre et en Amérique pendant le dernier quart du XVIII^e siècle et les premières années du XIX^e siècle. C'est à cette époque que se rattachent la construction d'un modèle de locomotive par l'associé de Watt, Murdock (1784); l'essai à Philadelphie, par Oliver Evans, d'un ba-

teau monté sur roues afin de se mouvoir à terre, singulier amphibie (1804), et surtout, vers 1801-1804, les travaux de Trevithick et notamment la construction, par Trevithick et Vivian, d'une locomotive qui fonctionna longtemps sur le chemin à rails de bois des mines de Merthyr-Tydwil.

A cette époque, le problème de la locomotion routière ne se distinguait pas encore nettement de celui de la traction sur rails; mais bientôt ce fut vers celle-ci que l'évolution s'orienta. Les nouveautés introduites par George Stephenson lui donnèrent une impulsion décisive : en 1815, tirage par la vapeur d'échappement imaginé par Hackworth; en 1829, emploi de la chaudière tubulaire, dont la création est rapportée à Booth en Angleterre, et, en France, à Marc Seguin (1828).

Grâce à ces inventions et à celle de la coulisse de Stephenson, la locomotive de chemin de fer était née. Sans cesse perfectionnée, merveilleusement accrue en puissance et en rendement, elle devint, conjointement avec le navire à vapeur, l'un des facteurs essentiels de la prospérité du XIX^e siècle.

La locomotion sur route ne marcha pas à la même allure. Elle disposait des mêmes moyens que la traction ferroviaire quant à l'efficacité de la chaudière, à la valeur de la pression, au système de distribution et de détente de la vapeur, mais ces moyens ne suffisaient pas pour conduire à la réalisation de véhicules légers et rapides. Pendant 80 ans à partir des travaux de Trevithick, jusqu'aux années qui suivirent 1880, l'emploi de la vapeur pour la circulation routière resta très limité.

Toutefois, en Angleterre, la voiture sans chevaux connut un réel engouement pendant une quinzaine d'années autour de 1830. Avec les mail-coaches à vapeur de Gurney (1828) et de Hancock (1829-33), des services réguliers de voyageurs furent entrepris. En 1833, on comptait une vingtaine de véhicules à vapeur en construction ou en fonctionnement à Londres et aux environs. Mais bientôt surgirent, notamment par suite d'une réglementation draconienne (Locomotive Act 1836), des difficultés qui ne laissèrent subsister, de ce mouvement passager, que l'amusante célébrité due à l'*humour* des caricaturistes.

En France, la locomotion routière demeura longtemps dé-

laissée, bien qu'en 1828, Pecqueur, chef des ateliers du Conservatoire des Arts et Métiers, eût fait breveter un système de chariot à vapeur où l'on trouve le différentiel et la transmission par chaînes, ainsi que la direction par roues pivotantes à l'extrémité de l'essieu avant, déjà inventée en 1816 par Lanskensperger. En 1835, l'attention française fut momentanément réveillée par l'apparition d'une voiture Gurney qui effectua quelques trajets entre Paris, Versailles et Saint-Germain. Dietz construisit, vers la même époque, un tracteur dont les roues étaient rendues quelque peu élastiques par l'interposition de feutre ou de caoutchouc entre la jante en bois et le bandage en fer, et qui fit en une heure et demie l'aller et retour entre Paris et Saint-Germain. Mais ces initiatives n'eurent pas de suite durable. Plus heureux fut Lotz, de Nantes, qui lança dans les milieux agricoles un type de locomotive routière, servant au point fixe comme locomobile batteuse et remorquant d'une ferme à l'autre le matériel de battage : vers 1855, la maison Lotz était réputée pour ce genre d'engins.

C'est quinze ou vingt ans plus tard, après la guerre de 1870-71, qu'apparurent des véhicules qui apportaient, sous une forme nouvelle, une solution viable à la question de la circulation routière; ce furent les voitures Bollée.

Amédée Bollée père, fils d'Ernest-Sylvain Bollée, fondateur de cloches au Mans, avait vingt-huit ans quand, en 1872, il construisit l'*Obéissante*, break à douze places, possédant à droite et à gauche de son châssis, deux moteurs dont chacun, à deux cylindres en V, commandait l'une des roues d'arrière par l'intermédiaire d'un changement de vitesse à train balladeur et d'une chaîne de transmission. La chaudière, placée à l'arrière, était verticale à foyer intérieur, avec tubes vaporisateurs pendentifs, système Field : ce type de générateur était assez léger et d'une suffisante activité de vaporisation pour convenir à un véhicule de poids moyen. L'*Obéissante* circula avec plein succès sur les routes de France; il fallut toutefois à Bollée une énergie persévérante pour surmonter les difficultés administratives, car à cette époque on ne concevait l'emploi des véhicules à vapeur que pour des parcours restreints, si bien

qu'en principe il fallait une autorisation préfectorale distincte pour circuler dans chaque département. Les obstacles furent cependant levés et, non seulement l'*Obéissante* fit en divers lieux l'admiration des Français, mais elle fut exhibée à l'étranger et fonctionna à Vienne devant l'Empereur d'Autriche. A l'*Obéissante* succéda la *Mancelle*, voiture plus légère, carrossée en victoria, dont les dispositions mécaniques étaient plus simples grâce à l'emploi d'un différentiel. *Obéissante* et *Mancelle* figurèrent à l'Exposition universelle de 1878 où elles étaient les seules voitures à propulsion mécanique. D'autres unités furent construites, notamment, la *Nouvelle* (1880) qui devait, quinze ans plus tard, prendre part à la course Paris-Bordeaux, où elle fut classée neuvième malgré une avarie accidentelle qui avait entravé sa marche.

Le progrès se poursuivait donc, grâce à des efforts méritoires et avec des résultats très sensibles, mais à un rythme lent, lorsque, dans un intervalle de dix ou quinze ans, entre les années 1880 et 1895, la face des choses changea. Ce fut le résultat de l'application de moteurs, incomparablement plus légers que ceux précédemment employés, à la propulsion de véhicules très légers eux-mêmes, cycles ou voiturettes.

L'ancêtre du cycle est le célérifère, inventé par Civrac en 1790. Notons, mais uniquement pour situer chaque invention dans son cadre historique, que cette date est postérieure de vingt ans à celle du fardier de Cugnot. Ces deux inventions procèdent d'idées tout à fait distinctes; elles n'ont de commun que l'emploi de la roue, organe mécanique que la nature ignore, mais dont l'invention se perd dans la nuit des temps. L'automobile, qui a pour ancêtre le fardier de Cugnot, c'est la voiture dont les roues sont actionnées par un moteur mécanique; le cycle, c'est l'homme sur roues. Dans le célérifère, les roues n'avaient d'autre fonction que de supporter le poids du corps; l'homme se poussait en faisant prendre à ses pieds contact avec le sol. Notons en passant que sous sa forme première, l'appareil se prêtait mal aux virages; mais en 1818, Drais de Sauerbrœn rendit la roue d'avant directrice et le célérifère fit place à la draisienne.

Quarante-trois ans plus tard, en 1861, un pas d'une impor-

Bonneville.

b

tance capitale fut franchi. Une draisienne ayant été donnée à réparer à Pierre Michaux, carrossier à Paris, son fils, Ernest, âgé de dix-neuf ans, essaya la machine et se plaignit à son père de la fatigue qu'éprouvaient les jambes lorsque, dans l'intervalle des poussées sur le sol, il fallait les tenir en l'air. De la conversation qui s'ensuivit entre le père et le fils, il résulta qu'Ernest Michaux monta sur l'axe de la roue d'avant un pédalier qui permit, non seulement de reposer les jambes, mais de les employer, en actionnant la roue, à faire avancer le véhicule. Dès lors le cycle était né. Il se rapprochait, comme principe, de l'automobile, en ce sens que c'était, pour l'un comme pour l'autre, l'adhérence d'une ou plusieurs roues motrices sur le sol qui faisait avancer l'engin. Seulement l'automobile était un véhicule à moteur mécanique, le vélocipède un véhicule à moteur humain.

Or, tandis que le moteur mécanique, primitivement lourd et imparfait, pouvait être allégé et perfectionné à mesure que progressaient les applications générales de la thermodynamique et l'art de la construction, la puissance du moteur humain était une donnée sur laquelle le constructeur de vélocipèdes n'avait aucune prise. Le perfectionnement du cycle devait consister à réduire les résistances passives, à diminuer le poids de l'appareil, à le rendre commode, sûr et rapide. Sous tous ces rapports des résultats merveilleux furent obtenus.

Les choses allèrent si vite qu'à la première exposition de cycles, qui eut lieu au Pré-Catelan en 1869, on voyait déjà représentés, au moins sous des formes primitives, le pédalier distinct des roues avec transmission par chaîne à la roue d'arrière, la roue libre et le changement de vitesse.

C'est à cette époque que Suriray introduisit dans la construction des roulements à billes, invention dont l'origine remonte au XVIII^e siècle, mais qui n'avait rien donné alors et qui plus tard, en 1856, avait été brevetée en faveur de l'abbé Tihay.

Le système des pédales directement montées sur l'axe de la roue d'avant donna satisfaction tant que l'on se contenta d'une médiocre vitesse de marche. Pour accroître celle-ci, l'ont fut conduit à augmenter démesurément le diamètre de cette roue,

au-dessus de laquelle le cycliste était juché, aussi près que possible de la circonférence de la roue, de manière que ses pieds pussent atteindre les pédales. Ce fut le *grand bi*, qui connut le succès vers 1874, et pendant au moins une dizaine d'années; mais c'était un engin dangereux autant qu'incommode. Presque en même temps que lui divers *bicycles de sûreté* furent créés, dans lesquels une transmission était interposée entre les pédales et la roue motrice, séparation d'organes qui donnait au constructeur la liberté, sans sacrifier la vitesse de marche, de fixer les diamètres des roues au mieux des qualités générales de la machine. Les dispositions qui prévalurent furent celles qui, à partir de 1879, ont définitivement triomphé dans la bicyclette; pédalier solidement établi au bas d'un cadre indéformable, roue motrice à l'arrière, transmission par chaîne assurant une multiplication convenable de la vitesse angulaire. Certains types établis vers 1879, conservant encore dans une mesure atténuée la silhouette du bicycle à grande roue d'avant, avaient des roues franchement inégales; mais cette inégalité, qui avait plus d'inconvénients que d'avantages, se réduisit peu à peu et finit par disparaître. Pourtant on en trouve encore trace dans des bicyclettes telles que le *Rover* de Starley (1885).

Les bicyclettes, ainsi que les tricycles et quadricycles qui avaient suivi une évolution parallèle, devaient encore recevoir par la suite bien des perfectionnements. Au nombre de ceux-ci, n'ayons garde d'oublier l'application qui leur fut faite des bandages pneumatiques. Inventé dès 1845 par R. W. Thomson, tombé dans l'oubli, puis réinventé en 1888 par J. B. Dunlop, le *pneu* fut introduit en France vers 1890, pour la maison Clément, par F. de Civry qui le présenta sur une bicyclette Yrvel. C'était à ce moment-là un pneumatique collé à la jante, totalement indémontable.

Plusieurs brevets (Welsh, Barlett et autres) furent pris en Angleterre, en cette même année 1890, en vue de rendre le pneu susceptible de démontage au moyen de dispositions plus ou moins analogues aux tringles (Welsh) ou aux talons (Bartlett). Mais, en France, ce furent André et Edouard Michelin qui, vers 1892, créèrent le pneu démontable.

Les inestimables qualités du bandage pneumatique que le bandage creux ne put longtemps concurrencer, ont victorieusement contribué à partir de cette époque à faire de la bicyclette la *petite reine* de la route.

Laissons-là à ses brillantes destinées et à son rôle de bienfait social, où elle excelle et qu'elle n'a pas fini de jouer, et revenons en arrière de quelques années, à l'époque où commença la motorisation des cycles et des voitures légères.

En France, cette motorisation commença par de mémorables tentatives pour la réaliser dans le système de la machine à vapeur d'eau et déjà, sous cette forme, elle donna des résultats extrêmement intéressants. La grande difficulté était de trouver, pour le moteur à vapeur, une chaudière ultra-légère. Le système de générateur vertical à foyer intérieur et petits tubes vaporisateurs, inventé par Trépardoux et breveté en 1883, permit à MM. de Dion, Bouton et Trépardoux de construire, en 1883 et au cours des années qui suivirent, les premiers tricycles et quadricycles à propulsion mécanique. En 1887, ces légers véhicules atteignaient des vitesses instantanées de l'ordre de 60 kilomètres à l'heure. Élargissant le champ d'application du système, les mêmes constructeurs créèrent ensuite le tracteur ou avant train moteur à vapeur (brevet du 20 mars 1893); ils y appliquèrent les dispositifs, déjà employés par Bollée, du différentiel et de la transmission par deux arbres à cardans transversaux.

D'autre part, une chaudière à vaporisation instantanée, d'un type tout nouveau, fut inventée par les frères Serpollet. L'auteur de ces lignes se souvient du jour où Léon Serpollet lui apporta un modeste appareil d'essai, composé de deux morceaux de tôle de forme rectangulaire, appliqués l'un contre l'autre par une rivure périphérique; à l'une des extrémités du rectangle était fixé un tube pour injecter de l'eau dans l'interstice des deux plaques; de l'extrémité opposée partait un autre tube pour recueillir la vapeur. Par rapport à ce modèle rudimentaire, le système fut rapidement perfectionné et la voiture-tricycle Serpollet circula avec succès dans Paris en 1889. La vaporisation instantanée, qui avait été jadis la première idée de Belleville lors de la création de sa chaudière, s'était précédemment heurtée

à la difficulté de rendre à tout instant l'alimentation en eau et la vaporisation égales entre elles et égales à la demande de vapeur. Cette difficulté fut tournée, sur les voitures Serpollet, en chauffant le générateur à l'huile de pétrole et en montant les deux pistons plongeurs, chargés respectivement d'envoyer l'huile au brûleur et l'eau à la chaudière, sur une même traverse à mouvement alternatif. Ajoutons d'ailleurs que l'on fut amené par la suite, dans la construction des chaudières Serpollet, à atténuer la rigueur du principe de la vaporisation instantanée en donnant à la chaudière une masse métallique assez importante pour faire jusqu'à un certain point volant de chaleur, en même temps que pour présenter à haute température, une résistance suffisante à la déformation.

Mais ces systèmes nouveaux de véhicules à vapeur ne tardèrent pas à céder le pas aux véhicules recevant la puissance d'un moteur à pétrole ou, pour employer une expression plus générale, d'un moteur à air carburé.

Le moteur à air carburé est une variante du moteur à gaz, dont l'invention est due à Lenoir et remonte à 1862. Dès cette époque, l'inventeur chercha à rendre ce genre de moteur applicable à la propulsion des véhicules et des embarcations. La question, longtemps délaissée, fut reprise vers 1883 par Delamarre-Deboutteville, qui construisit d'abord un tricycle avec moteur à gaz proprement dit, dont le gaz était accumulé dans deux réservoirs à la pression de 10 kilogrammes au centimètre carré et détendu pour l'alimentation du moteur; puis en collaboration avec Malandin, il inventa un carburateur à gasoline, breveté en 1884, qui fut appliqué en premier lieu à un moteur fixe, puis à un moteur de voiture.

C'est à peu près à la même époque que Daimler à Cannstadt, fut l'inventeur d'un système de carburateur et d'un type de moteur vertical ayant les organes renfermés dans un carter et offrant, pour la propulsion des véhicules légers, des qualités toutes spéciales de puissance massique et de robustesse. Il s'essaya en 1886 à la construction d'une bicyclette avec moteur d'un demi-cheval. Bientôt après, il créa le moteur à deux cylindres en V. Un moteur monocylindrique Daimler, construit

en 1887, figura à l'Exposition universelle de 1889, sur une voiture de tramway.

Afin de faire breveter ses inventions en France, Daimler était entré en relations avec Sarazin, représentant à Paris de la fabrique de moteurs à gaz Otto et Langen. Les brevets pris, Sarazin s'aboucha, en vue de la construction des moteurs avec la maison Panhard et Levassor. Après sa mort, survenue en 1887, sa veuve se mit à son tour en rapport avec Daimler et obtint, en 1889, la concession en France des brevets de celui-ci à la maison Panhard et Levassor.

En 1891, à peu près simultanément, Panhard et Levassor et Peugeot mirent en circulation des voitures légères à moteur Daimler, d'un fonctionnement tout à fait satisfaisant.

Dès lors le pétrole s'affirma comme un rival heureux de la vapeur. En 1894, dans le concours du *Petit Journal* sur le parcours Paris-Rouen, ce fut, il est vrai, le tracteur à vapeur piloté par M. Bouton et servant d'avant-train à une voiture où avaient pris place MM. Pierre Giffard, de Dion et deux autres, qui réalisa la meilleure vitesse moyenne (21 km/h), mais ce ne fut pas cet équipage qui obtint le premier prix, à cause des conditions diverses du concours; ce prix fut partagé entre Panhard-Levassor et Peugeot.

L'année suivante (1895), la course Paris-Bordeaux fut un triomphe pour le pétrole. La cause était gagnée et, sauf pour la construction de quelques véhicules industriels de poids lourd, le moteur à vapeur disparut de la construction automobile.

L'adoption du moteur à pétrole a marqué, pour la locomotion automobile, comme on l'a dit justement, le commencement d'une ère nouvelle. C'est grâce à ce moteur léger, non encombrant, utilisant un combustible commode, et qui s'est montré par la suite perfectible au plus haut degré, que ce mode de locomotion prit, à partir de 1895, un essor triomphal, dans une atmosphère d'excitation sportive, d'émulation ardente entre les constructeurs et d'intérêt passionné de la part du public.

L'ouvrage de M. L. BONNEVILLE retrace les événements caractéristiques de cette phase décisive.

A l'époque mémorable où s'était amorcée la transformation

du cycle en véhicule automobile, vers 1880-85, M. BONNEVILLE était un tout jeune homme, épris de sport et d'activité. Fondateur et secrétaire du *Veloce Club* en 1881, consul de l'*Union Vélocipédique de France* (U. V. F.) en 1883, président du *Cyclo-touriste* deux ans plus tard, il prêchait d'exemple comme cycliste et écrivait en 1885 cette phrase dont la forme surprend un peu mais qui, au fond, définit un programme digne d'être remarqué : « Nous allons nous appliquer à répandre la Vélocipédie par l'usage du Vélocipède ». Mêlé de près aux débuts de la locomotion mécanique, il prit part en 1886 aux essais des premiers tricycles à vapeur De Dion-Bouton, en 1891 et 1892 à ceux des voiturettes Peugeot, Panhard-Levassor, ainsi que de la bicyclette à pétrole de Millet. Après avoir, pendant quelques années, exploité un atelier de mécanique à Villeneuve-sur-Lot, sa ville natale, il transporta, à partir de 1894, son industrie à Toulouse. Il est l'auteur de diverses innovations dans la construction des quadricycles, des cycles-cars et des voiturettes. Il a largement contribué à répandre dans le midi de la France les grandes marques de cycles et d'automobiles.

Il a été un animateur par l'action et aussi par la plume. Dès le début de sa carrière, il fut collaborateur du *Sport Vélocipédique* de la *Revue des Sports*, de plusieurs autres revues sportives. Il a publié des études d'actualité dans les revues techniques telles que la *Locomotion automobile*, la *France automobile*. Plusieurs grands journaux de la presse quotidienne lui furent redevables d'articles d'information et de chroniques.

Ce n'est pas seulement la locomotion sur route, c'est aussi l'aéronautique dont l'évolution a été attentivement suivie par M. L. BONNEVILLE. Il a noté, en particulier, les faits mémorables se rattachant aux débuts de l'aviation avec un intérêt d'autant plus vif qu'il fut l'ami de Clément Ader. La dernière partie de son livre est consacrée successivement *au moins lourd que l'air* et *au plus lourd que l'air*.

Abstraction faite de tentatives mal connues, le *moins lourd que l'air*, apparaît en 1782-83 et l'invention de Joseph Montgolfier connaît aussitôt la gloire. Il est donné aux Français, dans la seule année de 1783, d'admirer d'abord le lancement de bal-

lons non montés (aérostats à air chaud des frères Montgolfier, à hydrogène de Charles et des frères Robert), puis l'ascension de Pilâtre de Rozier en montgolfière captive, l'ascension libre du même Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes à bord d'une montgolfière (21 novembre) et celle de Charles et Robert jeune à bord d'un ballon à hydrogène (1^{er} décembre 1783).

Dès l'époque de ces premiers et mémorables succès du *Globe aérostatique*, on songea à le rendre dirigeable au moyen d'un appareil propulseur fixé à la nacelle. Blanchard employa successivement des ailes à mouvement alternatif et une hélice; Guyton de Morceau, des espèces de rames. Mais ces systèmes, mûs à bras, étaient totalement incapables de venir à bout de la résistance de l'air à l'avancement du ballon.

Pour rendre le ballon dirigeable, il fallait d'une part diminuer la résistance de l'air en lui donnant une forme rationnelle extrêmement allongée, d'autre part augmenter la force propulsive par l'emploi d'un moteur mécanique puissant. Et puisque, pour deux aéronefs géométriquement et mécaniquement semblables la puissance du moteur croît à peu près comme le cube des dimensions linéaires, tandis que la résistance de l'air ne croît que comme le carré, l'avenir du dirigeable était dans la construction d'unités de plus en plus puissantes.

Il faut franchir un demi-siècle pour arriver aux premières réalisations couronnées de succès. Il n'est pas besoin de dire que l'énergie motrice fut demandée d'abord à la vapeur. En 1852, Henri Giffard construisit un dirigeable de 2.500 mètres cubes, dont la longueur était de 44 mètres, le diamètre de 12 mètres et dont la nacelle portait un moteur à vapeur de trois chevaux. Le générateur était une chaudière cylindrique verticale à tube-foyer intérieur, chauffée au coke. Les gaz de la combustion, après s'être élevés dans le tube-foyer, redescendaient le long du corps cylindrique et étaient évacués par une cheminée dirigée de haut en bas, où le tirage était obtenu par l'appel de la vapeur d'échappement du moteur.

Une trentaine d'années plus tard, c'est à l'électricité qu'on eut recours. C'était l'époque de l'Exposition de 1881, où le pouvoir de la fée moderne commença de se manifester sous tant

de formes. Les frères Tissandier y présentèrent un petit dirigeable de 1.000 mètres cubes, muni d'un moteur d'un cheval et demi environ, alimenté par une batterie de vingt-quatre éléments de pile au bichromate de potasse. Trois ans plus tard, en 1884, Charles Renard et Arthur Krebs achevaient la construction du dirigeable *France*, de 1.860 mètres cubes, muni d'un moteur électrique hexapolaire d'une puissance de huit chevaux en régime normal, alimenté par une batterie de piles légères aux acides chromique et chlorydrique. La *France*, montée par ses inventeurs, fut le premier dirigeable qui ait bouclé des circuits. Il renouvela à plusieurs reprises cette preuve de l'efficacité de sa propulsion.

Enfin, douze ans plus tard (1895) s'ouvre l'ère du moteur à essence.

Les premières tentatives d'application de ce genre de moteur à l'aéronautique, faites au moyen du moteur Daimler en 1896-97, furent arrêtées par des accidents : le ballon de Wolfart prit feu et celui de Schwartz, premier dirigeable rigide, s'écrasa à l'atterrissage.

Par contre, l'année suivante (1898), à Paris, Santos-Dumont inaugurait la série de ses essais, bientôt couronnés de succès retentissants. Le moteur à essence offrait une telle supériorité sous le rapport de la légèreté et de la commodité d'emploi, qu'il permettait d'envisager comme possible la construction de petits engins aériens à usage individuel. C'est ce qui avait déjà conduit, quelques années plus tôt, à la motorisation des cycles.

Santos-Dumont construisit et expérimenta successivement, de 1898 à 1907, seize petits dirigeables. Le N° 1 cubait 180 mètres cubes; sa nacelle portait un moteur vertical à deux cylindres en tandem, formé d'un moteur de Dion-Bouton auquel on avait ajouté un second cylindrique au-dessus du premier. Essayé le 20 septembre 1898, le ballon se plia en deux. Le N° 2 eut à peu près le même sort et c'est à cette instabilité de forme, en même temps qu'aux autres imperfections successivement reconnues, que l'inventeur s'attacha à remédier dans les numéros suivants. A partir du N° 4, il employa le moyen consistant à donner au ballon, comme nacelle, une longue pièce rigide, vergue ou

légère poutre en treillis. Comme moteurs, il employa surtout des moteurs Buchet; celui du N° 5 développait seize chevaux. Son objectif, à partir de 1900, était de remporter le prix qui fut créé à cette époque par Deutsch de la Meurthe, en bouclant un circuit autour de la Tour Eiffel. Il y réussit sur le N° 6, le 19 octobre 1901, en partant de Saint-Cloud et atterrissait au point de départ au bout de trente minutes et quarante secondes, temps supérieur de quarante secondes à celui alloué par le règlement de l'épreuve. Le Comité de l'Aéro-Club lui décerna quand même le prix.

Santos-Dumont ne s'en tint pas là et réalisa des performances variées avec les numéros suivants. Le N° 9, de 1903, fut pour lui un véritable engin de promenade.

Mais ce n'est pas sous la forme de petits appareils pour amateurs que le dirigeable devait se perpétuer; c'est au contraire sous la forme d'aéronefs de dimensions et de puissance importantes, parfois colossales, appropriées aux missions militaires ou aux voyages au long cours.

En 1902-1903, MM. Lebaudy frères construisirent, sur les plans de Julliot, un dirigeable dont la plupart des dispositions essentielles ont été conservées par la suite dans la construction des aéronefs souples ou demi-souples. Sa propulsion était assurée par un moteur Mercédès de quarante chevaux. Offert à l'armée, il servit longtemps aux exercices d'entraînement.

A partir de 1906 la construction des dirigeables se développa en France dans divers ateliers tels que ceux de Clément, des Sociétés Zodiac et Astra; Lebaudy et Clément fournirent des dirigeables militaires non seulement à la France, mais à l'Angleterre et à la Russie.

Quant au dirigeable rigide, il a été presque entièrement l'œuvre du comte Zeppelin, qui fit breveter en 1898 son système de navire aérien à ossature métallique et à ballonnets intérieurs. Le *Zeppelin* n° 1, de 128 mètres de longueur, expérimenté en 1900, évolua avec succès au-dessus du lac de Constance. Puis, de 1900 à 1914, vingt-cinq zeppelins furent construits, avec des dimensions et des puissances successivement accrues dans des proportions considérables et une remarquable sécurité de fonctionnement.

Il est difficile de prévoir quel avenir est réservé à ces géants de l'air. Mais jusqu'à présent, qu'il s'agisse de ballons souples, semi-rigides ou rigides, l'emploi de l'aérostat dirigeable est resté très limité. Lorsque, vers 1865, à l'époque de la fameuse querelle entre les partisans du *moins lourd que l'air* et les prophètes du *plus lourd que l'air*, Nadar s'écriait : « Qui me débarrassera de cette bulle ? », il plaidait pour la solution à laquelle nous devons aujourd'hui, à peu d'exceptions près, tous les véhicules aériens.

L'idée de voler à la manière des oiseaux, qui a enflammé de tout temps l'imagination de l'homme et qui, au ^{xv}^e siècle, a retenu la pensée de Léonard de Vinci, ne pouvait être réalisée que le jour où les progrès suffisants auraient été faits, d'une part dans la science du vol, d'autre part dans la construction de moteurs à puissance massique particulièrement élevée.

L'observation des oiseaux pendant le vol, pratiquée d'abord directement par Mouillard et ses continuateurs, puis poursuivie avec une précision admirable par Marey à l'aide de la photographie, a fait connaître dans tous leurs détails les deux modes d'action des ailes, le battement et le vol plané.

Le battement, qui oppose directement à la pesanteur une force de sens inverse, trouve en principe son équivalent dans l'action d'hélices à axe vertical. A l'échelle réduite des modèles d'étude, des hélicoptères intéressants furent établis vers 1870 par Pénau, en utilisant le moteur à caoutchouc tordu qu'il venait d'inventer. Mais à l'échelle des applications, malgré l'intérêt extrême du problème et en dépit de tentatives de valeur comme celles de Paul Cornu ou des frères Bréguet associés au professeur Richet (1907-08), le principe des hélices sustentatrices n'a jamais encore conduit à la réalisation de systèmes viables, du moins jusqu'à ce que, à une époque toute récente, il ait été repris par La Cierva sous la forme nouvelle des ailes librement tournantes permettant l'atterrissage vertical.

Par contre, l'observation et l'imitation du vol plané des oiseaux a conduit à des résultats de capitale importance. Le principe de l'aéroplane avait été énoncé par George Cailey dès les premières années du ^{xix}^e siècle. Quatre-vingts ans plus

tard, il fut étudié expérimentalement par Lilienthal, qui, de 1891 à 1896, se lança plus de deux mille fois sur des planeurs de forme variée, avant de trouver la mort dans ce dangereux moyen d'étude.

C'est comme suite aux expériences de Lilienthal et aux travaux de Chanute que le vol plané fut expérimenté, à titre de prélude de l'aviation à moteur, par les frères Wright en Amérique et, en France, par le comte de Lambert, Paul Tissandier, le capitaine Ferber et plusieurs autres. Sans doute, un aéroplane sans moteur ne peut, en air immobile, que descendre plus ou moins lentement; mais il peut conserver sa hauteur et même s'élever dans les parties montantes de la trajectoire des vents ou dans les courants ascendants provenant de l'échauffement de l'air.

A l'heure actuelle, le vol à voile sans moteur est devenu un art dont les virtuoses font preuve d'une maîtrise surprenante; c'est ainsi que, le 3 juillet 1934, Kronfeld, parti du sommet du Puy de Dôme (altitude 1.465 mètres) est venu se poser à 23 kilomètres de là au sommet de la Banne d'Ordanche (altitude 1,515 mètres) après avoir tenu l'air pendant près d'une heure trois-quarts.

Toutefois, ce n'est pas là le vol complet. A l'aéroplane susceptible d'utilisation pratique, il faut un moteur, et un moteur assez léger pour ne pas trop surcharger l'appareil, en même temps qu'assez puissant pour que sa force propulsive, combinée avec l'action de l'air sur les ailes, les ailerons et les gouvernails, assure le décollage au départ et la prise de hauteur, puis la sustentation et la vitesse dans toutes les circonstances du vol.

Le premier aéroplane à moteur, monté par un homme, qui se soit séparé du sol est l'« Éole » d'Ader, construit en 1886-88 et expérimenté le 9 octobre 1890 dans le parc d'Armainvilliers, sur une piste rectiligne de 200 mètres de longueur. L'appareil possédait des ailes en forme d'ailes de chauve-souris, non battantes, mais susceptibles d'être avancées ou reculées, gauchies, plus ou moins repliées, par les manœuvres du pilote. L'envergure était de 14 mètres, la surface portante de 28 mètres carrés. Le moteur était à vapeur, d'une puissance de vingt chevaux.

La chaudière, à petits tubes ondulés, était chauffée par des mèches à alcool; le moteur fonctionnait à condensation au moyen d'un condenseur à air. Le propulseur était une hélice formée de quatre pales en forme de plumes, faites de barbes de bambou.

L'appareil, monté par Ader, quitta le contact avec le sol sur une longueur de 50 mètres.

Aussitôt après, l'inventeur modifia l'*Éole* en changeant notamment la chaudière, de manière à porter la puissance du moteur à trente chevaux, et, à la suite d'une expérience faite à Satory, en septembre 1891, Freycinet, alors ministre de la Guerre, décida de faire poursuivre les essais au compte de la défense nationale. C'est ainsi que l'*Avion III* fut mis en construction en 1892 et achevé en 1897. Il mesurait 16 mètres d'envergure et possédait deux hélices, actionnées indépendamment l'une de l'autre, chacune par un moteur de vingt chevaux.

L'*Avion III* fut officiellement expérimenté à Satory sur une piste circulaire de 450 mètres de diamètre, les 12 et 14 octobre 1897; mais l'expérience eut lieu dans de mauvaises conditions et, bien qu'Ader ait senti à certains moments que la trépidation due au roulement des roues sur la piste ne se produisait plus ni à l'arrière ni à l'avant et malgré la conclusion du rapport de la commission proposant la continuation des expériences, les autorités militaires décidèrent d'arrêter les frais et il ne resta plus, de tous les travaux d'Ader, que l'appareil exposé au Conservatoire des Arts et Métiers.

C'est quelques années plus tard que, en Amérique, les frères Wright passèrent de l'expérimentation du vol plané sans moteur à la construction d'un aéroplane à moteur mécanique. Ils employèrent un moteur à pétrole, étudié et construit par eux-mêmes. C'était un moteur d'une puissance de douze chevaux, comprenant quatre cylindres horizontaux, placés côte à côte et actionnant deux hélices par l'intermédiaire de chaînes multiplicatrices. L'aéroplane, de forme cellulaire, emportait le pilote couché sur le ventre. C'est de cette manière que, le 17 décembre 1903, à Kitty Hawk, en terrain plat, Orville Wright le premier, puis son frère, décollèrent du sol à tour de rôle et effectuèrent quatre vols soutenus.

Des perfectionnements considérables suivirent rapidement : le 4 octobre 1905, la distance du vol atteignit 30 kilomètres, parcourus en trente-huit minutes.

En France, l'attention déjà éveillée par les travaux de Ferber (1904-1905) se changea en un intérêt passionné lorsque, déjà célèbre par sa boucle en dirigeable autour de la Tour Eiffel, Santos-Dumont passa à l'aviation et effectua, en 1906, ses démonstrations publiques d'envol sur la pelouse de Bagatelle. Le 13 septembre 1906, son N° 14 *bis*, biplan cellulaire de 52 mètres carrés, muni d'un moteur Antoinette, s'éleva à 70 centimètres et parcourut 7 mètres; le 23 octobre, les chiffres devenaient 3 mètres et 60 mètres; le 12 novembre, montant à environ 6 mètres, Santos-Dumont parcourut 220 mètres en ligne droite, effectua un virage et revint au sol avec aisance. Cette performance, qui lui valut le prix de l'Aéro-Club de France, fut un puissant stimulant pour le perfectionnement des avions et la hardiesse des aviateurs.

Les huit années qui suivirent (1906-1914) furent une époque de très grands progrès. Les dispositions générales des aéroplanes marchent vers les solutions définitives; les formes des ailes et des surfaces auxiliaires de sustentation et de direction sont de mieux en mieux comprises; l'expérience appelle le calcul à son aide pour servir de base à la création des nouveaux types. En ce qui concerne les moteurs, l'essentiel est qu'ils soient légers en même temps que sûrs et réguliers. On leur donne de grandes vitesses de rotation; on assure la régularité du couple moteur, tout en se passant de volants, par la multiplicité des cylindres; on perfectionne leur refroidissement, obtenu par l'intermédiaire d'une circulation d'eau ou directement par l'air. Pour raccourcir l'arbre vilebrequin, on dispose les cylindres en éventail ou en étoile. Vers 1908, le moteur Antoinette, à cylindres en V, est le plus employé; il donne cinquante chevaux avec huit cylindres et sa puissance atteint cent chevaux sur le type à seize cylindres. Puis, vers 1909, apparaît le moteur rotatif du genre Gnôme, dont l'équilibrage est assuré et dont la ventilation naturelle résoud la question de réfrigération; il est vrai que le brassage de l'air absorbe une fraction de la puissance et que la surveil-

lance en marche est impossible. En 1914, plusieurs types de moteurs, rotatifs ou non, atteignent la puissance de deux cents chevaux.

Comme effet et comme cause, tout à la fois, des perfectionnements de toute sorte apportés à la construction et à l'équipement des avions, les records sensationnels se succèdent. Le 25 juillet 1909, c'est l'enthousiasmante traversée de la Manche, de Calais à Douvres, par Louis Blériot; le 18 octobre de la même année, le premier vol au-dessus de Paris par le comte de Lambert; le 8 janvier 1910, le premier vol à plus de 1.000 mètres d'altitude, par Latham, à Mourmelon; le 28 mars de la même année, le premier vol d'un hydravion (Fabre, aux Martigues); le 27 avril, le premier vol en ligne droite de plus de 100 kilomètres (Louis Paulhan); le 9 juillet la vitesse de 100 kilomètres à l'heure est dépassée par Léon Morane; le 21 décembre, Legagneux, à Pau, boucle un circuit de 515 kilomètres en six heures. En 1912, le 6 septembre, Roland Garros, à Houlgate, monte à 5.000 mètres; le 11 du même mois, Fourny, à Étampes, fait le premier vol de plus de douze heures, couvrant 1.017 kilomètres en treize heures. Le 23 septembre 1913, Garros traverse la Méditerranée de Saint-Raphaël à Bizerte. Le record de vitesse est porté à 200 kilomètres à l'heure par Prévost à Reims, le 29 septembre 1913, et le record de durée à vingt-quatre heures, par Boehm à Johannisthal, les 10 et 11 juillet 1914.

Si j'arrête là cette énumération, c'est parce que le livre de M. BONNEVILLE ne va pas plus loin. Mais quelle succession ininterrompue de nouveaux et d'immenses progrès dans la connaissance et l'application des lois de l'aérodynamique, dans l'art de la construction, dans l'adaptation de l'aviation aux services de long cours, dans l'expérience et l'endurance des pilotes n'aurions-nous pas à admirer si nous poursuivions l'historique !

Baron Ch. WALCKENEAER.
Président de la Commission Historique
de l'AUTOMOBILE CLUB de FRANCE.

LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES

ORIGINES : DATES ET FAITS

PRÉLIMINAIRES

LA PÉDALE NOTRE PATRIMOINE — LA TRIPLE CONQUÊTE

POURQUOI ?

Pourquoi ai-je pu écrire ce qui va suivre ?

Parce que, né à Villeneuve-sur-Lot, située à l'intersection de deux grandes routes internationales : la N 21 (du Nord au Sud) de Paris aux Pyrénées et en Espagne; le N 111 (de l'Ouest à l'Est) prolongée par les N 99 et N 77 de l'Atlantique aux Alpes, Bordeaux à Lyon, Suisse, Marseille, Nice et Italie, j'y ai appris, tout jeune, le « Vélocipède », j'y ai vu passer les tout premiers touristes avec les véhicules les plus divers : Chaises de Poste ou Diligences, Omnibus à Vapeur, Vélocipèdes et Bicycles des premiers propagateurs devenus mes compagnons de route et mes amis.

Depuis lors, j'ai connu et fréquenté dans l'Industrie ou la Presse tous ceux, Constructeurs, Dirigeants ou Écrivains qui ont provoqué la diffusion des Locomotions, du Sport et du Tourisme.

POURQUOI L'AI-JE VOULU ?

Parce que j'ai été amené à constater que, à peu près, tout ce qui a été réalisé en la matière est de conception Française.

Or, j'ai trop souvent lu dans diverses publications, même sportives ou techniques, des notes indiquant une méconnaissance absolue et regrettable de notre influence prépondérante et de nos initiatives.

Bonneville.

1

J'ai tenté de faire revivre les dates héroïques où l'esprit inventif et le bon sens de l'artisan français arrivaient à produire appareils, engins, dispositifs, moteurs et voitures.

Les SAUVAGE, LENOIR, MICHAUX, TRIBOUT, ROUSSEAU, JUZAN, TRUFFAULT n'étaient que de modestes ouvriers, tout comme les Fernand FOREST, MALANDIN, Georges BOUTON et tant d'autres.

Ces enfants perdus travaillaient à leurs risques et périls, alors que les ingénieurs, manquant d'expérience, les laissaient parfois tâtonner.

Après les nombreux essais de ces inventeurs toujours restés pauvres, les savants sont apparus pour codifier la science ainsi acquise.

Il est peut-être aisé, maintenant, de ridiculiser les engins archaïques et primitifs de nos précurseurs, tels, par exemple, ceux qui figurent au Conservatoire des Arts et Métiers, mais ils ont créé des merveilles.

Ceci ne sera pas une œuvre littéraire : après les travaux en tous points remarquables de BAUDRY de SAUNIER et de Pierre SOUVESTRE, j'ai voulu condenser, préciser et rectifier quelquefois, sans plus.

Je cite simplement DES DATES ET DES FAITS.

Mes références sont données par extraits de journaux, de publications contemporaines ou, à défaut, par mes notes personnelles.

Ce travail n'a d'autre prétention que de fixer les priorités et de mettre chacun à sa place.

LA PÉDALE, MÈRE DES SPORTS

LES SOCIÉTÉS — LES FÉDÉRATIONS LES CHAMPIONNATS

*Les industries des locomotions mécaniques
n'ont pu se créer, se développer et prospérer
que grâce au sport et à la presse.*

(L. B.)

Qu'est-ce que le Sport ?

D'après les définitions : « *Exercice de nature à développer à la fois la puissance physique de l'homme et certaines de ses qualités intellectuelles : l'escrime, l'équitation, l'automobilisme, la chasse, la boxe... sont des sports...* »

Par extension : « *Ce qui permet d'améliorer la machine, son rendement, sa sécurité...* »

A mon avis, le mot implique une compétition, une lutte contre des adversaires, le temps ou la distance, avec règlements, contrôle, constatation et classement.

Il y a les Sports Athlétiques ou de précision avec ou sans accessoires : Course, Saut, Lutte, Perche, Escrime, Tennis, Ballon, Pelote, Boxe, Tir, Billard.

Enfin les Sports Mécaniques, les uns athlétiques, comme la Bicyclette, l'Aviron; les autres qui dépendent d'un véhicule autopropulseur : l'Auto, le Bateau à moteur, l'Avion. Je ne parlerai ni de courses de chevaux ni de la chasse ou de certaines variantes.

Le sport, à mon avis, doit être non un but, mais un moyen : amélioration de la machine humaine, perfectionnement industriel d'un engin.

Les premiers exercices physiques ont été certainement pratiqués dès la naissance du monde; mais je vais tenter de justifier que la Pédale est bien la mère des Sports modernes dits « Mécaniques ».

Avant la Vélocipédie, en effet, si on pratiquait la course à pied d'où sont originaires ses premiers champions, les règles en étaient peu stables et confusément établies.

Il n'existait aucune liaison entre les quelques sociétés rivales de pratiquants. Seul le sport hippique possédait son code auquel on empruntera bien des solutions.

La Pédale est inventée en 1861, les premiers Vélocipèdes construits les années suivantes, notamment à partir de l'Exposition de 1867.

Dès 1868, et tout d'abord en France, des courses de vélocipèdes vont être organisées sur piste, c'est-à-dire en place publique, ou sur route, de ville à ville.

Des sociétés vélocipédiques se créent à PARIS, à ROUEN en 1868, à TOULOUSE en 1869. Même année, premier journal Vélocipédique : « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ »; première grande course sur route : PARIS-ROUEN.

L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE. — Première fédération sportive (1881).

U. V. F. Voilà la grande machine créée avec ses organisations de délégués, de Conseil permanent, Consuls, et ses divers services Sportifs et Touristiques.

Pendant longtemps, critiques et sarcasmes ne lui manquèrent pas.

Des luttes homériques se livreront autour de ses postes : j'en ai été souvent le témoin amusé et, parfois, attristé.

Elle va subir de rudes assauts, et ses premiers adversaires pratiqueront surtout les questions personnelles.

L'UNION a magnifiquement appliqué la devise « Je maintiendrai ».

Les promoteurs n'auraient jamais osé prévoir les conséquences

insoupçonnées de cette création qui a dominé toutes nos querelles, toutes nos luttes et toutes les rivalités.

C'est elle qui a codifié en France non seulement le cyclisme, mais les autres sports qui en sont dérivés et qui se sont imprégnés et inspirés de son exemple.

Des règlements de Courses minutieusement discutés, discipline des coureurs, obligations des organisateurs, enfin tout ce qui a trait à la préparation, l'exécution et le contrôle des épreuves, tout est prévu.

Elle crée des chronomètres avec règles pour les montres et les praticiens.

En un mot, c'est un monde nouveau qui naît : le monde du « SPORT ».

Création colossale qui a dépassé tout ce que pouvaient soupçonner les plus illuminés de ses initiateurs, qui a ouvert la voie à toutes les autres Fédérations, et qui va fournir à l'Automobile l'appoint inestimable de son organisation matérielle, de ses administrateurs, mais aussi de ses constructeurs, coureurs, écrivains et journalistes.

Elle aura certainement avancé de plusieurs années les progrès techniques des autres sports Mécaniques, Navigation et Aviation, qu'elle a également marqués de son empreinte.

Le premier Championnat de France officiel Bicycles a lieu au Carroussel le 25 septembre 1884 (F. de Civry).

C'est le coup de fouet pour tous : RACING CLUB DE FRANCE fondé en 1882; STADE FRANÇAIS en 1883; LIGUE D'ÉDUCATION PHYSIQUE en 1888; l'U. S. F. S. A. « UNION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DES SPORTS ATHLÉTIQUES » (2 novembre 1887), déclarée seulement le 18 décembre 1900, L'AVIRON, FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS D'AVIRON, 1^{er} janvier 1891; FÉDÉRATION FRANÇAISE DE BOXE, 1904; FÉDÉRATION D'ESCRIME, 1906; COMITÉ NATIONAL DES SPORTS, 1908.

Enfin les premiers Championnats de France pour les suivants :

COURSE A PIED	1888
STEEPLE ET CROSS.	1889
TENNIS.	1891

SAUT, PERCHE, POIDS	1892
AVIRON	1892
RUGBY ET LONGUE PAUME.	1892
MARCHE.	1893
F. B. ASSOCIATION.	1894
DISQUE CRICKET	1897
NATATION.	1899
WATER POLO	1900
PELÔTE BASQUE.	1906
PATINAGE	1908

Dans les toutes premières tentatives qui seront faites pour la propulsion mécanique de nos Cycles, c'est aux engins à pédales que l'inventeur s'intéressera. Exemple : Moteur et Tricycle électrique de G. TROUVÉ (20 avril 1881).

Quadricycle à vapeur DE DION BOUTON, TRÉPARDOUX (1883); Tricycle Tandem de G. BOUTON et C. MUNIER (1885); premiers Tricycles SERPOLLET (1888) et BRASIER, R. DE MONTAIS (1888); Tricycles à benzine de DELAMARRE DEBOUTTEVILLE (1883).

En Allemagne : DAIMLER, Vélocipède Bicycle; BENZ, Tricycle.

Au moteur lent de LENOIR, 100 tours, ont succédé les SIMPLEX et les DAIMLER, plus rapides.

Ceux-ci ont déjà provoqué la surprise avec leurs 450 tours et bientôt 700.

Mais cette surprise se change en stupéfaction :

D'abord F. MILLET présente un bicycle à pétrole propulsé par un moteur en étoile à 5 cylindres, probablement le premier moteur rotatif.

Puis Georges BOUTON révolutionne toutes les données et tous les principes en créant son petit moteur à ailettes d'un demi-cheval qui tourne à 1.000, 2.000 et même 3.000 tours, en 1894.

Ce premier moteur, comme des milliers d'autres, va être placé sur des machines à pédales : Tricycles, Quadricycles, Bicyclettes.

Le mot « PÉDALE » vient désigner la commande des organes essentiels de nos voitures modernes : accélérateur, débrayage, freins.

Vélo-Auto. — Les toutes premières épreuves d'automobiles avant le concours de voitures sans chevaux de PARIS-ROUEN étaient dénommées « Courses de vélocipèdes à moteur ».

Il est indéniable que c'est bien l'Industrie et le Sport Vélocipédique qui ont créé l'automobile.

CONSTRUCTEURS : PEUGEOT, CLÉMENT, G. RICHARD, DARACQ, ROCHET-SCHNEIDER, pour n'en citer que quelques-uns.

De même des CONDUCTEURS COUREURS : GIRAUD, CHARRON, ANTONY, LEVEGH, DE KNYFF, GIRARDOT, H. FOURNIER, RIVIERRE, Les frères LAMBERJACK, J. MARCELLIN, les frères FARMAN, Eugène RENAUX, BARAS, etc...

DES DIRIGEANTS : Qui ont reproduit la plupart des règlements cyclistes : P. FAUSSIER, H. PAGIS, P. MEYAN, P. ROUSSEAU, MAURICE MARTIN, DE LA VALETTE, CHASSELOUP LAUBAT, etc.

Les mêmes OFFICIELS : Chronomètres nommés le 1^{er} novembre 1899 : GAUDICHARD, MARAIS, DE PERRODIL, VITERBO, VUILLEMET; puis TAMPIER, HUNZIKER, etc...

ÉCRIVAINS JOURNALISTES : Pierre GIFFARD, Paul ROUSSEAU, Paul MEYAN, BAUDRY DE SAUNIER, Ed. DE PERRODIL, G. DE LA-FRETE, Georges PRADE, Frantz REICHEL, etc...

LES TOURISTES : Ceux-là même qui avaient répandu le cyclo-tourisme en province et à l'étranger : Charles MUNIER, Albert LAUMAILLÉ, comte GAUTIER-VIGNAL, baron DUQUESNE, etc...

NOTRE PATRIMOINE

VÉLO — AUTO — AVION
LES GRANDES INVENTIONS MÉCANIQUES

Dans son numéro du 17 août 1889, le grand organe scientifique « LA NATURE » rappelait « des Grandes Inventions Mécaniques Françaises ».

C'est, en y ajoutant un ou deux noms, un saisissant raccourci de l'histoire de l'Automobile et de ses dérivés.

Qu'on en juge :

- 1681 1690** : DENIS PAPIN. La Soupape de sûreté, la Machine à Vapeur.
- 1770** : CUGNOT. La Voiture à Vapeur, 3 roues.
- 1783** : MONTGOLFIER. Première Ascension publique d'un Ballon.
- 1784** : BLANCHARD. Application de l'Hélice à l'Aérostation.
- 1783-1816** : JOUFFROY D'ABBANS. Bateau à vapeur.
- 1790** : DE SIVRAC. Le Célérier.
- 1799** : PHILIPPE LE BON. Le Gaz d'Éclairage.
- 1803** : DALLERY. Hélice propulsive.
- 1818** : BARON DE DRAIS. La Direction du Célérier.
- 1825** : MARC SEGUIN. La Chaudière tubulaire.
- 1828** : O. PECQUEUR. Le Différentiel, Voiture à vapeur moteur A. V. Direction à pivots.
- 1830** : Barthélémy THIMONNIER. La Machine à coudre dont l'industrie a créé celle du Cycle.
- 1856** : L'abbé THAY. Les Roulements à Billes.

- 1860** : Étienne LENOIR. Le Moteur à Gaz.
- 1861** : MICHAUX père et fils. La Pédale et le Vélocipède.
- 1862** : Étienne LENOIR. La première Voiture à gaz.
- 1863, 30 juillet** : NADAR. Son Manifeste sur l'Aviation.
- 1869** : TRIBOUT. Application des Billes au Vélocipède. La première grande course sur route PARIS-ROUEN.
- 1869** : GRANDCHAMP. La Roue libre.
- 1873** : Amédée BOLLÉE. Première application du différentiel à l'Automobile.
- 1880, 16 août** : CAMILLE FAURE. L'Accumulateur électrique portatif.
- 1881, 20 avril** : TROUVÉ. Le premier Tricycle électrique à Piles sèches, suivi, le 25 avril, du tricycle RAFFARD à Accumulateurs.
- 1883** : DE DION BOUTON TRÉPARDoux. Le premier Quadricycle, puis Tricycle à vapeur (Ch. MUNIER).
- 1875-1887** : Fernand FOREST. Divers Moteurs à pétrole.
- 1883** : DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE. Le premier Tricycle et la première Voiture à pétrole.
- 1884** : Charles RENARD et KREBS. Premier Ballon dirigeable.
- 1885, 30 novembre** : JUZAN. La première Bicyclette, cadre roues égales. Record sur route.
- 1887, 28 avril** : A Paris. Première course de véhicules automobiles : Tricycles à Vapeur.
- 1889** : DUNLOP. Le Pneumatique collé.
- 1890** : MICHELIN. Le Pneumatique démontable, bientôt suivi des premiers Pneus de voitures attelées et d'Automobiles.
- 1890, 28 juin** : MILLET. Première Bicyclette à Pétrole.
- 1891, 5-6 avril** : PEUGEOT. Les premiers essais publics de la Voiture à Pétrole construite en série.
- 1890, 9 octobre** : ADER. Premier soulèvement d'un Avion (autres essais : 1891 et 1897).

- 1894** : PARIS-ROUEN. Premier concours de Voitures sans chevaux.
- 1894** : DE DION BOUTON. Premier Moteur à pétrole à grande vitesse (1.500 à 3.000 tours) et le premier Motocycle.
- 1899-1901** : FERBER, Gabriel VOISIN et L. BLÉRIOT. Expériences de Planeurs.
- 1901, 19 octobre** : SANTOS DUMONT gagne le prix Deutsch sur le premier Ballon-dirigeable à pétrole.
- 1903, 17 décembre** : WRIGHT frères réussissent leurs premiers vols en Amérique sur Planeur et moteur à pétrole.
- 1906, 13 septembre** : SANTOS DUMONT. Premier vol d'Aéropplane à pétrole en Europe, puis : le premier Hélicoptère (13 novembre 1907), Paul CORNU, à Lisieux. Le premier Hydravion (28 mars 1910), Henri FABRE aux Martigues).
-

LA TRIPLE CONQUÊTE

L'EAU — LA TERRE — LE CIEL LE BATEAU

Il convient de remarquer que presque tous les inventeurs de moteurs mécaniques les ont tout d'abord destinés ou appliqués à la navigation.

Voici quelques exemples :

1707 : Denis PAPIN, Mécanicien français, exilé à Cassel, construit le premier bateau à rames tournantes avec la machine à vapeur qu'il a inventée, et l'essaie sur la Fulda.

Il se propose de le faire transporter en Angleterre pour continuer ses expériences, et il en avise le savant LEIBNITZ par lettre du 7 juillet 1707.

Mais, passant de la FULDA dans le WESER, arrivé à Munden, les mariniers lui refusent l'accès de la rivière et mettent sa machine en pièces.

Fait confirmé par le bailli de Munden le 27 septembre 1707. Papin mourut pauvre et abandonné en 1714.

1775 : Le marquis DE JOUFFROY D'ABBANS, exilé à l'île Sainte-Marguerite, y établit les plans d'un bateau muni d'une machine à vapeur. Rendu à la liberté il peut réaliser ses plans et construit d'abord un petit bateau à rames mécaniques.

1783, 15 juillet : Il expérimente ensuite, à Lyon, son modèle à roues à aubes, remontant le cours de la Saône devant des milliers de spectateurs. Procès-verbal de l'événement dressé par l'Académie de Lyon. Mais l'invention venant de province est critiquée à Paris et le brevet privilégié est refusé.

1788 : Charles DALLERY a construit une machine à vapeur à haute pression qu'il se propose d'appliquer également à la locomotion sur route.

1803, 29 mars : Il prend un brevet disant... « Mobile perfectionné appliqué aux voies par terre et par mer ». Il exécute son bateau à hélice au moment où l'Américain FULTON essaie la construction d'un bateau à roues (déjà réalisé par JOUFFROY). La machine à vapeur de DALLERY, trop faible, ne permet pas les résultats attendus, et ce dernier détruit son invention.

1825 : Marc SEGUIN, neveu de MONTGOLFIER, applique sa chaudière tubulaire à un bateau sur le Rhône.

1842 : Frédéric SAUVAGE démontre irréfutablement les avantages de l'hélice comme propulseur et soumet un mémoire à l'Académie des Science .

Les inventeurs des moteurs à explosion, gaz ou pétrole, E. LENOIR, DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE, Fernand FOREST, GALICE, et après les constructeurs de chaudières à vapeur comme de DION BOUTON, BRASIER, etc... ont de même songé tout d'abord à la propulsion sur l'eau.

Je rappellerai à leur date les faits notables, renvoyant pour le surplus, descriptions et détails, aux nombreux ouvrages sur la Navigation.

I LE VELO

LE VÉLO

1790-1858. — LE CÉLÉRIFÈRE

**1818 : EXHIBITIONS. — 1828 : LE DIFFÉRENTIEL. —
1856 : LES ROULEMENTS A BILLES**

1791, LE CÉLÉRIFÈRE : M. DE SIVRAC invente le CÉLÉRIFÈRE, appareil comportant deux roues reliées ensemble, l'une derrière l'autre, et munies d'un support mobile.

1818, 5 avril : A PARIS, jardin du Luxembourg, le baron de DRAIS (1785-1851) exhibe pour la première fois son CÉLÉRIFÈRE auquel il a ajouté une direction; la roue avant devient mobile autour d'un axe vertical. C'est la « DRAISIENNE » ou « VÉLOCIFÈRE ». Application attribuée également à Nicéphore NIEPCE (1765-1833).

1828, 24 août : Du *Journal de la Côte-d'Or* :

On a fait aujourd'hui, sur la place Royale l'essai, de la machine de voyage, dite draisiennne. LAGRANGE, tourneur à Beaune, est venu de cette ville à Dijon en 2 h. 1/2. Demain, à l'occasion de la fête de Saint-Louis, il donnera une nouvelle preuve de la célérité de cette monture économique qui ne consomme ni foin ni avoine...

1849 : M. Gaston BONNEFONT, de la « SCIENCE ILLUSTRÉE », raconte (« VÉLOCE SPORT » 20 mars 1892) :

En 1849 un pari rappelle l'attention sur le « Célérifère ». M. Aus-truy, de Lacapelle-Biron (Lot-et-Garonne) s'engage à parcourir 50 kilomètres en quatre heures avec le Célérifère qu'il a construit,

et il gagne son pari. Procès-verbal en serait conservé à la Bibliothèque d'Agen.

1856, 23 juin : Brevet 28095. L'abbé TILHAY, des environs de Neufchâteau (Vosges), invente les roulements à billes.

Application de la sphère aux machines, moyen de favoriser le mouvement et la durée dans les machines...

Ce brevet est pris aux noms de TILHAY et DEFRANCE; il comporte une addition 8 juin 1857 et il est ensuite vendu à M. GAMBON, mécanicien à Rozières-sur-Mouan (Vosges).

Toutefois, le colonel FERRUS nous a fait connaître que cette invention, toujours d'origine française, remontait au XVIII^e siècle.

Roulements à rouleaux applicables aux chariots d'artillerie :

1794, 1^{er} mars : La Convention demande un rapport aux savants GUYTON et MONGE. Il est déposé le 3 mars.

1794, 3 avril : Ordre de construction pour huit chariots, signé de COLLOT d'HERBOIS, COUTHON et SAINT-JUST.

Ces chariots ne donnent pas satisfaction.

1798, 29 août : Rapport du capitaine de génie RIBART relatif à un essieu à billes (RIBART Charles-François, né à Buchy (Seine-et-Oise), 13 avril 1932).

1798, 5 octobre : Le ministre de la Guerre en prescrit l'examen à la Commission technique.

1798, 6 novembre : Rapport détaillé.

Par la suite, RIBART, qui n'a pu obtenir des essais, écrit au ministre une lettre d'invectives; mais la question reste « classée ».

LA PÉDALE ET LE VÉLOCIPÈDE

1861 : Mars, et non en 1855 comme cela a été souvent imprimé par erreur : (Renseignements écrits par Henry MICHAUX fils et frère des inventeurs, le 23 mars 1893). Pierre MICHAUX (1813-1883) est carrossier dans un passage de l'avenue Montaigne. Un client, M. BRUNEL, chapelier, rue de Verneuil, lui amène son « VÉLOCIFÈRE » à réparer. Le fils ERNEST (1842-1882) essaie la machine. Il trouve son maniement fatigant; sur les conseils de son père, lui adapte d'abord des repose-jambes. Puis un axe coudé, comme celui de la meule de l'atelier, et des pédales.

Voilà l'invention-type, de valeur incalculable, que les MICHAUX ne songent pas à faire garantir par des brevets.

Le CYCLE est créé. Mais Pierre MICHAUX ira mourir à l'hôpital, comme tant d'autres malheureux inventeurs français. Toutefois, un monument sera élevé en 1894, à Bar-le-Duc, aux deux MICHAUX.

1862 : Les MICHAUX, qui ont construit et vendu deux VÉLOCIPÈDES en 1861, vont produire 142 machines.

1863 : Un de leurs ouvriers, Pierre LALLEMENT, part en Amérique pour y exploiter l'invention.

1867 : L'appareil est perfectionné, suspendu, et figure à l'Exposition universelle. Toutefois, il comporte encore des roues bois ferré dont la hauteur va passer de 0 m. 80 à 90 centimètres et 1 mètre.

Plusieurs constructeurs s'établissent à Paris et en province, notamment TRUFFAULT à Tours, et ROUSSEAU à Marseille qui va fabriquer des vélocipèdes à roues fil de fer en tension.

1868, 31 mai : Des courses de vélocipèdes sont organisées : la première a lieu à Saint-Cloud, si à la mode à la fin du second Bonnevill.

Empire. Elle est gagnée par l'Anglo-Parisien James MOORE, né le 14 juin 1849, qui remportera de très nombreux succès par la suite.

« L'ILLUSTRATION » du 6 juin, page 388, chronique de Jules CLARETIE sur « Les courses de vélocipèdes qui viennent d'avoir lieu » prévoyant la fondation d'un Club et d'un Journal.

A Enghien, c'est un nouveau champion qui se révèle : E. TRIBOUT. Il a débuté en 1865 sur une machine de 0 m. 80, puis en 1867 s'est construit un nouveau véloc de 0 m. 90. C'est un mécanicien expert et avisé, ainsi qu'on le verra. Il remporte la médaille d'or du Ministère des Beaux-Arts.

Les autres compétiteurs sont : E. MICHAUX, CASTERA et MORET qui, en fin de saison, battra ses rivaux sur un bicycle de 1 mètre.

A BORDEAUX, 1^{er} et 2 novembre : Premières courses au PARC BORDELAIS.

Fondation du « VÉLO-CLUB ».

1869. — NOUS COURONS EN ANGLETERRE

LE PREMIER JOURNAL. — INVENTIONS. — LA ROUE ARRIÈRE MOTRICE. — LES BICYCLES A BILLES. — LA ROUE LIBRE. — LES PREMIERS GROUPEMENTS

1869 : Année particulièrement féconde :

6 mars : Première course en Angleterre, au Crystal Palace de Londres. Trois Français : MICHAUX, MORET et CHARANSONNAY arrivent en tête. Et MICHAUX ramène à Paris 167 commandes, dont la première pour le célèbre duc D'HAMILTON.

Dans « L'ILLUSTRATION », un premier article avait paru le 13 février, page 107.

Le 12 juin : grande double page de gravures (181 et 182). On lit :

Le vélocipède a ses journaux, ses comités, ses courses, c'est un signe des temps. Il va prendre une immense importance dans la locomotion universelle. Après deux années d'application on construit plus de 300 vélocipèdes par jour. Invention utile, indispensable, économisant le temps et donnant à tout piéton son véhicule.

16 juin : En effet, le premier journal CYCLISTE illustré est créé.

Tout d'abord timide essai à partir du 1^{er} janvier 1869 « LE VÉLOCIPÈDE » à Grenoble; rédacteur A. Favre, de Voiron.

Puis « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ », bi-hebdomadaire (jeudi et dimanche). — Rédacteur : LE GRAND JACQUES (Richard LESCLIDE, secrétaire de Victor Hugo). Bureaux, 19, rue des Martyrs à Paris. Plus tard : 19, marché Saint-Honoré.

30 septembre : Parmi les innovations de divers constructeurs,

il fait connaître le Vélocipède « MONTAGNE » à roue arrière motrice, actionnée par leviers.

L'idée sera reprise dix ans plus tard par les Anglais : ELLIS, qui construit sur le même principe le bicycle « LE FACILE » à roue motrice AV, et par STARLEY, avec son « ROVER » ainsi que les Safeties de HOWE, HUMBER, JOBNES, etc...

Le coureur mécanicien J. TRIBOUT, contremaître chez SURIRAY, 13, rue du Château-d'Eau, a construit dès le mois de février le premier Vélocipède « à Billes ».

Il l'essaie au Luxembourg, et prend des commandes pour ce nouveau système.

26 août : Brevet 8680. — Au nom de SURIRAY, suivi d'additions 13 septembre et 12 novembre 1869 (Application des roulements à billes aux vélocipèdes).

ROUE LIBRE

TRIBOUT nous racontera par la suite que, à la même époque, il se trouvait en visite chez les constructeurs LEFÈVRE et MARIÉ (ce dernier futur fabricant de l'Acatène), 47, rue Lauriston.

Un carrossier voisin du numéro 45, GRANDCHAMP, vient l'y chercher pour lui faire essayer une nouveauté.

GRANDCHAMP a pris un brevet pour une « roue libre » très bien montée, au dire de TRIBOUT.

Cependant, ce dernier, chargé de chevaucher la nouvelle machine, malgré sa maîtrise, ramasse une pelle magistrale sur les Champs-Élysées.

Néanmoins, une centaine de vélocipèdes à roue libre seront construits.

Le principe de la roue libre avait été découvert par un mécanicien de Saint-Étienne, FASANO, et appliqué à la perceuse à archet.

Après le VÉLO-CLUB (1868) et le VÉLOCE CLUB ROUENNAIS, d'autres sociétés se fondent, notamment le VÉLOCE SPORT PARISIEN, et le VÉLOCE CLUB TOULOUSAIN, ce dernier sur l'initiative du célèbre Jules LEOTARD, gymnaste créateur du trapèze volant.

LA PREMIÈRE COURSE DE FOND

PARIS-ROUEN, 17 NOVEMBRE 1869. — JAMES MOORE. — LA PREMIÈRE EXPOSITION. — LES RÉCOMPENSES. — LA GUERRE

1869, 17 novembre : Mais une grandiose manifestation se prépare. Si, jusqu'alors, de nombreuses courses ont eu lieu, elles se sont disputées sur des petites distances. Or, le « VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ » a annoncé l'organisation d'une épreuve de longue haleine, PARIS-ROUEN : 124 kilomètres.

Et, de toutes parts, les engagements ont afflué. Ce ne sont pas seulement les champions parisiens qui vont se disputer la palme, mais encore de nombreux provinciaux, tels Albert LAUMAILLÉ, de Château-Gontier; Jules TRUFFAULT, de Tours; LÉOTARD, de Toulouse; BOBILIER, de Bergerac; MARTINET, de Villeneuve-sur-Lot, etc...

Tous sur Bicycles de différents constructeurs.

CAMUS et TISSIER sont sur Tricycles, et l'Anglais JACKSON sur Quadricycle.

Participent encore les « amateurs » anglais : W. HINKS, W. JACKSON, JOHNSON et J. MAYALL. En outre, le champion James MOORE.

Il y avait même cinq femmes, parmi lesquelles la fameuse « MISS AMERICA » probablement des Batignolles. M^{lles} OLGA, FATMA, etc...

Cinq prix : mille francs au premier; un vélocipède de la Compagnie Parisienne OLIVIER frères au deuxième; médaille d'or au troisième, d'argent au quatrième et de bronze au cinquième.

Au total, 300 inscrits, sur lesquels une centaine se présentent au départ le matin du 7 novembre.

Plusieurs compétiteurs, notamment TRUFFAULT et LAUMAILLÉ se sont égarés. C'est James MOORE qui gagne cette grande preuve en 10 h. 34, suivi de CASTERA, BOBILIER et PASCAUD et éd'une quinzaine d'autres coureurs.

J. MOORE monte pour la première fois le Bicycle à Billes que lui a construit TRIBOUT.

LA PREMIÈRE EXPOSITION

5 novembre : La première exposition mondiale de vélocipédie au PRÉ-CATELAN va nous révéler d'autres inventions et nouveautés.

BŒUF, de Tarare, expose une machine à roue libre, résultat de l'application de GRANDCHAMP;

ROUX et C^{ie}, un Bicycle à deux vitesses, et G. ANTHONI, une machine à quatre vitesses;

Aristide BERGES, de Lancy, un Bicycle multiplié;

Enfin E. MEYER, sa machine entièrement métallique à roues en fil d'acier et jantes garnies de caoutchouc.

Il termine son Vélocipède à roue AR motrice par chaîne sans fin, pédales au centre supportées par un tube vertical fixé au « corps » avec toujours le grand ressort transversal sur les deux roues.

RÉCOMPENSES

Compagnie Parisienne (Michaux et Olivier) : Hors concours.

MEYER, ROUX, JACQUIER, LEFÈVRE, MARIÉ, de Paris, et BERRUYER, de Grenoble : Médailles d'or.

ANTHONI, CAMUS, DELOMPI, DESCHART, JOUANNIN, de Paris, et JACKSON, de Londres : Médailles d'argent.

Six autres Exposants obtiennent une Médaille de bronze.

23 mai : En province, course sur route de Toulouse à Carman et retour, remportée par J. LÉOTARD, 54 kilomètres en 3 h. 9 sur vélocipède bois et fer de 50 kilogrammes.

La « Compagnie Parisienne » qui a succédé à Pierre MICHAUX sous la direction des frères OLIVIER, occupe maintenant 500 ouvriers et 56 forges, couvre un hectare de terrain et produit, malgré la concurrence, 200 machines par jour.

Brusquement, voici la guerre.

Les ateliers se consacrent aux fournitures militaires et les magnifiques manèges couverts révélés par « L'ILLUSTRATION » deviennent des greniers à blé.

1871. — EN ANGLETERRE

DE LA MACHINE A COUDRE AU CYCLE. — LA PROVINCE. — 1875 : PARIS-VIENNE, LAUMAILLÉ ET PAGIS

La Machine à Coudre est aussi d'origine française; invention du Lyonnais Barthélémy THIMONNIER, brevet 17 juillet 1830.

Mais la fabrication s'est particulièrement développée en Angleterre, notamment dans la petite ville de COVENTRY.

1871 : Aussi bien est-ce la « Compagnie des Machines à coudre de Coventry » qui, profitant de la fermeture des ateliers parisiens, va, la première, entreprendre la construction vélocipédique.

La firme créatrice attire ensuite de nombreux mécaniciens tels BAYLISS, Georges SINGER, James STARLEY, TOWWEND, W. HILLMANN, RUDGE.

D'autres cités anglaises voient également les maisons de machines à coudre suivre le mouvement, comme SUNBEAM, et surtout la Compagnie Howe à Glasgow.

Nous voyons revenir d'Angleterre notre vélocipède un peu grandi. La roue motrice a passé de 1 mètre à 1 m. 20 et davantage.

Ce sera notre tour d'aller glaner quelques lauriers chez nos anciens élèves. Mais pour cela nous devons reprendre sur de nouvelles bases la construction des machines. En attendant que nos coureurs puissent se mesurer avec les athlètes anglais, nous allons encore inventer.

Si Paris a souffert de la guerre et de la Commune, la province a continué son travail persévérant et fécond.

Un mécanicien dont toute la vie a été consacrée à la locomotion, ce fantasque et génial Jules TRUFFAULT, de Tours, va nous révéler successivement le grand bicycle à fourches creuses, les jantes également creuses, les roues à 300 rayons, le Véloce de 1 m. 40 pesant 10 kilogrammes.

Aussi le premier bicycle de sûreté sans chaînes, et nombre d'autres innovations.

D'autres constructeurs, tels TISSIER, de Chambéry; GAIFFE, de Besançon; VIENNET, de Lyon, et ROUSSEAU, de Marseille, participent à la plupart des courses qui s'organisent en province à partir de 1872.

Le Français MARCHEGAY inspire la création du premier « grand Bi » à roue motrice très haute et roue AR rapetissée.

1875 : Deux sportifs veulent faire rejaillir sur le Vélodrome la contre-partie de la gloire recueillie par un cavalier hongrois venu de Vienne à Paris en 15 jours, sur un cheval exceptionnel. Tous deux disparus, je leur dois un souvenir ému et particulièrement reconnaissant, car l'un m'a initié à la technique des règlements sportifs, l'autre aux pures et saines joies du tourisme.

Henri PAGIS, né à Paris le 10 février 1851, a d'abord pratiqué la course à pied, appris le vélodrome en 1869, et couru sa première course l'année suivante.

Prédestiné à la fondation des groupements sportifs, apôtre de l'union, il avait créé en 1874 le Vélo-Sport Parisien dont il était président.

Albert LAUMAILLÉ, de Chateau-Gontier et d'Angers, a été le type le plus accompli des globe-trotters; il a promené ses roues partout en France et en Europe avant d'aller terminer son existence de brave homme à Nice, le 24 octobre 1901.

Tous deux décident d'abaisser le temps du vaillant quadrupède et partant de Paris, Laumailé atteint la capitale autrichienne, 1.254 kilomètres en 12 jours et 10 heures, sur un bicycle de 1 m. 25.

UN GRAND CHAMPION : CHARLES TERRONT (1857-1932).

1875 : En Angleterre, dans le célèbre handicap de 5 miles (8 kilomètres) de Wolverhampton, le coureur lyonnais JOGUET se classe deuxième à demi-longueur du premier, TAYLERSON, champion des amateurs. L'année suivante JOGUET gagnera cette même épreuve, précédant un nouveau coureur français à peu près inconnu, arrivé second.

Car cette même année 1875 un jeune apprenti, lui aussi, d'abord coureur à pied, s'exerçait sur un MICHAUX.

Dès ses débuts en course, en 1876, il gagne un PARIS-PONTOISE et retour; 62 kilomètres en 2 h. 53, battant les étoiles du moment C. THUILLET et PASCAUD (1).

Il va ensuite participer à diverses courses en Angleterre, et même plus tard gagner toutes les grandes épreuves.

C'est Charles TERRONT, né à Paris en 1857, mort à Marseille le 30 octobre 1932, le plus grand nom, le plus justement populaire du sport cycliste.

1876, 29 avril : Premier numéro de « LA REVUE DES SPORTS » dans laquelle va s'ouvrir une timide rubrique vélocipédique signée Raoul RICHARD (Henri Pagis).

Premier championnat de France officieux organisé aux Tuileries par le « VÉLO-SPORT » Parisien, remporté par J. MOORE.

Course sur route ANGERS à TOURS et retour annoncée pour 240 kilomètres, mais en réalité 220 seulement :

1^{er} TISSIER, de Chambéry, en 11 h. 27; 2^e THUILLET, de Paris; LAUMAILLÉ, d'Angers, se classe 5^e.

(1) Le départ avait lieu place de l'Étoile et Ch. Terront raconte dans ses Mémoires comment il avait su mener sa course en se protégeant du vent.

L'épreuve se dispute l'année suivante.

1877 : C'est encore TISSIER qui est le vainqueur et en temps identique 11 h. 28. Charles TERRONT est second en 11 h. 31. A. CLÉMENT, de Pierrefonds, troisième en 12 h. 10 puis deux amateurs de Montauban, SAINT-FAUST et de GUILHEMANSON, bien plus touristes que coureurs.

1877 : Course de Toulouse à Pamiers.

1^{er} TISSIER; 2^e A. CLÉMENT; 3^e Ch. TERRONT.

INNOVATIONS FRANCAISES

1877 : Le bicycle devenant de plus en plus haut, car on supprime au besoin les ressorts de la selle, ROUSSEAU, de Marseille, construit un « Bicycle SUR » avec roue motrice de 0 m. 90 multiplié par deux chaînes à 1 m. 40.

Machine reproduite plus tard par le « KANGOROO » anglais.

Souvenir personnel : au mois de juin, avec le sacrifice d'un pantalon, j'ai appris le « Vélocipède » sur un MICHAUX à roues ferrées « VERT-VERT » de 0 m. 80.

De nombreuses courses ont lieu en province, et notamment à Toulouse elles sont gagnées par J. MOORE battant Ch. TERRONT et A. CLÉMENT, le futur constructeur, qui, à ce moment, monte un bicycle TRUFFAULT.

1878 : Exposition universelle. J'ai ma première machine MEYER roues de 0 m. 90 tout métal, roues à gros caoutchoucs en attendant un JACQUIER LEVASSOR de 1 m. 10.

RENARD invente les rayons tangents : l'Exposition a réuni une demi-douzaine d'exposants dans cette section : « CHARRONNAGE » classe 62, groupe VI, appellation à laquelle nos fines mécaniques vont être assujetties en 1889 et encore en 1900.

Médailles d'argent : JACQUIER ET LEVASSOR, MEYER, RENARD FRÈRES et VINCENT; quatre maisons anglaises, dont la Compagnie SURREY présente les inventions de TRUFFAULT.

1879 : STARLEY a déposé une demande de brevet pour une sorte de « SAFETY BICYCLE » qui ne sera exécuté que quelques

années plus tard. Il construit un Tricycle avec le différentiel de PECQUEUR de 1828.

Mais ses compatriotes ne lui élèveront pas moins un monument.

Charles TERRONT remporte en Angleterre le titre de « Champion du Monde des longues distances » et va confirmer sa valeur en Amérique, notamment à BOSTON et à CHICAGO.

En France, il gagne l'Internationale et la Grande course de fond d'Angers.

1880. — FRÉDÉRIC DE CIVRY

**SEPT FOIS CHAMPION DE FRANCE ET MANIEUR
D'HOMMES. — COUREURS DE L'ÉPOQUE ET
TOURISTES A BICYCLE**

1880 : Plusieurs coureurs nouveaux vont se révéler.

Au premier rang, le plus grand Champion du Bicycle, le coureur le plus merveilleusement doué et le plus complet : Frédéric de CIVRY, né à Paris en 1861.

Il sera aussi et surtout le plus avisé, le plus clairvoyant des entraîneurs d'hommes. Le sport lui doit les CHARRON, CASSIGNARD, ANTONY, COTTEREAU, FOURNIER, STÉPHANE et beaucoup d'autres. Certains industriels lui doivent leur fortune.

Il est Champion de France Vitesse Bicycles en 1880, 1881, 1882. — Tricycles : 1884 et 1885, et Fond Bicycles 100 kilomètres en 1886 et 1887.

Champion du Monde des 50 miles en 1883.

Pendant sa carrière de coureur il participe à 311 épreuves et gagne 229 prix, dont 211 premiers, 61 deuxièmes et 37 troisièmes.

Il est mort le 15 mars 1893.

Avec lui et Ch. TERRONT, d'autres Français vont se faire connaître ou se confirmer.

A Paris : Paul MEDINGER, six fois champion de France, dont quatre fois à Bicycle, une fois à Bicyclette, une fois à Tricycle. Vainqueur d'innombrables courses. Né à Paris le 30 juin 1857, mort le 29 avril 1895.

Charles HOMMEY, G. PIHAN, SALVATOR (Paul Faussier), Henri GUHRAUER, SOURBADÈRE, LEPEIGNEUX, Jules DUBOIS, BARRE, DELISSE, Jules TERRONT, MOINE, Henri PAGIS, Étienne GIRAUD, Ernest MOUSSET, VILTARD, CLAVIER, GROSSIN, etc...

A Angers : GRUGEARD, ROLO, NADAL, Ferdinand CHARRON à la carrière éclatante, de même que les CHEREAU, LAULAN et bientôt BECONNAIS et COTTEREAU, comme au Mans Henry FOURNIER.

A Bordeaux : KRELL (M. Espéron), WILLS (Babilée), JIEL (Laval), Pierre ROUSSET, O. MAILLOTTE, Rod. BERTIN, J. VIDAL, PINAUD-DUANIP, Th. LEVEILLEY, puis Wick (Paul Rousseau), et le tout jeune DRANGISSAC qui deviendra Georges CASSIGNARD.

A Lyon : BOILEAU, CHRISTY, MEDECET, VIENNET, PAYET, CHATELAIN, COLLOMB, JOGUET, BUISSON.

A Pau : R. KNOWLES, BOB (Sarradon), BABY (Daniel), SAINT-SAVIN (Louis Suberbie).

A Toulouse : BOSCO, GRAPPE, PATINO. Et plus tard les BEBELLI, BOUILLÈRES, BONHOURE, CHABROL et MAILLOL.

Puis, LASSOUJADE à Agen, D. DELANSORNE à Arras, BERTHOIN et DUMOLARD à Grenoble. TESSIER à La Réole, STEPHANE (Étienne) à Nancy, WHITMORE à Reims, GRAS à Marseille, HART à Saumur, COULLIBEU à Vendôme, E. RUTTIBOL à Villeneuve, etc... etc... Ceci pour la période 1880-1885.

1880 : Courses : De CIVRY remporte au Carrousel (25 septembre) le premier Championnat de France officiel Bicycles, 10 kilomètres en 21 ' 2". Il se classe vingt-cinq fois premier, dont six fois en Angleterre, couvrant 32 km. 180 au Crystal Palace en 1 h. 4 ' et battant tous les records.

De nombreux touristes à Véloce passent dans la région du Sud-Ouest, notamment : PAYET de Lyon, DE BARONCELLI et Charles MUNIER de Paris, le baron DUQUESNE, enfin Albert LAUMAILLÉ. Ce dernier me décide à l'accompagner dans de nombreuses promenades et de véritables voyages cyclistes dans tout le Midi.

1881 : TRUFFAULT, de Tours, invente et construit son « SPHINX » avec roue avant de 0 m. 75. Son modèle est plus tard reproduit par le « CRYPTO » anglais, comme ont été copiées la plupart de ses trouvailles.

C'est aussi l'année du « FACILE » anglais à leviers.

Mais cette date rappelle à ma mémoire des événements auxquels j'ai été mêlé.

Henri PAGIS, qui a déjà groupé les Clubs Vélocipédiques parisiens, provoque une réunion des quelques Sociétés françaises.

Le 6 février, l'Union Vélocipédique de France est constituée. Ses statuts seront définitivement votés l'année suivante.

1881. — L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE

**SA FONDATION. — HENRI PAGIS. — SOUVENIRS
PERSONNELS. — DIRIGEANT DE CLUB ET JOUR-
NALISTE SPORTIF**

L'Union Vélocipédique de France est créée par une réunion des Clubs Vélocipédiques de Paris et de province, convoqués par le V. C. de Calais, mais à la suggestion de Henri PAGIS.

Son premier bureau, appelé bientôt après « Comité exécutif », est ainsi composé :

Président : Paul DEVILLERS, Sport Vélocipédique Parisien;
Vice-président : VARLET, Bicycle-Club de Lyon;
Secrétaire : HENON, Société Vélocipédique Métropolitaine;
Adjoint : HOFFMANN, V. C. de Dieppe;
Trésorier : VILTARD, S. V. M.

Lors du Congrès de Grenoble, 13-15 août 1882, qui décide des Statuts définitifs et des Règlements de Courses, les dirigeants élus sont :

Président : VARLET; Vice-Président : BOILEAU, B. C. de Lyon;
Secrétaire : Henri PAGIS; Adjoint : GROSSIN; Trésorier :
H. VILTARD, tous trois de la S. V. M.

Plus tard seront choisis comme Présidents :

Le baron SEGUIER, de Pau; E. DUMOLARD, de Grenoble; MESSINE, de Montpellier; Georges THOMAS, d'Agen; Henri PAGIS, de Paris; d'IRIART D'ETCHEPARE, de Pau; Alfred RIGUELLE, de Paris; Charles HUMBERT, puis Léon BRETON, Président actuel.

HENRI PAGIS

Né à Paris le 10 février 1851, il avait débuté dans le Sport par la course à pied, notamment dans un match sur 16 kilomètres avec Jules TERRONT : il couvrait 13 km. 300 dans l'heure.

Il apprenait « Le Vélocipède » en 1869.

Fondateur et Secrétaire du « VÉLO-SPORT DE PARIS » en 1874, il va courir en Angleterre avec les JOGUET et VIENNET, de Lyon, avant de tenter PARIS-VIENNE en 1875.

En 1876, il devient rédacteur vélocipédique à la « REVUE DES SPORTS » (Raoul RICHARD) et fonde « L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE PARISIENNE ». Puis il participe aux épreuves de 6 jours en Angleterre et aux Courses d'Angers et de Tours.

Après avoir tenté de réunir les diverses sociétés parisiennes, organisé avec un insuccès flagrant des courses au Palais de l'Industrie au profit des Inondés de Murcie (décembre 1879), fondé en 1880 la Société Vélocipédique métropolitaine, il projette de grouper en Fédération les divers Clubs de Paris et de province.

Il suscite l'initiative de BERTRAND, du V. C. de Saint-Pierre-lès-Calais, et le 6 février 1881, dix délégués représentant douze sociétés votent les premiers statuts de l'Union Vélocipédique de France, approuvés le 30 août 1881.

Henri PAGIS devient, le 9 septembre 1881, rédacteur en chef du seul journal cycliste, « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE ». Au Congrès de Grenoble des 13-15 août 1882, qui confirme les Statuts et crée les premiers règlements, il est nommé Secrétaire général de l'U. V. F.

En cette qualité, comme en celle de Président, il a longtemps personnifié cette Fédération, à laquelle il se consacrera corps et âme.

L'U. V. F. établit tout d'abord les Statuts généraux des manifestations vélocipédiques : clubs, meetings et règlements des Courses, Mensurations, Chronométrages, etc...

Ensuite elle organise le Tourisme Vélocipédique en créant un réseau de Consuls à Paris et en province.

Bonneville.

3

Ceux-ci sont chargés de donner tous renseignements aux Voyageurs et Touristes sur les Routes, les Curiosités, Monuments, Sites, les hôtels et les itinéraires intéressants.

Lorsque l'U. V. F. se cantonnera dans le « SPORT » proprement dit, le Touring Club de France apparaîtra à son tour pour se consacrer au Tourisme (1890).

1881 (suite) : Le 11 juin, nous fondons à trois ou quatre le VÉLOCE-CLUB de Villeneuve-sur-Lot (arrêté préfectoral du 7 juillet 1881). Il donne ses premières courses : mon meilleur ami y décroche, avec une place de troisième derrière KRELL, de Bordeaux, et TESSIER, de la Réole, son premier trophée : une médaille de bronze (format un centime !!!) je la conserve précieusement, car elle porte en relief son millésime.

4 septembre : Collaboration au « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » hebdomadaire (fondé le 2 juin 1880) dont Henri PAGIS va assumer la direction : Première chronique, suggérant l'édition d'un « Guide vélocipédique ».

1882 : Deux coureurs anglais, dont l'un de tout premier plan, va se fixer parmi nous, viennent courir en France. C'est H. O. DUNCAN qui débute à Angers le 8 mai 1882. Il se classe second dans l'Internationale, derrière DE CIVRY et devant Ch. TERRONT.

L'autre, l'ingénieur Charles GARRARD, arrive à Agen le 26 juin (deuxième journée de courses), il finit également second dans la Course de fond de 90 kilomètres après DE CIVRY, qui, la veille, avait été battu par Ch. TERRONT dans l'Internationale.

GRENOBLE (13-15 août), Premier Congrès Constitutif de l'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE. Approbation des Statuts et règlements de courses. Sont représentés les Clubs de : AGEN, BORDEAUX, GRENOBLE, LA RÉOLE, LYON, NANCY, PARIS, TOULOUSE, TROYES, VILLENEUVE-SUR-LOT. Seuls ANGERS et TOURS n'ont pu s'y rendre, mais acceptent les décisions qui seront prises.

Nombreuses courses organisées en province, notamment dans dix-huit localités de ce département sportif qui est le LOT-ET-GARONNE. A Agen, patrie de ce véritable apôtre du Cycle J. LASSOUJADE, va se courir le Championnat de France. A Agen

encore l'U. V. F. ira chercher son Président si sincèrement dévoué et si unanimement regretté, Georges THOMAS.

A Villeneuve-sur-Lot, ouverture de ma maison de cycles, et, le 4 septembre, journée de courses avec sept épreuves.

Fondation, à Paris, du RACING CLUB DE FRANCE et du STADE FRANÇAIS, clubs d'athlétisme qui suivent ainsi le mouvement sportif.

15 novembre : « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 362. Je fais paraître un article rappelant les essais de TROUVÉ et d'AYRTON.

23 décembre : L'impératrice de Russie a commandé deux Bicycles pour ses fils à la maison Hillmann, tandis que les fils du général de Gallifet et du prince Boson de Périgord ont acheté des Bicycles français.

1883 : Le Championnat de France Vitesse Bicycles 10 kilomètres est remporté à Agen par Paul MEDINGER qui le gagnera également en 1884 et 1885. J'y participe modestement et y obtiens un diplôme.

20 juillet : Je suis nommé Consul de l'U. V. F., c'est-à-dire chargé de rendre des services au vélocemen Touristes. Plus tard, également, Consul du « Cyclist Touring Club » anglais.

1883, 19-20 août : J'ai organisé deux journées de Courses à Villeneuve-sur-Lot. Trente-cinq concurrents. Parmi eux : Ch. TERRONT, F. de CIVRY, P. MEDINGER, Ch. HOMMEY, WILLS BABILEE, etc... Je remporte le Premier Championnat du Club : Médaille.

Exposition internationale; j'y présente deux Bicycles et deux Tricycles, l'un avec direction AV, l'autre direction AR. Ces derniers de la Compagnie Howe, dont je deviens le collaborateur : Médaille d'Or.

1884. — LE TRICYCLE

PREMIER CHAMPIONNAT. — LA MACHINE DES RECORDS ET DU TOURISME. — RECORDS COMPARÉS

LE TRICYCLE

Les premiers tricycles ont été construits, toujours en France, par notre MICHAUX national.

Simple dérivé du Vélocipède à roue motrice et directrice à l'avant et deux roues AR.

Puis de nombreuses combinaisons sont essayées. Pour permettre aux dames l'usage de la machine, on crée des cadres en berceau U, grandes roues, dont une seule motrice à l'AR, petite roue directrice AV.

1877 : STARLEY applique le différentiel de PECQUEUR et de BOLLÉE et les deux roues deviennent motrices.

1878, 8 août : Brevet 3128, HUMBER crée son « IMBATTABLE » deux roues motrices et directrices AV corps et selle de Bicycle terminé par la petite roue.

Cette machine est complétée, le 30 novembre 1883 (Brevet 5583), par le « TANDEM Convertible ».

1879, 4 octobre : Brevet 4900 : TURNER, tricycle à deux voies. Bientôt « Coventry Rotary ».

Les modèles HILLMANN, HOWE, COVENTRY, TOWNSED, etc... se font avec roue directrice AV ou AR. Tandis que le « ROTARY » possède une seule grande roue motrice et deux petites roues directrices dans le prolongement l'une de l'autre.

1880, 27 mai : Brevet 2164. GARRARD : Tricycle à deux roues

conjuguées directrices, avec roue Motrice AR. Deux pédales au lieu de l'arbre-manivelle.

Les tricycles se construisent également pour deux places.

EN TANDEM : l'une devant l'autre. SOCIABLE, c'est-à-dire côte à côte.

Puis on remplace définitivement le siège primitif et les poignées par un Guidon et une Selle. Le coureur CRIPPS donne le ton. le cadre U devient un cadre T et la machine à trois roues, idéale pour le grand tourisme, devient aussi un instrument de vitesse, c'est-à-dire de SPORT : le « CRIPPER » est créé.

Vers cette époque (1884-1885) les deux roues motrices des tricycles ont 1 m. 30 à 1 m. 50 de diamètre, pour une largeur de voie de 1 mètre. La voie des « Sociables » est de 1 m. 15.

Sur les données de JUZAN, je fais construire un léger instrument à trois roues égaux de 0 m. 70 et voie également de 70 centimètres, ce qui stupéfiera surtout mon ami VELOCIO.

1884 : Premier Championnat de France Tricycles, 5 kilomètres, couru à Bordeaux le 4 mai, gagné par DE CIVRY en 13' 45", tandis que notre doyen J. LASSOUJADE remporte le même jour le premier Championnat des JUNIORS en 13' 21".

A remarquer que le Tricycle va souvent dépasser les vitesses du grand Bi et atteindre parfois celles de la Bicyclette.

Quelques exemples de records :

Le kilomètre arrêté, avec entraîneurs :

Bicycle à pneus : FOCKEMA : 1' 31" Arnhem 18 avril 91.

Tricycle : ANTONY : 1' 23" Bordeaux 29 octobre 94 (record toujours debout).

Le Mille (1.609 m.) Tricycle : ANTONY, 2' 13" contre le meilleur temps du célèbre coureur Anglais J. OSMOND 2' 28" sur Bi à pneus.

L'HEURE, Tricycle 39 km. 974 par le même ANTONY. Contre l'Heure Bicycle à pneus de ATLÉE : 33 km. 960.

Précédemment, sur la route de Bordeaux à Villeneuve-sur-Lot, 28 octobre 1888 :

J. LARROQUE établit le record de 12 heures Bicyclette par 234 kilomètres. Tandis que LAVNAVÈRE en Tricycle atteint

239 kilomètres. Mais c'est surtout dans les records de fond sur route que la machine à trois roues va être utilisée.

Nous assistons à la lutte épique entre BABY, de Pau, et ROUSSET, de Bordeaux, pour le record de 24 heures.

Bientôt une nouvelle forme de machine mettra d'accord les partisans du grand Bicycle, parfois dangereux, et ceux du Tricycle, moins rapide et plus encombrant.

1885. — LA SÉCURITÉ A BICYCLE

LES DIFFÉRENTS BICYCLES DE SURETÉ. — 1877-1885 : ROUSSEAU, DE MARSEILLE, ET J. TRUFFAULT, DE TOURS. — LES BREVETS ANGLAIS

L'ancien Vélocipède à roues presque égales offrait une sécurité à peu près complète. Pas de chute en avant à redouter. Il n'en est pas de même depuis l'avènement du grand Bicycle dont la roue motrice augmentait de diamètre en même temps que rapetissait la roue arrière.

Les chercheurs essaient de remédier aux risques de « piquer une tête ». Nos inventeurs de province (ROUSSEAU à Marseille, 1877, et TRUFFAULT à Tours, 1881) vont être copiés par des constructeurs Anglais.

Ceux-ci nous présentent, notamment, après le « FACILE » à leviers :

1883, 11 mars : (p. 72, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » avec fig. « L'EXTRAORDINAIRE »).

C'est un grand bicycle dans lequel on a donné à la fourche une chasse de 25 centimètres, de sorte que le cavalier est très en arrière. Cependant les pédales sont munies de leviers qui lui permettent d'appuyer verticalement. La roue AR a 55 centimètres.

3 avril : La SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE MÉTROPOLITAINE (S. V. M.) fait l'acquisition du premier chronographe à aiguille dédoublante et rattrapante.

1884, 26 juillet : (S. V. p. 328). « UN NOUVEAU BICYCLE ».

La Compagnie Howe vient de construire un nouveau bicycle « SAFETY » appelé « LE MERVEILLEUX »... La construction de cette

machine est bizarre, La grande roue, motrice, de 0 m. 70 multipliée à 1 m. 27 est derrière, et la petite, de 0 m. 50 directrice est en avant. Selle et poignée ajustables. Ce bicycle va plus vite qu'une machine ordinaire et est complètement sûr...

Même numéro (page 331), Récit d'un voyage de Ch. M. et Louis B..

9 août : (page 353) : Le « STAR BICYCLE » avec figure.

Grand Bicycle actionné par un mécanisme à rochet remplaçant les manivelles et dans lequel la petite roue directrice est devant, comme dans le « MERVEILLUX » de Howe.

30 août : (page 391 avec fig.). Bicycle de sûreté multiplié : théorie des petites roues motrices. Roue avant de 0 m. 90 AR de 0 m. 50, axe de la roue motrice porte deux petites roues dentées reliées par deux chaînes à d'autres roues plus grandes actionnées par les manivelles et pédales.

Multiplication de 1 m. 22, 1 m. 37 ou 1 m. 32 (HILLMANN, HERBERT et COOPER).

1884 : Cette machine figurait au STANLEY SHOW de février 1884.

18 octobre : (page 473) : M. ROUSSEAU, de Marseille, écrit pour rappeler qu'il a construit le modèle de KANGAROO bien avant H. H. C. (1887) il rappelle que le sien avait un changement de vitesse, gouvernail et selle ajustables, qui n'existent pas dans la machine anglaise.

1885, 3 février : « STANLEY SHOW », le « LE ROVER DE STARLEY » grande roue AV. de 1 m. 20, petite roue motrice AR de 0 m. 50.

L'« ANTELOPE DE TABOR » au contraire petite roue AV de 0 m. 50 et roue AR motrice de 1 m. 20.

13 février : Figure du RUDGE, BICYCLE de sûreté genre KANGAROO à deux chaînes.

27 mars : Figure du bicycle de sûreté B. S. A., roue motrice AR de 0 m. 80, roue AV de 0 m. 50 corps horizontal, pivot, selle et guidon ajustables (reproduction du HOWE, 26 juillet 1884).

11 septembre : On annonce un nouveau Bicycle de Sûreté,

roue AV de 1 m. 50, roue AR directrice de 0 m. 80. Pédales au centre, chaîne, selle en arrière de la roue AV.

25 décembre : « WHEELING », numéro de Noël, figurent les gravures des nouveaux engins; le modèle Howe, B. S. A. devenu « GENUINE HUMBER » à douille, roue AV de 0 m. 50. Et le « ROVER » à pivot avec roue AV de 1 m. 20, demi-cadre biscornu.

LES BREVETS ANGLAIS

Voici du reste, impartialement établie, la liste des brevets anglais notoirement suivis :

1877, 5 septembre : 3388. J. STARLEY, Différentiel.

3 octobre : 3689. J. TRUFFAULT, Selle de bicycle.

1878, 30 avril : 1725. RENARD frères, Bicycle à parallélogramme.

24 octobre : 4265. SINGER, « l'Extraordinaire ».

25 octobre : 4292. L. ARCHER, « Le Facile ».

1879, 30 septembre : 3954. J.-H. LAWSON, Vélocipède à roue AR motrice.

1880, 4 septembre : 3598. A. CLÉMENT, Bicycle à propulsion par les pieds et les bras.

7 septembre : 3625. JONES F. W. Extraordinaire à leviers.

27 septembre : 3913. LAWSON, puis ILLSTON, BUTLER, STARLEY, J.-K. RUDLING, JONES, WALLIS, etc... Divers modèles de « Safeties ».

1883, 3 novembre : 5225. DURYEA C. E. Selle pour bicycle.

Puis le même en 1889, 3 mai : 7394. Bicyclette spéciale, fourche, cadre, frein, propulsion.

1885, 10 décembre : 15149. HOWE, Tandem Bicycle à chaîne, petite roue AR. Selle et pédales sur chaque roue.

1886, 6 février : 1775. HILLMANN, HERBERT et COOPER. Bicyclette à corps droit (image adoucie du Vélocipède MEYER 1869).

8 février : 1828. J. TRUFFAULT, Mécanisme démultiplicateur.

1890, 22 septembre : 14949. GARRARD. Différentiel, Direction. Manivelles, etc...

1886. — LA BICYCLETTE RUDGE

JUZAN, DE BORDEAUX, CRÉATEUR DE LA
BICYCLETTE MODERNE

« LE BICYCLETTE » (RUDGE)

1886, 28 janvier : (VELOCE SPORT).

RUDGE met en vente un nouveau genre de Bicycle de route « le Bicyclette », la roue motrice qui est la plus grande, derrière.

29 janvier : (SPORT VÉLOCIPÉDIQUE).

RUDGE vient de terminer un nouveau SAFETY « LE BICYCLETTE » construit sur le modèle du « ROVER », mais bien plus élégant.

1^{er} février : (VELOCEMAN).

Nous avons été à même d'examiner un nouveau SAFETY « Le Bicyclette », modèle très gracieux.

1^{er} avril : « VELOCEMAN ».

H.-O. DUNCAN partira le 4 avril pour le record de Montpellier-Calais sur bicyclette Rudge. Les deux roues ont 0 m. 80 multipliées à 1 m. 52. DUNCAN a fait quelques essais et en est enchanté.

4 avril : A Paris, DE CIVRY sur « Bicyclette » gagne le handicap de la S. V. M, battant DUBOIS et MEDINGER. Ce même jour DUNCAN est parti pour le record annoncé, mais s'arrêtera à Paris.

Premiers conflits :

11 juillet : En province, pour la première fois, à AUCH, le champion Franco-belge ÉOLE (Émile VAN BERENDONCK), qui s'entraîne depuis un mois sur la nouvelle machine, court à bicyclette et gagne la deuxième Internationale, non sans soulever des réclamations.

14 juillet : A TOULOUSE, les coureurs à bicyclette, DE CIVRY, DUNCAN, MEDINGER, LAULAN, refusent de paraître contre ÉOLE qui a fait accepter son engagement sur bicyclette. Une prime de la valeur du premier prix est attribuée à ÉOLE.

19 juillet : A Mont-de-Marsan, réclamation contre ÉOLE à bicyclette.

GEORGES JUZAN, DE BORDEAUX (1889-1912) VÉRITABLE CRÉATEUR

Mais plus d'une année auparavant, j'ai vu circuler dans les rues de Bordeaux un étrange petit vélocipède qui me rappelle le Michaux de mes tout premiers essais.

1885, 15 novembre : Le VELOCE CLUB BORDELAIS fait courir son Championnat de 100 kilomètres Tricycles, gagné par Louis LOSTE.

JUZAN, le constructeur de la nouvelle machine, en profite pour se faire chronométrer : sur la même distance, il établit le record en 4 h. 40.

Son instrument, qu'il a créé en 1884, est un SAFETY à cadre, direction à douille, roues égales de 0 m. 75 avec pédalier entre les deux roues.

C'est, à mon avis, la première démonstration publique d'une machine à roues égales, motrice AR par une chaîne de tricycle.

Car ce n'est que quelques semaines plus tard que le numéro de Noël de « WHEELING », pour la première fois exhibe les gravures du « GENUINE HUMBER » et du « ROVER » à pivot, réalisations anglaises.

A noter en outre que le constructeur français MEYER, auquel nous devons déjà le Vélocipède tout métal et caoutchouc, avait construit une machine à pivot, roue arrière commandée par chaîne (gravure. « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ 1869 »).

Nous retrouverons la Bicyclette un peu plus tard. Revenons de deux années en arrière. Souvenirs personnels.

1882, 1884, 1886. — LES VÉLOCIPÈDES A MOTEUR

LES VÉLOCIPÈDES A MOTEUR

1882, 18 novembre : Page 362 du « Sport vélocipédique ». Après la note sur « le Tricycle Électrique ».

1884, 16 août : Page 363. Je fais paraître une candidature de Consul à Moissac et ensuite, page 366, une chronique « Un QUADRICYCLE A VAPEUR » sur laquelle j'aurai à revenir.

Car Charles Munier est venu en vacances dans le Midi et à Villeneuve-sur-Lot, sur son bicycle de 1 m. 24 « et où il a le plaisir de se rencontrer avec M. L. B. » (« Sport vélocipédique » du 22 novembre 1884, page 537).

Il écrit sous le pseudonyme de « C. NEIMUR ». **6 décembre :** premier article sur le « Vélocipède dans l'armée ».

20 décembre : La maison CLÉMENT livre un bicycle tout nickelé à M. le baron de ROTHSCHILD pour son fils Henri (le futur Docteur PASCAL).

1885 : Création de deux nouveaux hebdomadaires sportifs et touristiques :

Le **1^{er} janvier**, à Montpellier « LE VELOCEMAN » de H. O. DUNCAN et L. SUBERBIE.

Le **5 mars**, à Bordeaux « LE VELOCE SPORT » de Fernand LADEVÈZE et Maurice LANNELUC-SAMSON. Ce dernier absorbera bientôt son aîné.

J'ai la faveur d'écrire dans les deux organes et d'y poursuivre mes campagnes en faveur du Tourisme, Annuaire, Cartes, Guides, Publicité, etc...

PREMIER CLUB DE TOURISTES

1885, 1^{er} mai : « L'Union Vélocipédique » a interrogé ses clubs affiliés.

Conclusion de ma réponse pour le V. C. V. :

Depuis 1881, nous avons tout fait pour faire connaître et répandre notre sport.

Nous avons organisé une centaine de réunions dans 19 localités de notre région, à titre bénévole. Organisateur, concurrent, chronométreur, starter ou juge, j'ai rempli toutes les fonctions que me rappellent quelques médailles ou diplômes.

Actuellement, nous allons nous appliquer à répandre la vélocipédie par l'usage du vélocipède (Enquête Unioniste, 5 mars 1885).

Notre VELOCE CLUB (11 juin 1881) se transforme en « CLUB CYCLISTE » (19 juin 1885) affilié à l'U. V. F.

Il devient le premier groupement consacré uniquement au Tourisme, Excursions et voyages. J'en suis nommé Président.

9 juillet : Aux courses régionales de PAUILLAC, 21 juin, et d'ARCHIAC se révèle un nouveau venu, WICK, âgé de 17 ans, futur recordman du monde à bicycle, bicyclette et tricycle et Champion des Juniors de France de 1886, mon excellent ami Paul ROUSSEAU.

30 octobre : J. DUBOIS remporte le Championnat de Paris fond, 100 kilomètres autour de Longchamp dans le temps extraordinaire de 3 h. 34' 8".

Au point de vue sportif, de CIVRY a manifesté une supériorité écrasante, gagnant plus de cinquante premiers prix en France et en Angleterre et battant de nombreux records.

J'écris :

1885, 20 août : Au « VELOCE SPORT », page 356 : Pour l'organisation d'une « EXPOSITION GÉNÉRALE DE LA VÉLOCIPÉDIE ».

24 décembre : page 644 « UN GUIDE VÉLOCIPÉDIQUE », rappel de mon article du 4 septembre 1881, allusion (S.V.) à l'Annuaire de BARONCELLI (1883) et au futur « GUIDE JACQUOT ».

Tout de suite après « LE VÉLOCIPÈDE A VAPEUR », page 644, reproduction d'un article paru dans les « ANNALES » du 5 décembre.

« A NEW-YORK » PATRIE DU VÉLOCIPÈDE (usurpation audacieuse), *on vient d'inventer un vélocipède où la vapeur remplace le mouvement imprimé par les jambes... Le conducteur assis au-dessus de la chaudière...*

« Un incrédule » critique la nouvelle, sujette à caution, d'autant que la réalisation est déjà exécutée en France depuis longtemps.

1886. — PREMIER VÉLODROME

L'ANGLAIS H. O. DUNCAN ET LE BELGE ÉOLE, CHAMPIONS DE FRANCE. — PEUGEOT CONSTRUIT DES CYCLES. — 1888 : LA DERNIÈRE PERFORMANCE DU GRAND BICYCLE : CHARLES TERRONT

LE PREMIER VÉLODROME PERMANENT

1885, 26 mai : Inauguration de la première piste permanente en France.

A Bordeaux, VÉLODROME DE SAINT-AUGUSTIN sur lequel se court le championnat de France fond, Tricycles 50 kilomètres, gagné par ÉOLE en 2 h. 20' 37".

A ce propos, une singularité sportive :

Le Championnat de vitesse Tricycles 5.000 mètres (Montpellier, 6 juin) est également gagné par le même coureur belge ÉOLE.

Le championnat de France Bicycles 10 kilomètres à Agen, est lui aussi remporté par l'Anglais H.-O. DUNCAN, battant Ch. TERRONT, CHARRON, DE CIVRY, BOYER, LAULAN.

On reparle du Tricycle électrique de TROUVÉ et d'autres applications anglaises, mais surtout du Tricycle à vapeur De DION BOUTON TRÉPARDoux dont Charles MUNIER se fait l'ardent propagateur.

La Maison PEUGEOT, de Valentigney, entreprend la construction des Bicycles et Tricycles et bientôt des Bicyclettes. Elle s'assure la collaboration d'Henri PAGIS qui devient son Directeur à Paris.

7-16 septembre : Premières expériences de Vélocipédie mili-

taire : Pierre ROUSSET, Paul MÉDINGER, Étienne GIRAUD, Joseph BRIOL, P. PAYET, SUAREZ, LAURURIE, etc...

5 novembre : PAGIS cède son journal « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » à la « REVUE VÉLOCIPÉDIQUE » de Rouen (F. Gebert, éditeur) Résultat : « LA REVUE DU SPORT VÉLOCIPÉDIQUE ».

1887 : La Bicyclette fait la conquête des touristes, et de nombreux voyages sont effectués sur la nouvelle machine; mais si elle est facilement adoptée en France il n'en sera pas de même en Angleterre conservatrice où les différents modèles de Bicycles KANGAROO à deux chaînes ou CRYPTO à engrenages vont se disputer la suprématie.

Néanmoins, quelques maisons réputées, telles HUMBER, RUDGE, HOWE (cette dernière ayant pour ingénieur le coureur GARRARD) ont exposé au Show du 27 janvier des types de Bicyclettes à cadre ou à corps droit.

28 avril : Première course de VÉLOCIPÈDES A VAPEUR organisée par Paul FAUSSIER, gagnée par Georges BOUTON.

13 mai : Victor BREYER, présenté le 27 avril, est admis au « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE PARISIEN ».

19 novembre : Fondation de la grande Fédération « UNION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DES SPORTS ATHLÉTIQUES » (U. S. F. S. A.) qui, sur le modèle de l'U. V. F., va unir toutes les Sociétés d'Athlétisme, course, football, etc... sous les mêmes règlements.

1888 : En France, le chant du cygne du grand Bicycle, Charles TERRONT remporte, sur son Bicycle de 1 m. 28 à caoutchoucs de 10 millimètres, le championnat de France 100 kilomètres court autour de Longchamp en 3 h. 28' battant tous les records et ses quarante concurrents.

Novembre : Fondation de la « LIGUE NATIONALE DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE ». Président : BERTHELOT; Vice-Présidents CLEMENCEAU, Anatole DE LA FORGE, Jean MACÉ, Alfred MÉRIZIÈRES, amiral PEYRON, J. SANBŒUF; Secrétaire : Pascal GROUSSET.

EXPOSITION UNIVERSELLE

**NOUVEAUX CONSTRUCTEURS EN FRANCE. —
LE BREVET DU VÉLOCIPÉDISTE. — JEAN SANS
TERRE ET « LE PETIT JOURNAL ». — LE MATCH
DES DOUZE A BORDEAUX**

NOUVEAUX CONSTRUCTEURS

1889 : EXPOSITION UNIVERSELLE.

Les Industriels français de la machine à coudre se lancent, après PEUGEOT, dans l'Industrie cycliste.

L. ROCHET, A. DARRACQ, ingénieur de HURTU, MACQUAIRE, VIGNERON, RICBOURG (cycles Standard) entreprennent la Construction de la Bicyclette. Ils seront suivis par DILIGEON à Paris, ROUSSET à Bordeaux, DOUÉ et INGOLD à Lyon.

En Allemagne, par les ADLER, DURKOPP, OPEL, STÖWER, SEIDEL et NAUMANN, etc...

1889, 6 juillet : Maurice MARTIN fait adopter par le Congrès de l'U. V. F. la création d'un « Brevet de Vélocipédiste ». Conditions : 100 kilomètres sur route, aller et retour, dans le temps maximum de 6 heures.

Réédition du « VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ » fondé le 1^{er} avril 1869, organe indépendant le plus ancien du monde : Directeur-Propriétaire J. RICHARD-LESLIDE. — Rédacteur en chef : J. DE CHAMPEAUX. — Secrétaire de la rédaction : Paul FAUSSIER.

1^{er} septembre : Le Championnat de France 100 kilomètres est l'occasion d'une nouvelle victoire de Charles TERRONT, cette fois à bicyclette en 3 h. 40'.

13 octobre : Championnat de France Tricycles 50 kilomètres.
Bonneville.

L'Anglais ALLARD, considéré comme le meilleur spécialiste du monde à ce moment, est venu tout exprès en France disputer et gagner cette épreuve, internationale malgré son titre.

LA GRANDE PRESSE

Le lendemain 14 octobre, sous l'influence de cette intéressante épreuve à laquelle il vient d'assister, notre maître en journalisme Jean SANS TERRE (P. GIFFARD) fait paraître dans le « PETIT JOURNAL » un article « VÉLOCIPÈDES ET VÉLOCIPÉDISTES » qui constitue un éloge de la Bicyclette.

Déjà, en 1888 : « LE FIGARO », 24 novembre; « LE TEMPS », 29 novembre; et « LE GIL BLAS », 18 décembre avaient publié d'intéressantes chroniques sur le même sujet.

« L'ILLUSTRATION », 23 novembre 1889, page 442, 443, donnait « LA LÉGENDE DES CYCLES » de GROSCLAUDE, agrémentée d'une douzaine de dessins.

1^{er} décembre : A Bordeaux, le MATCH des DOUZE. Après des défis et des pourparlers animés, six coureurs amateurs, juniors parisiens, viennent matcher six de leurs camarades bordelais. Le tournoi est couru en quatre épreuves dont deux à Bicyclette et deux à Tricycle.

Les Parisiens sont vainqueurs grâce à l'amateur Nick (Charles BREYER, frère de notre ami Victor).

Les six Parisiens étaient : de CLÈVES, DERVIL (E. HERMET), M. ÉCHALIE, de MELLO, E. MOUSSET et NICK.

Les Bordelais : DRANGISSAC (G. CASSIGNARD), DUANIP (PINAUD), HOWARD, JIEL (LAVAL), LANAVÈRE, TECKNO, ce dernier seul encore sur grand Bicycle.

LE PNEUMATIQUE

Si les premiers Vélocipèdes de MICHAUX comportaient des roues en bois ferré, des cercles de caoutchouc avaient été bien vite adoptés comme garniture extérieure.

Peut-être, convient-il de rappeler rapidement les origines de cette matière élastique :

1736 : L'Académie des Sciences de Paris envoie le Savant Français LA CONDAMINE en mission au Pérou. Celui-ci, en rapporte notamment le « CAOU-TCHOU » pour lequel il adresse un mémoire à cette Académie. Il communique ses observations à l'Ingénieur Charles FRESNEAU qui reconnaît l'arbre producteur HAEVEA, se procure du suc et fabrique des objets en gomme élastique.

1761 : Relation de ces découvertes paraissent dans les Mémoires de l'Académie des Sciences.

1768 : Le Chimiste MACQUER découvre que le caoutchouc est soluble dans l'éther.

1790 : FOURCROY le dissout dans l'essence de thérébenthine ; puis GRASSART constate qu'il se gonfle et se ramollit dans l'eau bouillante : il fabrique LES PREMIERS TUBES EN CAOUTCHOUC.

L'aéronaute CHARLES emploie la dissolution pour enduire l'étoffe de ses ballons.

1791 : BESSON et **1811** : CHAMPION, imperméabilisent les draps et les feutres.

L'Anglais Mac INTOSH s'empare de ces trouvailles pour fabriquer industriellement des vêtements imperméables.

1842 : L'Associé de MAC INTOSH, HANCOCK et GOODYEAR en Amérique, inventent la vulcanisation, tandis qu'en France

les Maisons RATTIER et GUIBAL (1830) et BARBIER et DAUBRÉE (1832) fabriquent de nombreux appareils ou objets, bandes, fils et tissus élastiques.

Nous sommes en 1888 : les roues plus petites de nos machines, leurs jantes rendues de plus en plus étroites pour la diminution du poids, augmentent les trépidations subies par le cycliste.

Les Expositions anglaises de Vélocipédie présentent ainsi diverses solutions d'amortisseurs dont plusieurs d'invention française.

Cette manifestation annuelle, appelée STANLEY SHOW (la première en 1878) a eu lieu dans divers locaux couverts de Londres, et va se fixer principalement au « CRYSTAL PALACE ».

Un petit nombre de Français vient y étudier les méthodes, les nouveautés ou les perfectionnements de nos Voisins.

Néanmoins, au Stanley show de 1889 (25 janvier-2 février) la caravane française, menée par mon ami regretté, le *petit* SUBERBIE (2 m. 04) est plus nombreuse. Des compte rendus plus ou moins détaillés paraissent dans nos Journaux sportifs, mais c'est seulement dans la Revue mensuelle « LE CYCLISTE » de « VÉLOCIO » de Saint-Étienne que je relève ceci :

1889 , 1^{er} mars : page 45 :

Au Stanley Show, l'Industrie Vélocipédique de création Française, présente nos machines dont : 644 bicyclettes, 33 tandems, 87 bicycles ordinaires, 52 rationnels (roue AR plus grande), 10 kangoroos, soit 826 bicycles et 375 tricycles, dont 234 à direction « CRIPPER ».

1889, 1^{er} avril : page 104 :

ORIGINALITÉS AU STANLEY SHOW. Les bandes de caoutchouc des roues des Bicyclettes et Tricycles remplacées par un tube de la même matière, gonflé d'air ; les mêmes bandes remplacées par une multitude de petits cônes de caoutchouc, plantés dans les jantes, absolument plates...

Roues à rayons en spirale ou formant ressort, etc...

1889, 1^{er} novembre, p. 293 :

On expérimente en Angleterre des Bicyclettes dites « PNEUMA-

TIQUES ». *Roues gainées de larges tubes gonflés d'air. Une Compagnie s'est formée à Belfast pour exploiter cette invention...*

Ensuite,

1889, 6 décembre : La « Revue du Sport Vélocipédique » donne la reproduction d'un prospectus financier anglais.

Il s'agit d'une Société fondée depuis le mois de mai à DUBLIN, au capital de 650.000 francs, en action d'une livre pour l'exploitation d'un brevet concernant un « caoutchouc pour vélocipède ».

Extrait du prospectus :

Le pneumatique est composé d'un tube de caoutchouc d'environ 38 millimètres de diamètre rempli d'air comprimé. Ce tube est fixé à la jante par une enveloppe de toile (qui s'enroule autour du tube et de la jante) et protégé par une garniture de caoutchouc épais. L'air est soufflé dans le cercle à l'aide d'un soufflet au pied et une valve spéciale brevetée empêche l'échappement...

L'année précédente (1888), un vétérinaire Irlandais, JOHN BOYD DUNLOP, de Belfast, dont le fils possède une bicyclette, a remarqué, lui aussi, les trépidations occasionnées à cet instrument par les mauvaises routes et tente d'y remédier par divers moyens mécaniques qu'il fera breveter.

Mais, au cours de ses recherches, il a l'idée d'interposer un coussin d'air entre la machine elle-même et le sol : d'où sa réalisation et son Brevet d'invention du 25 juillet 1888 (n° 16607).

Il fait construire une machine pour le coureur William HUME, premier usager du pneumatique, qui gagne 4 courses en 1888. Le 18 mai 1889 HUME battra encore de nombreux coureurs parmi lesquels HARVEY DU CROS.

Le père de ce dernier s'intéresse à l'invention et la « PNEUMATIC TYRE Co » de Dublin est ainsi fondée.

Malgré leur aspect peu esthétique, les machines munies du nouveau bandage, remportent, avec des coureurs peu connus, des succès incontestables.

La Bicyclette à pieds d'éléphant... affreuse à première vue, mais résultats étonnants : des coureurs de troisième rang battent les rivaux de premier ordre...

Elles sont exposées au STANLEY SHOW de janvier 1890 et le

correspondant du « VÉLOCE SPORT » note la curiosité qui s'attache à la nouvelle invention.

1890, 30 janvier, « VÉLOCE SPORT », p. 88 :

Au premier rang des perfectionnements... le caoutchouc pneumatique... La Maison HUMBER qui expose des machines munies du pneumatique tyre se propose d'en envoyer deux en France, dont l'une à sa Maison de Paris, et l'autre à Agen à M. GEORGES THOMAS (Président de l'Union Vélocipédique de France), afin qu'il en fasse l'essai. Puis,

13 février, « V. S. », p. 121. Stand 138, Pneumatic Tyre, Dublin :

J'ai eu le plaisir d'essayer une de leurs machines et je dois dire que le roulement est d'une douceur qui surpasse complètement tous les autres systèmes antivibrateurs. Il est certain que si ce caoutchouc est durable, cette invention est appelée à un succès universel. L'agence pour la France et le continent a été donnée à M. Aug. LARSEN, de Liège...

L'écrivain « VESTON-GRIS » n'est autre que Victor BREYER qui débutait en 1887 dans le journalisme sportif comme rédacteur parisien de la « REVUE DU SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » paraissant à ROUEN. Puis allait habiter LONDRES d'où il dirigeait la chronique anglaise du « VÉLOCE SPORT ».

Mon autre grand ami, Georges THOMAS, grand touriste en tricycle avec Maurice MARTIN fut donc le premier introducteur du « pneumatique » en France.

Monté sur son Tricycle HUMBER et passant sur les mauvais pavés des quais de BORDEAUX, il suscitait cette réflexion d'un « caulègue » avec le délicieux accent que je connais bien : « Eh ! vois donc le type qui roule sur des bouées de sauvetage... »

Cette invention devait être discutée car, sans le savoir, J. B. DUNLOP, le véritable créateur du pneu de Bicyclette retrouvait l'invention de l'Écossais THOMPSON mais, plus heureux que son prédécesseur, il réussit à lui donner droit de cité.

Le brevet de Robert-William THOMPSON, Adam Street Adelphi Middlesex (1822-1873) date du 10 décembre 1845 (N° 10990 pour l'Angleterre) et n° 3815 (1846) pour la France.

Il est demandé pour *Perfectionnements aux roues de voitures pouvant également s'appliquer à d'autres corps roulants.*

Le mémoire, accompagné de figures, indique un tube creux de caoutchouc qui, gonflé d'air, forme au sol un coussinet d'air; ce tube étant protégé par une enveloppe de cuir fixée par des segments boulons et écrous.

L'inventeur précise qu'il est préférable de dilater le bandage élastique au moyen de l'air, mais on pourrait dilater au moyen de divers corps solides et élastiques, ressorts métalliques, caoutchouc vulcanisé, gutta-percha, crin de cheval, éponges, etc...

Lorsque le bandage sera préalablement rembourré avec du crin ou des éponges, puis gonflé au moyen d'air fortement comprimé, il sera moins sujet à être coupé entre la jante et la route...

Il pourra même être formé de différents tubes séparés.

Le « MECHANIC'S MAGAZINE » 22 août 1846 annonce le premier cette invention. Il donne plus de détails le 27 mars 1847, signalant des expériences faites dix jours auparavant (17 mars 1847) par M. & WHITEHURST et Cie, grands carrossiers, 313, Oxford street, sur une longue avenue de Regent's Park.

Roues silencieuses, moindre effort de traction, pas de trépidations.

En juin 1849, n° 1347, le même « MECHANIC'S MAGAZINE » fait connaître que THOMPSON remplace le cuir par une enveloppe faite avec une toile manufacturée expressément dans ce but, et sur l'extérieur de cette toile, à l'endroit où elle est exposée à l'usure, une bande de caoutchouc renforce la partie roulante...

La voiture Coupé servant aux expériences était montée en pneus de 910 × 105. L'inventeur démontrait qu'il économisait sur les bandages de fer 38 % d'effort de traction sur macadam uni et 63 % sur sol caillouteux. Après environ 2.000 kilomètres d'usage les pneus ne présentent aucune trace d'usure.

Quarante ans plus tard, J.-B. DUNLOP confectionnait lui-même ses premières roues de Bicyclettes munies de pneumatiques. On peut donc dire que ces deux hommes ont eu la même idée avec des conceptions différentes, mais tendant au même but.

Tout d'abord les brevets de DUNLOP ne furent pas discutés; l'antériorité ne fut discutée qu'après septembre 1890, date à

laquelle le journal anglais « SPORTS PLAY » publia le brevet de THOMPSON sous le titre de « Une saisissante découverte »; ce qui provoqua de très nombreuses contestations.

Cependant le pneumatique est vulnérable, il crève facilement et sa réparation nécessite un outillage spécial, mais surtout un temps assez long.

Il sera donc réservé aux machines de course sur piste.

Pour la route on lance de nombreux bandages creux, non gonflés, tandis que diverses tentatives sont faites pour un pneumatique facilement réparable.

1890, 5 septembre : « REVUE VÉLOCIPÉDIQUE ». *A Clermont-Ferrand, la Maison MICHELIN entreprend la fabrication des nouveaux bandages...*

Les frères MICHELIN, André (1853-1931) et Edouard (23 juin 1859) ont pris la succession d'une Manufacture de Caoutchouc créée en 1832 par leurs grands-parents BARBIER et DAUBRÉE, à Clermont-Ferrand.

L'aîné, Ingénieur E. C. P., est Constructeur de charpentes en fer, à Paris.

Il va lancer les originales créations publicitaires que l'on connaît et deviendra plus tard l'apôtre aussi fervent que généreux de notre Aviation Nationale.

Le second, artiste peintre, abandonne ses pinceaux pour devenir le grand technicien de la Maison qui va prendre un développement inconcevable.

André a vu en vitrine, à Paris, une machine munie de nouveau bandage pneumatique : il l'a trouvé *affreux et sans avenir*.

Parallèlement, Edouard, au contraire, a eu l'occasion de faire réparer à Clermont le pneu collé d'un touriste anglais de passage. Cela a nécessité plusieurs heures et une nuit; après quoi il a essayé la machine. *Rouler sur de l'air est une chose merveilleuse, écrit-il à son frère, mais il faut pouvoir démonter et réparer sans outillage, en un quart d'heure...*

Plusieurs mois d'études, d'efforts et d'essais permettent enfin de créer le pneumatique démontable. Le brevet est pris le 18 juin 1891.

Les frères Michelin pensent alors à la grande Course Cycliste PARIS-BREST, qui va se disputer en septembre, pour faire connaître leur création. Il n'est pas facile de convaincre d'abord H.-O. DUNCAN, directeur en France de la maison HUMBER; marque qui avait monté les tout premiers collés DUNLOP. Ensuite le coureur Charles TERRONT qui n'a qu'une confiance relative dans l'air comprimé pour une randonnée où le changement de machine est interdit.

Néanmoins Charles essaie, est séduit, accepte et gagne la grande épreuve.

La firme Michelin et sa création sont lancées. Les deux frères n'hésitent pas à se rendre en personne au STANLEY SHOW de Londres où ils présentent les premières démonstrations. C'est au cours de ces voyages de quelques Français trop peu nombreux que je fais leur connaissance.

MICHELIN est donc « le père du pneumatique démontable » suivi aussitôt du pneu de voiture et du pneu d'auto; les chambres à air seront de couleur rouge, souvenir des tuyaux d'air comprimé livrés par la maison pour le percement du tunnel de SAINT-GOTHARD (1872-1892) qui étaient de cette couleur.

1890, 24 octobre : DE CIVRY fait prendre à A. CLÉMENT la licence des pneumatiques DUNLOP pour la France et les Colonies, et de nombreux procès sont entamés sans résultat.

La série de procès se termine le 1^{er} mai 1900 devant la Cour d'appel, dont le jugement déclare que le brevet DUNLOP de 1888 n'est qu'une reproduction des procédés inventés par THOMPSON dès l'année 1846. Il est débouté de son action et condamné à des dommages.

1890. — LE TOURING-CLUB DE FRANCE

BOURSES. — LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE.
— NOUVEAUX DIRIGEANTS : PIAT DESVIAL,
G. GALLICE, LÉON BOLLÉE. — ANNONCE DE
BORDEAUX-PARIS. — LE VÉLOCIPÈDE A PÉ-
TROLE PEUGEOT

26 janvier : Fondation du « TOURING CLUB DE FRANCE ».

6 mars : « LE PETIT JOURNAL ». Article de Jean SANS TERRE
sur « BICYCLES ET TRICYCLES ».

27 avril : A Paris, course de la Société d'Encouragement,
40 kilomètres. Officiels : Paul FAUSSIER, LEPEIGNEUX, A. GER-
MAUX.

Classés : 1^{er}, Émile LAMBERJACK, 2^e RÉALIER DUMAS (com-
patriote); 3^e GIRARDIN; 4^e ANTONY (début); 5^e TERRONT,
L. LOUVET, R. KUHLLING et E. RENAUX.

Peu après, débuts prometteurs : ANTONY gagne consécutivement onze courses.

15 juin : A Bordeaux, G. CASSIGNARD remporte les Champion-
nats « Amateurs » Bicycles et Tricycles.

24 août : Congrès U. V. F. Réglementation des Coureurs
Amateurs et Professionnels.

Création des Épreuves de 100 kilomètres sur route. Aller et
retour.

26 septembre : Formation de la « CHAMBRE SYNDICALE DU
CYCLE », L. ROCHET, Président.

De l'ASSOCIATION VÉLOCIPÉDIQUE D'AMATEURS (A.V. A.), Ph.
REICHEL père, Président.

Frantz REICHEL écrit dans la « REVUE DES SPORTS » et dans les « SPORTS ATHLÉTIQUES » qui viennent de paraître.

1890 : M. PIAT DESVIAL, un des premiers pilotes des Tricycles à Vapeur de DION BOUTON (nov. 1887) est nommé Président du VÉLO CLUB à ALAIS (Gard).

Charles GALLICE, inventeur, avec Fernand FOREST, du premier moteur à 4 cylindres verticaux (1889) est, lui aussi, nommé Président du « VELOCE SPARNACIEN » à Épernay, et de la Fédération Vélocipédique de l'Est.

Léon BOLLÉE est nommé Président de l'« UNION VÉLOCIPÉDIQUE » du Mans.

1891, 26 février : Du « VELOCE SPORT » : *Le Véloce Club bordelais organise pour le 23 mai 1891 une course sur route de Bordeaux à Paris (580 kilomètres), réservée aux amateurs. Prix en médailles.*

5-6 avril : La maison PEUGEOT a invité des Mécaniciens, Techniciens et Journalistes à visiter ses nouvelles usines de Beaulieu. Ses ingénieurs font essayer à quelques privilégiés un « VÉLOCIPÈDE A PÉTROLE ».

10 mai : A Paris, autour de Longchamp. Le « VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ » avec Paul FAUSSIER, organise une nouvelle course « VÉLOCIPÈDES A MOTEUR MÉCANIQUE ».

1891. — BORDEAUX-PARIS ET PARIS-BREST

1891 : La grande course sur route de Bordeaux à Paris a lieu à la date fixée, 23 mai. Elle réunit 28 amateurs, parmi lesquels cinq coureurs anglais, les meilleurs routiers du moment.

A la stupéfaction du public, les 580 kilomètres sont couverts par G. P. MILLS, le gagnant, en 26 h. 34' 47".

2^e, M. HOLBEIN; 3^e, EDGE S. F. ; 4^e, BATES.

15-16 août : Inauguration du Vélodrome de Courbevoie, 500 mètres.

Officiels : E. MOUSSET, V. BREYER, L. SUBERBIE.

Principaux Coureurs français . CHARRON, COTTEREAU, ANTONY, MAUBO, ÉCHALIE.

Anglais : A. et H. DU CROS, ALDERTON.

Le 11 juin, à son tour, le « PETIT JOURNAL » annonce une course encore plus dure et plus difficile : PARIS-BREST et retour (1.200 kilomètres). Épreuve de machines autant que course d'hommes, étant données les conditions du règlement.

Elle se déroule le 6 septembre : 206 partants divisés en 19 sections.

Engagé pour faire un reportage vécu, je figure dans la 16^e avec mon camarade ÉTIENNE, de Nancy, plus connu sous le pseudonyme de STÉPHANE.

A mes côtés, Frédéric DE CIVRY contrôle la section voisine, puis il s'occupera de l'entraînement de JIEL LAVAL.

Comme on le sait, l'épreuve monstre est gagnée par Charles TERRONT en 71 h. 37, sur Bicyclette anglaise HUMBER munie de pneumatiques démontables français MICHELIN.

JIEL LAVAL est 2^e en 80 h. 4', sur machine française CLÉMENT et pneus anglais DUNLOP; 3^e, COULLIBEU; 4^e, CORRE, puis MARTI, GERMAUX, Th. JOYEUX, etc...

C'est pour nous la révélation du « pneumatique démontable » et pour le grand public, c'est la grande démonstration d'un nouveau moyen de transport individuel : GIFFARD l'a dit le premier : « *La Bicyclette est mieux qu'un sport, c'est un bienfait social* ». (*La Reine Bicyclette*).

Note : Ch. TERRONT est mort en 1932 à Marseille, ses obsèques eurent lieu à Paris. Un discours fut prononcé sur sa tombe par ANTONY (ex-champion de France et son premier entraîneur dans Paris-Brest).

LE SOUVENIR TERRONT

Sur l'initiative d'ANTONY, une plaque commémorative de l'exploit de TERRONT en 1891 sera apposée en 1933, en bas de la côte de Picardie (Versailles) sur la maison historique des douaniers.

« Le Comité du souvenir TERRONT », dont les principaux donateurs furent ANTONY, MICHELIN, DUNLOP, H.-O. DUNCAN, « L'ÉCHO DES SPORTS », « L'AUTO », LE TOURING CLUB, L'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE, RHUIERRE et tous les anciens champions de France, était composé de :

Président : Maurice MARTIN ; Vice-Présidents : ANTONY (H. DEBRAY), H.-O. DUNCAN ; Secrétaire : F. FAUVEAU ; Membres : NOÉ BOYER, VICTOR BREYER, LÉON BRETON, H. DESGRANGE, DUCHESNE, Maurice ECHALIE, F. ECHA FENTON, E. RENAUX, M. RUHIERRE.

Devant le Ministre, Maurice MARTIN a discours magnifique, rappelle le développement du Cycle et du Pneumatique, grâce *auxquels* l'automobile et l'aviation ont pu si heureusement progresser.

Il rappelle aussi combien les Sports (Cycle, Auto et Aviation) doivent aux vétérans coureurs cyclistes et à Ch. TERRONT en particulier, sans oublier les autres membres du Comité du « Souvenir TERRONT ».

Le Ministre répond qu'il n'oublie *aucun* de ces grands précurseurs et remercie les coureurs des temps héroïques qui se sont associés à ANTONY pour commémorer l'exploit du grand disparu.

Outre l'endurance exceptionnelle du grand champion Ch. TERRONT, la grande épreuve apporte encore une révélation au grand public.

C'est le « Quadricycle à pétrole » PEUGEOT déjà essayé le 6 avril précédent qui est venu de Valentigney à Brest et qui a suivi la course avant de rentrer dans les ateliers où il a été conçu et exécuté.

Le dimanche suivant, 12 septembre, la « SCIENCE FRANÇAISE », avec une grande illustration de première page, publie un article relatant les premiers essais du père de l'Aviation, Clément ADER.

1892. — LA CONQUÊTE

C'est l'éclosion du mouvement prévu et annoncé par Pierre GIFFARD, c'est l'épanouissement de la nouvelle industrie, que dis-je, des nouvelles industries qui vont révolutionner les transports.

Qu'on en juge :

80.000 bicyclettes sont sorties des Usines Françaises en 1891. Activité fébrile dans tous les domaines : nouveaux journaux, courses sur route, ouverture de Vélodromes, manifestations mondaines, etc...

Je cite :

1892 : Sur la route, 14 mai, le deuxième Bordeaux-Paris est gagné par le Français STÉPHANE, préparé et soigné par DE CIVRY, battant le temps de MILLS de près d'une heure (25 h. 37'); VIGNEAUX est deuxième.

MICHELIN organise le 5 juin une grande épreuve : PARIS-CLERMONT-FERRAND (400 kilomètres) avec crevaisons obligatoires. Elle réunit 76 partants et est remportée, à la stupéfaction générale, en 17 h. 52' par le jeune pistard Henry FARMAN, qui recueillera bien d'autres lauriers par la suite.

Pour me rendre compte, j'étais engagé sous le numéro 142.

Le 24 septembre, le TOULOUSE-BORDEAUX et retour (500 kilomètres) est également remporté par un coureur de piste, le Niçois NICODEMI [ex-CAMMARSTEDT], en 24 h. 9'.

Des Vélodromes sont inaugurés à Paris. C'est d'abord celui du Champ de Mars, puis le célèbre « BUFFALO » dont la première épreuve, le 29 mai, voit la victoire du Bordelais Georges CASSIGNARD qui sera le grand triomphateur de l'année.

De son côté ANTONY (c'est-à-dire Henri DEBRAY) enlève brillamment la course de 20 kilomètres en 37' 22", battant l'Anglais ALDERTON, FARMAN, VELGHE, MAUBO, etc...

A Buffalo également, le 3 juillet suivant, se court la fameuse Compétition Internationale des Amateurs, y compris la Course des 10.000 mètres en deux séries distinctes : Amateurs Anglais et Professionnels Français.

Nos singuliers « professionnels », pour défendre l'honneur national, ont « refusé » d'aller en province cueillir de fort beaux prix en espèces, et concourent ici pour de très modestes objets d'art.

Mais ils veulent faire mieux que leurs adversaires. En effet, après avoir mené alternativement le train, les 10.000 mètres sont accomplis en 15' 15". *Record du monde* par H. FOURNIER, F. CHARRON et ANTONY, arrivés dans un mouchoir.

Les Anglais A. DU CROS, GOOD et THILSTLETON ne peuvent faire mieux que 15' 54", soit 39 secondes de plus que les professionnels.

Le dimanche précédent, 26 juin, ANTONY avait remporté le Championnat de France Bicyclettes, à Calais, devant FARMAN, ECHALIE, LAMBRECHTS, DELANSORNE, etc...

Les officiels de « BUFFALO » sont :

Starter : H.-O. DUNCAN; Adjoint : G. MAUBOUSSIN;

Juge : René DE KNYFF; Adjoint : BAUDRY DE SAUNIER;

Délégué aux coureurs : Louis MINART; Adjoint : Ed. DE PERRODIL;

Handicapeur : Ernest MOUSSET; U. F. F. S. A. : A. de PALISSAUX;

Jury : Rodolphe DARZENS, Pierre GIFFARD, Pierre LAFITTE, Paul MEYAN, Paul ROUSSEAU, H. NOURY.

Médecins : Docteurs J. MINART et O. JENNINGS;

Chronométrateur : M. MOORE, frère de James MOORE le grand Champion Bicycliste surnommé en son temps « THE FLYING FRENCHMAN » et vainqueur du premier Paris-Rouen, puis recordman du monde sur piste en Angleterre.

Les noms de tous les survivants vont se retrouver dans l'AUTOMOBILE et l'AVIATION.

Pendant ce temps, le célèbre champion américain Arthur ZIMMERMANN fait ses débuts en Europe, et, le 25 mai, bat tous les amateurs Anglais.

Cette époque, et à partir de 1890, a vu se révéler une pléiade de nouveaux coureurs de vitesse et de fond.

Ce sont : à Paris, les frères FARMAN; les LAMBERJACK; BARAS; René KUHLLING, Champion de Paris et quatre fois recordman du monde; ANTONY (Henri DEBRAY); Champion de France Bicyclette 1892 et cinq fois recordman du monde, vainqueur du Grand Prix en 1893 (Vélodrome de la Seine); J. MARCELLIN, STELLA (J. SINCHOLLE), RIVIERRE, CORRE, WILLAUME, STÉPHANE et Henry FOURNIER devenus les premiers champions de l'auto triomphante.

Les routiers : VIGNEAUX, HODEN, ALLARD, etc...

En province, à Bordeaux avec le célèbre G. CASSIGNARD, les quatre frères LOSTE, Louis, Henri, Ernest et Maurice, EXCEL (H. Faure), Henri TART à Orléans, les frères LAMBRECHTS (Géréon et Alfred) à Lyon, BOURRILLON à Marmande, et ses voisins RATIE à Agen, LACOSTE à Toulouse et BONNEVIE à Tarbes.

Georges CASSIGNARD, dont la carrière est foudroyante, né à Bordeaux le 5 août 1873, meurt à vingt ans, victime d'une chute de cheval, le 28 septembre 1893.

Le 15 mai, premier numéro de « LA BICYCLETTE », hebdomadaire lancé par de LUCENSKI et réunissant les meilleurs journalistes cyclistes de Paris.

Le 15 décembre, paraît le numéro 1 du premier quotidien sportif « LE VÉLO », de couleur verte, ayant comme directeurs Pierre GIFFARD et Paul ROUSSEAU.

De sorte que notre presse spéciale s'enrichit d'une pléiade de nouveaux journalistes, écrivains ou humoristes tels que Paul BERNARD (devenu TRISTAN), DAVIN DE CHAMPCLOS, Pierre LAFITTE, de PAWLOWSKI, Georges PRADE, etc..., ou de techniciens comme Victor BREYER, les frères HAMELLE, Frantz REICHEL, Marcel VIOLETTE.

La Bicyclette a conquis Paris.

Bonneville.

5

L'ARISTOCRATIE

Le prince ALBERT DE BELGIQUE, le futur roi Albert 1^{er}, prince Henri d'ORLÉANS, comte d'EU DE BEAUREGARD, prince de SAGAN, général DE GALLIFET, baron SEGUIER, baron DE BELLET, comte DE GONTAUT-BIRON, DE BROGLIE, le général LOIZILLON, Ministre de la Guerre, l'amiral DORLODOT DES ESSARTS, etc...

LES ARTISTES

Antonin MERCIÉ, Carolus DURAN, Pédro GAILHARD, LASSALLE, PAULUS, RÉJANE, Georges BERR, COQUELIN, FORAIN, Paul DECAM, PAL, RÉALIER DUMAS, les chanteurs DUBULLE, CARBONNE, FOURNETS, Emma CALVÉ, Jeanne GRANIER.

LES DOCTEURS

GRANGER, LUCAS-CHAMPIONNIÈRE, PETIT, ROUX, LABBÉ.

LES LITTÉRATEURS

Émile ZOLA, Jean RICHEPIN, Edmond HARAUCOURT, Henri ROCHEFORT, Marcel PRÉVOST, CLEMENCEAU, CORNELY, Georges d'ESPARBÈS, Jules RENARD, Jean AICARD, SÉVERINE, Paul BERNARD, Paschal GROSSET, CHIVOT, Georges FEYDEAU, Henri BAUER, Tancrède MARTEL.

Et je puis bien ajouter quelques souvenirs personnels datant de cette même année 1892 sur mon évolution vers l'Automobile. J'ai tout d'abord quelque peu écrit sur la matière depuis 10 ans. J'ai critiqué le Tricycle à vapeur, puis, apprivoisé par Charles MUNIER, je l'ai étudié et conduit (1886).

J'ai essayé ensuite (avril 1891) le Vis-à-Vis PEUGEOT à pétrole. Enfin, je vais devenir conducteur.

Pierre GIFFARD m'a remis une carte de visite pour MM. PANHARD et LEVASSOR, et je fais de doubles débuts avec le remarquable mécanicien de cette maison d'HOSTINGUE sur PANHARD-LEVASSOR et sur la voiture 29 PEUGEOT de mon ami LAUMAILLÉ.

Je pilote aussi la toute première bicyclette à pétrole du père MILLET, de Persan Beaumont, 5 cylindres avec béquilles et un guidon droit de vélocipède MICHAUX 1865. Ça ne va pas très bien.

Je lis dans le « VÉLOCE SPORT » (13 novembre 1892) : Henri DESGRANGE *gagne le Championnat A. V. A. 50 kilomètres en 2 h. 6'. Il envoie un défi pour le record de l'heure sans entraîneurs.*

Un peu plus loin :

A la gare du Nord, partant pour Londres, STANLEY-SHOW : Georges THOMAS, DE CIVRY, M. et M^{me} DUBOIS, Noë BOYER, CASSIGNARD, STÉPHANE, CHARRON, CLÉMENT, AUCOC, DARRACQ, SUBERBIE, L. BONNEVILLE, etc... sans compter les frères André et Edouard MICHELIN et leur fidèle ARNAUD...

Que de disparus !!!

18 décembre. — Inauguration de la piste du PALAIS DES MACHINES.

HENRI FARMAN et J. MARCELLIN en sont les vainqueurs : le premier de la Course des Professionnels, le second de celle des Amateurs.

DES HOMMES NOUVEAUX

ENCORE 1892. — LA BICYCLETTE. — NOTES DIVERSES

Dans le milieu des écrivains-journalistes j'ai déjà cité la plupart de ceux qui ont prêté leur concours à la Reine Bicyclette, j'en rappelle quelques-uns : M^{me} R. LESCLIDE (Jean de CHAMPEAUX); Paul FAUSSIÉ (FERAUSSI); Henri PAGIS (Raoul RICHARD); Charles MUNIER (NEIMUR); Paul DEVILLERS; Ernest MOUSSET; Louis et Paul MINART, de Paris; RIGOLLEY, de Troyes; F. GEBERT (TREBEG), de Rouen; Paul FAGEOT, de Lyon; de VIVIE (VELOCIO), de Saint-Étienne; DUNCAN et SUBERBIE, de Montpellier; Fernand LEDEVÈZE; Maurice LANNELUC-SANSON, de Bordeaux, bientôt remplacé à la Direction du « VELOCE SPORT » par le Trio : Paul ROUSSEAU, Émile JEGHER et Maurice MARTIN.

Beaucoup, et surtout des nouveaux, vont bientôt évoluer du VÉLO vers l'AUTO. Je citerai par date de naissance :

LA VALETTE (Henri de), 25 avril 1862. Pratiquant du Vélocipède en bois, puis du grand Bicycle, rédacteur au « GÉNIE CIVIL » qui deviendra le Secrétaire Technique de l'AUTOMOBILE-CLUB de FRANCE.

GIRAUDEAU (André), 26 mars 1863. De « L'INDUSTRIE VÉLOCIPÉDIQUE » qui formera avec l'équipe de cette revue technique (Charles BIVORT, puis Fernand THEVIN et CHARLES HOURS), le groupe organisateur des premiers Salons du Cycle et de l'Automobile.

DESGRANGE (Henri), 10 janvier 1865. Dont « LA BICYCLETTE »

écrit, le 27 novembre 1892, alors qu'il vient de remporter le Championnat de l'A. V. A. 50 kilomètres sur route en 2 h. 6' 29" (record amateur) :

H. D. 27 ans, 1 m. 70, poids ordinaire 70 kilos ; à l'entraînement 65 kilos ; monte depuis 18 mois ; Courses gagnées : 5. ; Championnat : 1 ; Chutes : 3. Rêve toutes les nuits Bicyclettes et Records. Amateur forcené, intransigeant.

Faut-il ajouter que H. DESGRANGE collabore à « LA BICYCLETTE », « PARIS VÉLO », « LE JOURNAL DES SPORTS », avant de fonder, en 1900 « L'AUTO » dont il est resté Directeur.

BAUDRY DE SAUNIER, 2 mars 1865. Débute dans la presse en fondant (1890) « LE CARILLON » et « LE ROQUET » avec AJALBERT, R. DARZENS, Jules RENARD et WILLY. Il publie en 1891 « L'HISTOIRE GÉNÉRALE DE LA VÉLOCIPÉDIE ». Devient Rédacteur en chef du « CYCLE » puis du « JOURNAL DES VÉLOCIPÉDISTES », sans compter ses collaborations à de nombreuses publications techniques. Il va devenir le plus apprécié des Vulgarisateurs.

DE KNYFF (René), 10 décembre 1865. 1891 : Directeur de la « REVUE DES SPORTS », sera un des tout premiers conducteurs d'Automobile de la Maison PANHARD-LEVASSOR, son Champion incontesté, et son Administrateur le plus qualifié.

DAVIN DE CHAMPCLOS (Gabriel), 31 mai 1866. Appréciation de la BICYCLETTE :

Provençal transplanté à Paris. Porte monocle. Poète, auteur de nombreuses pièces de théâtre. Rédacteur principal à la « BICYCLETTE », « LA TROMPE », « LE CYCLE ».

DE LAFRETÉ (Gustave), 1866. Écrivain sportif éclectique, entre à « L'ÉCHO DE PARIS », puis « PARIS VÉLO », etc. Fondateur du MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE.

BERNARD (Paul), (dit TRISTAN), 7 septembre 1866. Apparaît dans le Sport comme directeur de Vélodrome, puis collaborateur à « LA BICYCLETTE », « PARIS VÉLO », « LA TROMPE ».

ROUSSEAU (Paul), 1868, 22 mars. Codirecteur du « VELOCE SPORT », à Bordeaux. Fondateur-Directeur du premier quotidien

Sportif « LE VÉLO » (1^{er} décembre 1892). Il a été précédemment Champion de France, recordman du monde Bicycle, Tricycle et Bicyclette.

BREYER (Victor), 27 septembre 1870. D'abord correspondant à Londres de journaux français dont le « VÉLOCE SPORT ». Rédacteur, puis Rédacteur en chef du « VÉLO ». Fondateur-Directeur de « L'ÉCHO DES SPORTS ».

REICHEL (Frantz), 16 mars 1871. Rédacteur en chef des « SPORTS ATHLÉTIQUES », organe des « Amateurs purs, » puis « CYCLE », PARIS PÉDALE, « VÉLO ». L'ardent et regretté Champion de l'Amateurisme.

LAFITTE (Pierre), 1872, de Bordeaux. Débute à Paris comme secrétaire de H. O. DUNCAN. Ouvre la rubrique Sportive de « L'ÉCHO DE PARIS ». Fonde la « BICYCLETTE » et un grand nombre de revues ou journaux Sportifs pour lesquels cette inégalée « VIE AU GRAND AIR ».

SOUVESTRE (Pierre), 1^{er} juin 1874. Va collaborer à « l'Auto » et écrire cette magnifique « HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE » éditée par H. DUNOD et PINAT.

PAWLOWSKI (Gaston de), 16 juin 1874. Collaborateur au « JOURNAL DES SPORTS », « LA BICYCLETTE », « PARIS VÉLO ». Rédacteur en chef du « VÉLO » avant de devenir un des critiques les plus appréciés de la grande presse.

De notre Doyen à tous : Paul MEYAN (14 décembre 1852) dont « LA BICYCLETTE » écrivait le 24 décembre 1892 :

« LANTERNE MAGIQUE », Paul MEYAN... *Ce n'est pas le célèbre DON QUICHOTTE de la Manche puisqu'il est de Marseille. Critique théâtral, auteur dramatique, écrivain sportif, Directeur de Vélocipède... Commence à monter en Vélocipède en 1868. Journaliste en 1878 à Paris.*

Sera le véritable fondateur de l'AUTOMOBILE-CLUB de FRANCE en 1895.

Parmi les coureurs, Piste ou Route, à ceux précédemment cités il convient d'ajouter :

Constant HURET, le phénoménal recordman des 24 heures, les

frères ALLARD, d'Arles; Henry FOL, de Bordeaux; NICODÉMI, de Nice, GÉO, ÊCHARD, MERCIER, Lucien LOUVET, Gaston COURBE.

Bientôt JACQUELIN, MORIN et une glorieuse pléiade de Sprinters.

Le Champion du Monde Paul BOURRILLON, de Marmande, et un très grand nombre de coureurs régionaux.

Encore d'autres journalises, écrivains ou critiques Sportifs :

Ernest MOUSSET, L. B. SPOKE, J.-H. AUBRY, Jacques MAY (J. AMY), les frères HAMELLE, de COUBERTIN; les directeurs des premiers Vélodromes : PAZ, William BADUEL, etc.

Les Amateurs : Duc de BRISSAC, de CONTADES, Max LEBAUDY.

A ce propos :

1892, 5 novembre : « LA BICYCLETTE » annonce que :

M. DAVID demande la disqualification comme amateurs de : F. REICHEL, pour avoir entraîné COULLIBEUF dans Paris-Brest 1891.

De H. DESGRANGE, DE MADEC, DE PALISSAUX, ANDRÉ, HERMET, FAURE-DUJARRIC, GUY MAUVE, BELLEJAMBE, qui ont entraîné STÉPHANE, DUBOIS, PACHOT et autres dans leurs différents records.

LES BORDEAUX-PARIS

L'Industrie et le Sport Vélocipédique vont suivre leur développement incessant.

Courses sur routes, parmi lesquelles BORDEAUX-PARIS constitue le plus beau fleuron annuel. Courses sur les différents vélodromes qui se créent, se succèdent un peu partout en France, attirant des adeptes de plus en plus nombreux à la « petite reine ».

J'ai assisté aux tout premiers BORDEAUX-PARIS, collaboré étroitement à l'organisation de l'entraînement de quelques coureurs, notamment d'Arthur LINTON en 1896. Cette épreuve restera toujours comme le critérium routier.

Les gagnants ont tous été des athlètes de premier ordre; toutefois se détachent parmi eux quelques grandes figures : COTTEREAU symbole de la volonté; Gaston RIVIERRE, l'homme

machine, trois fois premier; le loyal Arthur LINTON; Constant HURET dont on n'a jamais épuisé les ressources; Louis TROUSSELIER longtemps recordman, enfin les nouvelles générations des Belges et des frères PÉLISSIER, les fins lévriers de la route.

L'INDUSTRIE

La première Chambre syndicale du Cycle est fondée le 19 mars 1890, sous la présidence de Louis ROCHET.

J'ai dit les rapports étroits de la Machine à coudre avec le Cycle, puis de celui-ci avec la triomphante automobile. Je constate en France :

L. ROCHET, A. DARRACQ (de chez HURTU), DILIGEON, HURTU, DUBOIS, PEUGEOT, PRUNEL, ROCHET-SCHNEIDER, RICBOURG, VIGNERON. Puis DECAUVILLE, DUPRESSOIR, COMIOT, ROUXEL et DUBOIS, BARRE, Georges RICHARD.

Du Cycle à l'Auto et l'Avion. En Amérique : DURYEA, WINTON, POPE, puis les immortels frères WRIGHT, petits réparateurs de vélos à Dayton, inconnus et quasi ridiculisés par leurs compatriotes et qui ont dû venir s'affirmer en France.

Chez nous : les frères FARMAN, NIEUPORT, BLÉRIOT, ANZANI, HANRIOT, MAUBOUSSIN, etc...

En Allemagne : Machines à Coudre, Cycles, Autos : ADLER (Heinrich KLEYER), DURKOPP, OPEL, SEIDEL et NAUMANN, STOEWER, WANDERER.

En Angleterre : COVENTRY Co devenu RUDGE et Co, BAYLISS, THOMAS, C. GARRARD, HILLMANN, HOWE, SINGER, SUNBEAM, S. F. EDGE, NAPIER, ROLLS, etc...

En Belgique : VAN BERENDONCK, HAUTVAST.

En Italie : AGNELLI, BUGATTI, CEIRANO, NACLIATI, TOMMASELLI, BIANCHI, FRASCHINI, ISOTTA, STORERO.

L'AMÉRIQUE CONFIRME

1896, 25 juillet : Un Journal américain (5 décembre 1885) avait prétendu que New-York était la « patrie du Vélocipède ».

La revue « SCIENTIFIC AMERICAN » remet les choses au point en

rappelant l'invention de Pierre Michaux en 1861, le monument à Pierre MICHAUX. Elle ajoute :

En 1869, le Parisien MEYER construit le Vélocipède complètement métallique avec caoutchouc aux roues. Même année divers perfectionnements de MICHAUX.

En 1874 MARCHEGAY réduit le poids et augmente la roue motrice. En 1877 ROUSSEAU, de Marseille, construit le KANGAROO et en 1880 STARLEY le ROVER.

Les Italiens appellent le Cycle « le poème du métal ».

1896 : Mais le 15 août suivant, une nouvelle : Est-ce exact ? La priorité de l'invention de Michaux serait contestée.

D'après un livre publié en 1694, « Récréations mathématiques et physiques », l'inventeur serait le Français Elie RICHARD, de la Saintonge, qui construisit en 1690, un véhicule avec deux manivelles attachées à l'axe...

De sorte que, de toutes façons, La France est bien reconnue comme la patrie du CYCLE...

Le journal confirme de même l'invention de la Machine à coudre et les dates des constructeurs.

THIMONNIER en France, 1830; Elias HOWE, 30 septembre 1846.
WILSON. 12 novembre 1850; SINGER. 12 août 1841.

LES CLUBS CYCLISTES

1868 : A PARIS, « LE VÉLOCE CLUB ».

1869 : A ROUEN, « LE VÉLOCE CLUB », fondé par le Dr Bellencontre.

1869 : A PARIS, « LE VÉLOCE SPORT », Parisien.

1869 : A TOULOUSE, « LE VÉLOCE CLUB ».

1874 : A PARIS, « LE VÉLOCE SPORT », Henri PAGIS, secrétaire.

1874 : A ANGERS, « LE VÉLOCE CLUB ».

1877, 30 décembre : PARIS, « UNION VÉLOCIPÉDIQUE PARISIENNE », fondée par Henri PAGIS (liquidée décembre 1879).

1877 : A PARIS, « LE CLUB DES COUREURS ». Course à pied.

1877 : A MONTAUBAN, « VÉLOCE CLUB ».

1878 : A BORDEAUX, « VÉLOCE CLUB ».

1878 : A PARIS, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE PARISIEN ». Président : Paul DEVILLIERS, auquel succèdent MM. LAURENT, Paul MEDINGER, puis Paul FAUSSIER en 1882. C'est du S. V. P. qu'est sorti le Journal « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », le 4 mars 1880.

1879 : LA RÉOLE, « VÉLOCE CLUB ».

1880 : A AGEN, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE AGENAIS ».

1880 : A PARIS, « SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE MÉTROPOLITAINE ».

1880 : A CARCASSONNE, « SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE ».

1881, 6 février : « UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE ». Création du Premier Championnat de France.

1881, 11 juin : VILLENEUVE-SUR-LOT, « VÉLOCE CLUB », secrétaire : L. BONNEVILLE. (Arrêté préfectoral 7 juillet 1881) devenu CLUB des Cyclistes le 19 juin 1885).

1881 : A BERGERAC, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE ».

1881 : A SAINT-ÉTIENNE, « CLUB DES CYCLISTES ».

1882 : A GRENOBLE, Congrès, statuts définitifs et règlements de l'U. V. F. Clubs représentés, par conséquent fondateurs :

AGEN (2), BORDEAUX, GRENOBLE, LYON (2), NANCY, PARIS (2), PAU, LA RÉOLE, SAUMUR, TOULOUSE, TROYES, VILLENEUVE-SUR-LOT, plus : ANGERS et TOURS, qui n'ont pu se déplacer, mais s'en rapportent aux décisions prises.

1882 : A PARIS, « RACING CLUB DE FRANCE ».

1882 : A PARIS, « STADE FRANÇAIS ».

1883 : A BAYONNE, BIARRITZ, « VÉLOCE CLUB ».

1884 : A BORDEAUX, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE DE LA GIRONDE ».

A LIBOURNE, « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE »

1887 : A PARIS, « UNION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DES SPORTS ATHLÉTIQUES » (déclarée le 28 décembre 1900).

1887 : A PARIS, « CERCLE DE LA PÉDALE ».

1889 : A BORDEAUX, « VÉLO-CLUB LYCÉEN ».

1889, 9 février : A NICE, « CERCLE DE LA PÉDALE ».

1889, 16 novembre : A NICE, « INTERNATIONAL CYCLE SPORT ».

1890, 26 janvier : PARIS, « TOURING CLUB DE FRANCE ».

1890 : Reclassement des coureurs, Amateurs et Professionnels.

1890 : PARIS, « FÉDÉRATION UNION DES SOCIÉTÉS D'AVIRON ».

1890, 7 novembre : PARIS, « ASSOCIATION VÉLOCIPÉDIQUE ».
Amateurs (A. V. A.).

1891, 1^{er} mai : NICE, « VÉLO-SPORT ».

1892 : PARIS, OMNIUM.

1895, 12 novembre : Puis encore à Paris « AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE ».

1896 : L'ARTISTIC CYCLE CLUB.

1899, 8 janvier : L'AÉRO-CLUB DE FRANCE. Président : DE DION.

Autres Clubs : AY, BLOIS, CALAIS, CASTILLONNÈS, DIEPPE, MARSEILLE, MONTDIDIER, REIMS, RENNES, LA ROCHE-SUR-YON, etc...

SOCIÉTÉS D'AVIRON

L'Aviron et le Cycle se sont épaulés mutuellement.

Je rappelle les dates de fondation de quelques Sociétés avant ou après la création de la Fédération.

1853 : PARIS, « Sociétés des Régates », « LE ROWING-CLUB ».

1854 : REIMS, « Société de Régates ».

LYON, « Société de Régates ».

1859 : LILLE, « Sport Nautique ».

1861 : TOULOUSE, « Émulation Nautique ».

1873 : MACON, « Société des Régates ».

1875 : BAYONNE, « Société Nautique ».

1882 : VILLENEUVE-SUR-LOT, « Société Nautique ».

1883 : AGEN, « Société Nautique ».

1883 : NICE, « Société Nautique ».

1884 : BORDEAUX, « Société Nautique ».

1885 : BERGERAC, « Club Nautique ».

1885 : LIBOURNE et CASTILLON.

1890 : Fédération Française des Sociétés d'Aviron définitivement constituée pour le 1^{er} janvier 1891.

II

L'AUTO

L'AUTOMOBILE

LES PROPHÈTES

Roger BACON (1214-1294) a écrit :

On pourra un jour construire des chars qui se mettront et se tiendront en mouvement sans emploi de la force impulsive ou de la traction d'un cheval ni d'aucun animal...

Denis PAPIN (1647-1714), né à Blois, invente et construit la première chaudière à vapeur avec soupape de sûreté. Dans son mémoire *de nove pulveris pyrit usa* il décrit une machine à poudre avec cylindre et soupape qu'il construit en 1688 :

La poudre brûlée dans un cylindre fermé par une soupape et par un piston dilate l'air par l'effet de la combustion. Cet air s'échappe par la soupape, provoque un vide dans le cylindre et l'air atmosphérique pesant sur la tête du piston chasse celui-ci dans l'intérieur du corps de pompe...

Invente la transformation du mouvement rectiligne en mouvement rotatoire (1707). Construit le premier bateau à vapeur essayé sur la FULDA, détruit par les bateliers jaloux.

1690 : NEWTON (1642-1727) prédit :

...que les connaissances humaines nous procureront le moyen de voyager à la vitesse de 80 kilomètres à l'heure...

Il suggérerait l'idée d'un véhicule générateur à vapeur avec foyer dans lequel le conducteur contrôle l'échappement au moyen d'un robinet et d'un levier. La vapeur sort par un orifice

étroit, et par réaction le véhicule est poussé avant (Il avait construit une voiture que le conducteur actionnait avec les bras).

Parmi les « Prophètes », pourquoi ne pas citer ceux qui avaient prévu la lutte du « RAIL » et de la « ROUTE » ?

1837, 7 juin : Un de ceux que nous considérons comme de nos grands précurseurs touristiques, STENDHAL-BEYLE, écrivait :

Que deviendront les capitaux employés en chemins de fer, si l'on trouve le moyen de faire marcher les wagons sur les routes ordinaires?... Il y a cent ans!!!

Bien plus tard, mais aux débuts de l'Auto :

1894, 28 juillet : « L'ILLUSTRATION ». — **25 août :** « LA NATURE » et « LE GÉNIE CIVIL ».

1896, 1^{er} juin : « LE PETIT JOURNAL » de Pierre Giffard :

Article au sujet des huit sous-préfectures qui n'ont pas encore le chemin de fer : BARCELONNETTE, CASTELLANE, LARGENTIÈRE, GEX, ESPALION, LOMBEZ, FLORAC et PUGET-THÉNIERS... Dépenses non justifiées par le commerce local. Que les Compagnies réfléchissent : qu'elles établissent sur les routes de l'Etat des services d'omnibus automobiles, des tramways SANS RAILS. Elles donneront ainsi satisfaction aux populations délaissées et accorderont le progrès avec leurs finances... Mais l'Etat, mais le contrôle, mais les promesses électorales!!!

1769. — LA VAPEUR

CUGNOT. — 1793 : LES BATEAUX. — JOUFFROY
D'ABBANS. — 1803 : DALLERY ET L'HÉLICE. —
1825 : SEGUIN ET LA CHAUDIÈRE TUBULAIRE. —
1828 : PECQUEUR. — 1873 : AMÉDÉE BOLLÉE

LE PREMIER RÉALISATEUR

1769 : CUGNOT (1715-1804). L'ingénieur français Nicolas-Joseph CUGNOT applique pour la première fois la machine à vapeur de Denis PAPIN à la traction d'une voiture automotrice marchant sur roues.

La première est construite en 1769, la deuxième l'année suivante. Cette dernière est exposée aux ARTS ET MÉTIERS (n° 106) de même que le rapport du 4 pluviôse an VIII du commissaire ROLAND.

Les premières chaudières de CUGNOT étaient primitives : si elles avaient pu être alimentées par un foyer plus ardent avec une meilleure étanchéité, le chemin de fer n'aurait probablement jamais existé.

Ainsi que le disait H. DE LA VALETTE : *On n'eût pas eu besoin de rails, on n'aurait songé qu'à perfectionner la voiture routière. On n'aurait pas connu l'invention de STEPHENSON.*

Et depuis plus de 150 ans le touriste aurait circulé librement vers ses affaires ou ses plaisirs...

Mais, le 6 octobre 1804, huit jours après la mort de CUGNOT, au cours d'un essai de sa voiture, à l'Arsenal, celle-ci par suite d'une mauvaise manœuvre de direction démolit un pan de mur.

Petit accident au surplus, mais qui en empêche l'usage et retarde l'évolution qui se préparait.

Bonneville.

1783 : Le marquis de JOUFFROY D'ABBANS, à Lyon, expérimente un bateau à vapeur et, en 1816, bateau à aubes.

1803 : DALLERY (1754-1835). Brevet du 29 mars. Expérience sur bateau actionné par hélices directive et propulsive. Perfectionnée plus tard par Frédéric SAUVAGE qui, en 1845, construira une embarcation à hélice aérienne.

1825 : Marc SEGUIN (1786-1875), construit la première chaudière tubulaire, l'applique à un service de bateaux à vapeur sur le RHÔNE, mais ne la fait breveter que le 22 février 1828 (N° 3744).

Invention capitale et essentielle que STEPHENSON applique à sa première locomotive « LA FUSÉE ».

LE DIFFÉRENTIEL. — LA TRACTION AVANT

1828, 26 avril : P. PECQUEUR (1792-1852), Mécanicien, invente le différentiel (Brevet n° 3524). Conservatoire des A. et M.

(Les Anglais ont cependant élevé un monument à STARLEY, simple reproducteur)... Construit une voiture à vapeur avec moteur à l'avant. L'avant-train est mobile autour d'une cheville ouvrière à l'aide d'un secteur denté engrenant avec le pignon inférieur de l'arbre vertical de la barre de direction. Fusées des roues avec pivots verticaux mobiles. Transmission du moteur aux roues arrière par une chaîne.

La même année, les ingénieurs anglais construisent des véhicules à trois roues comme la voiture de CUGNOT. Parmi eux G. GURNEY (1793-1875), W. HANCOCK (1799-1852) qui produit sept ou huit voitures.

En France, on doit citer Ch. DIETZ, LOTZ, CAIL, ALBARET et surtout Joseph RAVEL (brevet 2 septembre 1868) qui réalise la première chaudière chauffée au pétrole et une voiture très intéressante.

Enfin les frères MICHAUX, déjà inventeurs de la pédale et du Vélocipède, qui font un essai tout à fait concluant de PARIS à SAINT-GERMAIN, précisément au moment de la guerre Franco-allemande : 25 août 1870.

AMÉDÉE BOLLÉE, du Mans.

1873 : Amédée BOLLÉE (1844-1916) construit sa première voiture « l'OBÉISSANTE » 4.800 kilogrammes, 12 places, 15 chevaux, vitesse maxima : 40 kilomètres.

Direction à deux pivots (brevet 28 avril) et application du différentiel.

Elle vient du Mans à Paris et est présentée à l'Académie des Sciences.

Il possédera la première autorisation de circuler accordée par le préfet, le 21 mai 1873, et confirmée par le ministre CAILLAUX, le 26 août 1875.

Il construit ensuite « LA MANCELLE » (1878) « LA MARIE-ANNE » (1879). Cette dernière venant effectuer, le 18 novembre 1879, un long voyage dans le Midi par Tours, Limoges, arrive à Ax le 22 à 18 heures.

En **1880**, c'est la « NOUVELLE » voiture rapide qui courra Paris-Bordeaux en 1895.

Cette même année 1880, « LA MANCELLE » vient aussi dans le MIDI faire des essais sur la difficile route de Castres à Lacauze.

Enfin, en 1881, « LA RAPIDE » qui sera suivie quatre ans plus tard d'un Mail Coach pour le marquis de Broc.

Amédée BOLLÉE a eu trois fils : Amédée, Léon et Camille ; plus tard, ils se sont consacrés aux véhicules à pétrole et ont largement participé aux courses qui ont favorisé le mouvement automobile.

DEUX THÉORIES

C'est à peu près à partir de cette époque (1881) que vont se manifester deux tendances chez les constructeurs, deux théories pour les usagers.

Le Bois et le Métal. — Déjà nous avons eu les Draisienne, les Vélocipèdes de MICHAUX et les voitures à vapeur de BOLLÉE, tous engins qui ressortent bien davantage du charonnage que du travail des métaux.

Nous verrons par la suite les premières voitures à pétrole de PANHARD-LEVASSOR à châssis bois et roues bois ferré, comme les avions et les planeurs des premiers essais.

Par contre, depuis les vélocipèdes de ROUSSEAU, de MEYER et de TRUFFAULT en passant par les divers modèles de Tricycles, nous retrouverons construits en métal les tout premiers Tricycles à vapeur de DE DION BOUTON et de SERPOLLET, puis les Motocycles, Quadricycles ou Voitures à pétrole de PEUGEOT, les LÉON BOLLÉE et de DION BOUTON, et toutes nos Autos modernes, de même que des Avions métalliques.

ÉVOLUTION. — TUBES D'ACIER

Grâce à la construction vélocipédique on va réaliser dans les tubes métalliques des progrès considérables.

Telle pièce qui va devenir d'un usage courant eût paru inutilisable autrefois.

L'application de la construction vélocipédique à la carrosserie va suivre.

D'autre part, même dualité de besoins ou de goûts pour l'utilisation de la nouvelle locomotion : transports en commun ou engins légers à une ou deux places.

A. BOLLÉE a construit ses premières voitures bois et fer pour 12 places, tandis que DE DION BOUTON TRÉPARDOUX vont sortir leur premier Quadricycle (métallique roues fil d'acier caoutchoutées) pour deux places, suivi de Tricycles monoplace et, par la suite, des Bicyclettes et des Tricycles à pétrole.

1883. — LE PREMIER VÉLOCIPÈDE A VAPEUR

**1883 : DE DION BOUTON-TREPARDOUX. — 1884 :
ARTICLE DU « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » : J'AI
VU ET ESSAYÉ. « SÉRIE DES ARTICLES DES-
SCRIPTIFS : CHARLES MUNIER, 1887 : SERPOL-
LET. — 1888 : BRASIER-MORS : BREVETS AN-
GLAIS**

LE PREMIER VÉLOCIPÈDE A VAPEUR

C'est dans le clan des sportifs passionnés et des constructeurs du Cycle que vont se recruter les propagateurs de la nouvelle locomotion.

Tout d'abord, nous avons quelque peu négligé cette formule de tourisme qui supprimait les efforts musculaires.

Mais nous allons apporter à cette industrie nos meilleurs constructeurs, et au sport ses plus remarquables champions.

1884, 16 août : « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 366.

Après la présentation de la candidature de mon ami J. Gaus-
sail comme consul (U. V. F.).

Je fais passer :

Page 366 : « UN QUADRICYCLE A VAPEUR » avec deux figures :

*Depuis environ deux ans, j'entendais parler de certain véloce
à vapeur que beaucoup avaient vu fonctionner, mais sur lequel
je n'avais que des renseignements superficiels. Un heureux hasard
m'ayant mis récemment en relations avec MM. DE DION BOUTON
et TRÉPARDOUX, les inventeurs et constructeurs de cette machine, j'ai*

pu, enfin, m'en former une idée exacte. Le sujet est tout vélocipédique; je me décide donc à décrire de mon mieux le gracieux et puissant engin.

Petite victoria roues métalliques caoutchoutées, roues motrices (1 m. 20) AV par deux courroies; entre elles la chaudière, verticale, à circulation, à vaporisateur amovible, 300 tours, 3 chevaux.

Au-dessus des deux roues AR (0 m. 80) qui sont directrices, banquette à deux places, sous laquelle un réservoir à eau de 50 litres environ. A gauche, levier des freins; à droite, levier de direction de la machine. Vitesse: 20 à 30 kilomètres. Je laisse de côté d'autres particularités, car je sortirais du programme vélocipédique.

Cette machine doit marcher et marcher réellement, contrairement à l'opinion de vélocipédistes de mes amis. Peut-être n'ont-ils pas accordé à l'appareil toute l'attention qu'il mérite? Peut-être aussi auraient-ils poussé des cris d'enthousiasme si la nouveauté était venue de bien loin? Application éternelle de cet immortel principe: « Nul n'est prophète en son pays ».

Ces essais intéressent certains lecteurs (Voir plus loin, 16 et 23 janvier 1885).

1884, 9 octobre : « LA NATURE ». — Essais du Quadricycle de DION BOUTON et TRÉPARDOUX.

1884, 7 novembre : « LA NATURE » :

Aux lourdes et encombrantes routières, on substitue de petits et légers véhicules automobiles plus légers et plus rapides, locomotion d'agrément...

1885 : « VÉLOCE SPORT », page 644, 24 décembre. CRITIQUES.

Sous le titre : Le Vélocipède à Vapeur (ANNALES LITTÉRAIRES, 5 décembre).

On vient d'inventer en Amérique un Vélocipède où la vapeur remplace le mouvement imposé par les jambes.

Suit description quelque peu compliquée...

L'inventeur ne parle pas des dangers que pourrait occasionner ce nouveau genre de vélocipède, mais avoir sous lui une chaudière en ébullition et un réservoir de pétrole, avouons, que c'est peu rassurant...

Critiques : Est-ce là le seul défaut? Est-il facilement maniable? Pour nous, cyclistes virils, nous ne pouvons nous accommoder d'un instrument qui n'a du Tricycle que les trois roues et du vélocipède que le nom, nous ne voulons pas de vélocipèdes sans pédales...

« UN INCRÉDULE ».

1885, N° 16.387. — CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS.
Tricycle à VAPEUR DE DION BOUTON 1885 (ayant couru en 1887).

J'AI VU ET ESSAYÉ

1886, 1^{er} février : « LE VELOCEMAN », page 11.

Ceux qui ne croient pas au Tricycle à vapeur n'ont qu'à venir à Paris et ils verront ce que nous avons vu deux ou trois fois : UN ROTARY TANDEM auquel le propriétaire a supprimé le siège et le mouvement de devant, remplaçant le tout par un élégant et microscopique moteur à vapeur se chauffant au pétrole. Au moment où nous l'avons vu remontant l'avenue de la Grande-Armée, il donnait aisément une vitesse de 18 kilomètres à l'heure.

Ce Tricycle donne aux chiens qui poursuivent les vélos une leçon profitable. Au moment où l'un d'eux s'élançait à sa poursuite et alors qu'il était à quelques centimètres des pieds du conducteur, celui-ci lui envoyait en plein museau un jet de vapeur qui pétrifiait le caniche...

1886, 28 mai, du « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 179. — Le Tricycle à Vapeur :

Il y a longtemps que les qualités précieuses de nos véloces ont frappé des chercheurs et depuis six ans nous entendons parler de quelques tentatives de TRICYCLE AUTOMOTEUR...

1^{er} juin : « LE VELOCEMAN », page 112 : *Il paraît que pour 1.500 francs l'on peut avoir maintenant des Tricycles à vapeur à Paris. J'en ai vu plusieurs et ils m'ont paru marcher assez bien...*

4 juin : « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 181. — TRICYCLE DE DION BOUTON ET TRÉPARDoux.

Machine sérieusement étudiée et établie.

Et à propos de la soi-disant invention des « ANNALES ».

Ce pauvre Tricycle Américain n'a pas de chance : dernièrement (2^e quinzaine de décembre) il s'est fait éreinter de belle manière dans un aimable journal vélocipédique du Midi.

Cœur généreux mais qui se montre trop INCRÉDULE...

Je roule sur un Tricycle à Vapeur et j'ai quelque peu délaissé mes fidèles Bicycles et Tricycles.

11 juin : « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 196. — Autres Tricycles annoncés.

Isaac DAVIS, de NEW-YORK, description des « ANNALES » du 5 décembre 1885. — VAN LEISEN de GENÈVE, journal « LA GYMNASTIQUE » de Genève. — 1^{er} avril 1886, SCHWEIZER, de SOLEURE. Mais aucun d'eux, n'a effectué le moindre essai réel..

2 juillet : « S. V. » LE TRICYCLE A VAPEUR. — DESCRIPTION des Modèles de DION BOUTON-TRÉPARDoux.

Tricycle à Vapeur, mixte pouvant fonctionner soit en Tricycle automoteur, soit en Tri-Tandem à pédales.

1^o Tandem amovible; 2^o Une Place; 3^o Sociable à 2 places :

Châssis de construction différente. Une seule ou deux roues motrices, mais même chaudière. Cette petite machine représente pour nous, cycliste, une victoire réelle : dans sa course légère, elle nous fera tirer la langue et un jour ou l'autre, nous laissera tous derrière elle.

1886, 18 et 30 juillet,, 13 août. — Chroniques indiquant les avantages des nouvelles machines pour le Tourisme S. V. 16 juillet, p. 237 (La Chaudière), fig. — 30 juillet, p. 251. Avantages : « Chaudière » brûle tous les combustibles, bois, houille, coke, « pétrole » lignite. — 13 août, p. 218 : Description du Rotary Tandem Ch. MUNIER.

10 septembre, S. V. p. 299.

Le tandem mixte, convertible, cavalier avant remplacé par moteur poids total 55 kilogrammes sur tandem Rudge de Route, de 50 kilogrammes. Détails de montage et de fonctionnement, chauffage au pétrole.

Pour le Tourisme, engin nouveau, puissant et docile, rapide et sûr, conquête inespérée de l'Intelligence de l'Homme.

1887, 28 avril : Première Course de Tricycles à Vapeur WALK-OVER de Georges BOUTON (voir Courses).

17 septembre : « LA NATURE ». — La voiture à Vapeur de ROGER de MONTAIS, construite par l'Ingénieur BRASIER chez MORS. En 1894, elle sera primée dans PARIS-ROUEN.

4 novembre : A Alès (Gard), M. PIAT-DESVIAL demande Autorisation de conduite pour son Tricycle à Vapeur de DION BOUTON.

1888 : MERELLE. — Parent de TRÉPARDOUX, obtient une licence pour la construction, le montage et la vente de Tricycles, Quadricycles de DION BOUTON à une, deux et quatre places.

21 janvier : « LA NATURE ». — Tricycle à Vapeur de DION BOUTON avec remorque.

Description des différents modèles créés depuis 1884.

18 août : « LA NATURE ». — Tricycle SERPOLLET (Brevet 1887) présenté aux Ingénieurs Civils.

LÉON SERPOLLET (Né à CULOZ, le 4 octobre 1858, mort en 1907). SERPOLLET et AVEZARD, 27, rue des Cloys, PARIS.

1887 : Premier brevet de Chaudière à Vapeur.

1888, 20 juillet : Il fait construire par les Usines PEUGEOT ses premiers Tricycles à voie élargie, destinés à recevoir sa chaudière; il présente le premier aux Ingénieurs Civils.

1889, 10 août : « LA NATURE ». — Exposition : Chaudière et Tricycle.

1890, 31 janvier : Il part pour Lyon accompagné de E. ARCH-DEACON, le voyage se termine le 13 février et la voiture pèse à l'arrivée 900 kilogrammes, contre 700 au départ, suite des réparations de route.

1891, 3 janvier : « LA NATURE ». — Phaéton à Vapeur essayé par G. TISSANDIER.

Plus tard, L. SERPOLLET prendra part, sur ses véhicules à de

très nombreuses courses et établira d'impressionnants records de vitesse, notamment à Nice.

Il construira ensuite, en association avec A. DARRACQ des véhicules industriels de Poids Lourds.

Il aura été le dernier défenseur de la Vapeur; bien après lui les Constructeurs Américains ont sorti des machines légères qui n'ont fait que reprendre la plupart des solutions françaises.

Premiers acheteurs : MM. A. ARCHDEACON; LASSERRE, Député du Tarn-et-Garonne; RECIPION, Député de l'Ille-et-Vilaine; POUBELLE, Préfet de la Seine; Gaston MENIER; de PRANDIÈRES.

H. BRASIER. — Ingénieur de la Maison MORS.

1887 : Premier Tricycle à Vapeur, comportant une chaudière à huile lourde, étudiée dès 1886, en vue d'essais de canots à Vapeur perfectionnés en 1887 et 1888.

1889 : Le Tricycle figure, section des Chemins de fer, à l'Exposition Universelle. Médaille de bronze.

1894 : Il participe au nom de Roger de MONTAIS, au Concours PARIS-ROUEN.

J. SCOTTE (1848-1934).

1895, 23 mai : « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». — Description du « TRAIN SCOTTE » (1848-1934). Chapelier à Épernay. Adaptateur de la chaudière à vapeur aux Véhicules de transport en commun. Exploite une ligne à Pont-l'Abbé (Manche). Le Train comprend 2 voitures : la première avec chaudières, moteur et banquette 2 places, compartiment 8 places assises et plateforme de 6 voyageurs debout. La deuxième, remorque suivant toutes les évolutions et courbes, compartiment de 14 places, plus 2 plateformes de chacune 6 places, total 40 voyageurs.

VAPEUR. — BREVETS ANGLAIS

1883, 27 mars, N° 1546 : BONNEVILLE H. A. Véhicules à Vapeur.

13 juin, 2937 : HEMART et Cie, Tramway à Vapeur.

- 1884, 7 avril, 6067 : A. PIFRE. Tricycle à Vapeur à 2 cylindres.
8 juillet, 9881 : SUTHERLAND. Tricycle à Vapeur.
26 novembre, 15571 : BUTLER et BROWN. Moteur à Vapeur.
1886, 3 septembre, 11287 : SCHWEIZER. Tricycle à Vapeur.
1887, 19 février, 2631 : TELLIER. Automotrice.
1888, 11 décembre, 18078 : BOURGOIN. Automobile à Vapeur.
1889, 26 août, 13431 : MIDDLETON H. Tricycle à Vapeur.
1891, 18 avril, 6727 : RENNES D. W. Véhicules à Vapeur.
-

LES COURSES

1887 : PREMIÈRE COURSE DE VÉLOCIPÈDE A VAPEUR. — PAUL FAUSSIER, GEORGES BOUTON, CHARLES MUNIER. — 1891 : MERELLE ET LA-CAUX

TROIS PRÉCURSEURS

Charles MUNIER, né à Paris, le 1^{er} novembre 1856 est un Touriste Vélocipédique particulièrement éclectique.

Je lui ai connu personnellement un Bicycle ordinaire SURREY de 1 m. 32, un EXTRAORDINAIRE, un petit HICKLING de 1 m. 17.

Puis des Tricycles de toutes formes, depuis l'IMBATTABLE jusqu'au CLÉMENT, en passant par les RUDGE et le Tandem ROTARY avant d'aborder la Bicyclette sur laquelle il continuera ses nombreux voyages et excursions à travers la France.

On a vu qu'il a fait monter pour la première fois sur son Tricycle Tandem à pédales un de ces petits moteurs à vapeur avec chaudière minuscule, construits par cet autre vétéran Georges BOUTON (né à Paris, le 22 novembre 1847).

Charles MUNIER est un des membres les plus démonstratifs de cette vieille « SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE MÉTROPOLITAINE » composée d'Amateurs et de Touristes.

L'Autre Club Parisien important est le « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » fondé en 1878 et qui a eu pour Président, P. Medinger.

Paul FAUSSIER, né à Paris le 3 août 1854, d'abord Vice-Président est devenu Président du S. V. P. depuis 1882. Il court en vélocipède sous le pseudonyme de « SALVATOR » participant à de très nombreuses épreuves, notamment avec le fameux grand Bicycle RENARD à parallélogramme de 1 m. 80.

Il est enfin Journaliste sous le nom de « FERAUSSI » à « L'Es-

TAFETTE » et à « l'OPINION ». Polémiste, d'une activité débordante et un peu désordonnée, il a eu de nombreuses querelles avec les Henri PAGIS, Ernest MOUSSET, Étienne GIRAUD et Davin de CHAMPCLOS. J'en oublie certainement.

FAUSSIER deviendra le principal collaborateur de Jean de CHAMPEAUX (M^{me} Richard LESCLIDE) pour rééditer fin 1889 l'ancêtre des journaux cyclistes et sportifs, le « VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ » fondé le 1^{er} avril 1869, qui avait cessé de paraître depuis la guerre de 1870 (dernier numéro : 28 juillet).

Très au courant de tout ce qui se passe dans notre petit monde il a lu les articles du « SPORT VÉLOCIPÉDIQUE ».

Il a vu le « VÉLOCIPÈDE A VAPEUR » constaté ses avantages, notamment la facilité avec laquelle son conducteur « enlève » les côtes les plus dures.

Il lui vient à l'idée d'organiser une course de ces engins.

Il s'en ouvre à ses camarades du CLUB lors de la réunion préparatoire à l'épreuve du Printemps 1887.

Ceux-ci ne croient pas encore à la locomotion mécanique et veulent se maintenir dans les Sports « musculaires » et FAUSSIER se décide à tenter seul cette entreprise.

Je noterai en passant que la S. V. P. comptait ou devait compter parmi les Sociétaires quelques membres qui ont fait leur chemin dans l'Automobile ou l'Aviation. Outre les champions seulement Cyclistes de CIVRY, MEDINGER, Ch. TERRONT, Ch. HOMMEY, G. PIHAN, etc... il y a eu : Jules DUBOIS, G. MAUBOUSSIN, Victor BREYER, ANTONY (H. DEBRAY) Henry FARMAN, R. KUHLING, T. CHARRON, Eug. RENAUX (celui du Puy-de-Dôme, 1911), etc...

LA PREMIÈRE

La première course a lieu le 28 avril 1887.

Le départ aura lieu au Pont de Neuilly; parcours la route classique de Saint-James (Bord de l'eau) pont de Suresnes (le Pont de Puteaux n'existait pas à l'époque) Ville d'Avray, Versailles et retour soit 31 km. 800.

Un seul concurrent se présente : Georges BOUTON sur Tricycle de sa fabrication muni de la fameuse chaudière.

Il termine le trajet en 1 h. 14 : un sportif anglais qui chronométrait sur le parcours constatait certains passages à 60 kilomètres à l'heure.

LA DEUXIÈME

Fin 1889, Jean de CHAMPEAUX (M^{me} Richard LESCLIDE) et Paul FAUSSIER ont fait reparaître le doyen de la Presse Cycliste « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ ». En 1891, annonce d'une deuxième épreuve. Depuis la première il a été question de nombreux modèles de machines automotrices.

Celle-ci va s'appeler « COURSE DE TRICYCLES A MOTEUR AUTOMATIQUE » et sera ouverte à tous véhicules à vapeur, électriques, etc.

Elle a lieu le 10 mai 1891 sur 20 kilomètres autour de Longchamp.

Depuis 1888, de DION BOUTON ont cédé une licence pour le montage de leurs moteurs à MERELLE, (82, rue Lauriston) qui construit les châssis, (notamment ceux-ci ont figuré à l'Exposition Universelle de 1889, à une, deux et quatre places), sur lesquels il adapte les chaudières et appareils.

Deux concurrents se présentent au départ :

MERELLE sur Tricycle de DION BOUTON une seule roue motrice AR qui termine seul en 41'1".

Et L. SERPOLLET (Tricycle deux roues motrices) qui abandonne au troisième tour alors qu'il était notablement distancé.

LA TROISIÈME

La troisième Course a lieu le 31 août 1891.

Cette fois c'est à Vincennes autour du lac DAUMESNIL qu'elle est disputée sur 40 kilomètres.

Un seul partant se présente, LACAUX, toujours sur Tricycle de DION BOUTON.

Après une dizaine de tours le coureur est arrêté par l'absence du service d'ordre.

Une femme traverse la piste en poussant une voiture d'enfant au moment où LACAUX va passer : il arrête de justesse. Et la foule manifeste contre la femme imprudente. Tumulte. La brigade des gardes arrête la course.

L'ÉLECTRICITÉ

1860 : L'ACCUMULATEUR PLANTE.

1880 : CAMILLE FAURE.

1881 : LES TRICYCLES DE TROUVÉ ET DE RAFFART.

1882 : CELUI D'AYRTON.

1895 : LA BICYCLETTE ÉLECTRIQUE.

1896 : TANDEM, TRIPLETTE, VOITURE.

**1899 : 105 KILOMÈTRES A L'HEURE PAR JENATZY.
EN AMÉRIQUE. — LES BREVETS ANGLAIS**

De nombreux savants ont apporté le fruit de leurs travaux à cette science nouvelle, aux manifestations si surprenantes et si variées.

Notre pays est bien placé dans la compétition et il est encore au premier rang pour la traction.

C'est mon compatriote, le physicien J. DE ROMAS (de Ville-neuve-sur-Lot) qui effectue, avant FRANKLIN, les premières expériences sur l'électricité tirée des nuages.

Après l'électricité tirée des accumulateurs par Gaston PLANTE (1860) c'est encore le Français GAULARD qui invente le premier transformateur électrique.

LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1860 : Gaston PLANTE crée le premier accumulateur de laboratoire.

1880, 10 octobre : Brevet 139.258. — Camille FAURE invente un accumulateur transportable et pratique.

1881, 20 avril : Le « JOURNAL OFFICIEL » publie un article de Henri de PARVILLE.

L'Ingénieur TROUVÉ a adapté à un tricycle spécial à pédales COVENTRY ROTARY de 55 kilogrammes, deux petits moteurs électriques, chacun commandant une manivelle. Piles secondaires à l'A. R., poids total avec conducteur 160 kilogrammes. Parcourt plusieurs fois la rue de Valois à 10 et 12 kilomètres à l'heure.

1881, 24 avril : « LE GÉNIE CIVIL » reproduit l'article.

1881, 25 avril : L'Ingénieur RAFFARD applique 12 accumulateurs FAURE sur un autre Tricycle « SOCIABLE HILLMANN » pour actionner un petit moteur électrique, Essais : 19, Avenue des Ternes.

1881, 25 mai : Chez le constructeur de machines à coudre BERTHIER, Rue de Montreuil, à Paris, l'Ingénieur RAFFART fait les premiers essais d'un Omnibus électrique, le premier véhicule électrique à 4 roues.

1883, 10 septembre : Brevet 157466 pour Locomotive Électrique, copié en Amérique par plusieurs constructeurs, finalement condamnés (L. A. 24 novembre 1898 p. 796).

1881, 2 juin : « LE FIGARO » relate les essais du Tricycle et de l'Autobus.

1881, 7 juin : « LE PETIT JOURNAL » publie les documents sur ces expériences.

1882, 18 novembre : Dans « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », page 362, je note sous le titre :

« UN TRICYCLE ÉLECTRIQUE » d'après l'Ingénieur, du 11 novembre 1882 :

Le professeur anglais Ayrton a appliqué l'accumulateur français FAURE à la propulsion d'un Tricycle au moyen d'un moteur électrique. Les accumulateurs servent à la mise en mouvement et à l'éclairage; ils sont placés sur le fond du véhicule et le moteur sous le siège. Le poids mort ajouté au tricycle est de 75 kilogrammes. M. AYRTON a fait une course dans la cité. On se rappelle que

M. TROUVÉ a montré dans les rues de Paris l'année dernière, un Tricycle actionné par des piles, mais l'accumulateur est un meilleur moyen d'utilisation.

1883 à 1885 : Autres essais.

1886 : TROUVÉ avait continué ses expériences sur deux autres modèles à Tricycles, mais il renonce définitivement.

1887 : L'Anglais MAGNUS VOLK construit un Tricycle Électrique à deux places, comme le « SOCIABLE » de RAFFART.

1888, 28 janvier : « LA NATURE ». — Le Tricycle Électrique VOLK.

1891 : Henri de GRAFFIGNY. — Tricycle Électrique Crippler RUDGE.

1892 : Essais d'un Tricycle de l'Ingénieur coureur anglo-français Charles GARRARD.

1893 : Le Carrossier JEANTAUD construit sa troisième voiture électrique.

1894 : Concours Paris-Rouen. Cette machine est engagée ainsi que le Tricycle Italien du Comte CARLI, retardé à la douane, de même qu'une voiture GARRARD, prêté trop tard (Croquis de ces deux véhicules L. A. du 2 septembre 1897, p. 423).

1894, 18 décembre : Brevet 243714 pour Bicyclette Électrique PINGAULT.

1895, 4 décembre : Présentation de cette machine par René ARNOUX, fabriquée aux usines « Gladiator ». Elle devient un tandem.

1895 : JEANTAUD sur sa « voiture électrique » a pris part à la course BORDEAUX-PARIS et a couvert 600 kilomètres.

1896, août : Le Tandem Électrique (GLADIATOR PINGAULT) est envoyé en Angleterre.

1897, février : Il y couvre le kilomètre en 1'46", les 5 milles en 8'56".

1897, 22 mai : Au VÉLODROME de la SEINE : Premiers Essais Bonneville.

publics du Tandem Électrique CLERC et PINGAULT, monté par les frères JALLU.

Chronométrateur : Ed. de PERRODIL. Le kilomètre en 57'' 4/5. Les 10 kilomètres 10' 0'' 3/5.

1897, 3 juin : La Triplette Électrique DARRACQ GLADIATOR de NINOV, moteur POSTEL VINAY, montée par DEMEESTER, DENEAU et VONIN (NINOV) fait le kilomètre en 58'' 4/5. Assistent à ces essais, notamment Paul ROUSSEAU et Frantz REICHEL.

Le lendemain 4 juin, chronométrée par Victor BREYER, elle bat le temps du tandem PINGAULT sur 10 kilomètres en 9'54'' 3/5 et les 10 milles en 16'09'' 3/5.

1897, 16 juillet : Au VÉLODROME du PARC des PRINCES le tandem CLERC PINGAULT monté par les frères JALLU fait les 10 kilomètres en 9'26'' 2/5 et les 10 milles en 15'31'' 3/5.

Après l'Omnibus électrique de RAFFART et les voitures de JEANTAUD, on a vu successivement en France :

1896 : Salon du Cycle. DARRACQ expose un Coupé Électrique. Ensuite paraissent les voitures CHASSELOUP-LAUBAT et de JENATZY (1898).

L'une de ces dernières avec carrosserie spéciale dépasse pour la première fois la vitesse de 105 kilomètres à l'heure, effectuant le kilomètre en 34 secondes (ACHÈRES, 1^{er} mai 1899).

Autres Machines : DORÉ, BOUQUET, GARCIN-SCHIVRE, MILDE, RICHARD, PATIN, MONNARD, etc...

En Amérique deux véhicules avaient pris part à la course de Chicago de novembre 1895 : MORRISS et SALOMET STURGES, non classés.

Ensuite les RIKER, COLUMBIA, CLEVELAND, etc...

ÉLECTRICITÉ. — BREVETS ANGLAIS

1882, 17 juillet, 3380 : AYRTON W. E. Traction Électrique de véhicules.

1883, 26 juin, 3094 : AYRTON W. E. Traction Électrique de véhicules.

1888, 29 août, 12485 : SHERRIN fr. Tricycle Électrique.

1895, 1^{er} juillet, 12690 : ROCH BRAULT et JEANTAUD. Voiture Électrique.

1896, 24 juin, 14020 : CLERC et PINGAULT. Cycle et Tandem.

1897, 24 juin, 14424 : POUCHAIN. Voiture Électrique.

LE GAZ ET LE MOTEUR A GAZ

1796 : LE GAZ. — LE BON. — 1860 : LE MOTEUR A GAZ E. LENOIR ET L'ILLUSTRATION. — LA PREMIÈRE VOITURE. — LE PREMIER BATEAU. — 1862 : BEAU DE ROCHAS. — 1863 : OTTO. — 1876 : PROCÈS OTTO-ROUART-LENOIR. — 1886 : LE JUGEMENT. BREVETS ANGLAIS

1796 : LE BON (1769-1804) Brevet 28 septembre, invente le gaz d'éclairage.

Puis, le 25 août 1801, fait des essais sur l'emploi pratique des gaz provenant de la combustion des bois, notamment, à l'éclairage.

Il distille alors, indistinctement, le bois, l'huile, le goudron.

Il prévoit la construction de machines mues par la force explosive des gaz, applicables à la navigation, à la direction des aérostats et même l'utilisation de l'étincelle électrique.

LE BON meurt assassiné le 3 décembre 1804, laissant sa veuve sans ressources.

1860 : Après LE BON. — E. LENOIR (1822-1900). Ouvrier mécanicien et inventeur.

Brevet n° 43624 du 24 janvier pour :

1^o Emploi du gaz d'éclairage en combinaison avec l'air enflammé par l'électricité.

2^o Construction d'une machine destinée à employer ce dit gaz.

1860, 17 avril : Addition : Pour l'emploi d'essence. Gazoline, Goudron, Schiste ou tout autre hydrocarbure.

NOTE SUR LE BREVET : On prévoit son application au CHEMIN

DE FER, AUX LOCOMOBILES, VOIRE MÊME A LA LOCOMOTION AÉRIENNE...

1860, 26 mai : UN NOUVEAU MOTEUR (article de l'ILLUSTRATION, n° 900, pages 342 et 343 : 3 gravures).

Un robinet à ouvrir pour le mettre en jeu et à fermer pour faire cesser tout mouvement et toute dépense.

...Point de chaudière qu'il faille surveiller et dont on craigne les explosions; point de combustible qui brûle, même pendant les arrêts de la machine, point de cheminée spéciale pour activer le tirage et conduire la fumée à une certaine hauteur; point d'obstacles administratifs résultant des autorisations nécessaires pour établir des générateurs à vapeur, surtout dans les centres habités.

... Une machine dans un coin, le tuyau qui amène le gaz d'éclairage, une petite pile électrique sur une planche, contre le mur; un peu d'eau prise à la conduite municipale; et l'air ambiant, voilà tout ce qui constitue le moteur imaginé par M. LENOIR. Brevet 24 janvier 1860. La machine de la force de 4 chevaux fonctionne régulièrement et industriellement dans les ateliers de constructions mécaniques, fonte et fer, de M. LEVÊQUE, 35, Rue Rousselet à Paris.

... Ce qui le fait agir est la force que produit l'air directement échauffé par la combustion du gaz qui lui est mélangé, obtenue par l'action d'une batterie électrique.

... Description, 3 figures. Allumage électrique, pile, bobine, bougies, cylindre entouré d'une double enveloppe fondue en même temps que lui; dans l'intervalle circule un courant d'eau qui sert indéfiniment après avoir été refroidie. Outre le gaz d'éclairage, plusieurs essais ont été réalisés, gaz obtenu par le passage de l'eau et du goudron à travers les tuyaux de fer, chauffés au rouge.

... Application aux locomotives et aux bateaux à vapeur; le gaz peut être comprimé dans des réservoirs, ce qui est dangereux, ou emprisonné dans un liquide qu'il s'agit de volatiliser et d'introduire en vapeur dans le cylindre pour l'y enflammer et dilater l'air introduit avec lui. La distillation du goudron et des schistes donne aujourd'hui des huiles essentielles en abondance.

... Ainsi, au lieu de charbon ou de coke, les bateaux à vapeur ou les locomotives emporteront des huiles essentielles. Quant aux machines fixes elles auront, en outre, la facilité d'employer du gaz fait pour elles au moyen de la houille.

Les constructeurs des principaux centres industriels de la France viennent voir fonctionner la machine de Paris.

Celle-ci promet une révolution dans l'industrie, car elle met une force motrice, commode, régulière et économique dans les mains de chacun. Elle accroît les forces dont l'homme a besoin chaque jour pour asservir la matière, s'en faire une esclave soumise à ses désirs, et chargée à sa place de faire mouvoir les engins que son intelligence n'a plus qu'à surveiller.

« Alfred CARCEL ».

Ce moteur est essayé en 1861 par TRESCA, puis amélioré, perfectionné et transformé par ROUART.

LA PREMIÈRE VOITURE

1863 : E. LENOIR construit la première voiture à moteur à gaz. Le 11 janvier 1900 l'*A. C. de France* après enquête approfondie déclare que : l'honneur d'avoir construit la première voiture sans chevaux appartient à E. LENOIR, voiture actionnée par un moteur à gaz.

Moteur de 1 cheval $\frac{1}{2}$ à 100 tours qui circule à plusieurs reprises de Paris à Joinville à 5 kilomètres à l'heure.

PREMIER BATEAU

Il construit ensuite un bateau avec moteur de 2 chevaux. Enfin, en 1865 un bateau de 12 mètres avec moteur de 6 chevaux pour M. DALLOZ, Directeur du « MONITEUR ILLUSTRÉ ».

1863, 13 juin : « ILLUSTRATION », p. 383. « Une merveille contemporaine ». Le moteur à air dilaté de LENOIR distribue la vie aux ateliers qui l'emploient.

Page 399 « *Le moteur LENOIR est une force motrice dont 3 ans d'épreuves ont constaté le succès. Il fonctionne sans feu, sans lumière, sans mise en train préalable.*

Les premiers moteurs construits par les frères ROUART sont du type sans compression avec poche de caoutchouc.

LE CYCLE BEAU DE ROCHAS

1862 : BEAU DE ROCHAS invente le Cycle à 4 temps, Brevet du 17 janvier 1862. Données :

Il faut :

1° Que le cylindre ait le maximum de volume sur le minimum de surface;

2° Que le piston ait la plus grande vitesse possible de marche;

3° Que les gaz soient détendus autant qu'on peut le faire;

4° Qu'ils aient la plus grande compression initiale.

Pour cela :

1° Aspiration du mélange pendant une course entière du piston;

2° Compression de ce mélange pendant la course suivante;

3° Inflammation, explosion et détente du mélange pendant la troisième course;

4° Quatrième course : refoulement des gaz brûlés au dehors.

OTTO (NICOLAS-AUGUSTE) (1832-1891).

1863 : OTTO a eu connaissance de l'invention du Français LENOIR.

1864 : Après des essais d'abord infructueux, associé à l'industriel LANGEN, il fait construire son premier moteur, qu'il exposera en :

1867 : à l'EXPOSITION UNIVERSELLE DE PARIS.

1872 : Ayant créé les Usines de DEUTZ, il prend comme collaborateur l'Ingénieur GOTTLIEB DAIMLER.

1876 : Il établit son moteur à 4 temps, sur le brevet de BEAU DE ROCHAS, après avoir pris un brevet Allemand 532 (1874) qui

reproduit textuellement les termes mêmes du Brevet de BEAU DE ROCHAS.

1886, 30 janvier : Par un Jugement, toutes les prétentions d'OTTO sont annulées.

MOTEURS A GAZ. — BREVETS ANGLAIS

1860, 8 février : 335, LENOIR J. J. E. Moteur à gaz (figures) puis **1861, 14 janvier** : 107.

1860, 6 mars : 615, HUGON, Type de moteur, puis **26 novembre**, 2902.

1863, 24 août : 2098, OTTO. Moteur, puis **1866, 12 février**, 434, OTTO et LANGEN.

1875, 18 octobre. — **1876, 17 mars**. — **1877, 5 février et 4 juin**. — **1878, 2 mai**. — **1881, 5 janvier**.

1882, 23 mai : 2423, MARCUS. Moteur horizontal, puis **1883, 5 juin**.

LE PÉTROLE

**1857 : EN ROUMANIE. — 1859 : LES ÉTATS-UNIS.
PRÉDICTIONS. — 1869 : PREMIER MOTEUR A
PÉTROLE LENOIR ROUART. — LOUIS FIGUIER.
1878 : L'EXPOSITION**

Il est découvert en ROUMANIE en 1857, d'autres disent même en ÉCOSSE vers 1250.

En Amérique un Journaliste, S. H. BISSEL achète et fait analyser un peu d'huile de pétrole. Il s'assure le concours de quelques capitalistes et envoie Edwin DRAKE en Pensylvanie.

Celui-ci, le 27 août 1859, fait jaillir le pétrole à TITUSVILLE.

Un premier puits de 22 mètres donne 30 hectos par jour et l'une des plus grandes industries américaines se trouve lancée.

En 1861, John D. ROCKFELLER qui a 22 ans, fonde une Raffinerie à CLEVELAND et, en 1870, le « STANDARD OIL C^o ».

Avec les ANDREWS, FOGLER et HARKNESS la Société va absorber bénévolement, soit par pression ou intimidation, toutes les entreprises pétrolifères, production et transports.

Le 1^{er} janvier 1881 « LE GÉNIE CIVIL » publie une étude sur le PÉTROLE.

PRÉDICTIONS

W. DE FONVIELLE écrivait en 1888 :

(Bibliothèques des Merveilles) : LE PÉTROLE :

Pour lutter avec l'oiseau et conquérir enfin le droit au vol, il semble que ce n'est qu'une force nouvelle que le génie humain ait besoin... Grâce au pétrole l'hélice trouvera peut-être le moyen de détrôner l'aile, comme NADAR l'a rêvé...

Paroles prophétiques.

Et en 1889, dans une REVUE de « L'EXPOSITION CHEZ SOI », je lisais :

Carburateurs et Moteurs à gaz de pétrole remplis d'avenir et sur lesquels l'aérostation fonde également des espérances qui paraissent justifiées..

PREMIERS MOTEURS A PÉTROLE LENOIR ROUART

On a vu que le brevet de LENOIR du 17 avril 1860 prévoyait l'utilisation du pétrole.

Mais à ce moment-là les hydrocarbures liquides ne sont pas de vente courante et le pétrole et ses dérivés constituent des produits de laboratoire plutôt que des produits usinés.

Dans sa première édition des « MERVEILLES DE LA SCIENCE » parue en 1869, Louis FIGUIER donne une description élogieuse du moteur LENOIR.

Il ajoute : *qu'on peut remplacer le gaz par des huiles volatiles ou des carbures d'hydrogène, aujourd'hui à bas prix dans le commerce et qui, réduits en vapeur, rempliront l'office du gaz.*

LENOIR précise que l'appareil servant à alimenter son moteur tient dans un chapeau d'homme (carburateur).

Les constructeurs de LENOIR, ROUART Frères (Henri et Alexis) créent un moteur à pétrole, dit « Agricole » sur chariot, qui figure à l'EXPOSITION UNIVERSELLE DE PARIS en 1878.

Après un procès avec OTTO qu'il gagneront finalement le moteur sera basé sur le Cycle BEAU DE ROCHAS, à compression à 4 temps, avec allumage électrique et refroidissement du cylindre par eau.

LE GRAND PRIX D'ARGENTEUIL est attribué à LENOIR en 1880 et la Légion d'Honneur en 1881.

1882 : LENOIR et ROUART Frères construisent un Bateau avec moteur à pétrole, 2 cylindres, 4 temps, avec encliquetage (roue libre) pour la mise en marche (« LA NATURE », 30 novembre 1887).

Après LENOIR, nous voyons, en France, les moteurs Fernand FOREST et DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE.

Ces derniers construisent des moteurs à gaz dits SIMPLEX à 4 temps, avec chambre d'explosion qui fonctionnent également avec de l'air carburé au moyen d'essences volatiles.

Dans ce cas, le carburateur à éponges est placé dans le socle même du moteur.

LE CRÉATEUR DE LA PREMIÈRE VOITURE A PÉTROLE

1883 : LA PREMIÈRE VOITURE A PÉTROLE. — DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE ET MALANDIN. — TRICYCLE, PUIS VOITURE. — HOMMAGE DU T. C. F. — FERNAND FOREST ET SES MOTEURS. — 1886 : « LE GÉNIE CIVIL »

La première voiture à gaz a été réalisée par LENOIR : les premiers moteurs à pétrole ont fait leur apparition.

Mais qui va construire la première voiture à pétrole ?

C'est encore un FRANÇAIS, un modeste constructeur de Province qui, pour sa satisfaction et ses occupations personnelles, va sortir successivement un premier Tricycle à gaz et la première Voiture à carbures liquides : Ch. DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE aidé par son collaborateur MALANDIN (« LA NATURE », 25 février 1895).

1881 : Edouard DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE né à Rouen 8 février 1854 dans sa filature de Mont-Grimont près Fontaine-le-Bourg construit un premier Tricycle (voie 1 m. 20, long. 1 m. 67) actionné par un moteur à gaz d'éclairage. Le gaz est enfermé sous pression dans deux réservoirs

1883 : Puis l'essence de pétrole est substituée au gaz. Elle est gazéifiée par un carburateur et l'échappement à mèches.

1884, 12 février : Il construit ensuite une voiture à 4 roues et moteur de 8 CV, 2 cylindres, carburateur (Brevets du 12 février 1884, n° 160267, 160278 et addition 17 novembre 1884 et 4 février 1885).

Accumulateurs et bobine, Différentiel, Transmission courroie centrale 2 chaînes, silencieux, etc... Direction commandée par roue ou volant. Dans le brevet descriptif on trouve les principaux organes classiques de nos voitures (Omnia 17 mai 1906), pages 136 et 190).

Toujours en 1884, il établit un Bateau à Moteur à pétrole « L'IDÉE » et se consacre ensuite au moteur « SIMPLEX » à gaz pauvre. Il est mort en 1901.

Plaque sur la route de Fontenay-le-Bourg à CAILLY :

En 1883 Ed. DELAMARRE DEBOUTTEVILLE ET MALANDIN ont fait circuler sur cette route la première voiture rapide actionnée par un moteur à explosion.

HOMMAGE du T. C. F.

Son invention semble donc bien précéder de deux ans :

Le premier moteur DAIMLER (15 avril 1885).

De trois ans :

Le brevet BENZ (26 mars 1886) pour sa première auto (Tricycle).

Les titres et essais assez vagues de l'Autrichien MARKUS ne peuvent être retenus (il aurait conçu en 1877 une sorte de voiture transformée et actionnée par un moteur à gaz).

Tandis que DELAMARRE DEBOUTTEVILLE travaille en province, par conséquent d'une façon quasi anonyme, un autre génial ouvrier mécanicien, lui aussi, obscurément, apporte une collaboration prépondérante à la question du moteur à explosion. C'est Fernand FOREST.

FERNAND FOREST (1851-1914).

Né à Clermont-Ferrand, ouvrier mécanicien, venu aux ATELIERS CAIL. Longtemps établi au bout du Pont de Suresnes, sur cette route où défilent chaque jour des milliers de voitures.

Ses principales inventions figurent au Conservatoire des ARTS ET MÉTIERS.

1875 : (N° 14184). Moteur horizontal à ailettes, sans compression, 2 Temps.

1880 : (N° 14185 et 14186). Moteur à pétrole à compression; vertical et moteur horizontal.

1883-1884 : (14189 et 14190) à Magnéto d'allumage.

1886-1887 : (14192 et 14193). Moteur à deux pistons par cylindre, allumage par magnéto.

1887, 16 avril et 7 novembre : « LA NATURE » décrit le moteur 6 cylindres appliqué au canot « LE VOLAPUCK » et autre moteur construit par M. GALLICE d'Épernay (5 cylindres, carburateur à huile lourde).

1888 : Après plusieurs moteurs légers (N° 14200) le premier moteur 4 cylindres verticaux monobloc, soupapes commandées (Exposition 1889).

Constructeur d'Auto-canots, dont « LA GAZELLE » et « L'IBIS » sur lequel il trouve la mort le 10 avril 1914.

Décoré de la Légion d'Honneur, 21 février 1910.

1886, 17 mars : le « GÉNIE CIVIL » donne description du moteur LENOIR de ROUART frères, à air carburé, et de son carburateur.

Également sous la signature de A. WITZ, celle du moteur SIMPLEX de DELAMARRE DEBOUTTEVILLE, 4 temps.

1886. — LES ALLEMANDS

1886 : CH. BENZ ET SON TRICYCLE. — 1893 : SA VOITURE. — DAIMLER : SON BREVET POUR BATEAUX. — 1887 : LE PETIT TRAMWAY

Ch. BENZ, de MANNHEIM, né en 1844.

Après le Tricycle et la Voiture construits en France par DELAMARRE DEBOUTTEVILLE et MALANDIN, Ch. BENZ va réaliser à son tour, son premier véhicule.

Il construit des Moteurs à gaz depuis 1878.

Il cédera même une licence de ces moteurs, en 1887, à la Maison PANHARD LEVASSOR.

1886, 26 mars, 25 mai, 26 octobre, 17 décembre :

Brevets pour un Tricycle, genre Sociable, à deux places. Moteur horizontal de trois quarts de cheval, à deux temps, allumage électrique. Courroies, deux vitesses, volant horizontal.

Direction verticale par roue et poignée au centre. Petite roue avant directrice à pivot.

« FRANCE AUTO », 16 janvier 1900, fig. 1).

Le premier modèle ne peut dépasser la vitesse de 12 kilomètres ni gravir les côtes de plus de 2 % (EXPOSITION DE MUNICH 1888).

1889 : Le Tricycle ou Voiture à 3 roues figure à l'Exposition Universelle de Paris. Roues bois ferrées (fig, L. A. Avril 1898), p. 239. Ch. BENZ en la direction, à gauche.

1893, 1^{er} mai : Brevet 230065. Mécanisme de Direction.

Les châssis BENZ sont représentés en FRANCE par la Maison ROGER, rue des Dames.

Plus tard, caractéristiques des Moteurs (horizontaux).

Sur voiturette « ÉCLAIR » 1 cylindre, 1 CV $\frac{1}{2}$.

Sur voiturette « CONFORTABLE » 1 cylindre, 2 CV $\frac{1}{2}$.

Sur Voiture « DOG CAR » 2 cylindres Tandem 4 CV.

Sur Voiture « VICTORIA » 2 cylindres Jumelées 5 CV.

1886 : GOTTLIEB DAIMLER (1834-1900).

Tout d'abord Ingénieur chez OTTO (1872).

Prend à son compte un premier Brevet (25 septembre 1882) pour embrayage.

Un second, 16 janvier 1884 (N° 154738). Pour Perfectionnements dans les Moteurs à Gaz et à Huile.

Un troisième, 15 avril 1885 (N° 168279). Pour un Premier moteur à gaz et pétrole.

Horizontal, il continue la série des reproductions de LENOIR. Modifié, il deviendra vertical.

Le 21 septembre (N° 171261) il prévoit son application à un Véhicule (Vélocipède) ou Traîneau.

1886, 26 octobre : N° 179.236. Quatrième brevet pour bateau mû par un moteur à pétrole.

Une remarque : On a écrit que, dès 1885, G. DAIMLER aurait construit une « Bicyclette à pétrole ». Or, il convient de remarquer :

Que le mot « Bicyclette » n'a été inventé qu'en 1886 par la Maison RUDGE.

Que le dessin ou la gravure qui représente une sorte de Dräsienné en bois volontairement rustique — grossière maquette que personne n'a vue — chevauchée par un cavalier qui n'est autre que M. MAYBACH. Celui-ci n'étant entré dans la Maison qu'en 1889, il y a là certainement un décalage ou une erreur.

Autres brevets :

1887, 27 décembre : N° 187828, le cinquième. Pour véhicules à roues, moteur à un cylindre placé au centre. Une sorte de petit Tramway qui sera présenté à l'EXPOSITION DE BRÊME de 1888. Son mécanisme figurera ensuite à celle de PARIS 1889.

1889 : MAYBACH devient Ingénieur de la Maison. Il aura bientôt pour collaborateur M. SIMMS (futur SIMMS-BOSCH) avec lequel il construira plus tard les voitures MERCÉDÈS.

1889, 18 juin : N° 199024. Sixième brevet. Moteur à quatre temps, deux cylindres en V. Puis deux canots à pétrole.

1890, 20 août : (207737 et 738). Septième et huitième brevets pour refroidissement, perfectionnements et régulateur.

1893, 30 août : (232538). Neuvième brevet pour Carburateur.

« L. A. », 24 février 1898, p. 118. — Voiture DAIMLER quatre places moteur au centre. Voyageurs : DAIMLER, MAYBACH, LEVASSOR.

EN FRANCE

FERNAND FOREST ET SON « VOLAPUCK ». — LE BATEAU DE LENOIR. — 1862, 1882, 1888 : LE VÉLOCIPÈDE A PÉTROLE FÉLIX MILLET

1886, 10 septembre : La Maison PEUGEOT, de Valentigney (Doubs), entreprend la fabrication des Bicycles et Tricycles.

1887, 16 avril : « LA NATURE ». Le Moteur FOREST à Gasoline. Id. : Description du Carburateur Lothamer, 50, Rue Rochecouart. Du moteur Gavillet et Martaresche, 166, Quai Jemmapes (Inflammation par magnéto).

2 juillet : Id. Description d'un propulseur par réaction. BUISSON et CIURCU.

L'appareil, monté sur un bateau, après avoir fonctionné normalement à plusieurs reprises, a explosé le 16 décembre 1886.

5 novembre, puis 5 décembre : Id. « Le bateau à pétrole « LE VOLAPUCK » de Fernand FOREST, 9, Passage Saint-Sébastien : deux pistons, un cylindre, magnéto ».

12 novembre : Id. « La Traction Mécanique sur route, Vapeur, pétrole, etc... »

31 décembre : Id. « Le bateau à pétrole de LENOIR 1862 et 1882; quatre temps, deux cylindres, mise en marche par roue à rochet. »

1888, 6 octobre : Id « Le moteur à pétrole DAIMLER, un cylindre, 1 CV, allumage par flamme, monté sur un petit chariot sur rails, parcourt 700 mètres. »

1888 : « LE PÉTROLE » par W. DE FONVIELLE, p. 240 et 242.
« Le Moteur ROUART », page 289. Prophéties sur l'aviation.

LE VÉLOCIPÈDE A PÉTROLE

1888, 22 décembre : N° 194953 Félix MILLET (Conservatoire des ARTS ET MÉTIERS. N° 14327) : moteur rotatif à cinq cylindres construit en 1887, et adapté à la roue AV d'un Tricycle à deux places.

1889, 26 mars : Brevet Anglais MILLET N° 5199. Pour « Vélocipède, Bicycle ou Quadricycle ».

1889. — EXPOSITION UNIVERSELLE

LES VÉHICULES A MOTEURS EXPOSÉS. — LA PRESSE. — DAIMLER, SES BREVETS ET PANHARD-LEVASSOR, — 1892 : « LE JOURNAL », « LE VÉLO ». — MES NOTES. — NOUVELLES DIVERSES. — PREMIERS ADEPTES

Y figurent : plusieurs moteurs à gaz et à pétrole parmi lesquels le moteur F. FOREST quatre cylindres Monobloc.

Comme VÉHICULES AUTOMOBILES :

MERELLE. — Tricycle de DION BOUTON à Vapeur (Médaille d'Argent)

L. SERPOLLET. — Tricycle à Vapeur.

BENZ. — Tricycle à pétrole.

DAIMLER. — Moteur à pétrole avec embrayage.

12 octobre : « LA NATURE ». Utilisation du pétrole :

Moteurs LENOIR ROUART Frères. OTTO de la C^{ie} des Moteurs BENZ, SALOM et TENTING. Moteurs verticaux FOREST, PANHARD ET LEVASSOR, ROUART Frères et DIEDRICHS de BOURGOIN. Tout récemment Henry DEUTSCH a proposé l'application du Moteur à gasoline à la navigation aérienne.

Le Moteur BENZ était exposé sur une voiture à trois roues (fig.) celle de devant servant de gouvernail. Vitesse 16 kilomètres à l'heure, alimentation pour 120 kilomètres. Pétrole dans un bassin de cuivre sous le siège tombe goutte à goutte dans le générateur et y forme le gaz détonnant enflammé par une étincelle électrique.

6 décembre : « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », p. 213. Le Tricycle à moteur à benzine.

19 et 26 décembre : « LE VÉLOCE SPORT », p. 915 et 932. Chroniques sur Tricycles. Allusion à Fernand FOREST.

MES NOTES

A L'EXPOSITION DE 1889 : *A côté des moteurs LENOIR, FOREST et OTTO sous un hangar, un petit embryon de tramway est posé sur deux bouts de rails. Pas d'organe d'attelage, seul un ensemble mécanique.*

Moteur monocylindrique DAIMLER, roues dentées, embrayage leviers.

Plus tard, on appellera ceci « VOITURE AUTOMOBILE ».

C'est M. Armand PEUGEOT qui achète ce dispositif et traite pour les moteurs avec la Maison PANHARD ET LEVASSOR, représentants de DAIMLER.

1889 : L'Ingénieur Français SARAZIN a été expert dans le long procès LENOIR-ROUART contre OTTO. Finalement gagné par les premiers.

Reconnaissant sa valeur, la Maison OTTO l'a chargé de constituer la Société Française OTTO; DAIMLER, à son tour, lui confie ses intérêts pour la France.

SARAZIN entre en pourparlers avec son ancien condisciple Émile LEVASSOR, associé de PANHARD, mais meurt avant de les avoir terminés.

Sa Veuve les confirme par contrat du 1^{er} novembre 1889.

Elle ramène d'Allemagne un premier moteur : la fabrication va être confiée à MM. PANHARD-LEVASSOR dont il sera plus loin question. Elle épousera M. LEVASSOR, le 17 mai 1890.

DAIMLER aurait produit, outre le petit tramway :

1^o Un petit quadricycle, genre de deux Bicyclettes accouplées (Photo « Histoire de l'Auto » de Souvestre, page 181, représentant MM. MAYBACH et DAIMLER).

2^o Une Voiture genre Phaéton aux grandes roues bois, dont des photos ont été données :

Dans le même ouvrage, page 179. Deux places occupées : M. G. DAIMLER conduit par son fils.

Dans la « France Automobile » 29 mars 1900, p. 193, M. LEVASSOR au volant et derrière, M. DAIMLER; MAYADE et puis, 15 novembre 1902, page 271 quatre places occupées, M. MAYBACH au volant.

Même numéro, page 728, le chariot tramway de BREME 1888, ou sa reconstitution (MM. DAIMLER Père et Fils, MAYBACH et autre).

Toutefois, la première voiture « DAIMLER » allemande paraîtra en FRANCE seulement le 21 mars 1899 (NICE-MAGAGNOSC).

LES PREMIÈRES VOITURES EN SÉRIE

1890 : A. PEUGEOT construit trois voitures avec les moteurs DAIMLER.

Il semble donc apparaître que cette Maison peut se glorifier d'avoir la première en France et au Monde, exécuté des automobiles à quatre roues en série. Et, de plus, entièrement métalliques, vis-à-vis quatre places, châssis en tubes, roues fils d'acier et jantes caoutchoutées (solutions vélocipédiques).

1890, 17 février : Le N^o 1, moteur monocylindrique 1 CV, vendu quelques semaines plus tard à M. VURPILLOD.

1890, août : Les N^{os} 2 et 3. — Cette dernière, deux cylindres servant à de nombreux essais, sera exhibée aux visiteurs des Usines les 6-7 avril 1891.

Elle effectuera ensuite le raid de VALENTIGNEY-PARIS-BREST et retour, à l'occasion de la Course cycliste PARIS-BREST de septembre 1891.

1891, 6 avril : La Maison PEUGEOT invite ses Agents et la Presse à visiter ses Usines de VALENTIGNEY et BEAULIEU.

A cette occasion des démonstrations sont faites avec le Quadricycle Vis-à-Vis à pétrole construit quelques mois auparavant.

La Presse Sportive, notamment « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », « LA REVUE DES SPORTS », le « VÉLOCE SPORT » en présentent un compte-rendu, dont voici le résumé :

Très remarquable la nouvelle voiture à pétrole sur laquelle nous avons fait une petite sortie avec M. RIGOULOT.

Entre temps, M. RIGOULOT a fait sortir et manœuvrer dans la cour de l'Usine une curieuse Voiture à pétrole de l'invention de M. PEUGEOT.

Nous assistons aux essais de la Voiture à pétrole montée sur roues de vélo, et d'une grande légèreté. Cette machine fabriquée de tous points à BEAULIEU est appelée à un grand succès, vu son prix peu élevé, ses frais de combustible presque insignifiants, et son rendement en vitesse, en moyenne 25 kilomètres à l'heure. Disons tout de suite qu'on cherche encore à la perfectionner (16 avril 1891).

25 avril : Reproduction d'un article paru dans le « MONDE ILLUSTRÉ » 7 mars (W. de FONVIELLE), et la « SCIENCE ILLUSTRÉE » du 4 avril. Titre : Le Tricycle à pétrole d'Edward BUTLER, de Greenwich, avec deux figures.

Moteur horizontal deux cylindres séparés, rappelant étrangement les dispositifs de DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE.

L'auteur, plutôt sceptique, indique :

Mise en marche ou arrêt obtenus en soulevant la roue motrice. Au repos tout l'arrière repose sur deux roulettes.

Avant de monter sur le siège, le vélocipédiste pousse un levier qui met la machine en marche (voir figure)???

Il abaisse ensuite la roue motrice qui, en touchant le sol, pousse le véhicule. Vitesse réglée par soupape d'admission des gaz...

Nous souhaitons de grand cœur que les récits avantageux qui nous sont faits se trouvent complètement vérifiés. Pour rendre hommage à la vérité, nous devons ajouter que nous n'avons pas encore été à même de les contrôler.

Personne à ma connaissance, n'a eu l'occasion d'essayer ou même d'examiner cet appareil.

Il avait cependant une occasion exceptionnelle de s'exhiber

lors de l'Exposition de TURNBRIDGE du 15 octobre 1895, à laquelle tous les constructeurs et inventeurs du monde entier furent invités par Sir DAVID SALOMONS.

Seul, le Tricycle de DION BOUTON y était présenté, avec un succès inouï.

Apparemment cet appareil BUTLER ne fut jamais exécuté, car on relèvera plus tard le nom de ce constructeur sur une licence de LÉON BOLLÉE.

Enfin Brevet ou Licence auraient été certainement acquis par le « LAWSON SYNDICATE » (23 mai 1896). Capital 125 millions qui accapare et monopolise tout ce qui de près ou de loin dans tous les pays, touche à l'Automobile.

1891, 10 mai : « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ ». — Paul FAUSIER organise la deuxième course de « Tricycles Automatiques, à Vapeur, Électriques, ou à Pétrole ».

10 mai : La Maison PEUGEOT livre la Voiture à pétrole N° 4 deux cylindres 2 CV à M. POUPARD à DORNACK.

13 mai : MM. PANHARD et LEVASSOR livrent une Voiture deux cylindres A CV à M. WILLY, à Amplepuis.

Toutefois « la France Automobile » 29 mars 1900, p. 192, a publié deux photos : « Les Premières Voitures PANHARD-LEVASSOR : Un dog-car, moteur au centre. Un duc, moteur avant « La Première Voiture livrée au public (M. LEMOINE, propriétaire).

31 août : « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ » Troisième Course de « VÉLOCIPÈDES AUTOMOBILES ».

1891 : PARIS-BREST

6-10 septembre : Course Cycliste PARIS-BREST et retour. Course suivie par un Quadricycle à pétrole, vis-à-vis de PEUGEOT

24 octobre : « LA NATURE ». — « Voiture à pétrole ».

Description de la Voiture PEUGEOT de PARIS-BREST. Depuis plusieurs années on a fait les plus grands efforts pour résoudre

d'une façon complète le problème de la traction mécanique des Voitures.

Nous allons faire connaître une voiture mécanique qu'il nous a été donné d'expérimenter le 21 septembre, qui fonctionne parfaitement.

Le Quadricycle à gazoline construit par MM. PEUGEOT avec moteur système DAIMLER fabriqué par MM. PANHARD et LEVASSOR. Moteur 2 CV deux cylindres à brûleurs, refroidissement à eau passant dans les tubes du châssis, et par pompe, tournant à 550 tours.

Trois vitesses 15 kg. 800, 10 kg. 500 et 5 kg. 300. Poids : 550 kilogrammes. Embrayage à cône commandé par le levier de frein. Marche arrière.

La voiture a effectué sans avaries le trajet de Valentigney à Brest, 2.047 kilomètres en 139 heures de marche effective...

Un modèle de cette voiture figure au CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS sous le N° 16593 (don de M. Gaston MENIER).

1^{er} novembre : « LE CYCLISTE », PARIS-BREST. Le Vélocipède à gazoline PEUGEOT.

1892, 9 janvier : « SCIENCE ILLUSTRÉE ». La Voiture automobile à moteur DAIMLER, de PANHARD LEVASSOR, un cylindre, 1 CV, trois vitesses, deux gravures

Présentation du catalogue : sur la couverture : E. LEVASSOR et MAYADE. Prix des voitures à deux, quatre et six places. Moteur 1 CV $\frac{1}{2}$.

Fondation du journal « LE JOURNAL » F. XAU, Directeur.

1^{er} décembre. — Numéro 1 du premier Quotidien Sportif « LE VÉLO ».

Directeurs Pierre GIFFARD et Paul ROUSSEAU.

MES NOTES

Visite chez PANHARD-LEVASSOR. sur carte de recommandation de Pierre GIFFARD. Apprentissage avec d'HOSTINGUE, conduite dans le Midi du Vis-à-Vis PEUGEOT N° 29 de A. LAU-

MAILLÉ, puis de la Wagonnette PANHARD-LEVASSOR N° 225.

Je présente BAUDRY de SAUNIER à Pierre GIFFARD.

Essais du Premier Modèle de Bicyclette à pétrole Félix MILLET, à béquilles.

Cette première machine est bien davantage un ancien vélocipède MICHAUX qu'une bicyclette. L'inventeur F. MILLET a dû préparer sa machine sur les modèles de 1870. Il y a conservé notamment le guidon droit avec enroulement du frein à corde (Ici pour relever les béquilles qui servent à stabiliser l'appareil pendant la mise en marche du moteur).

Un modèle perfectionné figure au CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS sous le n° 16.291.

11 décembre : Brevet allemand 72.972 DEUTZ. Locomoteur à pétrole sur deux roues.

1893, 18 février : « LA BICYCLETTE ». La Bicyclette à pétrole F. MILLET et 28 juin, nouveau brevet.

1^{er} juillet : DE DION BOUTON, brevet pour transmission à cardans. TRÉPARDOUX et MORELLE se séparent de G. BOUTON qui prépare et met au point son petit moteur à pétrole $\frac{1}{2}$ cheval 50 millimètres d'alésage et 70 millimètres de course.

Ma première voiture BENZ ÉCLAIR ou « BENZ VÉLOCIPÈDE » importée par la Suisse.

AUX INGÉNIEURS CIVILS : conférence d'ANDRÉ MICHELIN sur les « AVANTAGES DU PNEUMATIQUE ».

Parmi les nouvelles voitures dans le MIDI en 1893 :

PANHARD-LEVASSOR : TRABUC à Marseille, GUÉRIN à Cette, CAMPANHET à Marseille, LACOMBE à Villeneuve-sur-Lot.

PEUGEOT : BARES, RIBIS à Toulouse, PASCAULT à Bayonne, BECQ à Béziers, BEAUVAIS à Toulon, de BOURMONT à Arcachon.

1894. — PARIS-ROUEN

LES CONCURRENTS. — LE CLASSEMENT. — LA RÉVÉLATION. — LA PRESSE SCIENTIFIQUE. — LA BICYCLETTE A PÉTROLE. — LA PRESSE SPORTIVE. — LE MOTEUR DE DION BOUTON ET LE TRICYCLE. — PREMIERS SALONS DU CYCLE. — R. DIESEL ET SON PREMIER BREVET

1894 : LE CONCOURS DU « PETIT JOURNAL »

Pierre GIFFARD, le rédacteur en chef du « PETIT JOURNAL » a appris qu'un véhicule à moteur a suivi de bout en bout le parcours de sa course cycliste du PARIS-BREST du 6 septembre 1891.

1892 : Il s'est renseigné sur ces nouveaux engins, tout en fondant avec Paul ROUSSEAU le quotidien sportif « LE VÉLO ».

Je l'ai entendu faire l'éloge de la nouvelle locomotion et je lui dois une recommandation qui m'a valu des leçons de ce remarquable praticien qu'a été d'Hostingue en 1892.

Donc, pour les initiés, pas de surprise à la lecture de son « JEAN SANS TERRE » du 19 décembre 1893. Il y annonçait « Le Concours du PETIT JOURNAL » en 1894. Un concours de voitures sans chevaux à propulsion mécanique.

Le lendemain paraissait le règlement. Il avait pour base la sécurité, la commodité et le bon marché. Le premier prix à la voiture qui sera « sans danger », aisément maniable pour les voyageurs et ne coûtant pas trop cher sur la route. DIX MILLE FRANCS DE PRIX.

Deux épreuves : une éliminatoire en plusieurs jours aux environs de Paris : obligation 50 kilomètres en trois heures.

Épreuve finale sur PARIS-ROUEN par MANTES et GAILLON : 126 kilomètres.

Date : 1^{er} juin. Droit d'inscription : 10 francs (POUR ÉVITER LES MAUVAIS PLAISANTS); engagements reçus jusqu'au 30 avril.

Or, il faut remarquer que le concurrent qui s'inscrivait le premier, ROUSSELET, PARIS, entendait présenter une voiture à quatre places mûe par... la pesanteur... les suivants comportaient des voitures DE DION BOUTON, compétiteurs ayant fait leurs preuves.

Quoiqu'il en soit, les engagements transmis dépassent toutes les prévisions, surtout celles du petit milieu des techniciens avertis, des mécaniciens et des constructeurs de voitures « sans chevaux » une centaine au plus, pour toute la France.

Sur un referendum des concurrents, l'épreuve est ajournée au 23 juillet. Les engagements reçus au 30 avril sont au nombre de 102, 20 systèmes de propulsion; à essence ou pétrole : 37; à vapeur : 23; à air ou à gaz comprimé : 6; par pesanteur : 5.

Voici ce que j'écrivais à ce sujet :

Toutes les illusions, tous les rêves, toutes les fumées d'inventeurs incompris et bientôt déçus, sont réunis sur cette liste.

Parmi les inscrits figurent deux compatriotes sous les numéros 63 et 99 (pétrole). S'ils n'étaient pas au point, du moins étaient-ils dans la note. Soyons indulgents pour les voitures et tricycles mûs par le poids des voyageurs, celle « fournissant elle-même son moteur » et enfin les divers systèmes de leviers ou de pédales...

Les éliminatoires se disputent les 19, 20 et 21 juillet.

Sont admis les numéros suivants : 4, DE DION BOUTON; 10, SCOTTE; 19 et 60, LE BLANT-SERPOLLET; 44, DE PRANDIÈRES, soit 5 voitures à vapeur.

Et les 16 voitures à pétrole ci-après : 7, GAUTIER; 13, 14, 15 et 64, PANHARD-LEVASSOR; 29, VACHERON (PANHARD-LEVASSOR), 27, 28, 30, 31, 65, PEUGEOT; 42, LE BRUN (PEUGEOT); 45, DE BOURMONT (PEUGEOT); 61, DE MONTAIS; 85, ROGÈRE.

Le départ est donné à 8 h. 30 à la Porte-Maillot. Arrêt du déjeuner à MANTES et nouveau départ à 13 h. 30.

Voici l'ordre d'arrivée à ROUEN :

1 ^{er}	N ^o 4	DE DION BOUTON, vapeur ..	4 places	17 h. 40
2 ^e	N ^o 65	PEUGEOT, pétrole	4 places	17 h. 45
		(KREUTLER).		
3 ^e	N ^o 28	PEUGEOT, pétrole	4 places	17 h. 50
		(LEMAITRE).		
4 ^e	N ^o 13	PANHARD-LEVASSOR.....	4 places	18 h. 05
5 ^e	N ^o 31	PEUGEOT, pétrole	5 places	18 h. 07
6 ^e	N ^o 42	LE BRUN	4 places	18 h. 24
7 ^e	N ^o 15	PANHARD-LEVASSOR, pétrole	2 places	18 h. 30
8 ^e	N ^o 64	PANHARD-LEVASSOR, pétrole	2 places	18 h. 49
9 ^e	N ^o 53	DE BOURMONT, pétrole.....	4 places	19 h. 01
10 ^e	N ^o 30	PEUGEOT, pétrole	3 places	19 h. 02
11 ^e	N ^o 24	VACHERON, pétrole	2 places	19 h. 03
12 ^e	N ^o 27	PEUGEOT, pétrole	2 places	19 h. 05
13 ^e	N ^o 14	PANHARD-LEVASSOR.....	4 places	19 h. 10
14 ^e	N ^o 85	ROGER	4 places	20 h. 09
15 ^e	N ^o 60	LE BLANT, vapeur.....	8 places	20 h. 50

Il y eut ensuite deux arrivées complémentaires : le n^o 7, GAUTIER, pétrole, à 21 h. 57 et le 19, ARCHDEACON, vapeur, à 22 h. 10.

J'écrivais encore :

Ne parlons pas des nombreuses péripéties qui ont émaillé cette croisade. L'inexpérience va éliminer quelques concurrents. Parmi eux l'originale voiture du chapelier d'Epernay, SCOTTE, plus tard le « TRAIN SCOTTE », qui faisait déjà un certain bruit. Si bien que le Préfet de son département avait l'obligé l'inventeur à agrémenter son véhicule de nombreux colliers de grelots. Cela pour couvrir le bruit du mécanisme et illusionner les chevaux au lieu de les effrayer...

Les prix sont attribués comme suit d'après le règlement :

1^{er} prix : *ex aequo* PEUGEOT (65) et PANHARD-LEVASSOR (13);
 2^e prix : DE DION BOUTON (4); 3^e prix : LE BLANT (60); 4^e prix :
ex aequo VACHERON (24); et LE BRUN (42); 5^e prix : ROGER (85);

Prix d'encouragement (N° 10) : SCOTTE, 8 places, Mention honorable (N° 61) : ROGER DE MONTAIS, 2 places.

Deux concurrents étaient arrivés trop tard pour les éliminatoires : l'italien CARLI (N° 91) avec un véhicule électrique et l'anglo-français GARRARD (86) retardé par les formalités de douane.

Parmi les concurrents non présents, on relève des noms connus : PELLORCE, pétrole (N° 2); Victor POPP, air comprimé (N° 9); Th. KLAUSS, pétrole (N° 11 et 71); TENTING, pétrole (N° 12); GAILLARDET, vapeur (N° 28); LEPAPE, pétrole (N° 51); PRETOT, pétrole (N° 73).

Dans son numéro 1108 (25 août 1894) « LA NATURE » donne une description des voitures victorieuses et surtout une planche de 12 gravures représentant les divers modèles de véhicules.

On peut remarquer que les PEUGEOT ont un guidon à deux poignées, les PANHARD-LEVASSOR, la barre directe (queue de vache) mais par contre la voiture n° 24 VACHERON (PANHARD) figure 7, possède déjà le volant incliné qui ne sera finalement adopté que quelques années plus tard.

COMMENTAIRES

« LA RÉVÉLATION » J'écris :

18 juillet :

Cette manifestation surprend, étonne et conquiert l'élite scientifique, mais aussi cette multitude de français avertis, curieux, à la page, qui se passionnent pour tout ce qui est nouveau et sportif.

La grande presse parisienne est donc la première à s'émouvoir, suivie par la grande presse étrangère, puisque le New York Herald avait envoyé un rédacteur suivre la course à bicyclette.

(L. B.)

« LA PRESSE ILLUSTRÉE OU SCIENTIFIQUE », notamment « LA NATURE » en donne un compte rendu détaillé, accompagné de très nombreuses gravures.

Je vais en rappeler quelques extraits pour souligner que, longtemps avant leurs réalisations, certains perfectionnements

avaient été prédits, tels la suppression des chaînes de transmission ou les futures applications pratiques : autocamions, autobus, autocars.

28 juillet : « ILLUSTRATION ». — Quelques éloges, quelques critiques, quelques prévisions.

La chaîne de GALLE est un intermédiaire scabreux et bien délicat. L'attaque directe par des bielles ou des engrenages paraît préférable, quelque soient les inconvénients de rigidité.

Nous avons foi dans les services considérables que la voiture mécanique est appelée à rendre. Les voies ferrées qui sillonnent notre pays ont créé, en quelque sorte, de grands fleuves de circulation et de mouvement. Sur elles se sont greffées, comme les affluents, les petites lignes à voie étroite.

On ne peut pousser à l'extrême, en peu de temps, cette ramification vitale, sans engager des dépenses excessives qui pèseraient trop lourdement sur les grands et sur les petits budgets. Mais la voiture mécanique viendra précisément apporter l'élément complémentaire au transport des voyageurs et des produits.

Nous ne croyons nullement d'ailleurs qu'un moyen de transport de ce genre, malgré sa facilité de dispersion et d'adaptation aux intérêts spéciaux, puisse nuire en quoi que ce soit au développement et à la prospérité des voies ferrées : il les favorisent au contraire, on a d'innombrables preuves de ce fait que le mouvement attire le mouvement et qu'il l'accroît. On ignore trop que le roulage sur nos routes nationales, loin de diminuer depuis la créations des chemins de fer a été sans cesse en croissant. Il en sera de même lorsque, dans tous les sens, nos routes seront parcourues par les automobiles facilitant la circulation des marchandises et des voyageurs.

25 août : « LA NATURE » :

Il ressort nettement la conclusion que le moteur à vapeur est notoirement inférieur au moteur à gasoline comme moyen de propulsion : aisément maniable pour les voyageurs et ne coûtant pas trop cher sur la route. L'automobile est dès à présent entrée dans la pratique et elle atteindra bientôt toute la perfection dont elle est susceptible...

1894, 25 août : « LE GÉNIE CIVIL » :

La course du Petit Journal a attiré l'attention sur ce genre de véhicule dont l'emploi généralisé aurait pour but de modifier profondément nos habitudes de locomotion et aussi l'industrie des transports. Le réseau ferré est insuffisant, malgré les lignes secondaires.

L'impuissance des voies ferrées à satisfaire aux besoins locaux a eu pour effet de conserver l'industrie du roulage et même de lui donner une impulsion croissante avec l'augmentation constante du trafic.

Sous l'empire de ce phénomène, le réseau des routes tend chaque jour à se compléter et à être tenu en parfait état d'entretien.

Il convient de le noter parce que, grâce à lui, la France est mieux préparée que tout autre pays à user d'un mode de transport rapide.

LES BICYCLETTES A PÉTROLE

1894, juillet : Dans un numéro de juillet, le « VÉLOCE SPORT SUISSE » publie un article réclame sur la bicyclette HILDEBRAND WOLFFMULLER.

Prix 1.065 francs, à Munich. Une condition *sine qua non* de la fabrique est le paiement de 375 francs à la commande (*sic*) (article reproduit à titre de renseignement dans le « CYCLISTE », 4 juillet 1894).

septembre : Autre article du même « V. S. SUISSE », avec description fantaisiste.

Mes Notes. — « Cycliste » : *Nous aurions aimé pouvoir donner sur cette machine des renseignements plus complets et surtout plus précis. Malheureusement, les inventeurs à qui nous nous sommes adressés, nous ont fait répondre qu'ils désiraient vendre leur brevet pour la France et que nous aurions à nous entendre avec l'acquéreur du dit brevet.*

Cette réponse évasive nous laisse croire que l'invention ne repose sur rien de sérieux, et qu'il ne s'agit en réalité que de projets en l'air, dont l'expérience n'a pas, en tous cas, démontré encore la valeur pratique.

17 novembre : « LA NATURE », BAUDRY DE SAUNIER, « La Bicyclette WOLFFMULLER ».

23 novembre : « LA BICYCLETTE »... un autre à moteur amovible va sortir.

(Il s'agit du moteur de DION BOUTON).

14 décembre : « VÉLOCE SPORT », BAUDRY DE SAUNIER, « Muscles et Pétrole ».

27 décembre : « LA NATURE », BAUDRY DE SAUNIER. La Bicyclette à pétrole française F. MILLET.

Auparavant « LA TRACTION A ROUES AVANT ».

8 septembre : Brevet 241338, PRETOT. Système de Moteur applicable aux Véhicules (Avant train qui figurera au Salon de 1896).

1^{er} octobre : Fondation de la première Maison d'AUTOMOBILES en province, TOULOUSE, 60, Boulevard Carnot.

LA PRESSE SPORTIVE

Elle est, jusqu'à présent, à peu près uniquement cycliste. Et sauf quelques exceptions, a paru se désintéresser quelque peu des « Voitures sans chevaux ».

Elle est constituée en un groupement ainsi composé :

ASSOCIATION DE LA PRESSE SPORTIVE :

Président : JEAN BATAILLE (PARIS VÉLO ET INDUSTRIE VÉLOCIPÉDIQUE);

Vice-Présidents : L. MINART (PARIS VÉLO ET BICYCLETTE) et A. de PALISSAUX (SPORTS ATHLÉTIQUES);

Trésorier : PERAGALLO (BULLETIN U. V. F.);

Secrétaire : FRANTZ REICHEL (PARIS VÉLO et SP. ATHLÉTIQUES);

Secrétaire adjoint : VITERBO (NATION, VIE MONDAINE, REVUE VÉLOCIPÉDIQUE);

Comité : PAUL BOGELOT (PARIS-VÉLO, BICYCLETTE, JOURNAL DES VÉLOCIPÉDISTES); R. DARZENS (JOURNAL); DE LUCENSKI

Bonneville.

(BICYCLETTE ET PARIS-VÉLO); Marcel VIOLLETTE (VÉLO); WERTHEIMER (PARIS).

Mais un nouvel Organe spécialisé va voir le jour. Présenté par une Préface de Pierre GIFFARD.

1894, 1^{er} décembre : Premier Numéro de la REVUE SPÉCIALE : « LA LOCOMOTION AUTOMOBILE » avec sous-titre « REVUE UNIVERSELLE ILLUSTRÉE, des Voitures, Vélocipèdes, Bâteaux, Aérostats et tous Véhicules mécaniques ».

Dans ce numéro, une lettre préface de Pierre GIFFARD. Des articles du Dr LOISEL, Emmanuel AIMÉ, Comte de la VALETTE, Yves GUEDON. Sujets : Véhicules Électriques, Pétrole, Vapeur, supériorité du Pétrole.

Le Tricycle de DION BOUTON à moteur à pétrole de $\frac{1}{2}$ CV *qui constitue une véritable révolution; supériorité des moteurs légers...*

Annnonce de la course de fond : PARIS-BORDEAUX-PARIS qui aura lieu le 11 juin 1895.

LE PREMIER MOTEUR LÉGER

1893 : C'est à partir de 1893 et avant l'annonce du Concours de PARIS-ROUEN, que le Comte de DION demande à son associé Georges BOUTON d'étudier un petit engin à essence.

Le moteur est exécuté au début de 1894, mais ce n'est qu'à la fin de la même année que M. BOUTON arrive au bon fonctionnement.

C'est qu'il a pu réaliser le merveilleux allumage électrique à trembleur commandé qui permettait d'obtenir la vitesse de rotation allant jusqu'à 3.000 tours à la minute.

Cet allumage a été partout copié ou reproduit : il n'était autre en somme que le DELCO de 1933.

La vitesse du moteur est limitée à 1.400 tours : il mesure 50 millimètres d'alésage et 70 millimètres de course.

1894 : On fait construire un petit Tricycle muni de jambes de force et d'un débrayage pour les pédales et l'ensemble fait son apparition en décembre 1894.

Les constructeurs ne le feront pas participer à BORDEAUX-PARIS de 1895, mais l'exposeront Avenue Rapp, 5-10 juin 1895.

Ils le présenteront ensuite lors des démonstrations de TUNBRIDGE WELLS, le 15 octobre 1895, où les essais de la nouvelle machine enthousiasment les Sportifs Anglais.

Les premières livraisons vont commencer et la Maison MICHELIN va commander CENT TRICYCLES ce qui détermine les constructeurs à entreprendre la série.

C'est une révolution dans le moteur à pétrole pour la traction des véhicules.

Les moteurs connus pèsent presque 100 kilogrammes, par cheval utile. Celui-ci représente au début 36 kilogrammes pour être ramené à 20 kilogrammes, 13 et 9 kg. 400 pour le modèle 2 CV 3/4 de 1900 (74/76).

PREMIERS SALONS

1894, : La première Exposition de VÉLOCIPÉDIE baptisée « SALON DU CYCLE » par Pierre GIFFARD avait eu lieu du 10 au 22 janvier, Salle Wagram.

5-20 décembre : Deuxième Salon du Cycle au Palais de l'Industrie, AUCOC ET DARRACQ présentent, pour la première fois, la Bicyclette à pétrole française « SOLEIL » de F. MILLET, à cinq cylindres.

DUNCAN et SUBERBIE, la Bicyclette allemande WOLFFMULLER.

D'autres Exposants sont annoncés, mais ne figurent qu'au Catalogue :

Compagnie des Voitures sans chevaux; Tricycle KLAUS; DECAUVILLE; Voiture à Vapeur FILTZ.

LE BLANT DAVID, Voitures SERPOLLET, ROGER, Voiture-BENZ et TÉNTING, Voiture à pétrole? Sans compter les vainqueurs de PARIS-ROUEN.... DE DION-BOUTON, PANHARD LE VASSOR, PEUGEOT.

DIESEL. — Un Inventeur allemand, mais de formation fran-

gaise ayant fait toutes ses études dans notre pays, va se faire connaître :

10 décembre : Brevet 243531. Rodolphe DIESEL. Perfectionnement aux moteurs à combustion interne.

LES ESSAIS DE MICHELIN. — La Maison MICHELIN a acheté trois voitures :

UNE PEUGEOT « ÉCLAIR » qui fera PARIS-BORDEAUX 1895.

UNE BENZ « L'HIRONDELLE ».

UN BREAK à Vapeur de DION BOUTON qui a gagné PARIS-ROUEN et gagnera MARSEILLE-NICE-LA TURBIE en janvier 1897.

Elle fait des essais de pneus sur fiacres, et les continuera sur ces machines.

31 décembre : Deuxième numéro de « LA LOCOMOTION AUTOMOBILE ». Description des Moteurs DAIMLER et BENZ.

Critiques sur la Bicyclette à moteur : Bicyclette pour promenades, Véhicules à moteur pour le Tourisme. Prochaine production de Bicyclettes, Tris, Quadris, montés par une seule ou plusieurs personnes.

1895. — PARIS-BORDEAUX-PARIS

LE COMITÉ ORGANISATEUR. — LES SOUSCRIPTEURS. — LA COURSE. — LE CLASSEMENT. — LES PRIX. — EXPOSITIONS DES VÉHICULES. — LA PRESSE. — LES ESSAIS DE MICHELIN. — 450 AUTOS EN FRANCE. — FONDATION DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE. — LA VOITURETTE BOLLÉE

Après la véritable révélation de PARIS-ROUEN, le gagnant, Comte de DION, au cours d'une entrevue avec Pierre GIFFARD propose d'organiser une épreuve de Vitesse de longue haleine, PARIS-BORDEAUX et RETOUR, 1.200 kilomètres.

L'idée est approuvée, et, le 18 novembre 1894, se constitue un Comité d'organisation comprenant tous les grands journaux de PARIS, des Savants et des Techniciens.

Le règlement est élaboré par :

Pierre GIFFARD (Petit Journal), Jean MORO (Le Matin), Paul MEYAN (Le Figaro), MAX de NANSOUTY (Le Temps), Henri DE LA VALETTE (Le Génie Civil).

S'étaient fait excuser, mais assistaient aux réunions ultérieures :

Gaston TISSANDIER (La Nature), A. MARC (Illustration), Fernand XAU (Journal), A. MEYER (Le Gaulois), EDWARDS (Le Matin), E. LEBEY (Agence Havas).

Finalement le COMITÉ D'ORGANISATION est créé.

Il comprend une COMMISSION EXÉCUTIVE :

Présidents : MM. Georges BERGER. — Marcel DEPREZ. — Michel LÉVY.

Secrétaire : Yves GUEDON.

MEMBRES : MM. AVRIL. — BROCA. — Comte de CHASSELOUP LAUBAT. — Henry DEUTSCH. — Comte de DION. — DUMONT. — GAUTHIER. — Pierre GIFFARD. — KORDA. — LEVASSOR. — MARC. — Maurice MARTIN. — Henri MENIER. — Paul MEYAN. — A. MICHELIN. — Max de NANSOUTY. — Armand PEUGEOT. — PICOT. — PIERRON. — QUENTIN BAUCHART. — RECOPE. — SERPOLLET. — Henri de la VALETTE. — René VARENNES. — WEIDNECHT. — Fernand XAU. — Baron de ZUYLEN.

MEMBRES NOUVEAUX : EDELINE. — EDWARDS (Matin). — HERVÉ-LEFRANC. — LEBEY (Agence Havas). — A. MEYER (Gaulois). — J. MORO (Matin). — E. PEUGEOT. — Capitaine de PLACE. — POIDATZ (Société DECAUVILLE). — REYMOND. — ROGER. — SAMUEL (Carrosserie Industrielle). — G. TISSANDIER (La Nature). — VUILLEMOT (Locomotion Automobile).

En outre, le Comité fait circuler une liste de souscription, dans le but de recueillir une somme importante destinée à être effectuée en prix aux gagnants de l'épreuve.

Principaux Donateurs :

Baron de ZUYLEN	10.000
GORDON BENNETT	10.000
MARINONI (Petit Journal)	3.000
VANDERBILT J. K.....	3.000
CHAUCHARD.	2.000
PANHARD-LEVASSOR	2.000
Comte de DION.	2.000
Les Fils de PEUGEOT	2.000
ARTIGUE	1.000
Marquis de CHASSELOUP-LAUBAT.....	1.000
Les fils de DEUTSCH.....	1.000
DUFAYEL.....	1.000

EMPAIN.....	1.000
GAUTHIER	1.000
MENIER (Henri)	1.000
Gaston MENIER.	1.000
PERIGNON	1.000
SAMUEL (Carrosserie Industrielle).....	1.000
Société protectrice des animaux).....	1.000
TORRILHON	1.000
Journal PARIS-VÉLO	1.000
BOUDET	1.000
SOCIÉTÉ DECAUVILLE	1.000
FENAILLE et DESPEAUX.....	1.000
ÉDELINE.....	1.000
LÉON FRANCK	1.000
HEYMAN	1.000
R. LEBAUDY	1.000
MICHELIN.	1.000
ROGER	1.000
SERPOLLET	1.000
THEVIN et HOURY	1.000
VEIL PICARD	1.000
WEIDNECK	1.000
G. BERGER, député.....	500
Magasin du LOUVRE.....	500
Magasin du BON MARCHÉ	500
Magasin BELLE JARDINIÈRE.	500
RAFFINERIES FRANÇAISES DE PÉTROLE	500
A. MENIER.....	500
BAIL-POZZY.....	500
« LES TABLETTES D'UN SPECTATEUR »	500
LANGE et TEUTSCH, Banquier	500
PITOT, Tram. de Rouen	500
BEDFORD et CIE	500
J. J. HEILMAN.....	500
TOURING-CLUB DE FRANCE.....	500
LEMOINE	400
HANNOYER.....	300

La « LOCOMOTION AUTOMOBILE ».....	300
Ch. VERMOT	300
LA MÉNAGÈRE	200
VACHERON.....	150
MULBACHER, Carrossier	100
MUSTEL	100
CARDEILHAC, Bijoutier.	100
Baronne de REULER	100
HOTEL DES RÉSERVOIRS, Versailles	100
Restaurant GILLET.....	100

TOTAL : 69.100 FRANCS

Cinquante engagements sont recueillis sur lesquels vingt-deux se présentent au départ soit : 19 voitures et 2 Bicyclettes à Moteur.

Électricité : 1 Voiture. — Vapeur : 6 Voitures.

Pétrole : 12 Voitures et les 2 Bicyclettes.

Parmi les concurrents, la première Voiture munie de pneus « l'Éclair ». N° 46, à M. Edouard MICHELIN.

Le départ a lieu le 11 juin, à Versailles, de 2 en 2 minutes à partir de midi 5.

Il est donné par M. de CHASSELOUP-LAUBAT, assisté de MM. Georges BERGER, PIERRON et RÉCOPÉ. Henri de la VALETTE avait effectué le voyage de Bordeaux et organisé les contrôles sur la route. Le Ministre des P. T. T. avait accordé l'ouverture des bureaux télégraphiques de Tours, Orléans, Poitiers et Angoulême les nuits du 11 au 14. Indemnité : 274 francs.

Mes camarades Maurice MARTIN et Paul ROUSSEAU assurent, le premier, le Virage de BORDEAUX, le second l'arrivée à Paris. M. LEVASSOR atteint BORDEAUX le premier le 12 à 12 h. 38 sur sa voiture N° 5, suivi le lendemain 13 par la voiture PEUGEOT, N° 15, à 2 h. 19.

ARRIVÉE A PARIS :

1^{er} PANHARD-LEVASSOR (5). Voiture 2 places en 48 h. 47'.

2^e PEUGEOT (M. KOECKLIN) (15) en 54 heures 33'.

3^e et 4^e PEUGEOT (MM. RIGOULOT et DORIOT).

5^e ROGER (BENZ).

6^e et 7^e : PANHARD-LEVASSOR.

8^e ROGER.

9^e A. BOLLÉE sur Voiture à Vapeur.

Le N° 46 qui a eu toutes sortes d'avatars en cours de route termine le parcours, mais ne peut être classé.

Parmi les autres malchanceux :

Les deux Bicyclettes à pétrole : MILLET et WOLFFMULLER; la Voiture Électrique de JEANTAUD; les véhicules à VAPEUR de SERPOLLET, DE DION BOUTON, GAUTIER WEHRLE, les PÉTROLISTES ROSSEL et WINCKE.

Un collaborateur du JOURNAL « Recordman », c'est-à-dire Rodolphe DARZENS fait un pittoresque récit du voyage de cette dernière voiture pilotée par WINCKE et DELMER, et finalement arrêtée aux portes de BORDEAUX.

Avaient déclaré forfait, notamment :

TENTING, arrêté par un incident en se rendant au départ; LE BRUN de Rouen, SCHMIDT de Nancy, KLAUSS de Lyon, BRIEST de Nantes; BLANC de Genève, BARBE et LEPAPE de Paris.

L'article 5 du règlement disait : « Le premier prix ne pourra être attribué qu'à une voiture de quatre places et au-dessus ».

En conséquence, les prix sont attribués comme suit :

1 ^{er} Prix, N° 16. PEUGEOT (KOECKLIN).....	30.000
2 ^e Prix, N° 5. PANHARD-LEVASSOR (LEVASSOR)	12.000
3 ^e Prix, N° 15. PEUGEOT (RIGOULOT).....	6.000
4 ^e Prix, N° 8. PEUGEOT (DORIOT)	3.000
5 ^e Prix, N° 12. ROGER (Em. ROGER)	3.000
6 ^o Prix, N° 7. PANHARD-LEVASSOR.	3.000
7 ^e Prix, N° 28. PANHARD-LEVASSOR	3.000

Prix supplémentaires :

N° 13 : ROGER, pétrole.....	1.500
N° 24 : A. BOLLÉE Vapeur	1.500

L'EXPOSITION DE LA GALERIE RAPP

Elle était obligatoire pour tous les engagés du 6 au 9 juin et facultative au retour de la Course pour le 20 juin.

Y figurent tous les modèles de l'Industrie Automobile et les derniers perfectionnements de tous les Constructeurs Français, 39 Exposants de Véhicules et 23 d'Accessoires ou Carrosserie.

De très nombreux Ingénieurs étrangers viennent examiner longuement et étudier nos voitures.

15 et 22 juin : « LA NATURE ». La Course, l'Exposition obligatoire des 6-9 juin. Les résultats, gravures, remarques.

22 juin : C'est la suprématie du moteur à pétrole pour les longues distances, ainsi que le constate « LA NATURE » :

Ce n'est pas un succès, c'est un triomphe pour les Voitures à moteur à pétrole, dont le premier spécimen bien imparfait figurait à l'Exposition de 1878 (Rouart Frères).

Cette épreuve prouve la supériorité de l'essence de pétrole sur toute autre force motrice actuellement connue.

M. JEANTAUD, Constructeur de Voitures Électriques, reconnaît le brillant succès du pétrole et des pneumatiques MICHELIN, de nature à bouleverser bientôt la carrosserie.

L'ILLUSTRATION donne les gravures des vainqueurs. A remarquer les coiffures un peu hétéroclites des passagers de la voiture 16, et le sourire du conducteur, sous son huit reflets.

1^{er} juillet : Dans la « LOCOMOTION AUTOMOBILE » BAUDRY de SAUNIER nous clame son admiration; il vit et il vibre : M. LEVASSOR est resté 48 h. 47" sur sa voiture, l'enlevant par son énergie pour ainsi dire, et la portant au poteau comme un jockey de premier ordre fait de son cheval. Il a considéré son moteur comme un bon animal; il lui parlait le long de la route pour se désennuyer; il chantait à la mesure que battait le cylindre.

Il a donné une leçon d'affection pour sa machine.

Donc BORDEAUX-PARIS est un triomphe qui sera concrétisé par la fondation de l'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE (L. B.)

1895 : Pierre GIFFARD a fait une chute sur la Bicyclette WOLFFMULLER et n'est pas partisan des Motocycles.

A Léon BOLLÉE, venu du MANS pour lui présenter une machine à calculer, il conseille — puisque fils de constructeur d'automobiles — d'établir un petit véhicule à deux places assises.

Léon BOLLÉE fera breveter une machine de ce genre à la fin de l'année.

25 janvier : « LA NATURE ». Rappel de DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE en 1883.

1^{er} février : MICHELIN fait des essais de pneumatiques sur une voiture MORS.

1^{er} mai : Descriptions : La Bicyclette F. MILLET nouveau modèle. Le Tricycle de DION BOUTON. Le Tricycle GLADIATOR.

Août : « Locomotion Automobile ». Les Pneumatiques et les Automobiles, par BAUDRY de SAUNIER. L'Avenir est là...

1^{er} OCTOBRE : 450 AUTOS DE FRANCE

La « L. A. » estime que

PEUGEOT a livré depuis 1890 : 200 voitures.

PANHARD LEVASSOR : 200 voitures.

BENZ Roger ou divers autres : 50 voitures.

Au total : 450 dont les trois quarts à pétrole.

31 octobre : « LA BICYCLETTE » après avoir annoncé sa fusion avec le VÉLOCE SPORT écrit :

Les Bicyclettes à pétrole n'ont pas réussi. Toutefois, elles ont démontré la possibilité d'un petit moteur pour la propulsion d'un Tricycle. Il est probable que la prochaine course des Voitures Automobiles mettra en relief les qualités de ces nouveaux types de véhicules qui coûtent bon marché.

Poids : 45 kilogrammes, vitesse 20 kilomètres à l'heure. On étudie un modèle de deux places en tandem, moitié prix d'une voiture...

Prophéties qui se justifieront l'année suivante dans PARIS-MARSEILLE.

L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

1895, 12 novembre : C'est au cours d'un déjeuner réunissant chez le Comte de DION, MM. le Baron de ZUYLEN, et Paul MEYAN qu'est décidée la fondation du CLUB.

Dans l'Assemblée qui suit, M. de ZUYLEN est nommé Président et le Comité est ainsi constitué :

M. M. ARCHDEACON.	GAUTIER (Émile).
ARTIGUE.	GIFFARD (Pierre).
AUCOC.	HELY D'OISSEL (Baron).
BALLIF.	HEILMANN.
BARBET.	JEANTAUD.
BENNETT (GORDON).	LEBAUDY (Robert).
BERGER (Georges).	LEBEY.
BERLIER (G.).	LEHIDEUX (André).
BROCA.	LEMOINE.
DE CHASSELOUP LAUBAT	LEVASSOR (Émile).
(Marquis).	DE LOMÉNIE.
DE CHASSELOUP LAUBAT	DE LUCENSKI.
(Comte).	MARC.
CLÉMENT.	MARINONI.
COLLIN.	MENIER (Gaston).
DAVID SALOMONS.	MENIER (Henri).
DELAHAYE.	MEYAN (Paul).
DELIGNY.	MEYER (Arthur).
DEPREZ (Marcel).	MORS.
DEUTSCH (Henri).	PARIS-SINGER.
DE DION (Comte).	PERIGNON.
DUFAYEL.	PÉRIVIER.
DUMONT.	PEUGEOT (Armand).
ÉDELIN.	PIERRON.
EMPAIN.	POZZI.
FALCONNET.	PRÉVOST.
GAMAR.	RAVENEZ.
GAUDRY.	RÉCOPÉ.

SABATIER.

THÉVIN.

DE LA VALETTE (Comte).

VARENNES.

VUILLEMOT (Raoul).

XAU (Fernand).

DE ZUYLEN de NYEVELT
(Baron).

En outre sont inscrits comme Membres Fondateurs :

ACLOQUE (Maurice).

AVIGDOR (Arthur).

BAIL.

BARBAUT.

BARI (Comte de).

BONNET (Claude).

BOURDIL (Fernand).

BOURDOIE (Édouard).

BOUTON.

BOSCH (Yves).

CAILLAVET (Armand).

CAUVIN (Ernest).

CAUVIN (Louis).

CHEDENET (Léon).

CHARRON (Ferdinand).

CLÉMENT (Maurice).

COLLET (A.).

CRAVOISIER (Maurice).

CROUAN (Henri).

DALIFOL.

DE BESTEGUI.

DE CAMONDO (Comte Moïse).

DE CONINCK (F.).

DE GOUSSAINCOURT (René).

DE FOLLIN (Comte).

DE KNYFF (Chevalier René).

DELANNOY.

DELLA ROCCA (Prince).

DE MEAUX.

DE MONTAIGNAC (Marquis).

LOWENSKI (Caucin).

MENIER (Albert).

MICHELIN (André).

MORIN (Margat).

MOUTER.

NOUETTE DELORME (Albert).

PANHARD PÈRE.

PANHARD Fils (H.).

POIDATZ.

POTIN (Julien).

RICHARD (F. Ml.).

RIVES (Gustave).

ROBINOT DE LA PICHARDAIS.

SCOTTE (Joanny).

SEPEILLE (Maxime).

SCHEGE (Paul).

TALANSIER (Charles).

TREZZA DE MUSELLA (Ch.
César).

VERLHE.

VOLBERT.

Une Commission est formée pour la Course de PARIS-MARSEILLE. Elle comprend d'abord : MM. G. BERGER, DE DION, DE LA VALETTE, P. MEYAN, René VARENNES, PIERRON, Henri MENIER, POZZI, JEANTAUD, BARBET.

A ces noms, on ajoute MM. Marcel DESPREZ, RÉCOPÉ, PERIGNON, LEHIDEUX, POZZI, CLÉMENT, GIFFARD, DE CHASSELOUP LAUBAT, DE LUCENSKI, RAVENEZ, LEMOINE. Et ensuite : GORDON BENNETT, G. COLLIN, E. LEVASSOR, Gaston MENIER, A. PEUGEOT, L. SERPOLLET. Soit 27 Membres.

Par la suite, le Conseil d'Administration décide la création d'une Commission Technique :

Président : G. FORESTIER; V. P. : Charles TALANSIER.

Secrétaire : Fernand BOURDIL.

Membres : BROCA, CHASSELOUP LAUBAT, DE CLERCQ, HOSPITALIER, JEANTAUD, LEMOINE, LOPPE, MICHELIN, MOMMERQUE, MORS (Louis), PANHARD (René), PÉRISSE, QUENAY.

D'autres commissions sont ensuite formées :

SPORTIVE : René de KNYFF, Président; avec MM. Étienne GIRAUD, Horace HUET, Georges HUILLIER, René LOYSEL, BOSON de PÉRIGORD et LÉON GENTILHOMME.

TOURISME : Hippolyte PANHARD, Président.

ACCUMULATEURS : M. F. LOPPÉE, Président.

ALCOOL : De CHASSELOUP LAUBAT, Président.

CARBURANTS : F. LOPPÉE, Président.

CONTENTIEUX : M. GAMARD, Président.

EXPOSITIONS : M. G. RIVES, Président.

SERVICES EXTÉRIEURS : G. PIERRON, Président.

VÉHICULES LOURDS : G. FORESTIER, Président.

RÉCOMPENSES AU MÉCANICIENS : Georges PRÉVOST.

Les 2 et 28 novembre : A CHICAGO, en Amérique, ont lieu les deux premières Courses d'Automobiles. Une seule arrivée aux éliminatoires du 2 novembre.

LES VOITURETTES BOLLÉE

4 décembre : Brevet N° 252326. LÉON BOLLÉE, LE MANS, pour un « Cycle Automobile ».

C'est le véhicule suggéré par Pierre GIFFARD, avec deux

places assises. Celles-ci sont ici en tandem sur un Tricycle à roue AR motrice comme les premiers Tricycles à Vapeur de DION BOUTON. L'appareil est baptisé « VOITURETTE » par GIFFARD.

Les premières « VOITURETTES » iront en Angleterre.

En juin 1896, Léon BOLLÉE cède ses droits et brevets à la Compagnie des Voiturettes (M. CANET) avec un portefeuille de 50 commandes. M. C. CHAUVEAU sera nommé Directeur de la Compagnie.

1896. — L'ANNÉE DE PARIS-MARSEILLE

**LA FRANCE AUTOMOBILE ET PAUL MEYAN. —
DURYEA, LA PREMIÈRE VOITURE AMÉRICAINE.
— LE PREMIER QUADRICYCLE DÉMONTABLE.
— BORDEAUX-AGEN, PREMIÈRE COURSE EN
PROVINCE. — LES SERVICES AUTOMOBILES
SUR ROUTE. — COURSES DIVERSES. — PARIS-
MARSEILLE. — NOUVEAUTÉS. — LES PREMIERS
MÉCANICIENS-VOITURISTES. — LISTE**

1896 : ANNÉE DE PARIS-MARSEILLE

L'A. C. F. est fondé le 12 novembre 1895 et aussitôt après son secrétaire général Paul MEYAN fait paraître la revue hebdomadaire « LA FRANCE AUTOMOBILE » (1^{er} février 1896).

Le deuxième numéro (8 février) annonce la course de PARIS-MARSEILLE pour le 24 septembre et en publie le règlement.

Mais auparavant vont se disputer quelques épreuves provinciales.

C'est le SUD-OUEST qui va donner l'exemple.

17 janvier : Livraison du premier Tricycle à pétrole de DION BOUTON (Dr ZALESKI à ALES) (commande du 4 juin 1895). Description de la voiture Amédée BOLLÉE Fils, moteur horizontal deux cylindres, à courroies, sans chaînes.

1^{er} février : LOCOMOTION AUTOMOBILE (Revue de 1895), BAUDRY DE SAÛNIER. Éloge de l'Automobile. Sécurité par l'allongement de l'empattement. Meilleure direction et emploi des pneumatiques.

22 février : La voiture américaine DURYEA, qui a gagné la Course de CHICAGO (28 novembre 1895), 86 kilomètres en 10 h. 23 (moyenne 8 kilomètres à l'heure).

14 mars : Le Tricycle à deux places « Léon BOLLÉE » dit « VOITURETTE ».

DIETRICH et Cie à LUNÉVILLE vont entreprendre la construction d'Automobiles.

1^{er} avril : LE TOURING CLUB d'accord avec l'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE annonce la création de « Mécaniciens-Voituristes ».

PREMIER QUADRICYCLE DÉMONTABLE

16 avril : A TOULOUSE, construction d'un premier Quadricycle, d'un changement de vitesse, deux vitesses et débrayage et du « TRAIN-CYCLE » premier Cyclecar à quatre places.

Le changement de vitesse dû à mes deux collaborateurs, Auguste CAZENEUVE, futur constructeur de Tours de précision, et Bertrand COLOMIES, mécanicien remarquable, à Montréjeau.

26 avril : BORDEAUX-LANGON (48 kilomètres) Galop d'essai pour BORDEAUX-AGEN.

Sept partants :

BORD, JUHEL RENOUY, LAFITTE, MARLY, OLLIVIER, LEGENDRE, (DUTHURON étant en panne) qui se classent, dans cet ordre, le premier BORD, sur PEUGEOT en 1 h. 55'.

Le 14 mai à Paris : L'A. C. F. avait organisé une première sortie ayant pour but un déjeuner à MEULAN. Y avaient pris part quelques nouveaux conducteurs amateurs ou futures étoiles, tels Gaston MENIER, DE CAMONDO, PIERRON, René VARENNES, THION de la CHAUME, René de KNYFF qui s'étaient joints aux anciens: Pierre GIFFARD, CHASSELOUP LAUBAT, MICHELIN, ROGER, BOUTON, GAILLARDET, DE DION, PANHARD, ARCHDEACON, LEVASSOR, MEYAN, etc... soit 33 véhicules.

23 mai : Voiture PANHARD LEVASSOR, moteur PHENIX quatre cylindres.

Bonneville.

10

24 mai : BORDEAUX-AGEN et retour : 286 kilomètres, 17 engagés, 7 partants, 5 arrivées : 1^{er} BOUSQUET, de Saint-Mandé sur PEUGEOT; 2^e MICHELIN, voiture PANHARD-LEVASSOR des représentants de cette Maison, sur pneumatiques; 3^e DUTHURON (Peugeot); 4^e LAFITTE (Panhard); 5^e GAILLARDET sur Tricycle de DION BOUTON.

N'ont pu terminer : HUZELSTEIN sur Bicyclette WOLFFMULLER et BORD sur PEUGEOT.

1^{er} juin : « PETIT JOURNAL » PIERRE GIFFARD préconise la création de services d'omnibus automobiles, des tramways sans rails... *Combien les Compagnies de chemin de fer seraient avisées si elles l'obtenaient de l'Etat...*

Essais de Tricycle à changement de vitesse entre CASTRES et LACAUNE (M. MARTIN « Grande Enquête »).

1^{er} juillet : Annonce d'un projet parlementaire « SOCIÉTÉ NATIONALE DES EXPRESS AUTOMOBILES ».

10 juillet : A SPA, en Belgique, première manifestation Automobile. Course sur 12 kilomètres avec cinq virages.

1^{er} : LAUMAILLE A. (Peugeot), pneus MICHELIN 24'59".

2^e : ROSSEL; 3^e : BARON DUQUESNE; 4^e : CRANINCKS. Le Tricycle de DION BOUTON fait WALKOWER en 23'19".

19 juillet : A. LUCHON. — J'apprends l'Automobile à M. A. DARRACQ. Conduite de voiturette et de Tricycle à pétrole. Voyage en Auvergne en Tricycle de DION BOUTON.

AU MONT DORE, essais de la voiture MICHELIN sur pneus destinés à PARIS-MARSEILLE.

1896, 30 juillet : La Maison MICHELIN annonce que pour faire connaître les Voiturettes BOLLÉE et les Tricycles de DION BOUTON, elle met en vente 200 voiturettes et 100 tricycles sur les bases de 2.600 et 1.600 francs, enchères privées à partir du 10 août.

La Maison MICHELIN craignant, et à juste titre, de voir les Anglais nous dépasser rapidement dans la fabrication des autos inventées par nous, a voulu donner une poussée, un coup d'épaule à cette industrie, si pleine d'avenir.

L'automobile est une invention Française, et bien française. Notre industrie est en avance de six ans sur l'Anglaise à ce point de vue... (Cycliste, 31 août 1896).

2 août : LYON-LAGNIEU, 50 kilomètres.

Résultats AUTOS : 1^{er} ELDIN (Peugeot), 1 h. 43.

2^e PANSU (Benz); 3^e : MERCEY (Peugeot).

4^e CHRISTY (Benz); 5^e : MANIÈRE (Benz); 6^e : MICHELIN.

TRICYCLES : 1. COLLOMB (De Dion Bouton), 1 h. 29. —
2. MOTTET.

15 août : « Le Génie Civil ». PNEUMATIQUES ET AUTOS.
Expériences de MICHELIN, par Gérard LAVERGNE.

29 août : « T. A. », p. 244. « LES MOTEURS ET LES VÉHICULES DAIMLER », par L. LOCKERT.

20 septembre : PARIS-MANTES et retour : 103 kilomètres.

Motocycles 1^{re} catégorie sans pédales : 2 partants :

1^{er} CHAUVEAU (BOLLÉE), 5 h. 1' 45".

2^e Catégorie avec pédales : 6 partants, tous sur Tricycles de DION BOUTON.

1^{er} : CHEVALLIER, 3 h. 55' 57". — 2^e : DELIEUVIN, 3 h. 5' 64". —
3^e : CLERE, 4 h. 15' 15". — 4^e : CHARRON. — 5^e : CHASSELOUP
LAUBAT, COLLOMB ayant abandonné.

Le jeudi 24 septembre : La Course de PARIS-MARSEILLE en dix étapes avec parcs fermés qui va se dérouler jusqu'au 3 octobre.

Sur 52 inscriptions : 23 voitures, 3 voiturettes BOLLÉE et 5 Tricycles de DION BOUTON soit 31 véhicules se présentent au départ.

Dès la 2^e étape une véritable tempête se déchaîne et plusieurs concurrents sont éliminés. Parmi eux : ROCHET-SCHNEIDER, TENTING et les trois Frères BOLLÉE, Amédée, Camille et Léon.

Le mauvais temps continuant, 13 concurrents seulement arriveront dans les délais à MARSEILLE et deux autres dans la nuit après la fermeture du contrôle.

Les 15 rescapés reprennent la route de Paris et 13 terminent l'épreuve, soit 10 voitures et 3 tricycles.

CLASSEMENT : 1^{re} SÉRIE :

- 1^{er} PANHARD-LEVASSOR, N° 6 MAYADE, 67 h. 42' 53".
- 2^e PANHARD-LEVASSOR, N° 5 (d'HOSTINGUE).
- 3^e PANHARD-LEVASSOR, N° 8 de (KNYFF et MERKEL).
- 4^e DELAHAYE, N° 41 (ARCHDEACON).
- 5^e PEUGEOT, N° 44 (DORIOT).
- 6^e DELAHAYE, N° 42 (DELAHAYE).
- 7^e BENZ, N° 29 (RADLAUER).
- 8^e BENZ, N° 30 (LABOURE).
- 9^e LANDRY ET (BEYROUX), N° 26 LANDRY.

2^e SÉRIE :

- 1^{er} PEUGEOT, N° 46 (M. PETIT), en 75 h. 26' 34".

TRICYCLES

- 1^{er} DE DION BOUTON, N° 13 (VIET), en 71 h. 1'.
- 2^e DE DION BOUTON, N° 51 (CHEVALIER).
- 3^e DE DION BOUTON, N° 15 (DELIEUVIN).

Le Tricycle de Viet était arrivé en tête à Marseille en 34 h. 27' 56", suivi de la voiture de KNYFF en 34 h. 41' 23".

Le pneumatique et l'allumage électrique s'affirment.

Quant aux moteurs, le vainqueur MAYADE, PANHARD-LEVASSOR possède le nouveau PHÉNIX à quatre cylindres 8 CV.

PEUGEOT lance son moteur horizontal deux cylindres et DE DION BOUTON leur petit monocylindrique de 1 cheval 1/4 tournant à plus de 1.500 tours.

Un accident causé par un chien est survenu à la voiture N° 5 conduite par M. LEVASSOR avec d'HOSTINGUE comme mécanicien.

Vers ORANGE la voiture est renversée et le conducteur projeté contre un arbre. Il peut néanmoins réparer et gagne le parc d'AVIGNON.

La blessure paraît d'abord légère, mais quelques mois après le grand constructeur et précurseur, l'homme courtois, affable et complaisant que fut Émile LEVASSOR, meurt le 4 avril 1897.

A son tour MAYADE, le vainqueur de ce PARIS-MARSEILLE trouvera la mort en septembre 1897, dans un stupide accident aux environs de Bordeaux.

Ces deux décès tragiques dus certainement à la primitive direction à barre.

Les véhicules des vainqueurs sont exposés au Palais de l'Industrie jusqu'au 11 octobre.

Figurent en outre quelques voitures non classées, telles le N° 24 et 25 BENZ, TRIIOULEYRE, le 44 FISSON et les voiturettes BOLLÉE.

De plus, quelques nouveaux modèles :

Omnibus PANHARD-LEVASSOR et GAUTIER DAVID, Vis-à-Vis MORS, Tricycle HUMBER et quelques autos d'amateurs.

31 octobre : « LA FRANCE AUTOMOBILE » annonce MARSEILLE-NICE pour janvier 1897, suivi d'une Exposition les 1^{er} et 2 février.

7 novembre : Description du Véhicule de RIANCEY, roues avant motrices et directrices.

En Angleterre, le 14 novembre un Raid-promenade se déroule sur LONDRES-BRIGHTON : 85 kilomètres.

Léon BOLLÉE sur sa voiturette arrive 1^{er} en 3 h. 44' 55" suivi de son frère Camille sur même véhicule, puis de deux PANHARD LEVASSOR et d'une Électrique.

19 décembre : La voiture PRÉTOT, description et 26 décembre : Exposition.

Décembre : Pierre GIFFARD abandonne le « PETIT JOURNAL » et se consacre au « VÉLO ».

AUTOMOBILES SUR RAILS, PANHARD-LEVASSOR :

Construisent un Quadricycle sur rails à moteur 2 CV $\frac{1}{2}$ et un autre véhicule, vitesse : 4 à 45 kilomètres à l'heure, pour la Compagnie du Nord.

12-27 décembre : EXPOSITION DU CYCLE.

12 décembre : La voiture MORS, quatre cylindres inclinés à 45° deux par deux.

Allumage électrique, basse tension.

LES PREMIERS MÉCANICIENS SPÉCIALISTES

Le « TOURING CLUB DE FRANCE », d'accord avec l'A. C. F. crée une organisation de Mécaniciens-Voituristes de province. Ceux-ci pour être qualifiés et nommés doivent faire un stage personnel aux Usines PANHARD-LEVASSOR.

Voici la liste de ces premiers « Voituristes » telle qu'elle ressort de l'ANNUAIRE DU TOURING CLUB pour 1897 (3^e édition).

Villes	MM.
Aigueperse (P.-de-D.)	Bérioux Randon.
Aix-en-Provence.	Chachuat.
Albert (Somme)	Hurtu.
Alençon	Moutreuil.
Amiens	Blondel et Foucher Junius.
Angoulême	Hautier.
Annecy	Pignier-Lochon.
Arcachon.	Couach.
Aubagne (B.-d.-R.)	Sibelly.
Autun	Lemaître.
Auxerre	Fougerol (Jean), Savery.
Avignon.	Mathieu (Henri).
Avranches	Brétel.
Bagnols-sur-Cèze (Gard)	Rodier, Roche et Sabatier.
Bains (Vosges)	Mougins (Ch).
Bar-le-Duc	Petit.
Baugé.	Renard.
Beaune.	Roblin.
Beauvais.	Leclerc.
Bergerac	Mazières.

Villes	MM.
Béziers	Miquel.
Blaye	Bernaud.
Blaye	Dehillotte-Ramondin.
Blois.....	Hénault.
Blois.....	Saltes.
Bollène (Vaucluse)	Régis (M).
Bordeaux.....	Bord.
Bordeaux.....	Lafitte.
Boulogne-sur-mer.....	Didier.
Bourges	Jouannin (Georges).
Bourgoin	Diederichs.
Brest	Renouvel.
Caen.....	Bence.
Calais	Cordier.
Carcassonne	Plancard.
Carnières (Nord).....	Delannoy.
Chalons-sur-Marne.....	Noel (Georges).
Champagnole (Jura)	Prost-Boucle.
La Charité-sur-Loire.....	Raffaitin-Pichon.
Charleville	Bitaille.
Chartres.....	P. F. Darcelle.
Chartres.....	Bouilly.
Château-Thierry.....	Demoney.
Cholet (M.-et-L.)	Jousse (Victor).
Clamecy.....	Pichon.
Clermont (Oise).....	Coulon (Émile).
Clermont-Ferrand.....	Dumothier.
Cluny (S.-et-L.)	Ducoté (Joanny).
Cognac.....	Mallet.
Compiègne	Lampérière (G. A).
Corbie (Somme).....	Sézille.
Grevilly	Marie (Alix).
Dijon	Renault (J).
Épernay	Décès M., Lantonnet.
Épinal.....	Joly.

Villes	MM.
Épinal.....	Moranduzzo.
Étretat	Enz.
Évreux	Sortais (P).
Fay Billot (Hte-M.).....	Dubussy.
Fécamp	Rouen (M).
Fleury-sur-Andelle (Eure)	L. Deschamps.
Fougères.....	Viellerobe.
Gien (Loiret).....	Bardin.
Gisors (Eure).....	Rigault (Michel).
Gray (Hte-S.).....	Millot (Joseph).
Grenoble.....	Albert.
Grenoble.....	Darves.
Le Havre	Tissandier.
Hérimoncourt.....	Peugeot (F. F).
Isle-Adam	Lesueur.
Isle-s.-Sorgue	Martel.
Lannion.....	Lacour.
Lannion.....	Potin (J).
Laval	Bouvier-Dreux.
Lille	Rossel.
Lille	Vuillemot.
Lille	Millecamps (E).
Lisieux.....	Routain.
Lisieux.....	Le Goff (Henry).
Lorient.....	Teurtroy.
Le Lude (Sarthe).....	Connier.
Lyon	Eldin.
Lyon	Audibert-Lavirotte.
Macon.....	Aug. Gauthier.
Maisons-Laffitte	Bernadet.
Le Mans.....	Bollée (A).
Le Mans.....	Bollée (L.).
Le Mans.....	Vallée.
Marseille	Devaux, J. Marcellin.
Mayet (Sarthe).....	L. Gourdin.

Villes	MM.
Mazamet	Loubié.
Meaux.....	Feillé-Hubbard.
Melun.....	Penelle (Claude).
Meslay	Ferrand.
Moissac	Barbaroux.
Mont-de-Marsan.....	Daubas.
Montargis	Fricard.
Montauban	Couderc (Pierre).
Montélimar	Michelin et Barral.
Moulins.....	Brunet.
Moulins.....	Pineau.
Nancy	Planson.
Nantes	Voruz.
Narbonne	Chauvin.
Neuillysur-Seine.....	Jacquet-Maurel.
Nevers	Ducaffy.
Nîmes	Mathieu (Paul).
Niort	Allaire.
Niort	Bédain.
Orléans	Vaslin (Jules).
Parthenay	Joly.
Pau	Apprato.
Périgueux.....	Ronce.
Plessis Trévisé	Dupont (C.).
Pithiviers	Georges.
Poitiers	Briault.
Provins (S.-et-M.)	Noel.
Quimperlé	Le Mouel Corentin.
Reims	Mathieu.
Rennes.....	Couvreur.
Rochefort	Guillaume (T.).
Romans	Clermont (Louis).
Romorantin	Coupré (Charles).
Romorantin	Huet Pinsard.
Royan.....	Issot (B.).

Villes	MM.
Rueil	Leblanc (Paul).
Sail-sous-Couzan	Tridon.
Saint-Dizier (H.-M.)	Duverge.
Saint-Fargeau (Yonne)	Bourgeois.
Saint-Germain-en-Laye	Gionnet (Léon).
Saint-Jean-de-Luz	Claverie (J.).
Saint-Malo	Portalier.
Saint-Malo	Le Guével.
Saint-Marcelin	Berret (Victor).
Saint-Mihiel	Mousseaux.
Saint-Pierre-le-Moutier (Nièvre).	Bernardon.
Suresnes	Hary.
Tarbes	Labadie.
Toulon	Beauvais.
Toulouse	Bonneville (Louis).
Toulouse	Soulet (Albert).
Tourcoing	Detaye (Pierre).
Tours	Delahaye et Parent.
Le Tréport	Mirot.
Triel	Jumetel.
Troyes	Lebocey (G.).
Troyes	Rigoley.
Tulle	Renouvel.
Tulle	Reynal.
Valenciennes	Quentin frères.
Valentigney	Peugeot frères.
Vannes	Roger.
Vendôme	Beauclair.
Verneuil (Eure)	Jardin.
Vernon (Eure)	Lejeune.
Versailles	Decourt (Claude).
Vervins (Aisne)	Belleville.
Vichy	Combet.
Villefranche d'Aveyron	Villarouge.
Villeneuve-sur-Lot	Bonneville (Louis).

Villes

MM.

Vincennes..... Goutallier.

Vire..... Lebreton.

De 1897 à 1900, le nombre des « Motoristes » va s'accroître de 700 nouveaux noms; donnant un essor magnifique à la nouvelle Locomotion.

1897. — MARSEILLE-NICE ET LA TURBIE

CHAMPIONNAT DES DAMES. — MONTGERON. —
DOURDAN. — LE PARC DES PRINCES. — PARIS
A DIEPPE. — TROUVILLE. — CABOURG. — LYON
URIAGE. — EN ITALIE. — LA GRANDE ENQUÊTE
DANS LE MIDI. — D'AMÉRIQUE : LA VOITURE
WINTON. — MORT DE E. LEVASSOR. — NOU-
VELLES MARQUES. — PREMIERS CLUBS
DE PROVINCE. — PREMIER CONCOURS DE
POIDS LOURDS. — CHARLES FAROUX, CON-
FÉRENCIER. — LES ENTRAVES. — « LE TRAIN
CYCLE »

1897 : MARSEILLE-NICE ET LA TURBIE

29 janvier : MARSEILLE-NICE est suggéré par Albert LAU-
MAILLE et le Baron DUQUESNE qui ont assisté à PARIS-MAR-
SEILLE.

La course est annoncée dès le 31 octobre 1896. Un Comité
comprenant les notabilités Parisiennes de l'Automobile, les
dirigeants du Vélo Club et du Comité des Fêtes de Nice est
constitué.

L'épreuve devait avoir lieu en course de MARSEILLE à MONTE-
CARLO. Mais Paul MEYAN, dès le 28 novembre, a fait ressortir
le danger d'une arrivée devant les jardins de MONTE-CARLO.

Il est décidé que la course sera fractionnée en deux épreuves :
1^{re} MARSEILLE-NICE; 2^e LA TURBIE, Course de Côte, compor-
tant chacune un classement particulier, les temps étant cepen-
dant additionnés pour l'attribution des prix.

Compétition réservée aux amateurs, ceux-ci devant être des Conducteurs non Constructeurs de leur véhicule. Subtil distinguo qui provoque à l'avance quelques commentaires sur l'éternelle controverse : Amateurs et Professionnels.

Résultats : 233 kilomètres.

Voitures : 49 engagées, 28 partantes, 23 arrivées.

Motocycles : 25 engagés, 29 partants, 7 arrivés.

Voitures : 1^{er} : CHASSELOUP-LAUBAT (DE DION BOUTON); Vapeur, 7 h. 45' 9" (32 km. 500); 2^e : LEMAITRE... (PEUGEOT), 8 h. 17' 27"; 3^e : PRÉVOST (PANHARD-LEVASSOR), 8 h. 26' 58"; puis : A. MICHELIN (DE DION BOUTON, à Vapeur), DE KNYFF (PANHARD-LEVASSOR), GIRAUD, GAUTIER, HENRI (Peugeot), LEVEILLEY, BRUNINGHAUS, ÉGREVI, PETER, CAHEN, BEAUVAIS, SIBILAT, LAUMAILLE, COURTOIS, MILLAUD, PETRUS, DRAVET, DEPRÉ-NEUVY, DE SALLENARD, COMIOT.

Tricycles :

1^{er} : CHESNAY, 9 h. 23' 40"; 2^e : MARCELLIN, 9 h. 40' 53"; puis : DU SOULIER, MOUTER, RIVIERRE, CABASSUS, NICODEMI.

1897, 31 janvier : PREMIÈRE COURSE MONDIALE DE CÔTE.

Pour LA TURBIE (17 km.).

C'est MICHELIN sur DE DION BOUTON qui se classe 1^{er} dans le temps stupéfiant (à l'époque) de 31' 50"; CHASSELOUP LAUBAT faisant 37' 55"; LEMAITRE 52' 55"; puis de KNYFF, 56' 20" et PRÉVOST, 56' 56".

TRICYCLES. — 1^{er} : MOUTER, 39' 8"; 2^e : J. MARCELLIN, 39' 28"; puis NICODÉMI, RIVIERRE, etc...

LES AUTRES COURSES DE 1897

Voici, par dates, les autres Courses qui ont eu lieu pendant cette année.

3 avril : NICE-PUGET-THÉNIERS. — Tricycles : 9 partants.

1^{er} : GARIN; 2^e : NICODÉMI; puis GONDOIN, ALFONSO, CLÉRISSY, LAUMAILLE.

4 avril : à MONTGERON. — Premier Critérium des Motocycles sur 100 kilomètres, organisé par le « VÉLO ». 13 partants, tous sur DE DION BOUTON.

1^{er} : VIET, 3 h. 9'5"; 2^e : CHARRON à 3/4 de longueur.

Ensuite MOUTER, GIRARDOT, FERAY, PIETRI, MAUBOUSSIN, CHASSELOUP-LAUBAT, CHESNAY, FERON.

25 avril : à MARSEILLE. — Motocycles sur 2.100 mètres.

1^{er} : J. MARCELLIN; 2^e : GUILLARD; 3^e ROCHE.

31 mai : Deuxième RALLYE de Meulan. — 18 voitures PANHARD-LEVASSOR; 8 PEUGEOT; 2 DELAHAYE; 1 DE DION BOUTON; 1 GEORGES RICHARD; 1 MORS; 2 LÉON BOLLÉE; 5 Tricycles de DION BOUTON.

4 juin : VÉLODROME de la SEINE. Premier essai de La Triplette électrique DARRACQ.

Le kilomètre en 58" 4/5 :

15 juin : CHAMPIONNAT DE CHAUFFEUSES Dames. — Organisé par Pierre LAFITTE de « L'ÉCHO DE PARIS ». Tour de Longchamp : 11 engagements, 3 séries et finale sur deux tours.

1^{re} : Léa LEMOINE, 10'47"; 2^e : de GRANVAL; 3^e : BOSSU.
En outre, y avaient participé : M^{mes} JOUANNY, Jane BOIE, DEVERNE, DARBILE.

20 juin : PREMIÈRE COUPE DES MOTOCYCLES A DOURDAN. — 100 kilomètres,

1^{er} : LÉON BOLLÉE (Voiturette 1 place, en 2 h. 46'47"; 2^e : GANZ de FABRICE) Bicyclette WOLFFMULLER), 3 h. 4'2"; 3^e : du SOULIER (BOLLÉE), 3 h. 8'25"; 4^e : R. PELTIER (BOLLÉE).
Puis sur Tricycles de DION BOUTON : Léa LEMOINE, WOLFF, OSMONT, GUYENET, DUBOC.

Abandons : Sur Tricycles : GIRARDOT, CHASSELOUP-LAUBAT, FERAY, VIET, BARDIN, COMIOT, JOURNÉ, BALVAY, GRAS, AUGER, HOURY.

17 juillet : INAUGURATION DU VÉLODROME DU PARC DES PRINCES.

Participants : RIVIERRE sur Bicyclette de DION BOUTON;

DIEZ, Voiturette BOLLÉE, puis sur Tricycles de DION BOUTON : H. FOURNIER, GOUGOLZ, Émile LAMBERJACK, PIETTE. — FINALE : 4 kilomètres (6 tours) : Émile LAMBERJACK 6'20"; RIVIERRE avait fait dans sa série 5'52", mais en dehors du règlement qui n'acceptait que les véhicules à 3 ou 4 roues.

24 juillet : PARIS-DIEPPE. — 161 kilomètres. Organisé par le « FIGARO ».

70 engagés, 59 partants, 3 Bicyclettes, 13 Tricycles, 8 Voiturettes, 35 Voitures.

Classement par catégories :

1^o MOTOCYCLES et VOITURETTES : 1^{er} JAMIN (BOLLÉE) 4 h. 13' 33", moyenne 38 km. 981, (1^{er} du classement général). 2^e PELTIER (BOLLÉE); 3^e BERTRAND; 4^e VIET; puis BARDIN, OSMONT, MAURICE, TESTE, COMIOT, PIHAN DE LA FOREST, DE LA BARRE sur Tricycles.

2^o VOITURES, 2 places : 1^{er} GILLES HOURGIERES, 4 h. 36', puis CHARRON, PRÉVOST (tous trois sur PANHARD-LEVASSOR); Amédée BOLLÉE (A. BOLLÉE); de KNYFF, GIRARDOT (P. L.); MORS (MORS); LEMAITRE (PEUGEOT); BUISSON; LEYS; G. RICHARD.

3^o VOITURES 4 places : 1^{er} DE DION BOUTON 4 h. 19'34"; 2^e E. GIRAUD (P. L.); 3^e ARCHDEACON (DELAHAYE); MARCOTTE, LEMOINE.

4^o VOITURES à 6 places : 1^{er} COURTOIS (DELAHAYE); 2^e DORIOT (PEUGEOT).

Parmi les forfaits : DALIFOL, LUCOTTE, SCHMIDT, Fernand STOFFEL, TENTING, BRUNESSEAU, Léon de BERTIER, WIART, etc....

CONCOURS DE POIDS LOURDS AUTOUR DE VERSAILLES

1897, 5-15 août : Participants : BENZ ROGER, LE BLANT, DE DION BOUTON, DE DIETRICH, CANDON, SCOTTE, WEIDNECKT.

14 août : PARIS-TROUVILLE. Organisé par « LE VÉLO ». 180 kilomètres, 64 engagés, 34 arrivées :

Classement général : 1^{er} JAMIN (Léon BOLLÉE) en 3 h. 48'56".

Classement voitures : 1^{er} GILLES HOURGIERES (P. L.) 4 h. 16' 2"; 2^e LEMAITRE (PEUGEOT), 4 h. 17' 40"; 3^e DE DION BOUTON (vapeur); 4^e de KNYFF (P. L.); 5^e GIRAUD (P. L.); 6^e DE BERTIER (A. BOLLÉE); 7^e MORS (MORS); 8^e A. MICHELIN (MORS); 9^e G. RICHARD (G. RICHARD); 10^e CAUNIN (P. L.); 11^e CHARRON (P. L.).

MOTOCYCLES : 1^{er} JAMIN (LÉON BOLLÉE), 3 h. 48' 56"; 2^e PÉAN (LÉON BOLLÉE); 3^e TESTE (Tri de DION BOUTON); 4^e PRIEUX (Bicyclette de DION BOUTON); 5^e BERTRAND (Tricycle de DION BOUTON); 6^e BARDIN (Tricycle de DION BOUTON); 7^e PIHAN DE LA FOREST (Tri de DION BOUTON); 8^e Émile LAMBERJACK (Tri de DION BOUTON); 9^e OSMONT (Bicyclette de DION BOUTON); 10^e CHESNAY (Tricycle de DION BOUTON); 11^e GUYENET (Tricycle de DION BOUTON); 12^e THEVIN (Tricycle de DION BOUTON); 13^e GIRARDOT (LÉON BOLLÉE).

22 août : PARIS-CABOURG. — 215 kilomètres Motocycles, organisé par le « VÉLO ».

11 partants : G. RIVIERRE, CLOVIS, BERTRAND, COMIOT, ROUXEL, H. FOURNIER, ERNEST GRAS, MEYER, LEYS, GUYENET, ANTONY.

1^{er} BERTRAND (DE DION BOUTON) 6 h. 32' 10"; 2^e COMIOT (DE DION BOUTON), 7 h. 17' 48", puis MEYER, ROUXEL, GUYENET.

23 août : LYON-URIAGE-LYON. — 300 kilomètres en deux étapes.

VOITURES : 9 partants :

1^{er} Et. GIRAUD (P. L.) 11 h. 8' 23"; 2^e SCHNEIDER (Rochet-Schneider), 11 h. 27' 27"; 3^e GENIN (Rochet-Schneider), 11 h. 38' 45"; 4^e ROCHE; 5^e LARA BIBAL (Benz).

MOTOCYCLES. — 8 partants : 1^{er} JACQUEMIN (DE DION BOUTON); 10 h. 28' 19"; 2^e GIBERT (DE DION BOUTON); 3^e SERRATGE (DE DION BOUTON); 4^e MILLE (DE DION BOUTON).

19 septembre : MONTGERON-MELUN-OZOIR. — Route classique de 100 kilomètres de l'U. V. F. Motocycles :

1^o ÉPREUVE du VÉLO CLUB des TUILERIES : 1^{er} GIRARDOT

(DE DION BOUTON), 2 h. 44'37"; 2^e BARDIN (DE DION BOUTON), 3 h. 17'9".

2^o ÉPREUVE de la SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE MÉTROPOLITAINE :
1^{er} BERTRAND (DE DION BOUTON), 3 h. 41'.

23 septembre en Italie : ARONA-STRESA : 35 kilomètres :

Voitures : 1^{er} COBIANCHI (P. L.) 1 h. 38'.

Tricycles : 1^{er} RICORDI (de D. B.).

Bicyclettes : 1^{er} MARCHAND.

17 octobre : CARCASSONNE-BÉZIERS des « Chauffeurs du Midi » :

1^{er} CASSABEL (Tri de D. B.); 2^e PLANCARD (P. L.); 3^e A. SOULET (Peugeot); puis BECQ (Peugeot), ROUCAIROS (Léon Bollée), LIGNON.

13 novembre : Course record PARIS-BERLIN.

En Tricycle de DION BOUTON (1.165 kilomètres), CORRE en 99 h. 15', BARDIN et OSMONT en 123 heures.

1897 : NOUVELLES DIVERSES

La Grande Enquête.

Maurice MARTIN est chargé par le Journal « LE VÉLO » de rechercher les progrès du Cycle et de l'Automobile dans la région du Midi. Il est regrettable que la même prospection n'ait pas été faite dans les autres départements.

Voici, en ce qui concerne « L'AUTO », les résultats de ses constatations, auxquels sont ajoutées quelques précisions.

Par département, ville : Propriétaires de Véhicules automobiles au printemps de 1897.

BASSES-ALPES : Néant.

HAUTES-ALPES : Néant.

ALPES-MARITIMES : Nice : MM. CARCANO (Tri à Vapeur de DION BOUTON 1889); A. LAUMAILLE (Vis-à-Vis Peugeot N° 24, 1892); Comte GAUTIER VIGNAL (Vis-à-Vis Peugeot 1895); Baron DUQUESNE (Peugeot 1895).

Bonneville.

ARDÈCHE : Privas : MM. BLANCHON, de Rochemaure. Annonay : NICOD.

ARIÈGE, Saint-Girons : DARTIGUES (Peugeot 1896).

AUDE, Carcassonne : ARNAUD (Peugeot 1896); LANOIR (Bollée 1896); PLANCARD (Panhard-Levassor 1896); ROUCAIROS (Bollée 1896); CASSABEL (Tri de Dion 1896); Lezignan : COMBES (Benz 1894).

AVEYRON, Millau : MAS (Panhard-Levassor 1893); GAUCKLER, VERGNES de CASTELPERS (Benz).

BOUCHES-DU-RHÔNE, Marseille : TRABUC (P. L. 1893); CAMPANHET (Panhard 1893); DAMOY PICON (Panhard); MARCELLIN (Tri de Dion Bouton 1896); ZAFIROPOULO (Rochet).

CANTAL : Néant.

CORREZE : Néant.

CORSE : Néant.

DORDOGNE, Périgueux : Comte de FAYOLLE; Dr FRANCK; L. DIDON (L. BOLLÉE); SECRESTAT. Bergerac : PRAT-DUMAS (Tri de Dion Bouton).

DROME, Valence : FUGIER; SIBILLAT.

GARD, Nîmes : Néant; Alès : PIAT DESVIAL (Tri à Vapeur de Dion Bouton 1887); Dr ZALESKI (Tri à pétrole N° 1, 1896); DUMAS, CARENoux, SALLES.

GERS, Marciac : COLS (Peugeot 1896).

HAUTE-GARONNE, Toulouse : BARES (Peugeot 1894); RIBIS (Peugeot 1894); CAPUS (Peugeot 1895); DE CORAIL (1896); THOMAS (1896); D'ALDEGUIER (1896); A. SOULET (1896); DE SAMBUCY (Panhard 1895); BONNEVILLE (Benz 1893), PANHARD (1893), DE DION (1896); A. BISET (Panhard 1896), Tri de Dion 1896.

GIRONDE, Bordeaux : Paul LEGENDRE; JUHEL RENoy; JOURNU; LEVEILLEY (Panhard 1896); BORD (Peugeot 1895); LAFITTE; LANNELUC-SANSON; MARLY; DUTHURON; OLLIVIER. Arcachon : de BOURMONT (Peugeot, Paris-Rouen 1844).

HÉRAULT, Montpellier : BOILEAU DE CASTELNAUD; BONFILS; Béziers : BECQ (Peugeot 1894); CANCEL (Tricycle de Dion Bouton); D^r BOYER (Peugeot 1894); LAUTREC (Tri de Dion). Sète : GUÉRIN (Panhard-Levassor 1894); PRAT.

ISÈRE : Néant.

LANDES : Néant.

LOIRE, Saint-Étienne : MIMARD; PARENT; COUCHET; WOLFF (Tri de Dion); COROMPT; GIRON.

HAUTE-LOIRE, Le Puy : PÉTAVY.

LOT : Néant.

LOZÈRE : Néant.

LOT-ET-GARONNE, Agen : G. THOMAS (Tricycle de Dion Bouton) 1896. Villeneuve-sur-Lot : LACOMBE (Panhard-Levassor 1892); LAUMAILLE (Peugeot 1892); L. BONNEVILLE (Benz 1893), Quadri de Dion Bouton 1896.

PUY-DE-DOME, Clermont-Ferrand : MICHELIN (Benz 1893), Peugeot, Panhard-Levassor; GENDRAUD; DOLLY.

BASSES-PYRÉNÉES, Pau : GRANGE (Voiturette Bollée). Bayonne : PASCAULT (Peugeot 1893).

HAUTES-PYRÉNÉES, Tarbes : CHERON (Voiturette Bollée).

PYRÉNÉES-ORIENTALES, Perpignan : BRUN; HEBRO; WITWER.

RHONE, Lyon : WILLY (Panhard-Levassor 1892); BRONDEL (Peugeot 1893); POTIÉ (Panhard 1893); ELDIN (Peugeot 1895); LARA BIBAL (Benz).

TARN, Albi : TAPIE de CELEYRAN (Tricycle à Vapeur de Dion 1890-1891), Benz 1893, Tricycle à Pétrole de Dion Bouton 1896). Lavaur : de LASTENS (Peugeot 1896). LACAUNE : DE NAUROS (Essais A. BOLLÉE 1880, Tricycle de Dion Bouton 1896).

TARN-ET-GARONNE, Montauban : DUMAYNE. Castelsarrazin : MAURICE LASSERRE; Étienne GIRAUD (Panhard-Levassor 1895).

VAR, Toulon : BEAUVAIS (Peugeot 1894).

VAUCLUSE : Néant.

1897 : LES NOUVELLES MARQUES. —**LES CLUBS DE PROVINCE. — JOURNAUX**

1^{er} mars, d'Amérique : Le « REFEREE » nous fait connaître la première voiture WINTON. Dog-Car, roues fil d'acier, hauteur 92 cm., pneumatiques, moteur 1 cylindre horizontal 8 CV, 200 à 800 tours, graissage à barbotage.

REFEREE ajoute : *l'Allumage se fait électriquement. La chaleur produite par l'explosion est énorme et suffit pour fondre un fil de platine (!...)*

NOTE. — Auparavant il y a eu en Amérique les voitures DURYEA et HAYNES APPERSON.

11 mars : « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». Signature L. B. Voitures et voiturettes. Description des nouveaux types : Georges RICHARD, MOREL, MORS, etc...

Les Usines de DIETRICH à Lunéville construisent des Automobiles avec licence Amédée BOLLÉE Fils, moteur horizontal 2 cylindres 6 CV 90/160.

16 avril : Mort d'Émile LEVASSOR.

30 avril : Constitution de la Société A. DARRACQ et C^{ie}, 12, rue Eugène FLACHAT. Pièces détachées pour Cycles et Motocycles, puis Automobiles.

LES PREMIERS CLUBS DE PROVINCE

1897, 14 janvier : A Toulouse. Réunion et Promenade des Automobilistes de la Région en vue de la création d'un CLUB.

23 avril : A Bordeaux. Fondation de l'« AUTOMOBILE CLUB BORDELAIS » par 18 Membres.

16 mai : A Toulouse. « LES CHAUFFEURS DU MIDI ». Fondation définitive du CLUB : 22 Membres présents.

10 juin : A Nice. « LE VÉLO CLUB » devient « AUTOMOBILE

VÉLO CLUB ». Meeting de Cochers contre le projet de fiacres automobiles.

1^{er} juillet : Un prix uniforme est établi pour l'essence STELLINE dans toute la France.

Bulletin Trimestriel des « Chauffeurs du Midi ». Premier numéro.

2 juillet : J. JOURNU conduit la première automobile militaire aux Grandes manœuvres du 18^e Corps à BORDEAUX.

8 juillet : Premier numéro des « PETITES ANNALES » du « CYCLE et de L'AUTOMOBILE », de BAUDRY DE SAUNIER.

17 juillet : Voiturette de DION BOUTON en construction; deux places, moteur à deux cylindres à ailettes 3 CV $\frac{1}{2}$. Essais d'une nouvelle bicyclette à pétrole sur laquelle OSMONT participera à PARIS-ROUBAIX, le 14 août. Trois Bicyclettes semblables dont une achetée par CHARRON revendue à l'américain VANDERBILT qui va la conduire aux ÉTATS-UNIS.

PREMIER CONCOURS DES POIDS LOURDS

Du 5 au 11 août : Une semaine autour de Versailles. Des officiers sont délégués par le Ministère de la Guerre. Les Compagnies de chemin de fer ont été invitées à y envoyer des techniciens.

Article sur « L'AUTO ET RAIL ».

14 août : Première note sur le moteur R. DIESEL.

Remarques : *Peut-être ce moteur est-il déjà mûr pour revendiquer sa place dans les futures épreuves réservées aux « POIDS LOURDS »...* (L. A. 23-12).

26 août : La Maison PANHARD-LEVASSOR se transforme en Société anonyme: capital 5 millions. Administrateurs: MM. PANHARD, CLÉMENT, DE KNYFF, PIERRON.

28 août : GYP se convertit à l'Automobile et P. GAILHARD, Directeur de l'Opéra parcourt l'Auvergne en Auto. Premier numéro du journal « LA TROMPE » de Pierre LAFITTE et FRANZ REICHEL.

9 septembre : Grandes manœuvres, avec utilisation d'un groupe d'automobiles.

14 septembre : Mort de ROGER (1850-1897) qui avait introduit les premières voitures BENZ à Paris.

Le Commandant KREBS essaie un ventilateur à ailettes sur PANHARD-LEVASSOR.

Un prospectus annonce un service automobile entre GRASSE, CANNES et NICE.

FORMATION :

1^o De la Société CHARRON, GIRARDOT et VOIGT, 3, rue Brunel. Capital 300.000 francs.

2^o De la Maison LANDRY et BEYROUX, Moteurs, bientôt Automobiles.

AUTOMOBILE MILITAIRE

16 octobre : Épreuve automobile militaire : Colonel FELDMANN, Lieutenant-Colonel SAINTE-CLAIRE DEVILLE, Capitaine MANGIN, BARISIEN.

Essais sur 200 kilomètres : de KNYFF, LHUILLIER, ARCHDEACON, DORIOT, Georges RICHARD, MORS.

20 octobre : Voiturette Joseph GUEDON qui devient la VOITURELLE DECAUVILLE : LÉON BOLLÉE ayant fait un procès pour le monopole du mot « Voiturette ».

L'Ingénieur Charles FAROUX fait un cours de Mécanique Automobile tous les mardis, 97, rue de l'Ouest.

LES ENTRAVES. — A NICE

A Nice, un léger Tricycle à Vapeur de DION BOUTON conduit par le Marquis CARCANO, avait circulé en 1889.

Vers la fin de 1892 une Voiture à Vapeur SERPOLLET y était également conduite. Ses roues en bois ferré, sa chaudière, font un bruit qui effraye les habitants et les chevaux.

Des pétitions sont adressées au Maire, par les Cochers d'abord, ensuite par des hivernants et des personnalités qui deviendront plus tard les adeptes de la locomotion nouvelle et, même, des dirigeants de l'AUTOMOBILE CLUB.

Quoi qu'il en soit, le Maire, M. DE MALAUSSENA prend un arrêté en date du 21 février 1893, interdisant formellement la circulation des voitures à Vapeur.

A. LAUMAILLE qui y a conduit sa première voiture PEUGEOT N° 29 n'ose s'en servir dans la ville. Toutefois, il la montre à un sportif à la fois averti et influent. Celui-ci, le Comte GAUTIER VIGNALS, se laisse séduire par la nouvelle locomotion, fait des démarches auprès du Maire et obtient, finalement, le 30 septembre 1895, un nouvel arrêté indiquant que des autorisations pourront être accordées aux voitures mécaniques électriques ou pétrole.

Conditions : Demande d'autorisation pour le véhicule qui sera vérifié par les Services Municipaux. Pour le Conducteur : Certificat de capacité délivré après examen de conduite. Autorisations toujours révocables. Vitesse : 40 kilomètres à l'heure. C'est à ce propos que le 6 novembre 1897, au Conseil Municipal, s'engage une discussion sur la circulation des Autos. Car la course de MARSEILLE-NICE du mois de janvier précédent a provoqué l'éclosion d'un mouvement intense. M. GIORDAN dit avoir lu dans un journal :

... Qu'on avait autorisé la circulation des Autos à Nice. M. le Maire répond que c'est le Préfet qui a autorisé et que le Maire n'y est pour rien...

M. GIORDAN insiste pour que l'autorisation soit refusée et le Conseil vote dans ce sens...

LE TRAIN CYCLE

15-30 décembre : Salle Wagram : Salon du Cycle. Henri DESGRANGE et Victor GODDET, Commissaires Généraux. Trois Exposants d'Automobiles: BROUHOT, MORS et au Stand PHEBUS, le « TRAIN CYCLE » L. BONNEVILLE, Cyclecar quatre places.

Articles avec gravures de « LA VIE SCIENTIFIQUE », 1897. Vol. 3.

« LA LOCOMOTION AUTOMOBILE », 22 décembre 1897 et 4 janvier 1898 avec gravures dont la première page.

« LE CHAUFFEUR », 25 décembre 1897 (N° 24).

« LA FRANCE AUTOMOBILE », 1^{er} janvier 1898 avec gravures.

1898. — PREMIÈRE COURSE INTERNATIONALE

**1898 : PREMIÈRE COURSE INTERNATIONALE :
PARIS-AMSTERDAM. — A NICE. — PARIS-ROU-
BAIX. — PÉRIGUEUX-BORDEAUX-BIARRITZ. —
CHANTELOUP. — ENGINS NOUVEAUX. — CON-
COURS D'ÉLÉGANCE. — CHAMBRE SYNDICALE
DE L'AUTO. — AUX TUILERIES. — L'ALUMINIUM
— NOUVEAUX CLUBS RENAULT.**

Les Courses vont se multiplier.

Une trentaine vont se disputer pendant cette saison. Aussi, je me bornerai aux détails succincts :

1898, 30 janvier : NICE-CANNES-NICE. — (Motocycles) 64 kms, 13 engagés, 11 partants :

1^{er} : GARIN, 1 h. 46'; 2^e : L. GASTÉ.

6 mars : MARSEILLE-NICE, PAR HYÈRES.

Voitures au-dessus de 400 kgs, 22 classées.

1^{er} : CHARRON (P. L.), 6 h. 53'45"; 2^e : GILLES HOURGIÈRES et René de KNYFF (P. L.); 3^e : KOECKLIN (Peugeot); 5^e : E. GIRAUD (P. L.); 6^e : MORS (Mors), etc...

Moins de 400 kgs, 1^{er} : Georges RICHARD (Richard); 11 h. 4' 2"; 2^e : LABOURE (Benz), 11 h. 12'47", puis A. MATHIEU, MON TARIOL.

MOTOCYCLES. 100 à 200 kgs : 1^{er} : Vicomte de SOULIER (Léon Bollée), 10 h. 29'56", puis MANET, CATZIGRAS.

MOTOCYCLES au-dessous de 100 kgs : 1^{er} : OSMONT, 9 h. 12'19";

2^e : GUYENET; 3^e : G. de MEAULNE; 4^e : M^{me} LAUMAILLE, etc..., tous sur de DION BOUTON.

11 mars : NICE-PUGET THÉNIERS, 177 kms (Motocycles).

1 CV 1/4, 1^{er} : GARIN, 2 h. 20' 32"; ensuite VENTO, GASTE. —
1 CV 3/4 : 1^{er} : BALVAY, 2 h. 9' 32", CHESNAY, GUYENET, M^{me} LAUMAILLE.

BOLLÉE, 1^{er} : WILFRID LAVERRE, 2 h. 32' 46"; VILLE D'AVRAY.

2 avril : PARIS-ROUBAIX, 287 kms (MOTOCYCLES), 39 engagés.

1^{er} : DEGRAIS, 7 h. 29'; OSMONT, MAROT.

16 avril : MARSEILLE-SALON-ARLES, 190 kms.

1^{er} : CATZIGRAS, 10 h. 30'.

20 avril : MATCH sur Bicyclettes de DION BOUTON, 10 tours de Longchamp.

1^{er} : CHARRON, 46' 49"; meilleur tour : 4' 30"; 2^e : OSMONT.

28 avril : ARLES, 2^e CRITÉRIUM DES MOTOCYCLES, 100 kms, 47 engagés, 28 partants.

1^{er} : LÉON BOLLÉE (Voiturette), 1 h. 57' 49".

1^{er} mai : MARSEILLE. Course du Midi-Sport : 180 kms, 25 partants :

1^{er} toutes catégories : MARCELLIN (tri de DION BOUTON 1 CV 3/4, 5 h. 34' 30").

Voitures, 1^{er} : DUBOIS, 6 h. 24' 25".

2 mai : PÉRIGUEUX, 145 kms. 3 catégories : Voitures, Tricycles et Voiturettes BOLLÉE.

Voitures, 1^{er} : LEYS (P. L.), 3 h. 45' 5", suivi de LEVEILLEY, PINAUD, BORD, LAFITTE.

Tricycles, 1^{er} : OSMONT (De DION BOUTON), 4 h. 9' 51"; suivi de ROGER (de la Preugne), DE SOLAGES, GONTHIER, FONTNOUVELLE.

Voiturettes BOLLÉE, 1^{er} : WILFRID; 2^e : DE FAYOLLE; 3^e : DIDON.

Épreuve attristée par l'accident mortel survenu au Marquis de MONTAIGNAC.

11-12 mai : PARIS-BORDEAUX : Critérium des Entraîneurs :
573 kms.

Voitures, 1^{er} : R. DE KNYFF (P. L.), 15 h. 15' 44".

Tricycles, 1^{er} : CORRE (de D. B.), 18 h. 30' 10".

29 mai : BORDEAUX-AGEN, 143 kms.

Voitures, 1^{er} : PETIT (Peugeot), 3 h. 1' 15".

Tricycles, 1^{er} : OSMONT (De Dion Bouton).

29 mai : CHAMPIGNY. Critérium des chauffeurs amateurs.
120 kms, 15 partants.

1^{er} : Ph. MAROT (Tri de Dion Bouton), 2 h. 26' 30".

25-26 juin : BRUXELLES-SPA. 201 kms 500.

Tricycles, 1^{er} : J. MARCELLIN, 6 h. 35' 45".

Voitures, 1^{er} : DE CRAHWEZ, 7 h. 52' 21".

5-17 juillet : PREMIÈRE COURSE INTERNATIONALE PARIS-AMSTERDAM et retour, 1.502 kms. Catégorie Touriste et Catégorie Vitesse. Voitures, Voiturettes et Motocycles, 11 étapes, 97 engagés.

Voitures, 1^{er} : CHARRON (P. L.), 35 h. 44' 34" (44 kms 700).

Motocycles, 1^{er} : J. MARCELLIN (Phébus de DION BOUTON), 39 h. 36' 37".

Voiturettes, 1^{er} : CORBIÈRE (Decauville), 50 h. 14' 36".

21 juillet : TOURS-BLOIS-TOURS. 100 kms. Motocycles et Voiturettes.

1^{er} : JAMIN (Léon Bollée), 1 h. 53' 15" (record du monde).

30 juillet : LILLE-CALAIS-LILLE. Voitures et Motocycles :

1^{er} : KRAEUTLER (Voiture Peugeot), 6 h. 50'; 1^{er} : J. MARCELLIN (Tricycle de Dion Bouton), 7 h. 16' 30"; 2^e : GIRARDOT (Bicyclette de Dion Bouton).

21 août : BORDEAUX-BIARRITZ. 300 kms. Vitesse. 18 partants et Touristes : 17 partants.

Voitures, 1^{er} : LOYSEL (A. Bollée), 6 h. 48'.

Motos, 1^{er} : BARDIN (De Dion Bouton), 8 h. 15'.

Réception enthousiaste par le Jury présidé par le Sportif Henry BOROTRA, père du grand Champion de Tennis.

21 août : PARIS-DIEPPE. Amateurs, 161 kms.

Motocycles, 1^{er} : TESTE (De Dion Bouton), 4 h. 10'.

21 août : LYON-LAGNIEU. 48 kms. Voitures et Motocycles.

Voitures, 1^{er} : ELDIN (Peugeot), 1 h. 3'.

Tricycles, 1^{er} : LEVEILLÉ, 1 h. 18'.

TOURCOING-BÉTHUNE : 108 kilms. Motocycles.

4^{er} : OSMONT (De Dion Bouton), 2 h. 26'.

24 septembre : COURSE DE CÔTE DE SAINT-CLOUD. 1 km.

Motocycles, 1^{er} : VIGNEAUX.

2 octobre : DIJON-BESANÇON. 98 kms. Motocycles, 24 partants, 20 arrivées.

1^{er} : J. MARCELLIN, 2 h. 13'.

16 octobre : NANTES-MACHECOUL.

Motocycles, 1^{er} : BEAUNIER, 1 h. 9' 50".

Voitures, 1^{er} : DARCELLES, 1 h. 11' 53".

6 novembre : PARIS-BEAUVAIS. Tricycles 80 kms, 7 partants.

1^{er} : DUCOM, 2 h. 27'; 2^e : RIGAL, à demi roue.

26 novembre : COURSE DE CÔTE DE CHANTELOUP. 1.820 mètres. 87 engagements, 57 partants, 52 arrivées.

1^{er} : JENATZY (Électrique), 3' 52"; 2^e : JAMIN (Léon Bollée), 4' 2" 4/5; 3^e : J. MARCELLIN (Tricycle Phébus de Dion), 4' 5"; 4^e : H. FARMAN, 4' 11" 4/5; 5^e : Ét. GIRAUD, Voiture (A. Bollée), 4' 36" 2/5.

11 décembre : RALLYE PAPER de « LA VIE AU GRAND AIR ». 32 concurrents, 30 kms environ.

Voitures, 1^{er} : R. de KNYFF (P. L.).

Motocycles, 1^{er} : L. GIRARDOT (Bicyclette de DION BOUTON).

11 décembre : VALENCE-DIÉ. 70 kms, Voitures.

1^{er} : POULY (Peugeot), 2 h. 17'.

18 décembre : RECORD DU KILOMÈTRE A ACHÈRES.

Électriques, 1^{er} : CHASSELOUP-LAUBAT, 57".

Tricycles, 1^{er} : RIGAL (De Dion 1 3/4), 1' 13" 2.

Voitures, 1^{er} : LOYSEL, 1' 3".

Bicyclettes, 1^{er} : LÉONARD (Werner 3/4), 1' 52".

DANS LA PRESSE : DESCRIPTIONS D'ENGINS NOUVEAUX

29 janvier : LE MOTEUR ET LA MOTOCYCLETTE « WERNER ».

7 février : Le Tricycle RENAUX (futur aviateur et triomphateur du Puy-de-Dôme). Moteur horizontal de 7 CV.

19 février : Fondation de la Société des Automobiles « MORS ». La Voiturette BENZ sera dorénavant livrée avec moteur 3 CV au lieu de 1 CV 3/4.

La Société DELAHAYE, de Tours, s'installe à PARIS, 10, rue du Banquier.

Direction : MM. MORANE et DESMARAIS.

Le Premier fiacre avec Avant-Train PRETOT sort dans Paris.

PREMIER CONCOURS D'ÉLÉGANCE

8 mars : Premier Concours d'Élégance organisé à MONTE-CARLO par l'A. C. de Nice. Lauréats : Prince ORLOFF, H. de ROTHSCHILD, A. MENIER, etc...

2 avril : Premier Service d'Omnibus Automobile en Province.

entre GRAULHET et LAVAUUR dans le TARN. Véhicule de Dion Bouton. Promoteur : LE COMTE DE SOLAGES.

1^{er} mai : Accident mortel du Marquis de MONTAIGNAC, causé par son imprudence. Il venait de créer la Société M. L. B. (MONTAIGNAC-LANDRY-BEYROUX).

21 mai : Fondation de la Chambre syndicale de l'Automobile. Président : DE DION.

29 mai : A l'occasion de BORDEAUX-AGEN : Congrès au cours duquel je demande l'augmentation des dépôts d'essence et l'unification des prix.

15 juin-3 juillet : Première Exposition d'Automobiles, organisée aux Tuileries par l'A. C. F.

2 juillet : Première Auto d'Excursion. Pauline de DION BOUTON sur PARIS-AIX-LES-BAINS.

6 août : Fondation de la Ligue Internationale de Tourisme, comprenant 18 TOURING CLUBS (ou similaires) européens.

20 août : Noé NOYER entreprend avec E. GRAS et quelques amis un TOUR DE FRANCE en Quadricycle (3.000 kms).

ALUMINIUM

17 septembre : Notice sur l'aluminium, appliqué à l'automobile, nouveaux procédés de production. Résultats : prix du kg en 1854 : 3.000 francs; en 1857 : 300 francs; en 1891 : 20 francs et en 1897 : 3 fr. 50

24 septembre : MAYADE de la Maison PANHARD-LEVASSOR, vainqueur de PARIS-MARSEILLE 1896, est victime d'un accident mortel causé par sa barre de direction, même accident que E. LEVASSOR. A la suite de quoi la Maison P. L. abandonne la barre pour le volant incliné. Déjà adopté par VACHERON sur sa voiture P. L. de PARIS-ROUEN 1894 (N° 24).

23 octobre : AÉRO CLUB. Course de Ballons libres et organisation de l'AÉRO CLUB DE FRANCE.

FONDATION DE NOUVEAUX CLUBS

12 novembre : A. DIJON. Président, M. G. LIEGEARD; A. PAU, Président, M. THORN. Secrétaire, M. F. COUGET.

3 décembre : A. TOULOUSE, « L'A. C. TOULOUSAIN ». Section des Chauffeurs du Midi. Président : M. de SAMBUCY. L'A. C. d'Italie se fonde à Turin. Président : BISCARETTI DI RUFFIA.

PERSONNEL

Découverte, grâce au hasard et à certaines circonstances, dans un jardin de Billancourt, de l'œuvre d'un tout jeune amateur, épris de mécanique, une voiturette joujou, vrai cyclecar qui « dégotte » singulièrement le « TRAIN CYCLE »; cela va devenir simplement : « RENAULT » (L. B.).

1899. — LE TOUR DE FRANCE

LE RECORD DU KILOMÈTRE, 105 A L'HEURE. —
LES COURSES DE L'ANNÉE : NICE, LA TUR-
BIE, PAU, LE TOUR DE FRANCE, CHANTE-
LOUP, GAILLON. — RENAULT DÉBUTE. —
LES DÉCRETS : PERMIS DE CONDUIRE. —
LES RÈGLEMENTS DES COURSES DE L'A. C. F.
— CHRONOMÉTREURS. — PREMIERS CONS-
TRUCTEURS EN ITALIE. — 13.250 VOITURES
ET MOTOCYCLES EN FRANCE..

LE RECORD DU KILOMÈTRE

L'année débute par une compétition pour le Record du kilo-
mètre, à Achères. En voici un résumé, Voitures Électriques :

17 janvier : JENATZY, 54".

22 janvier : CHASSELOUP-LAUBAT, 51" 1/5.

27 janvier : JENATZY, 44" 4/5.

12 mars : CHASSELOUP-LAUBAT, 38" 4/5.

1^{er} mai : JENATZY, 34" (105 km. 850).

12 mars : TRICYCLES A PÉTROLE.

V. RIGAL (De Dion Bouton), 1' 12" 2/5.

VOITURETTES A PÉTROLE :

LEFEBVRE (Léo), 1' 17",

Le nombre des Courses va dépasser encore celui de 1898. Sur

mes Notes, je relève les résultats de plus de 75 épreuves. Je me contenterai donc de citer les principales.

1899, 21 mars : NICE CASTELLANE, 120 kms.

Voitures, 1^{er} : LEMAITRE (Peugeot), 2 h. 52' 50".

Tricycles, 1^{re} : TESTE (De Dion Bouton), 2 h. 59'.

24 mars : LA TURBIE, 1^{er} : LEMAITRE, 24' 23".

Tricycles, 1^{er} : de MEAULNE (De Dion Bouton), 26' 47".

Le Mille : LEMAITRE, 1' 35" 3/5.

Tricycles, 1^{er} : BECONNAIS (Darracq), 1' 47".

6 avril : PAU-BAYONNE-PAU, 206 kms.

Voitures, 1^{er} : LEMAITRE, 3 h. 52' 56".

Tricycles, 1^{er} : VASSEUR, 4 h. 21' 20".

24 mai : PARIS-BORDEAUX, 580 kms.

Voitures, 1^{er} : CHARRON, 11 h. 43' 20".

Tricycles, 1^{er} : BARDIN, 12 h. 13' 42".

16-25 juillet : LE TOUR DE FRANCE, 2.300 kms. Étapes : PARIS-NANCY, AIX-LES-BAINS, VICHY, PÉRIGUEUX, NANTES, CHERBOURG, PARIS.

On voit que ce « TOUR » négligeait singulièrement le Midi. A moins qu'il ne soit la reconnaissance de la valeur démonstrative des grandes épreuves du Sud-Est (Nice) et du Sud-Ouest (Bordeaux).

Voitures : R. de KNYFF (P. L.) en 42 h. 33' 39" (moyenne) 51 kms à l'heure); 2^e : GIRARDOT.

Motocycles, 1^{er} : TESTE en 50 h. 38'; 2^e TART.

Voiturettes, 1^{er} : GABRIEL en 67 h. 16'; 2^e : THERY, tous deux sur Voiturettes Decauville.

1899, 27 août : PARIS-THOUVILLE. 172 kms.

VOITURES, 1^{er} : ANTONY (Mors), 2 h. 58' 30"; 2^e : LEVEGH (Mors), 3 h. 22' 12".

MOTOCYCLES, 1^{er} TESTE (De Dion Bouton), 3 h. 13' 28", puis BERTIN, OSMONT, GASTE, HENON, CHAMPROBERT.

28 août : PARIS-THOUVILLE. Amateurs, 172 kms. Le 8 juillet précédent, dans « LA NATURE » avait paru la description de la Voiturette RENAULT de 1 CV 3/4 (De Dion Bouton). Les deux frères Marcel et Louis RENAULT participent pour la première fois à une compétition automobile. Ils se classent, 1^{er} (Louis) et second. Même temps 4 h. 41' 21".

30 septembre : Deuxième BORDEAUX-BIARRITZ. 300 kms. La catégorie voitures est encore gagnée par la nouvelle marque MORS avec ANTONY 1^{er}, en 4 h. 24' (64 kms), et LEVEGH, 2^e, en 4 h. 31' 30".

Tricycles, 1^{er} : BERTIN, 4 h. 40'.

12 novembre : CHANTELOUP. 2^e Édition. BECONNAIS en Tricycle bat tous les records en 2' 34" 4/5.

Tandis que JENATZY, Électrique fait 3' 10"; DORIOT, Voiture à pétrole (Peugeot), 4' 2" 2/5 et BONNARD, Bicyclette (WERNER), 3' 53" 2/5.

1^{er} septembre : PARIS-OSTENDE.

1^{er} : Louis RENAULT, 9 h. 31'; 2^e : Marcel RENAULT.

29 octobre : PARIS-RAMBOUILLET. 104 kms.

1^{er} : Louis RENAULT, 2 h. 49'; 2^e : Marcel RENAULT, 3 h. 12'.

Moteur de DION BOUTON de 1 CV 3/4 qui sera bientôt remplacé par le 2 CV 3/4 et le 3 CV à eau. Les Frères RENAULT ont déjà livré 60 de leurs petites voiturettes.

3 décembre : La Course de la Côte de GAILLON (1 km.) termine la Saison Sportive.

VILLEMAIN, Motocycle, fait le meilleur temps en 1' 16".

1899 : CONDUITE ET CIRCULATION

Dès janvier, certaines questions en cours d'actualité sont agitées dans notre monde automobile.

LA POLICE DES ROUTES : P. CHAUCHARD offre de prendre des gendarmes à bord de sa voiture pour leur faire constater les nombreuses infractions aux règlements.

Bonneville.

Le volant de direction à droite ou à gauche, question encore controversée, mais qui paraissait alors résolue, à droite.

La crainte du prochain manque d'essence, la consommation automobile absorbant la production.

Une commission de techniciens propose l'unification de certaines pièces d'auto, notamment pignons et chaînes. Et un congrès de ZURICH décide l'unification des filetages.

Enfin le fisc (déjà !) veut imposer aux garages ou loueurs l'obligation de déclarer à ses bureaux la description des voitures en essai et le nom des acheteurs.

LES CHRONOMÉTREURS

1^{er} janvier : Premier numéro de « L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE » et du Cycle : V. NUBLAT, rédacteur en chef.

21 janvier : La question de l'alcool moteur.

2 février : Nomination des premiers Chronométrateurs Officiels : MM. GAUDICHARD, MARAIS, DE PERRODIL, VITERBO, VUILLEMET.

4 février : De Georges PRADE, « Comment on devient Chauffeur » (V. G. A.)

9 février : RENAULT FRÈRES. Brevet 285735. Louis RENAULT : Mécanisme de transmission et de changement de vitesse pour voitures automobiles. Soit : la fameuse « Prise Directe » et la suppression des chaînes et courroies.

30 mars : Des « PETITES AFFICHES ». Fondation de la Société RENAULT Frères. Capital 60.000 francs (MM. Fernand, Marcel et Louis RENAULT), 10, avenue du Cours, à Billancourt.

5 mars : Fondation de l'A. C. de MARSEILLE.

10 mars : Les Décrets : Circulation et Permis de conduire. Ils seront complétés, le 11 septembre 1901, par les plaques numérotées.

21 mars : BUGATTI. Engagé dans NICE-CASTELLANE, tricycle

1 CV 3/4 (N° 72) ne peut y prendre part, retenu par des courses en Italie.

9 avril : Description de la Voiture de DION BOUTON.

CENT KILOMÈTRES A L'HEURE

1^{er} mai : Record sensationnel de JENATZY sur sa voiture électrique « LA JAMAIS CONTENTE », le kilomètre en 34 secondes (105 kilomètres-heure).

18 mai : Course PARIS-BORDEAUX destinée aux entraîneurs en auto de la course cycliste de BORDEAUX-PARIS. Parmi les partants : BUGATTI (N° 16) sur tricycle DE DION BOUTON; s'arrête à Poitiers (voir Courses). Constant HURET, entraîné par René de KNYFF, gagne l'épreuve cycliste en 6 h. 35' 47".

13 juin-9 juillet : Deuxième Exposition d'Automobiles aux Tuileries. C'est l'année des Voiturettes : de DION BOUTON, PEUGEOT, DELAHAYE, DARRACO, BOLLÉE, Georges RICHARD, ÉOLE, DECAUVILLE, IMPETUS, VICTORIA COMBINATION, etc... Voiture OTTO (acquéreur des brevets DIESEL).

Le mot « MOTORISTE » est employé pour la première fois.

LE RÈGLEMENT DES COURSES

24 août : L'A. C. F. publie son Règlement général des Courses d'Automobiles, obligatoire pour tous les Organisateurs à partir du 1^{er} janvier 1900.

11 septembre : Mort de Gaston TISSANDIER et de Louis LOCKERT, premiers écrivains scientifiques ayant écrit sur l'Automobile.

1^{er} décembre : A Nice : « AUTOMOBILE REVUE », hebdomadaire. Rédacteur : Aristide VERAN. Annonce de Course de Canots Automobiles.

13-27 décembre : Salle WAGRAM. Salon du Cycle, avec de nouveau V. GODDET et H. DESGRANGE, comme commissaires.

EN ITALIE

31 décembre : L'Industrie italienne. A Turin : Fondation de la Fabbrica Italiana d'Automobile TORINO (FIAT). A Milan : FRASCHINI et ISOTTA. Capital 600.000 liras. Puis les Constructeurs de Bicyclettes à pétrole : CARCANO, FIGINI, CARLINO, etc...

En France, on compte 3.250 voitures automobiles et 10.000 motocycles.

1900. — LA COURSE DE L'EXPOSITION

1900 : LA COURSE DE L'EXPOSITION. — PARIS-TOULOUSE. — PAU ET NICE. — RECORDS BAT-TUS. — PARIS-ROUBAIX. — ENTRAVES. — LA COUPE GORDON-BENNETT. — NOTES DIVERSES. — L'EXPOSITION. — LE GUIDE MICHELIN. — PREMIÈRES COURSES DE CANOTS A PÉTRO-LE. — « L'AUTO-VÉLO ». — « LA VIE AU GRAND AIR ». — NOS EXPORTATIONS. — CHEZ NOUS : 20.000 VÉHICULES

12 février : CIRCUIT DE PAU, 335 kms. PAU, TARBES, AIRE, DAX, BAYONNE ET PAU; Voitures : 9 partants.

1^{er} : DE KNYFF, 4 h. 46' 57"; 2^e : BOSON DE PÉRIGORD; 3^e : HOURGIÈRES.

Motocycles : 10 partants.

1^{er} : J. MARCELLIN, 5 h. 47' 14"; 2^e : DELILSE; 3^e OSMONT.

LA SEMAINE DE NICE

26 mars : NICE-MARSEILLE, 196 kms. Voitures, 12 partants :

1^{er} : R. de KNYFF, 3 h. 25' 30", puis G. HOURGIÈRES, CHAR-RON, PINSON, LEVEGH.

Motocycles, 18 partants.

1^{er} : BECONNAIS, 3 h. 23' 11"; 2^e : TESTE; 3^e : MARCELLIN.

30 mars : COURSE DE LA TURBIE, 17 kms.

Voitures, 1^{er} : LEVEGH, 19' 12"; 2^e : CHARRON; 3^e : GIRARDOT.
 Motocycles toutes séries, 1^{er} : GASTE, 20' 10"; 2^e : MARCELLIN;
 3^e : TART.

Voiturettes toutes séries : 1^{er} : THERY, 31' 21"; 2^e : J. DUBOIS;
 3^e : CLERISSY.

Motocyclettes, 1^{er} : BONNARD, 25' 30".

LE KILOMÈTRE ET LE MILLE

Record tous véhicules : BECONNAIS Tricycle, 30' 1/5 et 1' 18".

Classement des voitures :

1^{er} : LEVEGH, 48' 1/5 et 1' 32" 4/5.

Des Motocycles, 1^{er} : DE MEAULNE, 54' 4/5 et 1' 51" 4/5.

Des Voiturettes, 1^{er} VAN BERENDONCK, 1' 3" et 2' 0" 3/5.

Des Voitures à Vapeur et Électriques : 1^{er} : SERPOLLET,
 1' 5" 3/5 et 2" 4/5.

DANS MARSEILLE-NICE, une des deux DAIMLER engagées
 avait capoté. Dans la TURBIE, la deuxième conduite par BAUER,
 chef d'atelier des Usines de CANNSTADT, heurte le rocher et
 le conducteur est tué.

16 avril : PARIS-ROUBAIX, 287 kms, Motocycles. 29 partants.
 1^{er} : BARAS, 3 h. 48'; 2^e : TART; 3^e VASSEUR.

A la Croix de Noailles. Virage assez difficile, de nombreux
 spectateurs se sont massés au pied de la croix. Deux coureurs,
 DOREL et MARTIN, s'accrochent et sont projetés, avec leurs
 machines, dans le public. Ils occasionnent notamment quelques
 blessures à M^{me} Bos, femme du Député de la Seine. C'est le
 prétexte à une campagne officielle contre les courses et contre
 l'Automobile. Les Préfets reçoivent l'ordre du Gouvernement
 d'interdire toutes les courses, et une Commission est nommée
 pour réglementer la circulation des autos. Toutefois, ces ri-
 gueurs sont atténuées et l'on voit :

3 juin : BORDEAUX-PÉRIGUEUX (318 kms). 1^{er} : LEVEGH en
 4 h. 1' 45" battant GIRAUD.

14 juin : LA COUPE GORDON BENNETT se dispute sur Paris-

Lyon, 566 kms. Quatre Nations y participent : ALLEMAGNE, AMÉRIQUE, BELGIQUE et FRANCE.

Nous remportons le trophée avec CHARRON en 9 h. 9'.

WINTON, qui défend les couleurs de l'Amérique, a abandonné dès Orléans.

25-28 juillet : PARIS-TOULOUSE-PARIS en trois étapes, 1.348 kilomètres.

On a vu que les Courses ont été interdites, mais celle-ci voit fléchir les rigueurs gouvernementales. La décision est brusquée puisque les autorisations officielles sont données seulement 48 heures avant le départ. La veille, l'A. C. Toulousain en reçoit l'avis, et pour éviter des accidents possibles dans la traversée de la ville, nous déplaçons le contrôle d'arrivée *réelle*. Il est reporté vers LACOURTENSOURT, à 6 kms du parc fermé, fixé au Pré Catelan, centre de la ville. De plus, nous avons pu organiser à Villeneuve-sur-Lot, 150 kms avant l'étape, un précieux service de renseignements qui nous annonce notamment l'abandon de René de KNYFF, pour manque de pneus. Il a fait une chaleur terrible dont les pneus et les conducteurs ont souffert. Tel E. GIRAUD qui s'évanouit, le poteau franchi. Une réception a lieu ensuite et le lendemain le retour a lieu vers PARIS dans de meilleures conditions.

Résultat final :

Voitures, 1^{er} : LEVEGH (Mors), en 20 h. 50', moyenne 64 kms 700; 2^e : PINSON; 3^e : VOIGT.

Voiturettes, 1^{er} : Marcel RENAULT, 34 h. 33' 38" (moyenne 44 kms 100); SCHRADER et OURY, Louis RENAULT a buté dans une charrette de paille à quelques kilomètres de Toulouse.

Motocycles, 1^{er} TESTE, 23 h. 54' 1" (moyenne 56 kms 400); 2^e : COLLIGNON; 3^e : BARDIN.

Quelques courses en Alsace ou à l'Étranger :

30 juin : PADOUE. — 4 août : STRASBOURG.

FRANCFORT, 1^{er} septembre : SPA. — 8 septembre : OSTENDE, BERLIN, AIX-LA-CHAPELLE.

15 septembre : VIENNE, SEMMERING, BRESCIA. — **10 novembre et 3 décembre** : ANVERS.

LE CRITÉRIUM DE L'ALCOOL. PARIS-ROUEN. 1^{er} : E. GIRAUD, 2' 15".

Enfin, le 3^e CHANTELOUP (4 novembre) laisse debout le record. A GAILLON (11 novembre). Par contre BECONNAIS sur Motocycle sans chaîne fait 55" 1/5 contre 1' 15" (VILLEMAIN l'année précédente).

Les précédentes Coupes ou Critériums de Tricycles ont été disputés à nouveau. Notamment :

11 mars : COUPE DES VOITURETTES SUR PARIS-ROUEN-PARIS 220 kms.

1^{er} : J. THERY (Decauville), 4 h. 51' 48".

3 mai : Quatrième Critérium des Motocycles, 100 kms. 1^{er} : J. MARCELLIN, 1 h. 24' 18".

18 mai : Critérium des Voiturettes ÉTAMPES. 1^{er} : COTTE-REAU, 1 h. 44' 57".

24 mai : Critérium des Motocyclettes 100 kms. 13 partants. 1^{er} : BUQUET, 2 h. 17' 11".

Pour remédier aux accidents causés par les passages à niveau, M. BRETON, Député du Cher, conclut à l'éclairage obligatoire des barrières. Le Ministre promet une solution favorable.

2 janvier : A NICE. Courses de Canots Automobiles.

A PARIS. Fondation de l'HÉLICE CLUB.

11 janvier : Article de « L'AUTO » sur l'AVIATION : « Nous touchons au but »;

Lettre de l'ancien coureur Vélocipédiste (1868) et mécanicien TRIBOUT. Il rappelle qu'il a essayé la première réalisation de la roue libre sur un Vélocipède en 1869. Machine construite par le carrossier GRANDCHAMP, 45, rue Lauriston à Paris.

12 février : Le siège à soufflet L-B.

A NICE. M. E. MORS viendra installer le Chronométrage électrique de la Course du Mille.

14 mars : Mort de G. DAIMLER, précurseur allemand, après les Français LENOIR, F. FOREST et DELAMARRE DEBOUTTEVILLE.

29 mars : Le prix DEUTSCH de la MEURTHE pour Ballons Dirigeables.

29 mars : La voiture américaine WINTON direction à barre.

L'EXPOSITION UNIVERSELLE

On a cantonné cette mécanique vivante qu'est l'Automobile dans la section « CHARRONNAGE » du Champ de Mars. Par compensation la Classe 30 a été répartie à VINCENNES, afin de permettre des essais, évolutions et démonstrations.

Mais cette annexe sera complètement déshéritée.

12 mai : En ce qui me concerne, je reçois avis d'admission pour deux appareils dont le Premier Changement de Vitesse planétaire pour Voitures.

24 mai : « FRANCE AUTOMOBILE », pages 320-323, trois figures. Descriptions et Gravures de ce dispositif. Il reviendra quelques années plus tard sur les Voitures FORD Modèle T. (« VIE AUTOMOBILE » de Ch. FAROUX N° 939, 10 février 1930).

Même description dans l'INDUSTRIE AUTOMOBILE 1900, avril, pages 102 et 103 avec figure, et « AUTOMOBILE REVUE », 7 avril 1900. Enfin voir « LA VIE AUTOMOBILE » de Ch. FAROUX, 10 février 1930, page 54 avec figures.

LE PREMIER GUIDE MICHELIN

Il paraît et réalise la formule réclamée 19 ans auparavant (SPORT VÉLOCIPÉDIQUE, 4 septembre 1881).

Il a le désir de donner tous les renseignements qui peuvent être utiles à un chauffeur touriste voyageant en France pour approvisionner son automobile, la réparer, lui permettre de se loger et de se nourrir, etc... L'ouvrage se perfectionnera d'année en année...

3 juin : A PÉRIGUEUX, Congrès des CLUBS automobiles du SUD-OUEST, auquel l'A. C. TOULOUSAIN est représenté.

9 juin : Le Président de l'A. C. de NICE, M. J. GONDOIN, proteste contre l'abus de l'échappement libre.

23 juin : A PARIS, Première Course de Canots à moteur, 49 embarcations y participent. Et l'année suivante auront lieu à NICE les essais des premiers « HORS BORD » avec les propulseurs DUCASSOU ET LEVASSEUR, en présence de l'Amiral de MAIGRET. Puis Courses de Racers et Cruisers.

Août : La baronne de GAST, déjà venue à TOULOUSE en 1899 avec une 6 CV y repasse avec une 12 CV vers Cauterets, le Tourmalet et Aubisque.

15 septembre : « L'AUTO ». Je reçois, par lettre signée de Victor GODDET, l'avis de la création d'un nouveau quotidien « L'AUTO VÉLO ». Rédacteur en Chef : Henri DESGRANGE. Administrateur : V. GODDET.

Il devient l'organe officiel de l'A. C. F. 63 actionnaires, parmi lesquels : MICHELIN, DUNLOP, TORRILHON, DE DION BOUTON, PANHARD-LEVASSOR, RENAULT, PEUGEOT, CLÉMENT, DELAHAYE, G. RICHARD, etc... le premier numéro paraît le 15 octobre.

LE GRAND ILLUSTRÉ SPORTIF

28 octobre : « LA VIE AU GRAND AIR », magnifique hebdomadaire illustré, créé par Pierre LAFITTE, donne la photographie de H. DESGRANGE et de ses collaborateurs, parmi lesquels : Marcel LHEUREUX, Max de NANSOUTY, Rodolphe DARZENS, de PAWLOWSKI et « *un jeune transfuge du « VÉLO », le regretté Georges PRADE enlevé prématurément à l'affection des siens, à nous tous ses amis, et au Sport.*

21 novembre : La nouvelle petite voiture DARRACQ, 6 CV.

2 décembre : Constitution de la première FÉDÉRATION AUTOMOBILE du SUD-EST dont tous les CLUBS sont représentés : MM. BRUN, Bicycle Auto Club de LYON; COLLIN, Moto-Club

DE LYON; DE FARCONNET, A. C. DE MARSEILLE; J. GONDOIN, de l'A. C. de NICE; D^r HURBESSON, A. C. d'AVIGNON; D^r PEGAUD, A. C. DAUPHINOIS; BÉZIERS et ROMANS excusés. Statuts, Coupes provinciales.

EXPORTATIONS D'AUTOMOBILES

Elles ont été en	1897	1898	1899	1900
De francs.....	623.690	1.749.350	4.259.330	9.417.300

Elles atteindront CINQUANTE MILLIONS en 1903.

LA CIRCULATION :

Fin 1900 la France compte : 2.884 voitures 4 places, 5.286 voitures 2 places, soit 8.170 voitures et 11.252 motocycles.

RÉCAPITULATION

A la fin de l'année 1900, le Sport Automobile a fait de tels progrès qu'il effraie même ses créateurs.

Faisons un relevé des manifestations principales de son activité :

1887 : Tricycles à Vapeur, un partant. **1891** : Tricycles à moteur automatique, 2 partants et 1 Walk-over.

1894 : A peine cent véhicules existent en état de rouler.

PARIS-ROUEN : 126 kms, de DION BOUTON, en 7 h. 40'.

1895 : PARIS-BORDEAUX-PARIS. 1.200 kms. Révélation de LEVASSOR en 48 h. 47'.

1896 : PARIS-MARSEILLE, 1.720 kms, MAYADE, 67 h. 42.

1897 : MARSEILLE-NICE, 223 kms, PARIS-DIEPPE, 161 kms et PARIS-TRROUVILLE, 174 kms.

1898 : Encore MARSEILLE-NICE, 220 kms. Puis PARIS-AMSTERDAM-PARIS.

1899 : NICE-CASTELLANE, 120 kms. PAU-BAYONNE-PAU, 106 kms. TOUR DE FRANCE, 2.300 kms.

1900 : PAU, 335 kms. NICE-MARSEILLE, 196 kms. Coupe BENNETT. PARIS-LYON, 566 kms, et PARIS-TOULOUSE-PARIS, 1.348 kms.

Un Journal Italien commente ainsi ces résultats :

La preuve de la valeur pratique de l'automobile vient du

*concours organisé par le « PETIT JOURNAL » de Paris en 1894.
Puis la vitesse s'améliore :*

1895 : BORDEAUX-PARIS	(Moyenne)	24 kms
1896 : PARIS-MARSEILLE.....	—	25 kms
1897 : PARIS-TRUVILLE	—	46 kms
1899 : PARIS-BORDEAUX	—	49 kms
1900 : PARIS-TOULOUSE-PARIS	—	65 kms

1900 : 12 février : PAU-BAYONNE nous avait valu la moyenne de 70 kms par René de KNYFF sur PANHARD-LEVASSOR. Mais tout cela sera bientôt largement dépassé.

LES PRINCIPALES COURSES DE 1901 à 1914

1901, 17 février : PAU, 330 kms. 1^{er} : MAURICE FARMAN (Voitures) Panhard-Levassor, 4 h. 28'.

21 mars : NICE, 463 kms. 1^{er} : WERNER (MERCÉDÈS). (Voiture), 6 h. 45.

Le kilomètre lancé, SERPOLLET, Vapeur : 35" 4/5 (101 kms).

BECONNAIS (Tricycle DARRACQ), 39" 4/5 (92 kms).

Le même bat le record de la TURBIE en 17' 21" (55 kms).

19 mai : PARIS-BORDEAUX : Deuxième Coupe BENNETT, 527 kms. 1^{er} : GIRARDOT (P. L.), 8 h. 34.

27 juin : PARIS-BERLIN, 1.200 kms, 110 partants.

Voitures, 1^{er} : H. FOURNIER (Mors), 15 h. 33.

Voitures légères : E. GIRAUD (P. L.), 19 h. 18'.

Voiturettes, 1^{er} : LOUIS RENAULT, 18 h. 57'.

Tricycles, 1^{er} : OSMONT (De D. B.), 18 h. 50'.

1902, 12 avril : A NICE, kilomètre, 1^{er} : SERPOLLET (Vapeur), 29" 5/5 (120 kms 810), record battu.

LA TURBIE, GABRIEL (Darracq), 15' 46", record battu.

PARIS-VIENNE : 1.120 kms.

Voitures légères, 1^{er} : MARCEL RENAULT, 15 h. 47.

Voitures, 1^{er} : HENRI FARMAN (P. L.), 16 h. 25'.

Voiturettes, 1^{er} : GUILLAUME (Darracq), 20 h. 4'.

Tricycles, 1^{er} : OSMONT (de D. B.), 25 h.

Bicyclettes, 1^{er} : BUCQUET (Werner), 26 h. 37'.

31 juillet : Premier Circuit des ARDENNES BELGES, 513 kms 400.

Voitures, 1^{er} : JARROTT (P. L.), 5 h. 53' 39" (86 kms 933);
2^e : GABRIEL; 3^e VANDERBILT.

Voitures légères, 1^{er} : RIGOLLY (Gabron-Brillié), 6 h. 52' 16".

Voiturettes, 1^{er} : CORRE (Corre).

PARIS-INNSBRUCK : Troisième Coupe BENNETT (590 kms).
1^{er} : EDGE (Napier), 10 h. 41'.

1903, 1^{er} avril : NICE Kilomètre. 1^{er} : SERPOLLET (Vapeur),
29" 10/100 (123 kms 300).

24 mai : PARIS-MADRID. Course arrêtée à Bordeaux, 552 kms.

Voitures, 1^{er} : GABRIEL (Mors), 5 h. 14 (105 kms 800).

Voitures légères, 1^{er} : L. RENAULT, 5 h. 29'.

Voiturettes, 1^{er} : MASSON (Clément), 7 h. 14'.

Motocyclettes, 1^{er} : BUCQUET (Werner), 8 h. 56.

21 juin : Deuxième Circuit des ARDENNES BELGES. Deux
épreuves : Voitures et Voitures légères, 500 kms, 57 engagés.
Classement :

Voitures : de GRAWHEZ (P. L.), 5 h. 52' 7" (87 kms 300);
puis GIRARDOT, DE BROU, LE BLON, BECONNAIS.

Voitures légères, 1^{er} : BARAS (Darracq), 6 h. 30' 38" (78 kms
700); TAVENAU, CAGNO, OSMONT et HÉMERY.

Voiturettes, 1^{er} : WAGNER (Darracq), moyenne 69 kms 400.

Motocyclettes, 1^{er} : DEMEESTER (Griffon), 54 kms 400.

2 juillet : En Irlande, Quatrième Coupe BENNETT, 593 kms.

1^{er} : JENATZY (Mercédès), 6 h. 39'.

1904 : En Allemagne. TAUNUS, Cinquième Coupe BENNETT.

1^{er} : THÉRY (Brasier), 5 h. 30' 3".

Octobre : EN AMÉRIQUE. Coupe VANDERBILT, 456 kms.

1^{er} : HEATH (P. L.), 5 h. 26' 43".

1905, 5 juillet : En Auvergne. Sixième Coupe BENNETT,
544 kms.

1^{er} : THÉRY (Brasier), 7 h. 42', 78 kms.

COUPE DES PYRÉNÉES, 1.300 kms, TOURISME.

1^{er} : SOREL (Diétrich).

En Amérique. Deuxième Coupe VANDERBILT, 456 kms.

1^{er} : HÉMERY (Darracq), 4 h. 36' (99 kms 500).

1906, 26 et 27 juin : LE MANS. Premier GRAND PRIX de l'A. C. F. 1.238 kms.

1^{er} : SCISZ (Renault), 12 h. 14' 17" (101 kms 328).

Octobre : En Amérique. Troisième Coupe VANDERBILT, 478 kms.

1^{er} : WAGNER (Darracq), 4 h. 50' (98 kms 880).

1907, 2 juillet : DIEPPE. GRAND PRIX de l'A. C. F. 770 kms.

1^{er} : NAZZARO (Fiat), 6 h. 46' 33" (113 kms 621).

1908, 7 juillet : DIEPPE. GRAND PRIX de l'A. C. F. même distance.

1^{er} : LAUTENSCHLAGER (Mercedès), 6 h. 55' 43" (111 kms 270).

1909 : A NICE LA TURBIE. Nouvelle formule, 6 kms 300.

1^{er} : Georges SIZAIRE (Sizaire-Naudin), 6 h. 12" 2/5.

Pas de GRAND PRIX A. C. F.

1912, 25 et 26 juin : A DIEPPE. Après trois années d'interruption : GRAND PRIX A. C. F., 1.540 kms.

1^{er} : Georges BOILLOT (Peugeot), 13 h. 58' 2" (110 kms 700).

1913, 13 juillet : AMIENS. GRAND PRIX A. C. F., 916 kms.

1^{er} : G. BOILLOT (Peugeot), 7 h. 53' 56" (116 kms 190).

1914, 4 juillet : LYON. GRAND PRIX A. C. F., 752 kms 620.

1^{er} : LAUTENSCHLAGER (Mercedès), 7 h. 8' 18" (105 kms 550).

1^{er} août : La Guerre !!!

LES COURSES EN ITALIE

1897, 23 septembre : ARONA STRESA. 35 kms.

Voitures, 1^{er} : COBIANCHI (PANHARD-LEVASSOR), 1 h. 36;
2^e : FRASCHINI.

Tricycles, 1^{er} : RICORDI sur De Dion Bouton.

Bicyclettes, 1^{er} : MARCHAND.

1898, 17 juillet : TURIN-ALEXANDRIE-TURIN. 200 kms. 10 partants, 4 arrivées.

1^{er} : STORERO; 2^e : CALLIGURI, tous deux sur tricycles D. D. B.
3^e : FEDERMAN, voiture; 4^e : MELARUTTI, voiture. Ont abandonné : BUGATTI, TARLARINI, PUGLIESI, etc...

1899, 1^{er} mars : NICE-CASTELLANE. Engagement de BUGATTI.
Tricycle, 1 CV 1/4 de Dion Bouton (N° 72).

12 mars : VERONE-MANTOUE-VERONE. 171 kms. Partants, 18 Tricycles et 19 voitures :

Tricycles, 1^{er} : BUGATTI, 4 h. 5' 2"; 2^e : BISCARETTI, 4 h. 7' 3";
3^e : FRASCHINI.

Voitures, 1^{er} : AGNELLI, 3 h. 3' 13".

30 avril : CONI-TURIN. 89 kms.

1^{er} : GRAS en 1 h. 19' 30"; 2^e : J. GONDOIN; 3^e CLERISSY;
4^e : DUQUESNE; 5^e : LETAINTURIER, puis LAUMAILLE.

8 mai : PIGNEROL-TURIN. 90 kms.

Tricycles : 1^{er} : BUGATTI (1 3/4), 1 h. 39' 7" (record); 2^e BEAUX; 3^e : VELOX; N. P. STORERO; CEIRANO; FRASCHINI; RICORDI.

Quadris, 1^{er} : QUAGLIOTTI, 1 CV 3/4, 2 h. 36' 12".

Bonneville.

Voiturettes, 1^{er} : E. LAPORTE, 2 h. 36' 12", puis GATTI, NEMO, NEVEUX.

Voitures 2 places, 1^{er} : GRAS, 1 h. 59' 20"; 2^e CHAUCHARD, puis AZIMONTI, GENINETTI.

Voitures 4 places, 1^{er} : GONDOIN, 2 h. 26' 12", puis CLERISSY, LETAINTURIER, SIEGFRIED.

14 mai : TURIN-SUZE-TURIN. 100 kms.

1^{er} : GASTE, 2 h. 24' 3"; 2^e : WILLAUME.

12 mai : REGGIO-PARME. 95 kms.

Tricycles, 1^{er} : BUGATTI.

Voitures, CHAUCHARD, 1 h. 40'.

14 juin : PADOUE-TRÉVISE-PADOUE. 175 kms, 24 partants.

Quadricycles, 1^{er} : BUGATTI, 4 h. 35'.

11 septembre : BRESCIA-VÉRONE, BRESCIA, 223 kms.

Voitures, 1^{er} : ALBERTO.

Tricycles, 1^{er} : STORERO; 2^e BUGATTI.

Bicyclettes, 1^{er} : MASERATI, 56 kms. 2 h. 04'.

29 octobre : TRÉVISE. Championnat Tricycles, 3.000 m.

1^{er} : MARTINONI, 3' 36"; 2^e : NAGLIATI.

Quadris, 1^{er} : SOGGLITTO, 3' 36"; 2^e : DONON; 3^e : NAGLIATI.

Handicap. Tris et Voiturettes, 1^{er} : MARTINONI; 2^e : NAGLIATI; 3^e : BUGATTI.

30 octobre : TRÉVISE. 80 kms.

Tris, 1^{er} : APERGI, 1 h. 38'.

Quadris, 1^{er} : SAGGIOTTI, 2 h. 14'.

BUGATTI, non classé, trouve un chiffon dans son carburateur.

Voiturettes, 1^{er} : LAPORTE.

Voitures, 1^{er} : ANTONINI.

1900, Avril : Course de PINO-TORINO. 7 kms.

Motocycles 1 place, 1^{er} : MARCELLIN, 6' 46"; 2^e : BISCARETTI; 3^e : MONTI, CERIRANO, NAGLIATI.

Motocycles 2 places, 1^{er} : MARCELLIN.

Voiturettes à 2 places, 1^{er} : CLERISSY, 15' 42"; 2^e : AGNELLI, 19' 10".

Voitures à 2 places, 1^{er} : STEAD, 9' 28"; 2^e : CUCHELET, 10' 42".

Voitures à 4 places, 1^{er} : CHAUCHARD, 15' 20"; 2^e GONDOIN, 23' 26".

Avril : TURIN-PIGNEROL. 129 kms.

Motocycles 1 place, 1^{er} : GASTE, 1 h. 59' 45"; 2^e : CUGGIARI; 3^e : BISCARETTI.

2 places, 1^{er} : MARCELLIN, 2 h. 17' 53".

Voiturettes 2 places, 1^{er} : STORERO, 2 h. 55' 25"; 2^e CLERISSY.

Voitures 2 places, 1^{er} : CUCHELET, 2 h. 8' 47"; 4 places, 1^{er} : CHAUCHARD, 2 h. 41' 20"; 2^e, BRUNETTA D'USSEAUX.

Juin : PADOUE.

Bicyclettes, 1^{er} : MASERATI; 2^e : CARCANO.

Tris, 220 kms. 1^{er} : GASTE, 4 h. 52' 36".

Quadris, 1^{er} : BUGATTI, 4 h. 55' 44" (44 kms 661).

Voiture, FIAT (LANCIA), 4 h. 39'.

Vitesse, 10 kms. Bicyclettes, 1^{er} : MASERATI, 12' 2"; 2^e : CARCANO.

Tris, 1^{er} : GASTE, 8' 2" (record du monde).

Quadris : E. BUGATTI, 10' 3".

Voiturettes : FRASCHINI, 15' 14".

Voitures, 1^{er} : FIAT (Lancia), 10' 12".

9 septembre : BRESCIA. Vitesse 5 kms.

Tris, 1^{er} : SONCIN, 3' 35"; 2^e : GASTE, 3' 39"; 3^e : BUGATTI, 3' 43".

Voiturettes, 1^{er} : FRASCHINI, 5' 59".

Voitures, 1^{er} : FRANCHETTI (Panhard), 4' 40".

Course. 223 kms.

Bicyclettes : 1^{er} : MASERATI, 7 h. 20'.

Tris, 1^{er} : SANCIN, 3 h. 52'.

Voiturettes, 1^{er} : NAGLIATI, 4' 9"; 2^e : FRASCHINI; 3^e : ISOTTA.

Voitures, 1^{er} : FRANCHETTI (Panhard), 4' 40"; 2^e LANCIA (Fiat).

LES PREMIERS CONSTRUCTEURS

LES PREMIERS CONSTRUCTEURS. — DE DION BOUTON. — PEUGEOT. — PANHARD-LEVASSOR. — DELAHAYE. — MORS ET BRASIER. — TENTING. — DARRACQ. — BRILLIÉ. — GEORGES RICHARD. — ROCHET SCHNEIDER. — RENAULT. — LES PREMIÈRES BICYCLETTES A PÉTROLE. — LES CONSTRUCTEURS ALLEMANDS

DE DION BOUTON ET TRÉPARDOUX

La Maison a été créée par le Comte de DION associé à Georges BOUTON et le beau-frère de ce dernier, TRÉPARDOUX, inventeur d'une chaudière qui sera perfectionnée par la suite.

1881 : Fondation de la Maison.

1882 : 1^{er} mai : (N° 155206). Brevet pour Chaudière à Vapeur à faisceaux amovibles.

1883 : Premier Vélocipède à Vapeur, forme Quadricycle, roues A. V. motrices, par deux courroies, deux roues A. R. directrices.

1884, 5 mai : (N° 164912). Brevet. Alimentation automatique.

1885 : Adaptation de la partie motrice sur l'Avant du Tricycle Tandem de Charles MUNIER. Ensuite, construction d'un Phaéton Dog Car.

1885, novembre : (Brevet 172060). Distribution.

1886 : Construction de divers Tricycles et de deux Canots à Vapeur : l'ÉCLAIR et LE MÉTÉORE.

1887 : Première Course de Tricycles à Vapeur.

1889, 16 septembre : (200782 et 100792). Brevet pour moteur à Explosions et Refroidissement.

1890, 8 juillet : (Brevet 206851). Moteur combiné à pétrole et essence.

1891 : Deuxième Course. Victoire sur SERPOLLET. Troisième Course à Vincennes. Construction de Véhicules à Vapeur.

1893, 20 mars : (Brevet N° 228748). Transmission par Cardans.

1894 : Victoire de PARIS-ROUEN.

1894, 25 octobre : (Brevet N° 242377). Carburateur pour Moteurs à pétrole. Premier moteur et Premier Tricycle à pétrole.

1895 : Exposition Avenue Rapp. Démonstration en Angleterre. Premières commandes.

1895, 13 septembre : (Brevet 250259). Allumage par trembleur commandé.

1896 : Premières livraisons. Succès dans BORDEAUX-AGEN et DANS PARIS-MARSEILLE.

1897 : Double victoire dans MARSEILLE-NICE et la TURBIE. Voitures et Tricycles.

22 juillet : La Voiturette.

1899 : La Voiturette 3 CV à Eau. Modèles suivants 4 CV $\frac{1}{2}$ et 6 CV.

1904, 15 juin : (Brevet 344879). Embrayage à disque Unique et plus de 400 Brevets de 1883 à 1926.

Premiers moteurs à pétrole.

1894, décembre : $\frac{1}{2}$ CV. Alésage 50. Course 70. Poids 18 kgs, soit par cheval 36 kgs.

1895, avril : $\frac{3}{4}$ CV. Alésage 56. Course 70. Poids 21 kgs, soit par cheval.

1896, septembre : 1 CV. Alésage 60. Course 70. Poids 21 kgs 500 soit par cheval 21 kgs 500.

1897, janvier : 1 CV $1\frac{1}{4}$. Alésage 62. Course 70. Poids 23 kgs. soit par cheval 18 kgs. 400.

A Dôme **1898** : 1 CV $3\frac{1}{4}$. Alésage 66. Course 70. Poids 23 kgs 50 soit par cheval 13 kgs. 700.

A Cloche **1898, août** : 1 CV $3\frac{1}{4}$. Alésage 66. Course 70. Poids 24 kgs.

1899, juin : 2 CV $1\frac{1}{4}$. Alésage 70. Course 70. Poids 25 kgs, soit par cheval 11 kgs 121.

1900, février : 2 CV $3\frac{1}{4}$. Alésage 74. Course 76. Poids 25 kgs, soit par cheval 9 kgs 400.

1900, mai : Culasse à eau. 2 CV $3\frac{1}{4}$. Alésage 74. Course 76. Poids 26 kgs. 500.

1900, juin : 2 CV $3\frac{1}{4}$. Ailettes. Alésage 76, Course 76, Poids 26 kgs.

1900, juin : 3 CV. A eau. Alésage 80, Course 60.

PEUGEOT DE BEAULIEU ET DE VALENTIGNEY (DOUBS)

Société les Fils de Peugeot Frères. Fondée en 1849. Armand PEUGEOT (mort le 4 février 1915) en prend la Direction des Cycles. Ingénieur RIGOUT. Contremaître : DORLOT).

1886, 10 septembre : Commence la fabrication des Bicycles et Tricycles puis :

1887 : Celle des Bicyclettes. Le 7 juin, Henri PAGIS devient Directeur de la Maison de Paris.

1888 : Construction de trois Tricycles à voie large destinés à recevoir des chaudières à vapeur (SERPOLLET). Le premier est vendu à un Norvégien, les deux autres envoyés à Lyon aux Ateliers LA BUIRE pour y recevoir leurs moteurs.

1889 : Achat du groupe moteur DAIMLER, de l'EXPOSITION, et de moteurs destinés à des véhicules en préparation. Ces véhi-

cules ont la forme vis-à-vis quatre places et sont entièrement métalliques. Ils comportent une direction droite, commandée par chaîne, avec guidon à deux poignées verticales.

1890 : Voiture N° 1 Moteur DAIMLER, 1 CV, 1 cylindre, vendue à M. VURPILLOD.

Voitures N°s 2 et 3, Moteur 2 CV, deux cylindres. La voiture 3 sortie en août 1890 est exhibée les 6 et 7 avril 1891 aux Visiteurs des Usines. Elle fait ensuite (6 septembre 1891) BEAULIEU-BREST et retour, conduite par DORiot et RIGOULOT.

1891, 10 mai : Voiture N° 4, vendue à M. POUPARDIN, de DORNACK.

Autres clients : MM. BRUNINGHAUS, DE Nuits; LEMAITRE, d'AY; qui remportent de nombreux lauriers; LAUMAILLE, d'Angers; de BOURMONT, d'Arcachon; PASCAULT, de Bayonne; BARES, CAPUS et THOMAS, de Toulouse; GAUTIER et DUQUESNE, de Nice; BEAUVAIS, de Toulon; BECQ, de Béziers.

1896 : Commence la fabrication des moteurs horizontaux. Dans MARSEILLE-NICE de 1897, LEMAITRE se classe premier des voitures à pétrole derrière le Break à Vapeur de DION BOUTON.

1898 : PETIT, sur Peugeot, gagne BORDEAUX-AGEN et en 1899, LEMAITRE fait un début de saison magnifique en enlevant successivement MARSEILLE-NICE, LA TURBIE, LE MILLE et PAU-BAYONNE.

MOTEURS : Utilise tout d'abord les premiers moteurs DAIMLER, un cylindre, puis le deux cylindres en V.

A partir de 1896 : les PEUGEOT horizontaux 4 CV, Alésage 94 Course 146 $\frac{m}{m}$. Cylindrée 698. Tours 750, 6 CV. Alésage, 98. Course 146 $\frac{m}{m}$. Cylindrée 1086. Tours 750.

PANHARD-LEVASSOR

Maison fondée en 1855 par PERIN. Elle devient PERIN PANHARD en 1867 et, en 1872, PERIN PANHARD et Cie.

Elle fabriquait les machines à bois, lorsque, en 1875 elle construit son premier moteur à gaz. J'ai eu un de ces moteurs dans mon premier atelier : il était du type LENOIR.

1886 : M. LEVASSOR sortant de Centrale devient l'associé de la firme qui s'appellera PANHARD-LEVASSOR.

M. LEVASSOR a pour camarade d'école l'Ingénieur SARAZIN qui a été expert dans le long procès LENOIR ROUART-OTTO. Cette dernière firme ayant G. DAIMLER comme Ingénieur.

DAIMLER s'installe à son tour et nomme SARAZIN comme correspondant à Paris. Il prend un brevet le 16 décembre 1886 pour moteur un cylindre et véhicule où ce moteur se trouverait placé au centre.

SARAZIN confie à la Maison PANHARD-LEVASSOR la fabrication des moteurs DAIMLER (il meurt en 1887). Sa Veuve épousera E. LEVASSOR le 17 mai 1890.

1887 : Possèdent licence d'exploitation du moteur à gaz fixe de BENZ.

La Maison PANHARD-LEVASSOR entreprend en 1891 la construction de voitures qui comporteront un châssis en bois et des roues également en bois, directions à commande directe par barre dite « queue de vache ».

Parmi les premiers clients MM. WILLY (13 mai 1891), LEMOINE, Abbé FORBIN, MAS, TRABUC, GUÉRIN, LACOMBE, PIHAN de la FOREST, A. LACOMBE, LUCOTTE, DE FRÉVILLE, PIERRON, Abbé GAVOIS.

En 1896, d'accord avec le TOURING CLUB et l'AUTOMOBILE CLUB, elle accepte de former dans ses ateliers des Mécaniciens Voituristes de province. Ceux-ci dont la liste paraît dans l'ANNUAIRE du T. C. F. 1897, troisième Édition doivent faire un stage personnel d'une semaine.

1897, 26 août : La Maison se transforme en Société anonyme au Capital de 5 millions de francs.

1896 : Le moteur PHENIX à deux cylindres verticaux remplace le moteur DAIMLER incliné, modèle 4 CV 1/2, poids 150 kgs. Modèle de Course 6 CV. Poids 135 kgs.

1896, août : Le nouveau moteur 8 CV à quatre cylindres, poids 155 kgs qui participera à PARIS-MARSEILLE (N° 6).

1897 : PARIS-DIEPPE. Emploi du radiateur en dessous.

1898 : PARIS-AMSTERDAM. Direction à volant incliné, moteur quatre cylindres équilibré.

1899 : PARIS-BORDEAUX. Radiateur à l'avant.

MOTEURS : Un cylindre de 1 CV. Deux cylindres de 2 CV. Alésage 72. Course 146. Deux cylindres V, 3 CV $\frac{1}{2}$. Alésage 76. Course 146.

PHENIX, deux cylindres Verticaux 4 CV, 30×120 . Poids 90 kgs. Deux cylindres verticaux 6 CV, 50×120 . Poids 135 kgs. Quatre cylindres verticaux 8 CV, 30×120 . Poids 155 kgs.

DELAHAYE

ÉMILE DELAHAYE ET CIE A TOURS.

1895 : Sa première Voiture arrive trop tard pour participer à la Course PARIS-BORDEAUX-PARIS de juin 1895.

Mais elle est exposée à la Galerie Rapp dès l'arrivée de cette épreuve. Caractéristiques : Châssis en tube d'acier analogue à ceux utilisés pour les bicyclettes, empattement plus allongé que les modèles récents.

Moteur à deux cylindres horizontaux placés à l'A. R. Vilebrequin à 180 à 450 tours. 5 CV refroidissement par pompe et circulation dans des tubes d'acier placés en avant du châssis. Deux courroies en chaînes.

Moteur entièrement construit en France.

La voiture se classe ensuite deuxième dans PARIS-MARSEILLE de 1896 et 1^{re} dans PARIS-DIEPPE en 1897 et 1^{re} dans PARIS-AMSTERDAM 1898.

1898 : Société anonyme, transférée à Paris.

MORS, ÉMILE ET LOUIS ET BRASIER HENRI

L'ingénieur Henri BRASIER entre dans la Maison Mors en 1886.

1887-1889 : Tricycle à vapeur chauffé par le pétrole. Médaille de Bronze à l'Exposition Universelle.

1896, 11 mai : (N° 256259). Brevet pour voiture. D'abord avec moteur à deux cylindres opposés de 3 à 5 CV.

12 décembre : Description, dessins et détails : quatre cylindres, à ailettes inclinées à 45°, courroies, direction par guidon de vélo, poids du moteur 48 kgs sans volant.

1897 : La Société se fonde au Capital de 2 millions.

1897 : Participation à PARIS-THOUVILLE.

1898 : A MARSEILLE-NICE, PARIS-AMSTERDAM, première catégorie, Touriste.

1899 : Création de modèles quatre cylindres AV, 10 CV « Tourisme » et 16 CV en « Course ».

1899 : NICE-CASTELLANE. — PARIS-BORDEAUX. — TOUR DE FRANCE.

ANTONY sur la nouvelle voiture remporte successivement : PARIS-SAINT-MALO (30 juillet); PARIS-THOUVILLE (27 août); BORDEAUX-BIARRITZ (30 septembre).

1900, 26 mars : LEVEGH, à Nice, gagne : LA TURBIE, battant le record (19' 2") L'ESTEREL 3-4 juin. — PARIS-BORDEAUX 25-6 juillet. — PARIS-TOULOUSE.

Les Voitures Mors gagneront encore : PARIS-BERLIN (1901) avec H. FOURNIER.

1901, 1^{er} novembre : Henri BRASIER entre comme Directeur à la Société du « TRÈFLE A QUATRE FEUILLES ». Après quoi, cette fois à son nom seul, il créera de toutes pièces la Voiture qui permettra à THÉRY d'aller reprendre en Allemagne la Coupe GORDON BENNETT (1904) et de la fixer définitivement en France (1905) par quatre victoires successives sur les circuits les plus variés.

TENTING, HENRI (1850-1905)

1874 : Ouvrier mécanicien, contremaître chez DALIFOL.

1884 : Associé avec Salomon Frères, s'installe, 46, rue Curiale, construit des Moteurs à gaz.

1890 : Associé à Lepape, il commence à construire une Voiture avec un galet sans différentiel.

1894 : Engagé dans PARIS-ROUEN.

1896 : Nouvelle Voiture deux cylindres avec deux galets.

1899 : A Billancourt. Construit des Moteurs à deux temps dont licence est achetée par LEGROS, de Fécamp.

A. DARRACQ (1885-1931)

D'abord Ingénieur chez HURTU; expose en 1889 une machine à éventailier (médaillon d'argent) et s'installe fabricant de Cycles place de la Nation.

1891 : Associé avec Jean Aucoc, marque « Gladiator », magasin, rue Lafayette, Usine au Pré-Saint-Gervais.

Réunit la plus belle équipe de coureurs cyclistes de vitesse et de fond sur piste et sur route, battant ou établissant toutes sortes de records du monde.

Créateur des machines multiples : Triplettes et quadruplettes, etc...

Va en Angleterre battre les meilleurs coureurs anglais chez eux.

1894, 25 février : (Brevet 239530) : Véhicule à Moteur.

1895, 3 octobre : (250731). Tricycle, quadricycle automobile.

1896, 9 décembre : (262037). Voiture Électrique.

Au mois d'août je lui ai donné les premières leçons de locomotion automobile.

1897, avril : Fondation de la SOCIÉTÉ DARRACQ et Cie, 12, rue Eugène-Flachat, à Paris. Pièces détachées et Motocycles
Puis : Usine à Suresnes, inauguration des Usines PERFECTA.

1899 : Motocycles PERFECTA. — Coureurs J. MARCELLIN, BARAS, BECONNAIS, GASTE, V. RIGAL etc...

1900 : Ingénieur RIBEYROLLES, crée la voiture 6 CV et successivement les 12, 24 CV.

Ensuite modèles de course aux mains des précédents, plus Henri FARMAN, J. SINCHOLLE (Stella), HÉMERY, WAGNER, EDMOND, SEEGRIVE, GUINNESS, en Angleterre; CHEVROLET, DEMOGÉOT aux États-Unis.

Les voitures DARRACQ remportent dans tous les pays les succès les plus retentissants, notamment en Amérique, Coupe VANDERBILT; en Allemagne, Angleterre, Autriche, etc... etc...

BRILLIÉ EUG. ET MAISON GOBRON-BRILLIÉ

Brillié (Eugène), né à Paris, le 8 mai 1863. Fonde en 1897, la Maison GOBRON et BRILLIÉ. — Brevets ' 1898 (275420), 28 février; 1898 (282368), 22 octobre.

Participe à la Première Exposition Automobile des Tuileries et à la première course de côte de CHANTELOUP 1898.

Plus tard :

1902, 31 juillet : Gagne le Circuit des Ardennes. Voitures légères : Temps 6 h. 52' 16" (76 kms 500).

1903, 10 avril : Record de vitesse : RIGOLY, le km en 26" 4 (134 kms 328).

1904, 28 mars : A Nice. RECORD DU MONDE DE VITESSE. Le kilomètre en 23" 3/5 (152 kms 542), par RIGOLY. Dans ces deux épreuves DURAY se classait second sur BRILLIÉ.

GEORGES RICHARD

Fondateur en 1893, des CYCLES « GEORGES RICHARD ». Devenu en 1896 « La Société des Établissements G. RICHARD ». Puis, en 1899 : « Société du TRÉFLE A QUATRE FEUILLES RICHARD BRASSIER ».

1896, 23 novembre : Brevets : 262626.

1897, 26 juin : (268223).

1898, 6 mars : MARSEILLE-NICE : Premier des Voitures légères.

ROCHET ET SCHNEIDER A LYON

D'abord Constructeurs de Cycles, puis : Société anonyme en 1896 AUTOMOBILES.

1896, septembre : PARIS-MARSEILLE.

1897, 23 août : LYON-URIAGE-LYON. Second et troisième.
Participent ensuite à de très nombreuses épreuves.

RENAULT

1898 : Les Frères Marcel et Louis RENAULT ont acheté deux Tricycles de DION BOUTON modèle 1 CV $3/4$.

Louis entreprend la transformation de l'un d'eux en une Voiturette à deux places.

Celle-ci est exécutée fin 1898. Après quoi il prend :

1899 : 9 février : Premier brevet de transmission (Prise directe) et de changement de vitesse.

21 mars : Les trois Frères Fernand, Marcel et Louis RENAULT forment la Société RENAULT Frères, capital 60.000 francs.

28 août : Louis et Marcel disputent la Course d'Amateurs PARIS-TRUVILLE et se classent 1^{er} et 2^e et vont gagner également PARIS-OSTENDE (1^{er} septembre) PARIS-RAMBOUILLET (25 octobre).

12 novembre : Ils ont déjà livré 60 voiturettes avec différents types de moteurs de DION BOUTON à ailettes, 2 CV $1/4$, (70×70) 2 CV $3/4$ (74×76).

Ils adoptent finalement le nouveau moteur à eau de 3 CV (80×80).

1900 : Ils participent au Critérium des Voiturettes.

17 mai : Deuxième et quatrième et Marcel RENAULT remporte PARIS-TOULOUSE (25-28 juillet), tandis que OURY est vainqueur d'OSTENDE (8 septembre).

LES PREMIÈRES BICYCLETTES A PÉTROLE

FÉLIX MILLET, DE PERSAN-BEAUMONT

1887 : Au Conservatoire des Arts-et-Métiers, figurent sous les numéros 14327 et 16241, un moteur rotatif à cinq cylindres et un Tricycle muni de ce moteur qui auraient été exécutés en 1887, avec brevet 194953 du 22 décembre 1888.

1890 : Autres brevets 28 juin 1890 N° 206674, puis 22 février 1894 N° 236489.

1892 : J'ai eu l'occasion d'essayer le premier modèle de bicyclette en 1892. Un autre plus perfectionné a figuré sous le nom de Bicyclette SOLEIL au Stand de GLADIATOR, au Salon de décembre 1894.

A participé sous le N° 42 à PARIS-BORDEAUX (11 juin 1895).

WOLFFMULLER, DE MUNICH

1894, 17 avril : (Brevet N° 237843). Cette Bicyclette a figuré au Stand DUNCAN et SUBERBIE au Salon du Cycle de décembre 1894.

Elle a participé ensuite, sous le N° 14, à la course PARIS-BORDEAUX du 12 juin 1895.

LES CONSTRUCTEURS ALLEMANDS

J'ai indiqué à leur date, avec impartialité, les apports des Ingénieurs Allemands dans l'Industrie du Moteur et de l'Auto.

Carl BENZ (voir 1886) avec ses solutions de moteur horizontal et de courroies.

Gottlieb DAIMLER (voir même année) adoptant après son premier moteur horizontal la forme verticale de notre génial Fernand FOREST.

Un autre Allemand, de formation scientifique française (car

il a passé en France toute sa jeunesse) apportera des nouveautés vraiment intéressantes.

Rodolphe DIESEL.

1893 : Publie une nouvelle Théorie sur les Moteurs.

1894, 10 décembre : (Brevet 243531). Perfectionnements au moteur à combustion interne.

1895 : Premier moteur 12 CV, un cylindre.

1897 : Moteur de 24 CV. Alésage 250. Course 400 (voir note 14, août 1897).

1898, 5 mars : Moteur 35 CV.

1^{er} décembre : Rapport de M. SOREAU (L. A., p. 754).

NOTE L. A. — 9 septembre 1897, p. 426. *L'Inventeur habite chez nous depuis dix ans et c'est en France qu'il a fait les recherches sur la compression de l'air qui l'ont conduit à sa découverte. Il vient de fonder une Compagnie pour la France...*

LES EXPOSITIONS ET SALONS

CYCLE ET AUTOMOBILE

C'est Londres qui organise en 1878, la première Exposition annuelle de Cycles où figurent 70 machines.

Il y en aura 110 en 1879 et le nombre ira en augmentation jusqu'à 1885, année de régression (280 au lieu de 630 en 1882).

Mais, l'accroissement reprendra et pendant quelques années les Français Industriels ou Sportifs devront passer le Détroit pour constater les progrès du Cyclisme.

Cette même année 1885 et le 20 août, paraîtra dans le « VÉLOCE SPORT » une étude en vue de l'organisation d'une Exposition Générale de la Vélocipédie.

Ce projet ne reçoit son exécution que le 26 mai 1888 à Bordeaux.

L'Inauguration est faite par le général Commandant le 18^e Corps. Toutes les grandes marques françaises et étrangères seront représentées.

1892 : A PARIS. Essai d'Exposition de Vélocipédie Militaire au Champ-de-Mars.

1894, 10-22 janvier : Enfin la Chambre Syndicale réussit à mettre sur pied à la salle WAGRAM (Le Palais de l'Industrie étant refusé) la première manifestation.

C'est Ch. BIVORT, Journaliste Technique, qui est le Commissaire général de ce premier « SALON du CYCLE » ainsi baptisé par Pierre GIFFARD, où 613 machines seront présentées au public par 200 exposants. Le Secrétaire général est A. GIRAUDEAU : tous deux organisateurs, avec un succès toujours croissant, des cinq premiers Salons, avec F. THÉVIN et Ch. HOURY.

1894, 5-20 décembre : Deuxième Salon du Cycle avec les mêmes organisateurs : 350 exposants.

Figurent notamment : Un Vélocipède MICHAUX de 1865. Le Bicycle du Duc d'HAMILTON 1868, un autre de JACQUIER 1869 avec les coussinets à billes de SURIRAY et TRIBOUT.

Et, enfin, les deux Bicyclettes à pétrole : française de MILLET, type SOLEIL, à moteur cinq cylindres, présentée par GLADIATOR et le modèle allemand WOLFFMULLER, de DUNCAN et SUBERBIE.

1895, 6-20 juin : Au Champ de Mars, Galerie Rapp : Exposition particulière des Véhicules Automobiles destinés ou ayant pris part à la Course PARIS-BORDEAUX-PARIS.

Outre les voitures classées, il convient de citer : Parmi les marques disparues : AUDIBERT, LAVIROTTE, de Lyon; FILTZ (Decauville à Vapeur), GAUTIER, GAUTIER WEHRLE, LEPAPE, ROCHET, de Paris; ROSSEL, de Lille.

Bicyclettes et Tricycles à Moteur : Baron BLANC, de Genève. — BRIEST, Nantes. — DUNCAN et SUBERBIE; DALIFOL (Vapeur); KLAUS (Tricycle); LETANG, Marc (Vapeur); MILLET, F.; RENNAUX (Tricycle); SCHMIDT; Georgia KNAP.

1895, 12-25 décembre : Troisième Salon du Cycle au Palais de l'Industrie.

1896, 3 au 11 octobre, Palais de l'Industrie, Exposition des Voitures de Paris-Marseille et de quelques nouveautés.

1896, 12-27 décembre : Quatrième Salon du Cycle avec le Concours de l'A. C. F. et une section de « Voitures sans chevaux ».

1897, 15-30 décembre : Salle WAGRAM, Commissaires généraux : H. DESGRANGE et V. GODDET, sixième Salon du Cycle et de l'Automobile.

Scission entre Constructeurs et Organisateurs. D'où deux Expositions : 1^{re} : 4-10 décembre. Exposition des CYCLES et des SPORTS, au PALAIS DES SPORTS, rue de Bérry (constituant le cinquième Salon).

15-30 décembre : Sixième Salon du Cycle et de l'Auto. Une Mors, une BROUHOT et un Cycle-car, le « TRAIN CYCLE » de L. BONNEVILLE y représentent seuls l'Industrie Automobile.

Bonneville.

14

Sont annoncés, mais font défaut : BAILLE-LEMAIRE (Voiture); CHENARD (Voiturette); DORÉ (Voiture); BENZ LABOURÉ (Voiture) MÉTROPOLE (Voiture); LÉON BOLLÉE (Voiturette).

1898, 15 juin-3 juillet : TUILERIES. Première Exposition Automobile de l'A. C. F.

Dès 1897, l'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE avait demandé aux Constructeurs de se réserver pour la première Exposition qu'il projetait pour juin 1898.

Ainsi, cette manifestation remporta un succès complet.

Environ 80 Exposants y figurent. Non seulement les premiers constructeurs déjà bien connus, mais de nouvelles maisons. Je note :

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT, AMIOT et PENEAU (avant-train), AUDIBERT LAVIROTTE, BROUHOT (sans chaînes), NOE BOYER et Cie, BRIEST Frères, COHENDET, COMIOT, CYCLONE, DAIMLER, DAVID et BOURGEOIS, LANDRY BEYROUX, ELAN, DILIGEON HURTU, DE DION BOUTON, FARMAN, H. DE RIANCEY (avant-train) LE BLON de la FOREST, LEFEBVRE LÉO, LEPAPE, LOYAL, ROGER, BENZ, MALINGE et LAULAN, MAROT et GARDON, PARIS SINGER, ROCH, BRAULT, ROLLAND VINOT et DEGUINGAND, RUPALLEY et ROUXEL, LÉON BOLLÉE, SERPOLLET, ROCHET-SCHNEIDER, TESTE MORET, VALLÉE, WERNER Fr.

1898, 15-26 décembre : GALERIE DES MACHINES, Septième Salon du CYCLE et de l'AUTOMOBILE.

1899, 15 juin à 9 juillet : aux TUILERIES. Deuxième Exposition d'AUTOMOBILES.

Réservée aux Voitures ayant effectué préalablement le parcours PARIS-VERSAILLES.

Nouvelles marques exposées : ASTER, CAMPAGNE, CHENARD WALCKER, CHESNAY, A. CLÉMENT, COTTEREAU, DARRACQ et Cie, DELAHAYE, DECAUVILLE, DUPRESSOIR, RENAULT Frères, ROUXEL, etc...

1898, 13-27 décembre : SALLE WAGRAM. (Huitième Salon du CYCLE (DESGRANGE et GODDET).

1900 : Exposition Universelle, Section Automobile à VINCENNES.

A partir de 1901 les deux organisations « CYCLE ET AUTO » fusionnent et du 21 janvier au 10 février au GRAND PALAIS se tiendra, sous le Commissariat de Gustave RIVES, la troisième Exposition de l'AUTOMOBILE et du CYCLE.

La suivante (quatrième) ayant lieu la même année du 19-25 décembre.

Tous les ans, en décembre, la manifestation se renouvellera, celle de 1907 prenant le titre de Décennale.

En 1910, c'est M. RICHARDIÈRE qui en est l'organisateur et à partir de 1912 et 1913, dernier d'avant-guerre M. CÉZANNE.

La tradition est reprise les 9-10 octobre 1919, et continue depuis 1921 (non organisée en 1920).

LES AUTOMOBILES CLUBS FRANÇAIS

1896, 12 novembre : PARIS, « AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE » par le Baron de ZUYLEN, Comte de DION, Paul MEYAN.

1897, 23 avril : BORDEAUX, A. C. BORDELAIS : LEGENDRE, BORD, LAFITTE, ESCARGUEL, MARLY, D^r CREUZAN.

1897, 16 mai : TOULOUSE, « LES CHAUFFEURS DU MIDI », fondé après une première réunion et défilé du 14 janvier 1897 : BARÈS, DE CORAIL, ARNAUD, BONFILS, TAPIE, THOMAS, SOULET, BONNEVILLE. Modifié le 5 décembre 1898 en A. C. de TOULOUSE et en 1921, L'A. C. du MIDI.

1897, 10 juin : NICE, AUTO VÉLO CLUB (transformation du VÉLO CLUB de NICE) : J. GONDOIN, F. GAUTIER, CHAUCHARD, SARDOU, LETAINTURIER, CLÉRISSEY.

1898, 3 février : ANGERS.

1898, 25 août : AMIENS (A. C. de PICARDIE), Président : JUMEL. Correspondant Locomotion Auto : Maurice BERSON.

1898, 25 août : DIJON, A. C. BOURGUIGNON, Gaston LIEGARD, BIDAULT, L. CHESNAY, WEIL PICARD.

1898, 17 novembre : PAU (A. C. BÉARNAIS) Comte NITOT, THORN, PASCAULT, COUGET.

3 décembre : TOULOUSE. A. C. TOULOUSAIN. Section des CHAUFFEURS DU MIDI, Président : A. de SAMBUCY. Secrétaire : d'ALDEGUIER.

1899, 4 janvier : PÉRIGUEUX (A. C. PÉRIGOURDIN-DORDOGNE) de FAYOLLE, SOYMIER, DIDON.

5 mars : MARSEILLE, formé par l'U. F. de PROVENCE. ZAFI-

ROPOULO, de FARCONNET, P. BARLATIER, DE FABREGUES, MÉRY, RIVOIRE, BORELLI, CATZIGRAS, P. RODOWNACHI.

12 mars : NANCY (A. C. DE LORRAINE), PONTON D'AMECOURT, P. DUBOIS.

11 mai : LYON, MOTO CLUB. Président : P. COLLIN.

16 novembre : SALON, P. BERTIN, A. TOURNEFORT, CHEVALIER, AUBERT, HUNZIKER.

3 décembre : ROMANS, A. C. DROME.

31 décembre : ROUBAIX (UNION MOTOCYCLISTE), A. ROUSSEL, GARIN, LAUREYNS, DELYS.

1900, 19 janvier : ROUEN (A. C. NORMAND), Président : BRIDoux. Secrétaire : BONNEMAIN.

26 janvier : AVIGNON (Vaucluse). Président : PERNOD.

1^{er} mars : CLERMONT-FERRAND (Auvergne).

8 mars : NANTES.

20 mars : DRAGUIGNAN (A. C. du VAR). Président : DE VILLENEUVE BARGEMONT, Michel DUPRÉ, OUSTRIC.

8 mai : BÉZIERS (A. C. BITERROIS).

9 novembre : DAUPHINÉ.

27 décembre : ROUBAIX (A. C. DU NORD), P. FRAIGNAC, V. P. HUET, DEVOUGE.

PRINCIPAUX BREVETS. — A PARTIR DE 1889

1889 :

- (195456). LOUAP, Voiture mécanique roulant seule.
18 mai (198297). BERIO, « Vélocifer » ou Vélocipède à gaz de benzine.
14 septembre (200782 et 200792). DE DION BOUTON, Moteur à Explosions à ailettes.
18 novembre (201992). BERNARD, Voiture à 4 roues.

1890 :

- 11 juin (57203). DAIMLER, Régulateur de Vitesse.
28 juin (206674). MILLET, Transmission pour véhicules à moteur.
8 juillet (206855). DE DION BOUTON, Moteur à Pétrole et Essence.

1891 :

- 26 mars (212327). ROUZAY, Voiture à pétrole.
12 novembre (213379). VACHERESSE, Véhicule dit Motocycle.
17 novembre (217512). VINCENT, Voiture Électrique.
23 décembre (218241). DOUDART DE LA GRÉE, Bicyclette à vapeur.

1892 :

- 4 février (219155). POUJADE, Moteur à gaz liquéfié pour Cycles.
20 août (223812). LUCAS et C^o, Appareil à Vapeur.
13 septembre (224303). MAYADE, Innovation aux Locomoteurs.
6 octobre (224763). SAINT-OUEN et PONCET, Voiture Électrique.

1893 :

- 24 février** (228181). KLAUSS, Tricycle à moteur à pétrole.
20 mars (228748). DE DION BOUTON, Transmission par cardans.
1^{er} avril (229197). VALLET et LALBIN, Vélocipède à moteur mécanique.
9 mai (229857). HANRIOT, Nouveau moteur vélocipédique.
13 mai (230065). BENZ et Cie, Direction pour véhicules à 4 roues.
24 octobre (223775). REVAL, Nouveau Moteur de Vélocipède.
1 décembre (234451). VALLÉE, Bicyclette à air surchauffé.
3 décembre (234584). LIBREY, Bicycle à vapeur.

1894 :

- 2 février** (236489). MILLET, Moteur et Applications.
11 avril (237686). QUINTON, Moteur pour Bicyclettes et Tricycles.
17 avril (237843). WOLFFMULLER, Bicyclette à moteur.
26 juin (239602). DE DION BOUTON, Commande des roues d'un automoteur.
23 juin (239530). GLADIATOR, Véhicule à Vapeur.
11 juillet (239457). LEPAPE, Locomoteur.
31 juillet (240407). RAMBAUD et GOUBILLON, Bicyclettes à moteur à pétrole.
11 août (240673). TELLIER, Moteur pour Tricycles.
25 août (240981). GAILLARDET et JEANTAUD, Embrayage.
25 août (240977). PIJOUX, Moteur pour Bicyclette.
8 septembre (241259). FARGOT, Perfectionnement.
8 septembre (241258). PRETOT, Moteur pour Véhicules.
15 octobre (242103). SCOTTE, Voiture à vapeur.
25 octobre (242363). DELIZY, Changement de Vitesse.
25 octobre (242377). DE DION BOUTON, Carburateur.
10 novembre (14782). CLÉMENT, Commande pour Cycles.
26 novembre (243126). Cie des VOITURES SANS CHEVAUX, application LOISEL.

- 24 novembre (243115). BLANC, Moteur rotatif de Bicyclette.
 10 décembre (243531). DIESEL, Moteur à combustion interne.
 18 décembre (243714). PINGAULT, Moteur électrique et cycle.
 22 décembre (244046). PEDRETTI et SCHIERETTI, Nouveau
 moteur pour vélocipède.
 24 décembre (243880). TATIN, Petit moteur à Vapeur pour
 Véhicules légers.

1895 :

- 17 janvier (244401). DE BOURZAC, Perfectionnements Véhi-
 cules automobiles.
 22 janvier (244342). KRIEGER, Voiture électrique.
 19 janvier (244649). PRIESTMANN, Perfectionnement aux
 moteurs.
 6 février (244925). PEUGEOT, Moteur à pétrole.
 16 février (245042). LETOMBE, Système de moteur.
 20 février (245248). LE BRUN, Voiture à pétrole.
 21 février (245276). PANHARD-LEVASSOR, Perfectionnement.
 19 février (245223). VOITURES SANS CHEVAUX (Cie), Allu-
 meur incandescent LOISEL.
 26 février (245412). DE DION BOUTON, Distributeur pour
 moteurs.
 22 mars (245898). BECQ, Refroidissement.
 22 mars (246022). GUÉNÉE, Bicyclette à moteur.
 2 avril (246324). BUTIKOFFER, Bicyclette à moteur.
 6 avril (246432). BALBI, Nouveau moteur.
 17 avril (246530). Amédée BOLLÉE Fils, Moteur à pétrole.
 13 avril (246621). FESSARD, Moteur à pétrole.
 11 juin (248475). DURYEA, Perfectionnements Véhicules
 automobiles.
 21 juin (248323). TENTING, Transmission pour autos.
 21 juin (248311). NIEL (Sté des Moteurs), Perfectionne-
 ments.
 25 juin (248441). BRAULT et JEANTAUD, Véhicule Élec-
 trique.
 10 septembre (250175). DUNCAN, SUBERBIE et MICHAUX, Moteur
 à pétrole.

- 13 septembre (250259). DE DION BOUTON, Allumage par trembleur commandé.
- 3 octobre (250721). GLADIATOR (Société), Tricycle Automobile (251276).
Quadricycle et Voiture (252357).
- 8 octobre (250836). LIBREY, Vélocipède Électrique.
- 15 octobre (250010). DELAHAYE, Perfectionnement sur automobile.
- 19 octobre (251070). BÉRET, Moteur à pétrole.
- 18 novembre (251799). CLÉMENT ET BONTAN, Voiture automobile.
- 27 novembre (252021). DE CONINCK, Perfectionnements.
- 4 décembre (252326). BOLLÉE Léon, Cycle Automobile.
- 11 décembre (252384). DUFOUR, Cycle automobile.
- 12 décembre (252397). CROUAN, Vélo-moteur.
- 12 décembre (252403). LANDRY et BEYROUX, Mécanisme pour auto.
- 12 décembre (252409). DALIFOL, Quadricycle à vapeur.
- 26 décembre (252742). HEILMAN, Moteur équilibré.
- 23 décembre (252698). JEANTAUD, Essieu directeur moteur.
- 24 décembre (252728). PENNINGTON, Perfectionnements Autos.
- 24 décembre (252734). BOURIGEAUD, Tandems à moteur.
- 31 décembre (252834). CHAUVEAU, Moteur à pétrole.
- 31 décembre (252889). C. DE RIANCEY, Avant-train moteur.
- 1896 :
- 8 janvier (253004). TERROT, Transmission pour Cycles et Autos.
- 20 janvier (253312). MICHELIN, Transmission.
- 27 janvier (254437). A. BOLLÉE Fils, Auto à pétrole.
- 29 janvier (253535 et 536). DE DION BOUTON, Moteur à deux cylindres et transmission.
- 30 janvier (253566). KELLNER et FAUGERE, Moteur à pétrole.
- 6 février (253664). AUDIBERT, Moteur à pétrole, Moteur et voiture.
- 11 février (253926). PAGEOT, Perfectionnements.
- 25 février (254299). LOYAL, Carburateur.

3 mars	(254437 et 256491). GAUTIER et WEHRLE, Perfectionnements.
7 mars	(254609). PENNINGTON, Perfectionnements.
17 mars	(254803). THOMSON HOUSTON, Perfectionnements.
4 avril	(255327). PICTET, Moteur.
4 avril	(255347). MICHELIN, Pneumatique pour voitures.
13 avril	(255509). PEUGEOT, Carburateur.
18 avril	(255603). DE BOISSE, Voiture.
24 avril	(255846). BELVALETTE et PARAIRE, Moteur léger
24 avril	(256587 et 256740).
1^{er} mai	(256017). ROGER, Perfectionnements.
1^{er} mai	(256041 et 042). DE DION BOUTON, Refroidissement des moteurs et perfectionnement. Direction.
2 mai	(256053 et 262188). STURMEY, Chaînes automobiles, voitures etc...
11 mai	(256259). MORS, Voiture.
23 juin	(257517). GARDNER, Perfectionnements.
24 juin	(257451). LANCHESTER, Perfectionnements.
22 juin	(257443). FOREST, Quadricycle à pétrole.
27 juin	(257622). LE BRUN, Voiture automobile.
27 juin	(257650). MICHAUD, Mécanisme pour autos.
27 juin	(257834). CLÉMENT et BONJEAN, Moteur.
16 juillet	(254118). KNIGHT, Perfectionnement Moteurs et Véhicules.
13 juillet	(258043 et 262128). MOREL et GÉRARD, Sociable automobile et voiturette.
15 juillet	(258079). VALLÉE, Voiture à pétrole.
11 juillet	(258007). MOREAU, Vélocipède à moteur.
30 juillet	(258477). GALLICE, Nouveau moteur léger.
28 juillet	(258533). PILAIN, Joint de cardan.
4 août	(258655). GAUTIER et WEHRLE, Voiture automobile.
14 août	(258898). PRETOT, Embrayage avant-train.
21 août	(259077 et 078). LOISEL, Moteur rotatif et perfectionnements autos.
31 août	(259309)l TRIIOULEYRE, Perfectionnements.
12 septembre	(259633). ROUART et GEAY, Automobile.

- 12 septembre** (259519). ROSSEL, Voiture automobile.
1^{er} mai (256744 et 256766). LE BLANT, Perfectionnement autos.
2 juin (256880). LEPAPE, Perfectionnement.
4 juin (256937). HILDEBRAND, Moteur rotatif.
16 juin (257281). MICHELIN, Transmission pour autos.
10 juillet (258224). LAWSON et PENNINGTON, perfectionnements.

1896 :

- 29 septembre** (260662). CROUAN, commande pour autos.
3 octobre (260095). LABBIN et MENARD, Véhicule automobile.
3 octobre (260186 et 260191 et 260225). CLÉMENT et MICHAUX, Embrayage et brûleur.
5 octobre (260229). TRUFFAULT, Distribution pour autos.
27 octobre (260778 et 260779). DUNCAN et LACOSTE, Châssis et mise en marche.
31 octobre (260900). MILDE, Voiture électrique.
2 novembre (260924). PRETOT, Avant-train automoteur pour tous véhicules.
11 novembre (261162). WEIDKNECHT, Perfectionnement Autos.
20 novembre (261314). BRIEST F. F., Perfectionnement.
18 septembre (259814). GLADIATOR, Cadre pour Cycles électriques.
25 novembre (262626). GEORGES RICHARD, Transmission.
23 novembre (261512). SANTENARD, Moteur à pétrole.
26 novembre (261648). DURYEA, Perfectionnements.
28 novembre (261684). BONNARDOT, Moteur.
7 décembre (261901). MATHIEU, Transmission.
5 décembre (261931). HENRIOD, Transmission.
7 décembre (261959). LOYAL, Véhicule auto.
9 décembre (262037). DARRACQ, Voiture électrique.

1897 :

- 11 janvier** (262856). BARISIEN, Moto-cadre.
7 janvier (262880). BLÉRIOT, Turbines.
8 janvier (262906). LEMOINE, Essieu directeur auto.
9 janvier (262908). BAILLE LEMAIRE, Perfectionnements.

- 9 janvier (262941). CLÉMENT et MICHAUX, Voiture automobile.
- 11 janvier (263202). GARREAU, Bicyclette automobile.
- 23 janvier (263360). LEFEBVRE, Perfectionnements.
(263511). AUDIBERT, Perfectionnements.
- 1^{er} février (263563 et 564). DE FARCY et PÉAN, Voiturette et changement de vitesse.
- 6 février (263809 et 264257). LACOSTE et DUNCAN, Moteur à essence et perfectionnements.
- 8 février (263842). CHESNEAU et THOMAS, Mécanisme pour autos.
- 11 février (263844). CHAUCHARD, Moteur amovible.
- 5 février (263766). VINCKE, Direction.
- 10 février (263780). TATIN et TANIÈRE, Voiturette à vapeur.
- 26 février (264145). LEFEBVRE et C^{ie}, Moteur.
- 27 février (264520). LANCHESTER, Perfectionnements.
- 23 février (264366). RIVIERRE et GIRARDOT, Vélocipède et propulsion mécanique.
- 10 mars (264844). BUCHET, Mécanisme Moteur.
- 11 mars (264844). LONGUEMARRE, Carburateur.
- 22 mars (265254). LOYAL, Transmission.
- 23 mars (265257). DE COSTER, Perfectionnements.
- 30 mars (265525). BOUILLY et TENAUD, Bicyclette à moteur.
- 16 avril (266069). GRIVEL, Moteur.
- 29 avril (266477). FOUCHÉ et DELACHANAL, Voiture.
- 24 avril (266289). HENRIOD, Voiture.
- 12 mai (266617 et 266857). DILIGEON, Transmission auto.
- 21 mai (267173). LABOURÉ et SEREX, Transmission auto.
- 24 mai (267229). C. DE RIANCEY, Transmission auto.
- 28 mai (267296). ROCHET-SCHNEIDER, Changement de marche.
- 14 juin (267937). DUCROISSET, Carburateur.
- 26 juin (268223). Georges RICHARD, Perfectionnements.
- 3 juillet (268312). LEGROS, Moteur mécanique.
- 19 juillet (268880). WERNER, Moteur pour voitures automobiles.
- 27 juillet (269076). GLEIZE, Changement de vitesse.

- 31 juillet** (269238). RAVASSE, Changement de vitesse.
20 août (269798). DE DION BOUTON, Bicyclette automobile.
6 novembre (271950). DE DION BOUTON, Nouveau train moteur.
3-4 novembre (271783 et 784). Amédée BOLLÉE, Véhicule et transmission.
2 novembre (271835). AMIOT et PENEAU, Changement de vitesse.
17 novembre (272276). DIDIER, Changement de vitesse.
24 novembre (272351). JUZAN, Avant-train pour tricycle.
- 1898 :**
- 7 janvier** (273866). WERNER, Moteur à pétrole pour Cycle.
10 janvier (273907). PÉRISSÉ, Nouveau moteur pour voiture.
12 janvier (273986). BONNEFILS, Moteur pour Auto.
20 janvier (274280). SCHMIDT, Essieu moteur.
24 janvier (274280). BERLIET, Perfectionnement auto.
1^{er} février (274554). JENATZY, Traction électrique et dispositif.
7 février (274774). RENAUX, Moteur à pétrole pour Motocycles.
10 février (274899). MOREL, Voiturette automobile.
11-16 février (274899, 274934 et 275076). DECAUVILLE (Établissements), Voiture automobile, allumage et carburateur.
18 février (275126). LOCKERT, Avant-train moteur.
21 février (275197). BUTIKOFER, Vélocipède à moteur.
21 février (275205). DELAYAYE et C^{ie}, Transmission pour auto.
28 février (275420). BRILLIÉ, Perfectionnement aux autos.
8 mars (275707). G. KNAP, Voiturette motocycle.
30 mars (276509). BARDON, Changement de vitesse pour auto.
5 avril (276705 et 277232). RAVASSE, Changement de vitesse et Tricycle à pétrole 2 vitesses.
9 avril (276859). MILLOT, Changement de vitesse.
2 mai (277560). DE DION BOUTON, Perfectionnements.

- 2 mai (275571). RHEDA (Sté d'automobiles), Moteur.
 5 mai (277678). ROMAIN, Moteur à pétrole.
 7 mai (277780). AMIOT et PENEAU, Avant-train moteur.
 11 mai (277851). PATIN, Voiture auto-électrique.
 21 mai (278155). BUCHET, Transmission pour automobile.
 24 mai (278212). CROUAN, Transmission pour automobile.
 27 mai (278382). SCLAVERAND, Graisseur pour moto-
cycles.
 31 mai (278348). ROCHET-SCHNEIDER, Transmission pour
auto.
 4 juin (274582). PINET, Changement de vitesse.
 8 juin (278697). RENAUX, Motocycles.
 11 juin (278801). CONTINENTALE (Sté d'autos), Voiture.
 13 juin (278829). BROUHOT, Mécanisme pour autos.
 14 juin (278875). PINÈDE, Voiture auto.
 21 juin (279084). MORISSE, Voiture auto.
- 1898 :
- 27 juin (279228 et 229). BRIEST FF, Transmission.
 16 juillet (297737). COUGET, Multiplicateur pour Motocycles.
 19 juillet (279852). PIEPER, Bicyclette Automobile.
 19 juillet (279874). PANTZ, Moteur amovible pour auto.
 20 juillet (279891). TAYLOR (Société) et BENIER, Moteur
pour auto.
 21 juillet (279937). DAIMLER et VVE LEVASSOR, Embrayage
et débrayage.
 4 août (280311). JEANTAUD, Avant-train électrique.
 25 août (280864). FIGINI et LAZZATI, Application de mo-
teur à Bicyclette.
 3 septembre (281081). ADER, Perfectionnements aux Moteurs
et Voitures.
 26 septembre (281660 et 661). JENATZY, Voitures électriques.
 17 octobre (282202). DUMONT et MOT; Perfectionnements.
 22 octobre (282368). GOBRON et BRILLIÉ, Direction auto.
 28 octobre (282500 et 501). SCHMIDT, Transmission et dis-
tribution.
 5 novembre (282748). CREANCHE, Changement de vitesse.

- 12 novembre (282935 et 936). A. CAZENEUVE, Carburateur et allumage.
 14 novembre (282276 et 283000). BOYER, Transmission.
 8 décembre (283183). FRISBIE, Freins pour Motocycle et auto.
 24 novembre (283369). BARDON, Train moteur.
 28 décembre (284377). TESTE MORET, Voiture.
 28 décembre (284666). LABITTE, Moteur et Bicyclette.
 16 décembre (284596). PANHARD-LEVASSOR, Voiture légère.
 23 décembre (284600). APPRATO, Changement de vitesse.

1899 :

- 11 janvier (284428 et 285311). BENIER, Voiture automobile et moteur.
 16 janvier (285003). MALICET et BLIN, Tricycle auto.
 18 janvier (285078). DUPRESSOIR, Démultiplicateur.
 2 février (285499). ROCHET-SCHNEIDER, Changement de vitesse.
 30 janvier (285643). LE BLAN DE LA FOREST et MARC, Perfectionnement.
 9 février (285735). RENAULT, Transmission et changement de vitesse.
 9 février (285761). MERCIER, Changement de vitesse.
 7 février (285881). ELDIN, Perfectionnements et Moteurs.
 25 février (286250). CHAMEROY, Changement vitesse auto.
 17 mars (286914). ITASSE et GALLET, Perfectionnements.
 18 mars (286980). ROLLAND, VINOT, DEGUIGAND, Changement de vitesse.
 21 mars (287039). DECKERT, Changement de vitesse.
 30 mars (287378). BASSÉE et MICHEL, Allumage électrique.
 4 avril (257533). GIRAUD, Moteur « Taureau ».
 11 avril (287700). LURQUIN, Changement de vitesse.
 15 avril (287869). René CHAMPLY, Transmission.
 18 avril (287957). VIVINUS et HEDT, Transmission.
 13 mai (288795). DEBAT, Perfectionnements.
 25 mai (289211). LESAGE, Moteur.
 28 septembre (292883). CHABOCHE, Essieu moteur.
 10 octobre (293176). NICODÉMI, Auto Zénith.

- 12 octobre (293200). BIRAL, Changement de vitesse.
 12 octobre (293210). DUBRULLE, Graisseurs.

BREVETS ANGLAIS : MOTEURS A PÉTROLE

- 1883, 1^{er} janvier (19). Fernand FOREST, Moteur à pétrole.
 1883, 5 juillet (19). Fernand FOREST, Moteur à ailettes.
 1889 : Avec GALLICE, Moteur à quatre cylindres.
 1891, 24 décembre : Avec GALLICE, Perfectionnements.
 1883, 10 novembre : (5315). LENOIR E. Moteur à pétrole, Carburateur.
 1885, 15 janvier : LENOIR E. Moteur agricole sur Charriot.
 1884, 26 février (3981). DELAMARRE DEBOUTTEVILLE et MAILANDRIN, Moteur et Applications, Carburateur.
 1885, 7 avril (4316). DAIMLER G., Moteur à Gaz et Pétrole.
 1886, 8 avril (5789). BENZ C., Moteur à Gaz et Pétrole.
 1887, 15 novembre (15598). BUTLER E. : Moteur à gaz ou pétrole.
 1889, 26 mars (5199). MILLET N. F., Moteur à gaz et pétrole pour propulsion terrestre et aérienne.
 1889, 3 juin (9203). BUTLER'S PETROL CYCLE SYNDICATE, Moteur à gaz quatre temps.

Puis :

- 1890, 6 mai : BUTLER, Moteur à Gaz et Pétrole.
 1892, 14 avril : (7241). DIESEL R., Moteur à huiles.

Puis :

- 1895 (4203 et 12306).
 1892, 12 septembre (16308). MAYBACH W., Perfectionnement.

Puis :

- 1893, 25 août : Carburateur.
 1896, 15 avril (7940). Avec SIMMS, Allumage.
 1894, 16 avril (7542). WOLFFMULLER et GEISENHOF : Moteur pour Vélocipèdes.

1895, 11 juin (11400). DURYEA, Moteur pour véhicules.

Puis :

1896, 17 juin et 24 novembre.

1895, 31 août (16362). ROGER, Moteur de Voiture.

BREVETS ANGLAIS DE VÉHICULES A GAZ OU A PÉTROLE

1884, 26 février (3986). DELAMARRE DEBOUTTEVILLE MALANDIN, Applications. Tricycle et Voiture.

1885, 11 septembre (10786). DAIMLER G., Vélocipède propulsé par Moteur 4315.

1886, 28 avril (5789). BENZ G., Tricycle à moteur.

1887, 15 novembre (15598). BUTLER E., Tricycle.

1889, 26 mars (5199). MILLET F., Vélocipède, bicyclette, tricycle ou quadricycle.

Puis :

1895, 2 janvier : Nouveau type.

1892, 12 septembre (16310). MAYBACH, Voiture à moteur vertical.

1894, 16 avril (7542). VOLFFMULLER GEISENHOF, Bicyclette.

Puis :

1896, 30 mars et 10 juin. HILDEBRAND, Perfectionnement.

1895, 11 juin (11400). DURYEA, Voiture.

Puis :

1896, 17 juin et 24 novembre : Nouveaux modèles.

1896, 31 août (16362). ROGER, Voiture.

1896, 8 octobre. LIBBEY, Bicyclette.

1895, Autres Brevets : GLADIATOR, SAVORGNAN de BRAZZA, Vicomte DECAZES, STURMEY, TENTING, PENNINGTON.

1896. Brevets : GAUTIER T. P., CAPITAINE, TERROT, PENNINGTON, LÉON BOLLÉE, FESSARD, HILDEBRAND, ROGER BENZ, DELAHAYE, CLERC PINGAULT, LEPAPE, POUCHAIN, Amédée BOLLÉE Fils, GAUTIER, WEHRLE, MOREL et GÉRARD, KREBS, SCHMIDT, LANCHESTER, LAWSON, MORS, PRETOT, BORDES-SOUL, PILLAIN.

Bonneville.

15

FORMATION DE SOCIÉTÉS

1896, 15 septembre : VINET, 8, rue du Débarcadère.

1897, 21 janvier : TATTERSAL Franç., 25, rue Beaujon.

29 avril : FAGEOT Aîné, de Lyon, 2, rue Boutarel à Neuilly.

1898, 28 avril : Sté PEUGEOT, Capital porté de 800.000 à 2.400.000.

S. A. de TRACTION AUTOMOBILE, 20, rue Pergolèse, capital 100.000 francs.

DECAUVILLE (Société des Voitures Automobiles des Éts) pour l'exploitation de la petite voiture GUEDON, Capital 1 million.

DIESEL MOTOR Cy of AMERICA, 11, Broadway New-York.

7 avril : SCHMIDT (la S. A. des Voiturettes automobiles), devient RHEDA S. des Automobiles, 68, rue de la Folie-Méricourt.

12 mai : ROCH BRAULT, et Cie. Fondent la Société Franc. d'Automobiles, 50, rue Saint-Ferdinand. Capital : 100.000 francs.

27 avril : CHANON et Cie, 12, rue Duret, Automobiles et Moteurs. Capital : 100.000 francs.

27 avril : PALAIS DE L'AUTOMOBILE (Sté du), Boulevard Péreire, Paris. Capital 300.000 francs.

27 avril : MÉTROPOLITAIN DE PARIS (Cie du), 31, avenue de l'Opéra. Capital 25 millions.

11 mai : NICOLAS et Cie. Moteur. 114, rue Oberkampf. Capital : 65.000 francs.

25 mai : MOT et DUMONT. Motocycles, 57, rue Desrenaudes.

20 août : LE BRUN et Cie, Grand'Rue à Montrouge.

25 août : S. FRANÇAISE D'AUTOMOBILES (GAILLARDET), 1, quai National à Puteaux. Capital 1.200.000 francs.

15 septembre : G. DORE (Sté), 179, rue de Courcelles, Capital : 150.000 francs.

25 septembre : S. Gle FRANÇAISE CYCLES ET AUTOMOBILES, 60, Chaussée d'Antin, Paris. Capital 1.325.000 francs.

6 octobre : GOYET et LEGRAS, 23, *bis*, rue du Marché à Nueilly.

13 octobre : BRIERRE E. J. et C^{ie}, 239, boulevard Pereire.

28 octobre : FAUGÈRE Sté Concessionnaire, 25, rue des Mathurins, Capital 100.000 francs.

10 novembre : GOBRON et BRILLIÉ, 17, rue Philippe-de-Girard. Capital 500.000 francs.

10 novembre : MERVILLE et C^{ie}, rue Saint-Ferdinand. Capital, 25.000 francs.

23 novembre : SPHINX, Moteurs (Sté des). Dumas Clément 10, rue Bardi, Levallois-Perret.

4 décembre : CLÉMENT, J. B., Garage, boulevard de Courcelles. Capital : 50.000 francs.

4 décembre : ÉTUDE DES FILS ÉLECTRIQUES (Sté), 8, rue de l'Échelle. Capital : 200.000 francs.

4 décembre : FRANCE S. F. des Automobiles, 134, rue de Paris, Puteaux. Capital : 80.000 francs.

29 décembre : CYCLONE (Moteurs), OUZOU et C^{ie}, 48, rue Saint-Ferdinand. Capital : 60.000 francs.

30 décembre : GRANDE EXPANSION (Sté des Moteurs), 12, rue de Crimée. Capital : 825.000 francs.

30 décembre : DUMOND, Voiturettes Mot. SARALEGUI, 130, rue du Bois, Levallois. Capital : 300.000 francs.

1899, 24 janvier : ÉCLIPSE. Voiturettes (Bonnard et Fescher), 19, rue de Provence. Capital : 40.000 francs.

19 janvier : MOTEURS AUTO-LÉGERS S. F., 17, rue Blanche.

19 janvier : MICHAUX (Henry) et C^{ie}. Sté d'Études Automobiles

19 janvier : CHENARD et WALCKER, 7, rue de Normandie, Asnières, Capital : 300.000 francs.

27 janvier : FALCONNET et PERODEAUD. Commandite de 200.000 francs.

- 1^{er} février** : ALAIN et VIGNA, 45, avenue de la Grande-Armée.
- 16 février** : Sté GRAMME, 20, rue d'Hautpoul. Capital : 2 millions 300.000 francs.
- 17 février** : MINERVE. Automobiles, 28, rue de Chateaudun. Capital 200.000 francs.
- 17 février** : AUTOS ÉLECTRIQUES S. F. Syst. OPPERMAN, 3, rue Scribe. Capital : 100.000 francs.
- 17 février** : MOTO VOITURES C. G. 96, rue Saint-Medan, Bondy. Capital : 100.00 francs.
- 17 février** : TRANSPORTS AUTOMOBILE C. I. Un million de francs.
- 30 mars** : RENAULT Frères, 10, avenue du Cours à Billancourt. Capital : 60.000 francs.
- 6 avril** : HURTU C. Des Autos, 10, rue Halévy. Capital : 1.500.000 francs.
- 6 avril** : CANELLO DURKOPP. Voitures Villa des Bruyères à Courbevoie. Capital : 1 million.
- 23 mai** : LA TOURAINE. Construction d'Autos, 62, rue de Provence. Capital : 28.000 francs.
- 23 mai** : UNION (Accumulateurs), 13, rue de Londres. Capital : 600.000 francs.
- 1^{er} juin** : L. CREANCHE (Sté des Voiturettes), 7, rue Brunel (Charles Brue). Capital : 500.000 francs.
- 8 juin** : HOLLEY et Cie, 73, *bis*, avenue de la Grande-Armée. Capital : 16.000 francs.
- 22 juin** : ERNST et Cie, 13, rue Laffitte. Capital : 93.000 francs.
- 22 juin** : POTIN et REGULLART, Voitures Électriques, 3, rue du Château, à Puteaux.
- 13 juillet** : C. ROUX et Cie, 50, rue du Château, Boulogne. Capital : 30.000 francs.
- 15 juillet** : LE SPHINX « Société des Moteurs et Autos », 10, rue Barbin, Levallois. Capital : 325.000 francs.
- 20 juillet** : ELECTROMOTION. A. CLÉMENT et HART O'BERG, quai Michelet, Levallois. Capital : 500.000 francs.

20 juillet : AUBRE, Autos et Motos, 79, boulevard Haussmann. Capital : 150.000 francs.

20 juillet : PHENIX, Accumulateurs, rue Cavé à Levallois-Perret. Capital : 240.000 francs.

20 juillet : LAMAUDIÈRE et LABRE, 41, rue du Bois, Levallois-Perret, Capital : 100.000 francs.

20 juillet : NATIONALE (La) BOUVIER et BARBAROU, 34, rue Kléber, Levallois-Perret. Capital : 200.000 francs.

27 juillet : AIGLE. Moteurs et Voitures, 33, rue de Toul. Capital : 100.000 francs.

10 août : Georges RICHARD (Sté des Éts), 13, rue Théophile Gautier, Capital : 8 millions.

10 août : VOITURES AUTOMOBILES, Sté génér. 135, rue de la Convention. Capital : 1 million.

10 août : FULMEN (Sté nouvelle des Accumulateurs), 18, quai de Clichy, Clichy. Capital : 550.000 francs.

17 août : Ph. MAROT GARDON et Cie (Sté des Cycles et Autos), 37, rue Brunel. Capital : 400.000 francs.

7 septembre : MOTEURS ROTATIFS ARNAUD et MAROT. 145, boulevard Malesherbes. Capital : 200.000 francs.

7 septembre : L'ÉNERGIE, Brevets RENAUX, 55, rue de Naples. Capital : 500.000 francs.

2 novembre : L. CREANCHE (Sté anonyme des Automobiles), 7, rue Brunel. Capital 120.000 francs.

2 novembre : L'ÉLECTRICITÉ. Automobiles Électriques et Voitures DAVID et BOURGEOIS, 8, rue Drouot, Capital : 1 million 500.000 francs.

16 novembre : A. VEDRINE et BREUGNIOT. Carrosserie, 16, rue Brunel. Capital 80.000 francs.

21 décembre : BARDON (Système S. A. Automobiles et Traction), 30, avenue Niel, Capital : 500.000 francs.

14 septembre : TRANSPORTS AUTOMOBILES au Soudan, 46, rue de Provence, Capital : 1 million.

7 octobre : STOP. Freins, 74, boulevard Haussmann. Capital : 120.000 francs.

12 octobre : RAUS et Cie, Moteur rotatif, Ville Saint-Michel. Capital : 25.000 francs.

12 octobre : ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES L. P., 3, rue de la Bienfaisance. Capital : 1 million.

9 novembre : PELLETIER et COQUILLARD. Voiturettes, 231, boulevard Pereire. Capital : 50.000 francs.

9 novembre : CHARON (Moteurs). 40, rue Laffitte. Capital : 1 million.

16 novembre : KHORN et LHERMOND. Motocycles, 27, boulevard Voltaire. Capital : 112.000 francs.

30 novembre : INDUSTRIELLE AUTOMOBILE, 6, rue Rochambeau. Capital : 1 million.

30 novembre : LAURENT et Cie, 5, rue Laborde. Capital : 21.000 francs.

28 décembre : AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES S. I., 3, rue Scribe. Capital : 200.000 francs.

28 décembre : COLUMBIA. J. DAMAS et BENOIT. 49, avenue du Maine.

28 décembre : PAILLET CARON et Cie, 48, rue Saint-Ferdinand. Capital : 80.000 francs.

28 décembre : AIGLE Accumulateurs, 69, rue de la Victoire. Capital : 500.000 francs.

28 décembre : ROUBEAU. Carburateur, 50 bis, avenue de la Grande-Armée, Capital : 6.000 francs.

28 décembre : MEUNIER. Électricité automobile, 154, faubourg Saint-Martin. Capital : 30.000 francs.

28 décembre : RIKER. Électriques, 28, avenue de l'Opéra. Capital : 300.000 francs.

3 mai : VILAIN, F. F., rue de l'Atlas. Capital : 160.000 francs.

LA PRESSE SPORTIVE

1867 : L'AÉRONAUTE organe de la S. F. de Navigation Aérienne.

1869, janvier à juin : « LE VÉLOCIPÈDE » à Grenoble. Rédacteur : A. FAVRE, de Voiron.

1^{er} avril : « LE VÉLOCIPÈDE ILLUSTRÉ », à PARIS, 19, Marché Saint-Honoré. Rédacteur en Chef : LE GRAND JACQUES (Richard LESCLIDE, Secrétaire de Victor Hugo). Disparaît en juillet 1870, après 62 numéros.

1889 : Reparaît, dirigé par Jean de CHAMPEAUX (Vve Richard LESCLIDE). Rédacteur en Chef : Paul FAUSSIÉ (Feraussi), jusque fin 1898.

1874 : « LE VÉLOCIPÈDE » à Paris. Rédacteur : B. BONAMI, 33 numéros.

29 avril : « LA REVUE DES SPORTS », à Paris, 50, rue De Laborde, Hebdomadaire. Fondé par M. FLEURET, Président du Cercle Nautique.

1877 : Raoul RICHARD (Henri PAGIS), y crée la Rubrique Vélocipédique.

1878 : Directeur : M. PAZ, de la Fédération des Sociétés de Gymnastique.

1889 : ADRESSE : 257, rue Saint-Honoré, bi-hebdomadaire. Directeur : M. TÉTARD. Rédacteur pour le Cyclisme : Ernest MOUSSET.

1891, 1^{er} juillet : Directeur : René de KNYFF. Collaborateurs Cyclisme : Louis MINART et Ernest MOUSSET.

1892, Décembre : Devient quotidien.

1893, 1^{er} janvier : Fusionne avec le « JOURNAL DES VÉLOCIPÉDISTES ».

1894, 23 janvier : M. Paul BERNARD (Tristan).

1895, 8 mars : Hebdomadaire illustré. Nouvelle série. Directeur : E. CARLIER.

1895, 25 décembre : Est acheté par « LE CYCLE », Lahure, Éditeur. Ensuite :

1897, mars : « REVUE DES SPORTS ET CYCLES » absorbée par le « PANTHÉON DU CYCLE » qui devient « L'AUTO CYCLE », Hebdomadaire.

1880, 4 mars : « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », Hebdomadaire, 42, rue de Moscou, PARIS. Directeur : E. FORESTIER (De Jonigny). Rédacteur en Chef : P. DEVILLERS.

1882, 9 septembre : 277, boulevard Pereire, avec Henri PAGIS, Directeur.

1885, 5 mai : 111, avenue de Villiers et **16 octobre** : 188, boulevard Pereire.

1886, 12 novembre : Dernier numéro, absorbé par la « REVUE VÉLOCIPÉDIQUE ».

1880 : « LE JOURNAL DES MACHINES A COUDRE ET VÉLOCIPÈDES », Bi-Mensuel, 43, boulevard de Strasbourg, Paris.

1882 : 1^{er} novembre : « LE GÉNIE CIVIL », 6, Chaussée-d'Antin, Bi-mensuel. E. LEVASSEUR, Louis RICHARD, Antoine BRÉGUET, Max de NANSOUTY, de la VALETTE.

1882 : « LA FÉDÉRATION », 15, faubourg Montmartre, à PARIS, Hebdomadaire, organe des Sociétés de Gymnastique, Nautique et de Tir, G. CLARY, Directeur.

1882, 1^{er} août : « LE VÉLOCE », Mensuel. Directeur : TONNET, Place des Écoles, à PAU, un seul numéro.

1882, 1^{er} janvier : « LA REVUE VÉLOCIPÉDIQUE », à Troyes, tri-mensuel, puis hebdomadaire, fondée par RIGOLEY, achetée le :

1884, 1^{er} janvier : Par F. GÉBERT, de Rouen. Absorbe le : **12 novembre 1886** « LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE » pour devenir :

1886, 19 novembre : « LA REVUE DU SPORT VÉLOCIPÉDIQUE », 36, rue des Augustins, à Rouen.

1882 : « L'INDUSTRIE VÉLOCIPÉDIQUE », à Rouen, Mensuel, devenu :

1887 : « L'INDUSTRIE VÉLOCIPÉDIQUE ET AUTOMOBILE », Directeur : F. GÉBERT, 75, rue Vieille-du-Temple, puis « CYCLE ET AUTOMOBILE INDUSTRIELS », à Paris. F. LAINÉ, 31, boulevard Magenta, puis 59, avenue de la Grande-Armée.

1885, 1^{er} janvier : « LE VÉLOCEMAN » à Montpellier, de H. C. DUNCAN et L. SUPERBIE et des FRÈRES HAMELLE qui fusionnera le 14 novembre 1886 avec le : « VÉLOCE SPORT ».

1885, 1^{er} janvier : « LE VÉLO ». Le Mans.

1885, 5 mars : « LE VÉLOCE SPORT », à Bordeaux, fondé par F. LADEVÈZE, puis dirigé par Maurice LANNELUC-SANSON et le 1^{er} novembre 1889 par Paul ROUSSEAU, Émile JEGHER et Maurice MARTIN. Fusionne : le **21 novembre 1895** avec « LA BICYCLETTE », propriétaire : Félix JUVEN.

1886, octobre : « L'ÉCHO VÉLOCIPÉDIQUE », à Bordeaux.

1887, 1^{er} février : « LE CYCLISTE », 5, rue de Roanne, à Saint-Étienne, Mensuel, de P. de VIVIÉ (Velocio).

1888, 1^{er} janvier : « LA SCIENCE ILLUSTRÉE », 8, rue Saint-Joseph, à Paris, Hebdomadaire illustré. Directeur : Louis FIGUIER.

1888 : « L'ÉDUCATION PHYSIQUE », Mensuel, 51, rue Vivienne, Paris.

1888, mai : « LA VÉLOCIPÉDIE FRANÇAISE », à Rennes.

1888 : « LE MONDE CYCLISTE », 103, rue de Grillon, à Lyon, Hebdomadaire de LÉON FAGEOT.

1888 : « LE MONDE SPORTIF » fusionne avec « LA REVUE DES SPORTS ».

1889 : « BULLETIN OFFICIEL DE L'U. V. F. », Bi-Mensuel, 33, rue du Louvre, Paris.

1889, 1^{er} septembre : « L'ILLUSTRATION VÉLOCIPÉDIQUE », à Rouen, Mensuel. Rédacteur en Chef : Paul QUIRIN.

1890 : « LA FRANCE CYCLISTE », à Angers, d'Henri COTTEREAU et G. de MONCONTOUR.

1890 : « LA FRANCE VÉLOCIPÉDIQUE », Illustré, Bi-Mensuel, Lyon et Paris : A. et M. CHÉRIÉ, 40, rue Hallé.

1890 : « LES SPORTS ATHLÉTIQUES », Hebdomadaire, 8, faubourg Montmartre, puis 131, rue Montmartre, PARIS, qui ont fusionné avec la « REVUE ATHLÉTIQUE » de A. de PALISSAUX, F. REICHEL (P. d'ALISTE), organe officiel de l'U. F. S. A. fondée en 1887.

1890 : « L'ÉCHO DES SPORTS », 108, rue de Richelieu, à Paris, Hebdomadaire Illustré. Directeur : CHIRON. Rédacteur en Chef : Ed. ROQUEBERT.

1890 : « CYCLE SPORT », à Paris. Rédacteur en Chef : L. B. FANOR.

1890 : « LE BULLETIN DU TOURING-CLUB DE FRANCE », 36, rue du Louvre, Paris, qui devient ensuite : « LA REVUE DU TOURING-CLUB DE FRANCE ». Mensuel. Rédacteur : VIOLETTE, 8, rue Ancelle. Neuilly.

1891, 28 août : « LE CYCLE », Hebdomadaire, 107, boulevard Saint-Germain, ensuite 12, rue Chaussée-d'Antin et 9, rue de Fleurus, PARIS. Directeur : BOUDET. Rédacteur en Chef : PIAZZA, Louis MINART et BAUDRY de SAUNIER et, enfin, Félix LAINÉ. Absorbe le « JOURNAL DES VÉLOCIPÉDISTES » et la « REVUE des SPORTS », le 29 décembre 1895.

1891 : « LE QUADRANT », Mensuel, 10 bis, avenue de la Grande-Armée, Paris. LONCLOS et GUIBERT.

1891 : « ANNUAIRE GÉNÉRAL DE LA VÉLOCIPÉDIE », première année par F. THÉVIN et Ch. HOURS.

1892 : « L'AMATEURISME », Hebdomadaire, 21, avenue de la Bourdonnays, Paris. Directeur : Henri SAMUEL, Journal des Sports Athlétiques.

« LE JOURNAL OFFICIEL DE LA VÉLOCIPÉDIE », Hebdomadaire, 9, faubourg Montmartre.

1892 : « LA CHRONIQUE VÉLOCIPÉDIQUE », Mensuel, 257, rue Saint-Honoré. Directeur : M. NOUETTE-DELORME.

1892 : « PARIS-VÉLO », 10, rue Saint-Joseph, Paris. De LUCENSKI de l'AGENCE HAVAS, de PAWLOWSKI, H. DESGRANGE, A. SCHAYE. Devient Quotidien (1893) : « LE JOURNAL DES SPORTS », 4, faubourg Montmartre, J. H. Maurice LEUDET, Paul PUY, A. de PALISSAUX.

1892, 14 mai : « LA BICYCLETTE », 4, place de la Bourse, à Paris. Directeur : de LUCENSKI. Secrétaire : Pierre LAFFITTE. Qui passera aux mains de l'Éditeur Félix JUVEN. Cesse de paraître le 6 novembre 1897. Rédacteurs : L. SUBERBIE, H. O. DUNCAN, Paul et Léon HAMELLE, BAUDRY de SAUNIER, Docteur D. JENNINGS et Ph. TISSIÉ, puis DAVIN de CHAMPCLOS et H. DESGRANGE.

1892, 1^{er} décembre : « LE VÉLO », Quotidien, 48, rue de Vivienne, Paris, de Pierre GIFFARD et Paul ROUSSEAU. Puis, 2, rue Meyerbeer. Parmi les rédacteurs : Victor BREYER, Maurice MARTIN, Frantz REICHEL, Georges PRADE, Ed. de PERRODIL, Paul CHAMP, Tous les Sports : Athlétisme, Ballon, Escrime, etc...

1893, 1^{er} janvier : « LE JOURNAL DES VÉLOCIPÉDISTES », Hebdomadaire Illustré, 21, rue Croix-des-Petits-Champs, Paris. Rédacteur en Chef : BAUDRY DE SAUNIER. Ex. : « REVUE DES SPORTS » spécialisée.

1893, 1^{er} janvier : « L'AÉROPHILE », Mensuel, 133, boulevard Sébastopol. Wilfrid de FIONVIELLE, Georges BESANÇON, Emmanuel AIMÉ.

1893 : « PARIS PÉDALE », hebdomadaire, 14, rue du Débarcadère, Paris, de DECAM et MOUSSET.

20 juin : « FIGARO BICYCLETTE », illustré.

1893 : « LE JOURNAL DES SPORTS », 4, faubourg Montmartre « PARIS VÉLO » rose, devenu quotidien. Louis MINART, Jacques MAY. J. H. AUBRY.

1894, 1^{er} décembre : « LA LOCOMOTION AUTOMOBILE », 2, place du Caire, Paris, de Raoul VUILLEMOT, Mensuel, bimensuel, puis hebdomadaire. Léon BÉGUIN, G. DESJACQUES, E. HOSPITALIER, A. RODANET, Daniel BELLET, Pierre et Yves GUÉDON, Emmanuel AIMÉ, Paul SARREY, Henri de la VALETTE.

1895, 1^{er} octobre : « LA VIE SCIENTIFIQUE », 10, rue Saint-Joseph, Paris, Hebdomadaire. Max de NANSOUTY.

1896, 1^{er} février : « LA FRANCE AUTOMOBILE », 4, faubourg Montmartre, Paris, de Paul MEYAN. **1899, 16 avril** : 63, avenue de la Grande-Armée. **1908, 6 juin** : « FRANCE AUTOMOBILE ET AÉRIENNE », Maurice CHÉRIE. **1909, 11 août** : 2, rue de la Bourse.

1911, 1^{er} juillet : 63, rue des Champs-Élysées. **1911, 27 décembre** : MORTIMER MEGRET.

1896 : « LE CHAUFFEUR », à Paris. Directeur : Louis LOCKERT, suite du « TECHNICIEN ».

1896 : « L'AUTOMOBILE JOURNAL », Lyon. Directeur : VITOU (quelques numéros parus).

1897, 15 mai au 16 janvier 1898 : « L'AUTO VÉLO », 14 bis, rue Saint-Georges, Paris, Hebdomadaire, comique illustré. Fondateur : M. SPELLER, Rédacteur en Chef : MASCARILLE et DAVIN de CHAMPCLOS. Dessins de STICK, Émile COHL, G. COUTURIER, O. GALOP, KISS.

1897, mai : « LE PANTHÉON DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE » englobe « LE CYCLE », « LA REVUE DES SPORTS » et devient « L'AUTO CYCLE », revue hebdomadaire du Cycle et de l'Automobile. Directeur : A. BÉVYLLE. Rédacteur en Chef : H. DIDELOT, dessins de Jest ENGEL, Georges CONRAD, G. AMRY.

1897, 18 août : « LA TROMPE », 14 bis, rue Saint-Georges, Paris, Hebdomadaire Illustré de Pierre LAFITTE et Frantz REICHEL, absorbé le 21 novembre 1897 par « L'AUTO VÉLO » remplaçant la « BICYCLETTE ». Rédacteur en Chef : Pierre LAFITTE. Rédaction : Frantz REICHEL, Aug. WIMILLE, Alphonse ALLAIS, Georges AURIOL, Tristan BERNARD, Pierre WEBER, WILLY, Jean BATAILLE, Victor BREYER, Rob. COQUELLE, DAVIN de CHAMPCLOS, de PAWLÓWSKI, FANOR, Maurice FARMAN, PARAMÉ, Georges PRADE, J. J. RENAUD, SCHAYE, SENCIER (16 janvier 1898).

1897, 1^{er} janvier : « L'ÉCHO DE LA PÉDALE », à Paris.

1897, 1^{er} janvier : « LES PETITES ANNALES du CYCLE et de

L'AUTO », 63, avenue des Champs-Élysées, Paris. Directeur : BAUDRY DE SAUNIER.

1897, octobre : « LE MONITEUR AUTOMOBILE », revue mensuelle des Progrès, Inventions et Découvertes, intéressant l'Automobilisme.

1897, 5 décembre : « L'ÉCHO DU CYCLE » Cyclisme, Automobilisme, Sports.

1897 : « LA REVUE DE MÉCANIQUE », VICO DUNOD, 49, quai des Grands-Augustins, Paris.

1898 : « TOUS LES SPORTS », Ex-Sports Athlétiques : Paul CHAMP et Raoul FABENS.

1898, 1^{er} janvier : « LE VÉLO ILLUSTRÉ », 2, rue Meyerbeer, Paris. Pierre GIFFARD et Paul ROUSSEAU.

1898, 1^{er} avril : « LA VIE AU GRAND AIR », 106, boulevard Saint-Germain, Paris, Bi-mensuel puis hebdomadaire illustré de Pierre LAFITTE. Cesse de paraître en 1921. Rédacteurs : G. DE LAFRETE, Victor BREYER, Paul FIELD, Paul SARREY, Georges PRADE, etc...

1899, 1^{er} janvier : « L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE et du CYCLE », 22, rue Rossini, à Paris, Mensuel illustré. Rédacteur en Chef : V. NUBLAT.

1899, 1^{er} décembre : « AUTOMOBILE REVUE », Hebdomadaire, à Nice, Directeur : Marius ARDOIN. Rédacteur en Chef : Aristide VÉRAN.

1899 : « LE MONDE SCIENTIFIQUE ET INDUSTRIEL », 8, rue Nouvelle, à Paris.

1900, 16 octobre : « L'AUTO VÉLO », 10, faubourg Montmartre à Paris, Quotidien. Directeur : Henri DESGRANGE. Administrateur : Victor GODDET. Devenu « L'AUTO ». Rédaction Automobile : Georges PRADE. Cyclisme : Marcel VIOLLETTE, A. STEINES, MERCIER. Athlétisme : MANAUD. Chroniqueurs : Max de NANSOUTY, R. DARZENS, Marcel LHEUREUX, Louis MINART, G. de LAFRETE, J. H. AUBRY, J. AMY, L. B. SPOKE, CATULLE, MACHUREY, REITH, PAWLOWSKI, Louis MANOURY, Jacques MAY.

1901, 5 octobre : « LA LOCOMOTION », 49, quai des Grands-

Augustins, Paris. Hebdomadaire. Rédacteur en Chef : BAUDRY DE SAUNIER.

1903, 5 septembre : « LA VIE AUTOMOBILE », même direction et rédaction. Puis

1906, 6 janvier : Pol RAVIGNEAUX. Rédacteur en Chef.

1909, 2 janvier : Rédacteur en chef : Charles FAROUX.

1904 : « LA PRATIQUE AUTOMOBILE » tous les 15 jours. Comte de MORTIMER MEGRET. Absorbera, 27 décembre 1911 : « LA FRANCE AUTOMOBILE ET AÉRIENNE ».

1905 : « LES SPORTS », Quotidien, 20, rue Saint-Marc, Paris. Pierre LETELLIER et Georges PRADE.

1906, 6 janvier : « OMNIA », 20, rue Duret, Paris, Hebdomadaire illustré. Rédacteur en Chef : BAUDRY de SAUNIER.

1906, 7 janvier : « LA TECHNIQUE AUTOMOBILE », Mensuel, 49, quai des Grands-Augustins, Paris. Pol RAVIGNEAUX.

1908, 15 octobre : « LA REVUE AÉRIENNE », 40, rue des Mathurins, Bi-mensuelle illustrée. Émile MOUSSET, Directeur; **1909, 10 juillet**, 17, rue Gossette.

1908 : « L'AÉRO », Bi-Hebdomadaire, 198, rue des Courcelles. Directeur : FAFIOTTE. Puis Quotidien. **1913**. Directeur : Roger SUE, 23, boulevard des Italiens.

1910, 8 mars : « LA LOCOMOTION », 24, rue Duret, PARIS. Mensuel, Rédacteur en Chef : BAUDRY DE SAUNIER.

PREMIERS QUOTIDIENS AYANT CRÉÉ UNE RUBRIQUE SPORTIVE

« L'OPINION », « L'ESTAFETTE », « LE PETIT JOURNAL », « L'INTRANSIGEANT », « XIX^e SIÈCLE », « LE MATIN », « LE FIGARO », « LA PETITE RÉPUBLIQUE », « LE JOURNAL », « LE GAULOIS », « GIL BLAS », « ÉCHO DE PARIS », « LE RAPPEL », « LA LANTERNE », « LE NATIONAL », « LE VOLTAIRE ».

PREMIERS ÉCRIVAINS ET JOURNALISTES SPORTIFS AVANT 1900

AIMÉ (Emmanuel).	CLARETIE (Jules).
ALLAIS (Alphonse).	CHAUVEAU (Gustave).
ANDRAU (Louis).	COQUELLE (Robert).
ANFRY (Lucien).	CORDAY (Michel).
ARCHDEACON (Ernest).	CORNELY (Vincent).
ARENE (Paul).	CORNET DE REMAGNE.
ARDOIN (Marius).	CORNIE (Gaston).
AUBRY (J. H.).	COUBERTIN (Pierre de).
BABY (Daniel).	DARZENS (Rodolphe).
BALAGUE (J. de).	DAVIN DE CHAMPCLOS.
BALLIF (Albert).	DELASSALLE (A.).
BARETY (Léon).	DELBRUCK (Georges).
BARONCELLI (A. de)	DELCAMBE
BATTAILLE (Jean).	DELIGNY (Albert).
BAUDIN (Pierre).	DESGRANGES (Gabriel).
BAUDRY de SAUNIER.	DESGRANGE (Henri).
BÉGUIN (Léon).	DESPREZ (Marcel).
BELLENCONTRE (Docteur).	DEVILLERS (Paul).
BELLET (Daniel).	DIEUDONNÉ (Émile).
BERNARD Paul (Tristan).	DUHAMEL (Georges).
BERSON (Maurice).	DUMOLARD (Ernest).
BESANÇON (Georges).	DUNCAN (H. O.).
BIVORT (Charles).	DURAND (Georges).
BOGELOT (Paul).	FABENS (Raoul).
BOMMIER (Docteur).	FAFIOTTE (Paul).
BONNEVILLE (Louis).	FAGEOT (Léon).
BOUGLE L. B. SPOKE.	FANOR (L. B.).
BOUVRY (Maurice).	FARMAN (Dick).
BREYER (Victor).	FARMAN (Maurice).
CAMBON (Victor).	FAROUX (Charles).
CHAMP (Paul).	FAUSSIÉ (Paul).
CHAMPEAUX (Jean de).	FERRUS (Léonce).
CHÉRIE (Alfred et M.).	FIGUIER (Louis)

- FLERS (P.-L. Léon Pujol).
FONVIELLE (Wilfrid de).
FORDYCE
FOREST (Louis).
FORESTIER DE JONGNY.
GALLET (Henri).
GARIBALDI (Léon).
GATOUX (Adrien).
GAUTIER (Émile).
GÉBERT (F.).
GENILLOUD
GIFFARD (Pierre).
GIRAUDEAU (André).
GOEDORP (Paul).
GOUSSEAU (Daniel).
GRAFFIGNY (de).
GRAND CARTERET (John).
GUEDON (Pierre).
GUÉDON (Yves).
GUÉRIN (Robert).
GUILLET (Léon).
GUYOT (Émile).
GUYOT (Yves).
HAMELLE (Léon et Paul).
HANSEZ.
HARAU COURT (Edmond).
HENNEQUIN (Frédéric).
HOSPITALIER (E.).
HOURY (Ch.)
IMBRECQ (Joseph).
JACQUOT
JEGHER (Émile).
JENNINGS (docteur).
JUGLA (Faston).
JUVEN (Félix).
KISTEMAËKERS (Henri).
KNAP (Georgia).
KNYFF (Gaetan de).
KNYFF (René de).
LADEVEZE (Fernand).
LAFRETE (Gustave de).
LAFITTE (Pierre).
LAINÉ (Félix).
LANNELUC SANSON (Maurice).
LA VALETTE (Henri de).
LAVERGNE (Gérard).
LEBLANC (Maurice).
LEFEVRE (Géo).
LESCLIDE (Richard).
LHEUREUX (Marcel).
LOCKERT (Louis).
LOISEL (docteur).
LUCENSKI (de).
LONGUEMARE (Georges).
MAILLARD (Léon).
MANAUD (Léon).
MARC (Auguste).
MARCHEGAY.
MARTIN (Maurice).
MANOURY (Louis).
MARY (Jean).
MAY (Jacques-Amy).
MEYAN (Paul).
MEYLAND (Georges).
MINART (Louis et Jules).
MIRAL (Jacques).
MONCONTOUR (G. de).
MONPROFIT (Alfred).
MORTIMER MEGRET.
MOUSSET (Ernest).
MUNIER (Charles).
NANSOUTY (Max de).
O'FOLLOWELL.
O'GALOP.

OLLIVIER (R.).	SEM (Goursat).
PAILLET (G.).	SENCIER (Paul et Gaston).
PALISSAUX (A. de).	SERPEILLE (Maxime).
PARVILLE (Henri de).	SOUVESTRE (Pierre).
PAWLOWSKI (A. de).	STEINES (Alphonse).
PÉRISSE (Léon).	SUBERBIE (Louis).
PERRODIL (Édouard de).	SURIER (Albert).
PETIT (Henri).	THÉVIN (Fernand).
PETIT (Léon Dr).	TIGNOL (Lucien).
POIDATZ.	TISSANDIER (Gaston).
PRADE (Georges).	TISSIÉ (Philippe Dr).
PRADEILLES (A.).	VARENNES (Henri).
RAFFALOVICH (G. D.).	VARENNES (René).
RAVAUD (Gaston).	VERAN (Aristide).
RAVIGNEAUX (Pol).	VAUX (Baron de).
REICHEL (Franz).	VIOLLETTE (Marcel).
RICAUDY (de).	VITERBO (Gaston).
RENAUD (Jean-Joseph).	VIVIE (Paul de).
RODANET (H. L.).	VONOVEN (Henri).
ROQUEBERT (Ed.).	VUILLEMOT (Raoul).
ROUSSEAU (Paul).	WEBER (Pierre).
SARREY (Paul).	WIMILLE (Auguste).
SASPORTAT (Alfred).	WILLY (H. Gautier Villars).
SCHAYE (Adrien).	XAU (Fernand).

QUELQUES VÉTÉRANS DE L'AUTO

CONSTRUCTEURS-COUREURS-DIRIGEANTS

MM.	Dates et lieux de naissance.
A. BALLIF	1845, 14 novembre : PARIS (Décédé).
BOUTON (Georges) ...	1847, 22 novembre : PARIS.
D'ARSONVAL (Arsène)	1851, 8 juin : LA BORIE (H. V.).
CAPRON (Lucien)	1852, 3 août : PARIS.
GAUTIER VIGNAL (Cte Albert	1854, 26 mai : NICE.
LEMAITRE (Georges)	1854, 19 juin : AY.
DE DION (Albert)	1856, 9 mars : NANTES.
PRÉVOST (Georges)	1857, 18 mai : PARIS.
BERGOUGNAN (RAYMOND) ..	1858, 8 juillet : TOULOUSE.
BARBEREAU (Alfred)	1858, 26 août : JARNAC (Décédé).
WALCKENAER (Bn Charles).	1858, 7 novembre : PARIS.
POYET (Jean)	1859, 16 mai : ESTIVAREILLES (Loiret).
MICHELIN (Édouard)	1859, 23 juin : CLERMONT-FERRAND.
GAILLARDET	1859, 23 décembre : PARIS.
AUBRY (J.-H.).	1859. : PARIS.
SAMBUCY DE SORGUE (Baron de)	1860, 8 mars : TOULOUSE.
SOYMIER (Henri)	1860, 5 mai : PÉRIGUEUX.
FRANCHOMME (Hector) . . .	1860, 3 septembre : LILLE.
SCHRADER	1860, 17 septembre : PARIS.
ZYULEN (Baron de)	1860, 10 octobre : NICE (Décédé).
GALLICE (Charles)	1860, 11 octobre : ÉPERNAY (Décédé).
MURAT (Cte Gontran de) . . .	1861, 16 février : PARIS.
GUHRAUER (Henri)	1861, 23 mars : PARIS.
COUGET (Frédéric)	1861, 27 avril : PAU.

LOYSEL (René).....	1861, 14 juillet : COURCELLES TOU- RAINE
DE DIETRICH (Baron Albert)	1861, 26 août : NIEDERBRON.
WALLUT (André)	1861, 26 août : SAINT-GERMAIN.
PERRIGOT (Jules).....	1861, 3 novembre : VIMOUTIERS.
LAHENS (Comte de).....	1861, 20 novembre : PARIS.
LACOSTE (Jean)	1861, 28 novembre : BOURG.
MILOCHAU (Louis)	1861, 11 décembre : LA GUERCHE DE BRETAGNE.
PIAT DESVIAL (Louis)	1862, 18 mars : GRENOBLE.
ROQUES (Gaston).....	1862, 8 mars : LA PLANQUE (Aveyron
PILLIVUYT (Marcel).....	1862, 3 avril : MEHUN-SUR-YÈVRE.
FRISBIE (Eugène)	1862, 7 avril : JONESVILLE (E. U.).
BERGE (René).....	1862, 27 mai : PARIS.
RIVIERRE (Gaston)	1862, 3 juin : LA GARENNE.
FENTON (F. G.)	1862, 28 août : LONDRES (Décédé).
BARDON (Louis)	1862, CLICHY.
BOZIER (Gustave)	1863, 18 janvier : PARIS.
SOULET (Albert).....	1863, 5 avril : CASTRES.
GAVOIS (Abbé Jules)	1863, 22 avril : ANGEST-S-SOMME.
BRILLIÉ (Eugène)	1863, 8 mai : PARIS.
CHASSELOUP - LAUBAT (Mar- quis de)	1863, 12 juin : PARIS.
VARLET (René)	1863, 23 juillet : PARIS.
ZAFIROPOULO (Dimitri)	1863, 18 octobre : MARSEILLE.
SEM (Goursat)	1863, 22 nov. : PÉRIGUEUX (Décédé).
BRASIER (Henri)	1864, 9 mars : IVRY.
ARNAUD (Raoul d')	1864, 18 août : PARIS.
DESMARAIS (Paul).....	1864, 14 septembre : PARIS.
AUGE (Daniel).....	1864, 23 novembre : PARIS.
DOREL (Antoine)	1864, 27 décembre : BRIOUDE.
DESMARAIS (Léon).....	1864, 27 décembre : PARIS.
GONTAUT - BIRON (Marquis de)	1865, 23 février : PAU.
LAGRANGE (Georges).....	1865, 26 juin : PÉRIGUEUX.
HAMON (Henri).....	1865, 21 décembre : MONTFAUCON.
GONDOIN (Jacques).....	1866, 4 janvier : PARIS.

PINAUD-DUANIP.....	1866, 14 janvier : CASTILLON (Gir.).
BERLIET (Marius)	1866, 20 janvier : LYON.
MASSÉ (Marius)	1866, 27 janvier : MARSEILLE.
BOYER (Noé)	1866, 14 avril : BAYONNE.
CHAIX (Edmond)	1866, 24 mai : NEUILLY.
AUSCHER (Léon)	1866, 31 mai : STRASBOURG.
NICODÉMI	1866, 13 juin : NICE.
DININ (Alfred)	1866, 2 août : PARIS.
FARCY (Comte de)	1866, 18 sept. : AVRILLE (M.-et-L.).
ZALESKI (Docteur Ludwidz).	1866, 9 octobre : ALES.
DU SOULIER (Vicomte)	1866, 1 ^{er} novembre : BIERRE-LES- SEMUR.
LONGUEMARRE (Georges) ...	1866, 13 novembre : BOLBEC.
BELLET (Baron Jean de) ...	1866, 11 décembre : NICE.
TURCKEIM (Baron Adrien de)	1866, 19 août : ALSACE.
ROCHET (Édouard).....	1867, 7 février : LYON.
TRENTElivres (Henri)	1867, 22 février : LE HAVRE.
FALCONNET (Henri).....	1867, 28 février : PARIS.
MORTEMART De	1867, 2 mars : PARIS.
PÉRISSÉ (Lucien).....	1867, 21 juin : PARIS.
GRANGER (Georges)	1867, 31 août : SAINT-AGIL.
AUDIBERT (Maurice)	1867, 8 septembre : LYON.
COMIOT (Charles)	1867, 5 novembre : SAINT-DIÉ.
BRET (Ferdinand-Julien)....	1867, 4 décembre : FRÉJUS.
PRAT-DUMAS (Edmond)	1868, 20 janvier : COUZE St-FRONT.
MOUTER (Pierre)	1868, 31 janvier : BRIEY.
JOURNU (Joseph).....	1868, 21 mars : BORDEAUX.
HENON (Maurice)	1868, 15 mai : PARIS.
TART (Henri).....	1868, 28 mai : ORLÉANS.
LAMBOTTE	1868, 16 juillet : LYON.
BOULENGER (Paul)	1868, 3 août : THIAIS.
RANSSON (René)	1868, 17 octobre : PARIS.
DONNAY (René)....	1868, 8 décembre : DIJON (Belgique).
BALSAN (Jacques)	1868, 8 décembre : CHATEAUXROUX.
MARBAIS (Alfred).....	1869, 8 février : PARIS.
VÉDRINE (Auguste).....	1869, 20 février : PARIS.
CORMIER (Georges)	1869, 25 mars : PARIS.

CÉZANNE (Henri)	1869, 25 mars : PARIS.
DE FABREGUES (André)	1869, 31 mars : MILLAU.
ÉCHALIÉ (Maurice)	1869, 3 avril : DIJON.
KUHLING (René)	1869, 24 mai : PARIS.
NEUBAUER (Albert).....	1869, 11 août : RIO.
ABD-EL-NOUR.....	1869, 19 octobre : DAMAS.
CHEVALIER	1869, 21 octobre.
WILLAUME (Louis).	1870, 1 ^{er} janvier : PARIS.
HURET (Constant)	1870, 26 janvier : RESSONS-LE-LONG (Aisne).
RHEINARDT	1870, 18 février : LIMOGES.
LAUTREC (Jules)	1870, 11 mai : BÉZIERS.
HUILLIER (Georges)	1870, 12 mai : PARIS.
MOREAU (Jacques)	1870, 16 mai : PARIS.
PALLU de la BARRIÈRE	1870, 22 mai : NEUILLY.
PARRY (Pierre).....	1870, 7 juillet : NEVERS.
DELAUNAY-BELLEVILLE	1870, 20 juillet : SAINT-DENIS.
VINET (Gaston).....	1870, 27 juillet : CHATEAUXROUX.
DEYDIER (Jean)	1870, 20 août : LYON.
PRAT DUMAS (Georges Dr) ..	1870, 7 septembre : COUZE - SAINT- FRONT (Dordogne).
LAMBRECHTS (Géréon)	1870, 17 septembre : LYON.
SALLERON (Jean)	1870, 27 septembre : SENS.
COTTIN	1870, 28 septembre : LYON.
PANHARD (Hippolyte).....	1870, 5 octobre : HYÈRES.
JAPY.....	1870, 10 octobre : PARIS.
DE SOLAGES (Cte Henri de) ..	1870, 15 octobre : BLAYE.
VOGUE (Robert de)	1870, 15 octobre : BOULLERET (Cher).
DRANCE (Adrien).....	1870, 17 octobre : ROUEN.
CORDIER (Gaston)	1870, 30 octobre : FOUGÈRES.
LUMET (Georges)	1870, 10 novembre : NANTES.
LAVIROTTE (Émile)	1870, 30 novembre : LYON.
KUHLING (Louis)	1870, 13 décembre : PARIS.
ARENBERG (Prince d').....	1871, 14 août : PARIS.
VITALIS (Victor)	1871, 24 août : MARSEILLE.
VOIGT (Émile)	1871, 7 décembre : LILLE.
WALKER (Robert)	1871,

MAROT (Philippe)	1872, 30 mars : PARIS.
MARCELLIN (J.-A.).	1872, 29 avril : PARIS.
GAUSSORGUES (Jean, Dr)....	1872, 4 mai : ANDUZE.
PELLIER (René)	1872, 30 juin : PARIS.
BALVAY (Pierre).....	1872, 8 juillet : PARIS.
DE ROTHSCHILD (Henri)	1872, 26 juillet : PARIS.
CHEVREAU (Élie)	1872, 28 septembre : TOURS.
SCHLUMBERGER (Mirabeau)..	1872, 2 octobre : GUEBWILLER.
GONTHIER (Bertrand)	1872, 14 novembre : PÉRIGUEUX.
LAMBRECHTS (Alfred)	1872, 28 novembre : LYON.
DEGRAIS (Henri).....	1872, 29 novembre : PARIS.
DEBRAY (Henri)	1873, 3 février : PARIS.
BOUVIER (Joseph).....	1873, 14 avril : VALENCE.
PREUGNE (Roger de la).....	1873, 24 juin : TOURS.
LECŒUR (Charles)	1873, 2 juillet : ROUEN.
BERTRAND	1873, 4 juillet : BÉZI (L.-Inf.).
GUILLET (Léon)	1873, 11 juillet : SAINT-NAZAIRE.
PEUGEOT (Robert).....	1873, 21 juillet : PARIS.
CHAMPEYRACHE (Louis).....	1873, 19 août : ALES.
ACCOU	1873, 9 septembre : ROUBAIX.
SZISZ (François)	1873, 20 septembre : à Szeghalom (Hongrie).
QUINONES DE LÉON	1873, 28 septembre : PARIS.
PIERRON (Léon).....	1873, 15 décembre : PARIS.
GONDOIN (Charles)	1873, 18 novembre : BORDEAUX.
BONDIS (Louis)	1873, 24 décembre : PARIS.
OSMONT.....	1874, 7 février : PARIS.
RIVIERE (Paul)	1874, 20 février : PARIS.
DESGOUTTES.....	1874, 26 février : LYON.
BOURLET (Paul)	1874, 27 février : CLARY (Nord).
DE RAIME (Louis)	1874, 7 mars : BREST.
DELAGE (Louis)	1874, 22 mars : COGNAC.
TESTE (G.)	1874, 30 mars : PACY-SUR-EURE.
CLAYETTE	1874, 28 avril : MEUNY-SUR-LOIRE.
PRAT (Jules).....	1874, 28 avril : BÉZIERS.
MOUTREUIL (Paul).....	1874, 29 avril : ALENÇON.
FARMAN (Henri).....	1874, 26 mai : PARIS.

MATHIEU (René)	1874, 6 août : PARIS.
CHERIE (Maurice)	1874, 15 août : PARIS.
JAMIN (Paul)	1874, 27 septembre : LE MANS.
TURCAT (Léon)	1874, 27 septembre : MARSEILLE.
GENTIL	1874, 13 novembre : VALENTIGNEY.
CAILLOIS (Pierre)	1874, 14 décembre : PARIS.
MÉRY (Léon)	1874, décembre : MARSEILLE.
RIBEYROLLES (Paul)	1874, décembre : PARIS.
LEGROS (Adolphe)	1875, 12 février : VILLEJUIF.
NEUFLIZE (Baron André de)	1875, 16 avril : SOISY-S-MONTMO- RENCY.
LANGHE (de)	1875, 11 juin : MOURMELON-LE-GD.
JOUACHIM (Henri)	1875, 1 ^{er} juillet : PARIS.
HERR (Alphonse)	1875, 17 septembre : PONT-A-MOUS- SON.
PÉTAVY (Jean)	1875, 8 octobre : LYON.
AIGLE (Marquis de l')	1875, 7 novembre : PARIS.
CAILLOIS (Gustave)	1875, 15 décembre : PARIS.
HUGE (Paul)	1875, 20 décembre : PARIS.
CATERS (Baron Pierre de)	1875, 25 décembre : ANVERS.
DOMBRET	1876, 1 ^{er} février : SAINT-ÉTIENNE.
RIGOLLY	1876, 29 février : PARIS.
RICHEL (Edward)	1876, 27 mars : BASSENS (Gironde).
RUAU (André)	1876, 2 avril : PARIS.
FABRE (Alfred)	1876, 23 avril : MANCHE.
GUÉRIN (Albert)	1876, 18 juin : GRENOBLE.
DURESTE (Ollitrault)	1876, 29 juillet : MERLÉAC (C.-du-N.).
BOURDON (Édouard)	1876, 2 septembre : ÉMERAINVILLE (S.-et-M.).
DOMBRET (Charles)	1876, 14 septembre : ANGERS.
COINTREAU (Louis)	1876, 14 septembre : ANGERS.
ROUGIER (Henri)	1876, 26 octobre : MARSEILLE.
BARBAROU (Marius)	1876, 26 octobre : MOISSAC.
KOENIGSWERTHER	1876, 3 novembre : BRUXELLES.
RUHIERRE (Maurice)	1876, 17 novembre : PARIS.
HÉMERY (Victor)	1876, 18 novembre : LE MANS.
HANRIOT (René)	1876, Voute (Hte-S.).

SEIGNOL	1877, 24 janvier : PARIS.
RENAULT (Louis).....	1877, 12 février : PARIS.
RODEZ BENAVENT (Cte de) ..	1877, 17 février : MONTPELLIER.
ZAFIROPULO (Georges)	1877, 7 mars : MARSEILLE.
LEVEQUE (Henri).....	1877, 5 avril : PARIS.
BARY (Gérard de)	1877, 30 avril : GUEBWILLER.
DAESCHLER FERGUE	1877, 11 mai : GERMAINGOUTTE.
MÉRY (Louis)	1877, 24 mai : MARSEILLE.
FLORÈS (Frédéric)	1877, 6 novembre : NICE.
SERET MARTIN (Albert)	1877, 19 novembre : TOULOUSE.
DEMEESTER (Léon)	1877, BELGIQUE.
CHEFDEBIEN (Baron de) .. .	1878, 1 ^{er} janvier : PERPIGNAN.
MOREL (René)	1878, 7 juin : PARIS.
LAMBERJACK (Dominique) ..	1878, 18 août : PARIS.
ROSTAING (Amand).....	1878, 21 août : GRENOBLE.
STENBOCK-FERMOR (Comte):	1878, 30 août : Tzarskoïe-Selo (Russie).
GUNZBURG (Baron de)	1878, 18 octobre : PARIS.
BARDOU (Joseph).....	1878, 13 novembre : PERPIGNAN.
MICHAUX (Henry)	1878, 15 décembre : PONTARLIER.
MOLE (Raymond)	1879, 2 janvier : OUTARVILLE (Loiret)
PETIET (Baron Charles)	1879, 20 janvier: PARIS.
THIEULIN (Émile).....	1879, 2 février : BESANÇON.
TELLIER (Alphonse)	1879, 24 août : PARIS.
DUFAUX (Henri)	1879, 18 septembre : GENÈVE.
RIGAL (Victor)	1879, 22 septembre : PARIS.
MAY (Jacques)	1879, 11 décembre : PARIS.
ANDIGNÉ (Comte d')	1879, 26 décembre : LE MANS.
MARCHAL	1880, 31 mars : DIEUZE.
VITERBO (Max)	1880, 11 mai : PAU.
HUART (Baron d').....	1880, 12 mai: LONGWY.
SARAZIN LEVASSOR	1880, 25 juillet : ASNIÈRES.
GALLIMARD (Joseph).	1881, 12 janvier : DIJON.
HAUVETTE (Jules)	1881, 9 avril : ORLÉANS.
VONLATUM (Paul)	1881, 21 avril : TROYES.
SCHWOB D'HÉRICOURT	1881, 9 juil. : HÉRICOURT. (H-Saône.)
PANHARD (Paul)	1881, 1 ^{er} août : VERSAILLES.

CHASSAGNE (Jean).....	1881, 26 avril : LEBREUSELLE.
BUGATTI (Ettore).....	1881, 12 septembre : MILAN.
UNDERBERG (G.)	1881, 7 août : NANTES.
MARAIS (Jacques)	1881, 15 décembre : PARIS.
GOUDARD (Maurice)	1881, 22 décembre : PARIS.
FAYOLLE (Marquis Guy de) .	1882, 8 juillet : TOCANE-ST-APR
DUFAUX (Armand)	1883, 13 janvier : GENÈVE
BARETY (Léon)	1883, 18 octobre : NICE.
LECONTE DE NOUY (P.) .. .	1883, 20 décembre : PARIS.
PORTAL (L. Ed.)	1884, 18 avril : NICE.
ROHAN (Vicomte Jean de) ..	1884, : PARIS.
MICHELIN (Marcel)	1886, 12 avril : PARIS.
DE MAEYER (André)	1886, 9 septembre : PARIS.
THOMAS (René)	1887, 6 mars : PÉRIGUEUX.
LIEDEKERKE-BEAUFORT (C ^{te} de)	1887, 8 octobre : PARIS.
ZIEGLER (Charles)	1889, 8 juillet : ROUBAIX.

ÉCRIVAINS JOURNALISTES

MM.	Dates et lieu de naissance.
MEYAN (Paul)	1852, 14 décembre : MARSEILLE.
FAUSSIER (Paul).....	1854, 3 août : PARIS.
LAVERGNE (Gérard)	1854, 1 ^{er} septembre : MONTREDON.
VUILLEMOT (Raoul)	1856, 26 mai : PARIS.
DELBRUCK (Georges)	1856, 5 août : DIVONNE.
MUNIER (Charles)	1856, 1 ^{er} novembre : PARIS (Décédé).
FERRUS (Léonce)	1857, 28 avril : PARIS.
AUBRY (J.)	1859,
MARTIN (Maurice)	1861, 26 mars : BORDEAUX.
H. O. DUNCAN.....	1862, 22 novembre : LONDRES.
COUBERTIN (Pierre de).....	1863, 1 ^{er} janvier.
LAINÉ (Félix)	1863, 4 janvier : SAINT-LUBIN.
BOZIER (Gustave)	1863, 18 janvier.
TIGNOL (Lucien)	1863, 12 février.

GIRAudeau (André).....	1863, 26 mars.
GIRAudeau (André).....	1863, 26 mars : PARIS.
SEM (Goursat)	1863, 22 nov. : PÉRIGUEUX (Décédé).
ARCHDEACON (Ernest)	1863, 28 mars : PARIS.
DURAND (Georges)	1864, 30 avril : FRESNAY-S-SARTHE.
DESGRANGE (Henri)	1865, 31 janvier : PARIS.
BONNEVILLE (Louis)	1865, 10 février : VILLENEUVE-S-LOT.
CHAMP (Paul)	1865, 24 février : PARIS (Décédé).
BAUDRY DE SAUNIER	1865, 2 mars : PARIS.
VIOLLETTE (Marcel)	1865, 11 mars : NIORT.
DARZENS (Rod.).....	1865, 1 ^{er} avril : PARIS.
GARIBALDI (Léon)	1865, 30 juin : NICE.
KNYFF (René de).....	1865, 10 décembre : ANVERS.
BESANÇON (Georges)	1866, 30 mai : PARIS.
DAVIN DE CHAMPCLOS (G.)...	1866, 31 mai : LONS-LE-SAUNIER.
NICODEMI	1866, 13 juin : NICE.
BERNARD (Paul-Tristan) ...	1866, 7 septembre : BESANÇON.
LEBLANC (Maurice)	1866, 11 décembre : ROUEN.
LAFRETE (Gustave de)	1866, : PARIS (Décédé).
MAILLARD (Léon)	1867, 25 janvier : PARIS.
SAPÈNE (Jean)	1867, 19 mars : LUCHON.
O'GALOP	1876, 8 juin.
PALISSAUX (Adolphe de)	1867, 5 novembre : RIOM (Décédé).
ROUSSEAU (Paul).....	1868, 22 mars : BORDEAUX.
DUHAMEL (Georges)	1869, 14 juillet : PARIS.
CORDAY (Michel)	1869, : PARIS.
WILLAUME (Louis)	1870, 1 ^{er} janvier : PARIS.
HURET (Constant)	1870, 26 janvier : RESSONS-LE-LONG (Aisne).
MORTIMER MEGRET (Henry de)	1870, 7 mars : PARIS.
MONPROFIT (Alfred)	1870, 4 août : FISMES.
BREYER (Victor)	1870, 27 septembre : ANGLETERRE.
ARDOIN (Marius)	1871, 18 janvier : NICE.
REICHEL (Frantz).....	1871, 26 mars : PARIS (Décédé).
SURIER (Albert)	1871, 2 juillet.
MANOURY (Paul)	1871, 20 septembre.
KISTEMAEEKERS (Henri)	1872, 13 octobre : BELGIQUE.

GALLET (Henri)	1872, 19 octobre : CAEN.
BOUVRY (Maurice).....	1872, 20 novembre : PARIS.
LAFITTE (Pierre)	1872, : BORDEAUX.
WIMILLE (Auguste)	1873, 10 février : ESTRÉES (Somme).
SCHAYE (Paul-Adrien)	1873, 12 mars : PARIS.
HACHETTE (L.).....	1873, 19 mars : PARIS.
STEINES (Alphonse).....	1873, 25 août : LUXEMBOURG.
MANAUD (Léon)	1873, 19 septembre : PARIS.
RAVIGNEAUX (Pol).....	1873, : SAINT-MIHIEL.
FAROUX (Charles)	1873, 20 décembre : NOYON.
SOUVESTRE (Pierre).....	1874, 1 ^{er} juin : BRETAGNE (Décédé).
PAWLOWSKI (A. de).....	1874, 14 juin : JOIGNY (Décédé).
RENAUD (J.-Joseph)	1874, 16 juillet : PARIS.
CHÉRIÉ (Maurice)	1874, 15 août, PARIS.
BRANGER (Maurice).....	1874, 25 août, PARIS.
COQUELLE (Robert).....	1875, 17 octobre : DOUAI.
GUÉRIN (Robert)	1876, 28 avril : PARIS.
GOUSSEAU (Daniel)	1876, 17 septembre.
LEFEVRE (Géo)	1877, 12 février : PARIS.
RAFFALOWITCH (G.)	1877, 18 août.
FARMAN (Maurice).....	1877, : PARIS.
ANFRY (Lucien)	1878, 11 avril : PARIS
BERSON (Maurice)	1879, 29 avril : ROUEN.
PETIT (Henri).....	1879, 11 septembre : CREUSE.
MAY (Jacques)	1879, 11 décembre : PARIS.
MIRAL (Jacques)	1879, 18 octobre : BAYONNE.
BENAC (Gaston)	1881, 25 février, TOULOUSE.
SENCIER (Paul)	1882, 3 janvier, PARIS.
ROMANET MORTANE (Jacques)	1883, 15 avril, PARIS.
HAUBOURDIN (Lucien).....	1884, 3 avril : VIEUX CONDÉ (Nord).

Nombre de Vétérans d'avant 1900 : Animateurs, Conducteurs, Constructeurs, Écrivains ou Journalistes ne figurent pas sur la liste ci-haut : C'est que je n'ai pu me procurer leur date de naissance. Qu'ils veuillent bien m'en excuser.

UN TYPE DU SPORTIF ÉCLECTIQUE

ÉTIENNE GIRAUD, 10 novembre 1865, décédé le 7 novembre 1920. Pseudonyme Cycliste : « Casque Blanc. »

1881 : COURSE A PIED.

1883 : BICYCLE : Société Vélocipédique Métropolitaine; puis Fondateur Président du Cercle de la Pédale.

1884, 3 mai : Handicap de la S. V. M., 2 kms 500, 1^{er} en 6' 5".

1^{er} novembre : Championnat de Paris, 124 kms 500, 1^{er} en 6" 31,46.

SAFETY : Crypto et Sphinx. Touriste dans le Midi, Chasseur, Pêcheur.

TRICYCLE (à pédales).

1888, 14 octobre : TRICYCLE TANDEM et Tricycle Électrique (1886) : Record sur route (avec JIEL LAVAL) de 50 kms à 12 h. 226 kms.

1890 : YACHTING : Avec son côtre 5 tonn. « LA MOUQUETTE » gagne de nombreux prix aux régates en Océan.

1891, YACHT de 100 tonneaux « ROLLA ».

AUTOMOBILE : Il fait du Tricycle à Vapeur dès 1886, avec Charles MUNIER. Il écrit à ce sujet :

1887, 3 mars : « LE VÉLOCE SPORT », p. 54 : Compte rendu du « STANLEY SHOW » : « *Pas de Tricycle à Vapeur, instrument si agréable, si doux...* »

AUTOMOBILE : Voiture, Tricycle, Voiture légère.

1897, 31 janvier : MARSEILLE-NICE, 5^e sur PANHARD 4 CV, 9 h. 24' 23".

31 mai : RALLYE DE MEULAN.

24 juillet : PARIS-DIEPPE. 2^e en 4 places, 4 h. 48' 9".

23 août : LYON-URIAGE. 300 kms, 1^{er} en 11 h. 8' 23".

1898, 6 mars : MARSEILLE-NICE. 226 kms. 5^e en 7 h. 31' 13".

1898, 17 juillet : PARIS-AMSTERDAM, 3^e derrière CHARRON et GIRARDOT et devant de KNYFF, 4^e.

21 août : BORDEAUX-BIARRITZ, accident par un chien.

26 novembre : Côte de CHANTELOUP, 1825 mètres, 1^{re} des Voitures à pétrole en 4' 36".

1899, 23 mars : NICE. Course du Mille, 2^e en 1' 40" derrière LEMAITRE.

NICE : Côte de la TURBIE, 17 kms, même classement en 26' 40".

24 mars : PARIS-BORDEAUX, accident.

1900, 28 octobre : CRITÉRIUM de l'ALCOOL PARIS-ROUEN, 130 kms, 1^{er} en 2 h. 15".

1901, 29 mai : PARIS-BORDEAUX, 528 kms. Voitures légères, 1^{er} en 8 h. 9' 48".

1901, 6 juin : PARIS-BERLIN, 1199 kms. Voitures légères, 1^{er} en 19 h. 51'.

BALLON : Aéronaute, Brevet N° 12 de l'A. C. F.

AVION : Brevet N° 493 de l'A. C. F.

III

L'AVION

L'AVION

La Pédale mère des Sports et de l'Auto. Le moteur de l'Auto a permis la naissance de l'Avion.

Le regretté Capitaine F. FERBER, un des premiers héros de l'air a très justement écrit :

L'Aviation est réalisée grâce à l'éclosion de cet admirable moteur à pétrole si puissant par rapport à son poids, si ramassé par la suppression de la chaudière, si pratique par son approvisionnement....

C'est depuis le ^{xv}^e siècle que les hommes se sont réellement préoccupés d'aviation.

On a dit que J. B. DANTE avait traversé le lac TRASIMÈNE avec un appareil volant qu'il avait construit en 1420.

Et trente ans plus tard le génial Léonard de VINCI, étudiant le vol des oiseaux entrevoyait la théorie du plan incliné.

Beaucoup plus tard le mécanicien Sarthois BESNIER serait parvenu à planer quelques instants.

Nombreuses expériences en Allemagne, Angleterre, Italie, comme en France, mais retardées par l'invention des Montgolfières.

1801 : LE BON, Inventeur du gaz, prévoit des machines applicables à l'aérostation.

1843, 8 avril : Dans le sixième numéro d'une grande Revue Illustrée qui va conquérir le monde, « L'ILLUSTRATION » en 1^{re} et 2^e pages (81 et 82), paraissent trois gravures d'une machine aérienne HENSON qui ne peut être terminée.

Bonneville.

17

1850, 30 novembre : De « L'ILLUSTRATION » : *M. Turgan et convaincu que le temps approche où l'homme parviendra à se diriger dans l'atmosphère aussi facilement que sur terre et sur mer...*

1860, 17 avril : LENOIR, Inventeur du moteur à gaz « Application à la Locomotion Aérienne ».

1863, 31 juillet : Le célèbre photographe aéronaute NADAR lance son fameux manifeste : *Vouloir lutter contre l'air en étant plus léger que lui, c'est une folie. Il faut être spécifiquement plus lourd, et l'homme doit exiger de lui son premier point d'appui. L'automotion aérienne doit se débarrasser de toute espèce d'aéros-tat. C'est l'hélice qui va nous emporter dans l'air...*

LA CONQUÊTE DE L'AIR

LE BALLON

1782, 15 novembre : A Avignon. Joseph MONTGOLFIER : Petit Aérostat à air chaud.

1783, 4 juin : Ascension publique de J. et E. MONTGOLFIER.

27 août : A PARIS. Ballon à hydrogène par Charles et les Frères ROBERT.

21 novembre : Ascension de PILATRE des ROZIERES et d'ARLANDES.

1784, 16 octobre : BLANCHARD. Application de l'Hélice à l'aérostation.

1785, 15 juin : Première victimes : A. VIMEREUX, PILATRE DES ROZIERES et A. ROMAIN.

1797, 22 octobre : Première descente en parachute par Jacques GARNERIN.

1821, 19 juillet : Le gaz d'éclairage, Charles GREEN, à Londres.

1852, 24 septembre : Henri GIFFARD. Ballon à propulseur mécanique.

1884, 9 août : Dirigeable électrique : Charles RENARD et KREBS. Accomplit le premier Circuit aérien, 7 kms 600 en 30 '

1901, 19 octobre : Application du moteur à pétrole. Le Dirigeable SANTOS DUMONT gagne le prix DEUTSCH de la MEURTHE. SANTOS DUMONT est venu en France en 1892 pour se consacrer aux Sports Aériens. Il participe à la Course Automobile PARIS-AMSTERDAM, 5-17 juillet 1897, sur un Tandem-Bicyclette, actionné par un moteur DE DION BOUTON à deux cylindres superposés. Avec ce moteur, le 18 septembre suivant, il essaie

un petit dirigeable et 4 jours après est victime d'un accident. Plusieurs autres appareils et de nombreuses expériences lui permettent enfin de conquérir le trophée d'Henry DEUTSCH.

Après les dirigeables français de LEBAUDY, de la VAULX, DEUTSCH, ZODIAC, etc., les accidents mortels de SEVEROE de BRAIDSKY à Paris, le Comte ZEPPELIN en Allemagne obtient des résultats satisfaisants.

1906, 17 janvier : Il amalgamera ensuite les brevets ou procédés de PARSEVAL et de CROSS. Les principes et dispositifs essentiels des ZEPPELIN sont la reproduction des brevets du Français J. SPIESS de 1873.

L'AVION

Il n'est plus contesté pour personne que le premier homme au monde qui se soit soulevé sans appui sur le sol à bord d'un appareil actionné par un moteur, est le français Clément ADER.

J'ai été longtemps le confident de ce savant aussi modeste que désintéressé, véritable précurseur français, fixé et retiré aux portes de Toulouse.

Il m'a conté ses luttes contre les préjugés, les préventions, la routine, contre la paperasserie d'un monde officiel aussi tracassier que jaloux de ses prérogatives. Les raisons qui l'avaient obligé à suspendre, puis à abandonner ses dernières expériences de 1897.

Justice a été enfin rendue à ce grand inventeur : cœur sensible et causeur délicieux.

Il avait dès longtemps prévu et minutieusement indiqué la formation et l'organisation de l'aviation militaire.

Je les ai retrouvées dans les ouvrages véritablement prophétiques qu'il avait bien voulu me dédicacer.

Mais il est surtout le Père de l'aviation française avec ses solutions définitivement et universellement adoptées.

Avion muni d'un appareillage lui permettant de s'élever par ses propres moyens, d'atterrir et de reprendre son vol à volonté.

Ici train de roues.

En France également, alors que la grande foule ignorait tout des essais des frères WRIGHT et de leur réussite à laquelle personne ne croyait, même et surtout en Amérique, nous partions des principes auxquels se sont ralliés ces remarquables créateurs.

Eux ont commencé leurs vols à moteur en se lançant d'une pente, puis avec un rail de guidage et catapulte. L'oiseau posé à terre ne pouvant reprendre son élan.

Il se composait essentiellement d'une hélice propulsive AR; avec moteur horizontal également AR : biplan à gauchissement.

Chez nous : Hélice et moteur AV; ce dernier vertical ou en étoile, monoplan dès les débuts, et le fameux manche à balai : Train d'atterrissage, etc...

Ce qui me permet d'insister encore :

1^o Aviation : En France, invention française perfectionnée par des hommes venus du Cycle et de l'Automobile : ARCHDEACON, SANTOS DUMONT, VOISIN, les frères FARMAN, BLÉRIOT, NIEUPORT, 1875-1913. Le Capitaine FERBER, DELAGRANGE, ESNAULT PELTERIE, SOMMER, etc...

2^o EN AMÉRIQUE : Même origine, les Frères WRIGHT. D'abord Constructeurs et réparateurs de Bicyclettes, puis d'Autos.

Je compte procéder encore comme précédemment :

DES DATES, DES FAITS...

CLÉMENT ADER

1890, 8 octobre : Clément ADER, le premier homme au monde quitte le sol avec un appareil à moteur. Dans le parc de Gustave PEREIRE à Gratz Armainvillers. Contremaîtres : VALLERE et ESPINOZA. Témoins : Lazare SEGUIN, BOURSIN.

1891, 12 avril : « LA SCIENCE FRANCAISE » avec figure de 4^{re} page « L'OISEAU DE M. ADER. »

...Il a plané 15 mètres au-dessus du sol... Une grande aire est nécessaire pour glisser sur patins ou ROULER SUR ROUES...

1891, 20 juin : « L'ILLUSTRATION », page 544. « La machine volante de M. ADER » avec gravure.

1891, 11 juillet : « LA NATURE » N° 945. « L'oiseau Mécanique de M. ADER. Interview du savant et sympathique Ingénieur « Description de l'appareil. Départ, etc...

1897, 14 octobre : Au Camp de SATORY. Nouvel appareil d'ADER perfectionné « l'AVION » N° 3, poids à vide 258 kgs, en charge 500 kgs. La machine franchit 300 mètres et l'inertie des pouvoirs publics oblige ADER à renoncer à ses expériences qui lui ont coûté une fortune..

1898, 27 avril : De la revue Américaine « AMERICAN SCIENTIFIC » « l'Avion d'ADER » avec trois gravures. Récit des expériences d'octobre 1897, piste circulaire : Général MENSIER et Général BILLOT...

1898, 23 juillet : « L'ILLUSTRATION », page 54 : « L'AVION » avec deux gravures. Expériences, raisons de leur interruption.

1898, 12 septembre : Note d'ADER à l'Académie des Sciences.

1899 : Le savant Américain LANGLEY, nanti d'une recommandation de MAREY se rend auprès d'ADER pour examiner « l'Avion » ses modes de construction et recevoir des renseignements qui seront plus tard profitables aux frères WRIGHT.

EXPÉRIENCES. — PROPHÉTIES

1871 : Expériences d'Alphonse PENAUD. Avec lui un groupe de partisans du plus lourd que l'air : NADAR, PONTON D'AMÉCOURT, LA LANDELLE, CROCE SPINELLI, HUREAU DE VILLENEUVE, etc...

1876 : PENAUD fait breveter un Aéroplane à deux hélices, prévoyant l'emploi des moteurs.

1879 : TATIN construit un modèle d'aéroplane réduit, hélices A. V.

1881 : Ét années suivantes : Louis MOUILLARD (1834-1897) se rend au Caire pour études et expériences sur le vol des oiseaux. Il invente le principe du gauchissement et écrit sur ce sujet au savant CHANUTE (né en France mais domicilié en Amérique et naturalisé (1832-1913).

CHANUTE transmettra plus tard les leçons de MOUILLARD, les expériences des français MAREY, PENAUD et de l'Allemand LILIENTHAL à ses élèves, les frères WRIGHT.

1881, 24 septembre : « L'ILLUSTRATION », « L'EMPIRE DE L'AIR » par Louis CLODION. Critique du Livre de Louis P. MOUILLARD avec figures. Rappel des Expériences, puis Visions d'Avenir. Figures d'Aéroplanes. Gauchissement des Ailes avec Gouvernail de Direction. La machine. L'Appareil. Moteur Mécanique. Conclusion : « Plus de Frontières, Plus d'Iles, Plus de Forteresses ».

1883, 5 avril : « LA NATURE ». Études sur les théories de MOUILLARD.

1886, novembre : Jules VERNE, « Robur le Conquérant », Hetzel, éditeur, Paris.

1888 : WILFRID de FONVIELLE dans son ouvrage « LE PÉTROLE » : Prophéties sur l'aviation.

1888, 22 décembre : Brevet de F. Millet pour le Moteur en étoile 5 cylindres, dont le principe sera, plus tard, appliqué à l'Avion.

1889 : Henry DEUTSCH de la MEURTHE écrit :

Le moteur à pétrole rempli d'avenir et sur lequel l'aérostation fonde des espérances qui paraissent justifiées.

1889 : L'ingénieur CHANUTE vient en France pendant l'Exposition Universelle à l'occasion du Congrès d'Aéronautique. Il y retrouve MAREY qui lui parle de MOUILLARD et se met en relations avec ce dernier.

1890, 20 novembre : Louis MOUILLARD a écrit un autre volume « LE VOL SANS BATTEMENT » dont il envoie le manuscrit à CHANUTE. Mouillard expose les manières diverses dont le gauchissement des ailes d'un Aéroplane peut être réalisé, avec combinaison du gauchissement et du gouvernail vertical. Ce livre est étudié, annoté, traduit avec d'être retourné au Caire où MOUILLARD meurt en 1897.

Il disait :

« L'Aviation que je donne à tous... »

1892, 24 septembre : CHANUTE fait en Amérique, une demande de BREVET au nom de Louis MOUILLARD pour son appareil. Décrit plus tard dans « L'ILLUSTRATION », 6 janvier 1912, N° 3593, page 11. Ce brevet est délivré seulement le 18 novembre 1897, N° 582757.

1891 à 1896 : L'allemand LILIENTHAL (1848-1896) construit des appareils planeurs avec lesquels il arrive à parcourir des distances de 100 à 200 mètres. Il se tue au cours d'une expérience le 10 août 1896.

1895, septembre : « LA LOCOMOTION AUTOMOBILE » : J. O. LANGLEY (1834-1906). Rappel des expériences de 1887 et des théories de MOUILLARD.

1897, 6 mai : « LA BICYCLETTE » : de Maurice FARMAN :

Sur le plus lourd que l'Air... A Hélice... Les progrès dans la

construction des moteurs légers... permettront d'abord aux appareils de se soulever... Puis, les perfectionnements aidant, une partie de l'énergie devient motrice... On ira faire son petit tour au Bois..

1897, 5 juillet : A Paris « Académie des Sciences » « Henry MAREY » (1830) communique note relative à l'Aéroplane de Ch. RICHET et TATIN. Machine actionnée par un moteur à vapeur ayant parcouru une longueur de 140 mètres.

1897, septembre : CHANUTE fait devant la « WESTERN SOCIETY » une communication sur un grand nombre de Planements effectués d'après les principes de MOUILLARD, avec ses aides Herring et Avery.

LILIENTHAL et MOUILLARD viennent de mourir.

Octobre : CHANUTE adresse un pressent appel dans le Journal de la « W. S. » et dans l'« AÉRONAUTICAL ANNUAL » en faveur de l'AVIATION.

1898, 15 octobre : E. ARCHDEACON écrit : « Oui, nous volerons »

1898, 10 novembre : de L. TATIN :

Nous croyons fermement que le succès final peut être obtenu avec les moteurs dont nous disposons aujourd'hui si l'on veut bien par dessus tout s'attacher à utiliser leur travail.

1899 : L'officier français FERBER (1862-1909) du Vélo Club de Nice, qui a eu connaissance des expériences de LILIENTHAL en 1898. les continue en même temps que CHANUTE en Amérique.

CHANUTE applique à ses appareils la découverte primordiale du français MOUILLARD sur le gauchissement des ailes. Il aura lui-même comme élèves les frères WRIGHT de Dayton, mécaniciens réparateurs de Bicyclettes, et, plus tard d'Automobiles.

1899, mai : Appareil de démonstration « Aéroplane » de Henri de GRAFFIGNY, deux hélices avec moteur de 3 CV à 1.200 tours.

1900, 11 janvier : LA FRANCE AUTOMOBILE. Paul MEYAN : L'AVIATION. *Nous touchons au but « L'Auto nous conduit tout droit à l'aviation. Combien de mois ou de semaines nous séparent du jour où le premier homme s'élèvera dans les airs emporté par un moteur mécanique. Nous en approchons à pas de géant. C'est dans l'air...*

1900, Louis BLÉRIOT fait de multiples essais sur divers appareils.

1900, mars : CHANUTE reçoit une lettre signée d'un certain WILBUR WRIGHT demandant des conseils et se proposant pour tenter de nouvelles expériences. Celles-ci ont lieu à Killy Hawk, Caroline du Nord, au bord de la mer.

1901, 8 octobre : « LA LOCOMOTION ». Maurice FARMAN. Sur le plus lourd que l'air :

Le moteur léger. La conquête de l'air n'est plus qu'une question de jours...

1901, FERBER à Nice plane 24 secondes sur une distance de 15 mètres. E. ARCHDEACON qui, depuis 1893 écrit des articles sur l'aviation, fait effectuer des expériences par Gabriel VOISIN, élève de FERBER.

1902, 8 avril : E. ARCHDEACON écrit dans le « VÉLO » :

La solution approche, elle approche même très vite : il demande un mécène, car rien ne sera brevetable...

28 juin : « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». Les Études du Capitaine FERBER. A Nice il fait construire un manège, grand fléau mobile autour d'un axe.

11 octobre : Idem d'Édouard NIEUPORT « Vers du Nouveau » :. Expériences du Capitaine FERBER, de CHANUTE et de WRIGHT

De Robert Esnault PELTERIE :

Les essais de planeurs genre CHANUTE ont déçu, aussi l'Ecole Française va s'orienter vers d'autres solutions.

Décembre : FERBER essaie un planeur avec moteur.

1903, 4 février : La « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». Expériences de FERBER à Nice. Rappel de LILIENTHAL, CHANUTE et WRIGHT.

DE LA PRESSE FRANÇAISE

1903, 4 février : « L'Auto ». Expériences de FERBER à Nice : Application future d'un moteur, WRIGHT sur son planeur aurait couvert 300 mètres le 21 octobre 1902.

1903, 2 avril : Reçu à Paris à l'Aéro Club de France, Octave CHANUTE expose les résultats de ses expériences. Ernest ARCH-DEACON entame aussitôt une campagne en vue d'appeler au travail les chercheurs français.

1903, 20 juin : Lettre de CHANUTE au Capitaine FERBER :

Je crois devoir vous dire qu'un passage de l'article de M. Arch-deacon à « LA LOCOMOTION » : Il ne faut pas laisser l'Aéroplane s'achever en Amérique et l'information que vous avez un Aéroplane à moteur, a mis la puce à l'oreille de W. Wright. Il se demande si ce n'est pas à lui qu'incombe le soin de faire un Aéroplane à Moteur...

10 septembre : « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». LE FORBAN canot automobile à hélice aérienne de M. de FARCY.

22 octobre : « LOCOMOTION AUTOMOBILE ». Les WRIGHT poursuivent des expériences d'aviation dans la Caroline du Sud.

1904, 14 janvier : « L. A. » :

Ils lancent leur appareil à deux plans du haut d'une colline de sable et contre le vent. Ils auraient parcouru 3 kilomètres à une vitesse de 30 kilomètres heure.

L'appareil porterait non seulement l'opérateur mais encore un moteur à pétrole actionnant des hélices.

Le « NEW YORK HÉRALD » apprend que les frères WRIGHT sont en instance pour vendre leur appareil au gouvernement américain.

28 janvier : « L. A. ». Lettre de CHANUTE à FERBER. Essais du 28 décembre 1903. « Aéroplane WRIGHT de 12 mètres envergure, poids 338 kilogrammes. Moteur 12 CV, lancement par plan incliné. Distance parcourue : 266 mètres en 59 secondes contre un vent de 10 mètres.

31 mars : « L. A. ». Henry DEUTSCH offre un prix de 25.000 fr. pour l'aéroplane qui aura accompli 1 kilomètre aller et retour.

ARCHDEACON double le montant de ce prix, ainsi porté à 50.000 francs.

14 avril : D'autre part il fait des expériences à MERLIMONT avec Gabriel VOISIN.

1904, Le Capitaine FERBER publie un volume « Les Progrès de l'Aviation depuis 1891 » :

Les aviateurs ne doivent plus être considérés comme des fous. Ils doivent ce résultat à l'éclosion de cet admirable moteur à pétrole si puissant par rapport à son poids, si ramassé par la suppression de la chaudière, si pratique par son approvisionnement.

Après les travaux du Français MOUILLARD et MAREY, essais de LILIENTHAL et de CHANUTE.

A leur tour W. et O. WRIGHT débutent sur un CHANUTE à deux surfaces : ils inventent un gouvernail de profondeur, ensuite un gouvernail vertical de direction. D'abord quelques glissades, près de 50 mètres.

Le 17 décembre 1903 appareil avec moteur et deux hélices, après lancement sur un rail à plan incliné. Quatre essais, le plus long de 59 secondes. Conclusions : il faut suivre la piste...

1905, 9 décembre : « Vie au Grand Air ». Les frères WRIGHT écrivent au Capitaine FERBER qu'ils désirent vendre leur appareil au gouvernement français.

EN AMÉRIQUE

LES FRÈRES WRIGHT

Du « SCIENTIFIC AMERICAN ».

1902, 22 février : De Wilbur WRIGHT de DAYTON : Communication à la Société des Ingénieurs de l'Ouest s'inspirant des expériences de MOUILLARD, LILIENTHAL, LANGLEY et CHANUTE, planeur biplan avec gouvernail à l'Avant, Glissades de 30 puis de 100 mètres.

(CHANUTE a assisté à de nombreux essais).

1903, 26 décembre : Du même « S. A. » :

Les Frères WRIGHT : Wilbur, né le 16 avril 1867, mort le 30 mai 1912. Orville, né le 16 août 1871. Mécaniciens Cyclistes depuis 1885 « WRIGHT BROS CYCLE C^{ie} » Montage, vente et Réparations de Bicyclettes.

Ils possèdent et étudient les ouvrages sur les expériences de MAREY et de MOUILLARD et « Le Vol des Oiseaux » par CHANUTE. Ils construisent un planeur. Ils écrivent aux Constructeurs américains pour avoir un moteur léger, et de guerre lasse se décident à le construire.

Le 17 décembre, ils font des expériences à KILLY HAWK propulsées par un moteur à pétrole...

1904, 11 mars : Les Expériences des WRIGHT, Leur moteur quatre cylindres 1.200 tours 100 × 100.

Description : Poids 109 kilogrammes. Sans catapulte « un des frères tient l'aile pour guider l'appareil sur le rail ».

20 mars : Article de CHANUTE : La Navigation Aérienne.

15, 20 septembre et 9 novembre : Deuxième appareil à moteur.

1905 : Troisième appareil avec moteur de 20 CV, une cinquantaine de vols.

Pylône et catapulte.

Il m'avait été dit que le premier moteur utilisé par les frères WRIGHT était de fabrication française tout comme les suivants :

Il n'en était rien, du moins pour le premier. S'il a été copié sur les moteurs DARRACQ des voitures de cette marque à ce moment en Amérique. Il n'en a pas moins été exécuté par les frères WRIGHT, qui l'ont placé horizontalement pour leurs besoins.

Je possède accompagnée de deux photos une lettre d'ORVILLE dont la parole ne peut prêter à aucune contestation, qui précise nettement :

Mon frère Wilbur et moi-même, avons dessiné et construit le moteur utilisé sur notre premier appareil à moteur avec lequel les quatre vols du 17 décembre 1903 ont été faits.

Ce moteur avait quatre cylindres horizontaux, course et alésage (100 × 100). Les cylindres et pistons ont été alésés et tournés au tour sans aucun glaçage. Ceci partiellement était la cause de son faible rendement.

L'allumage était du type magnéto basse tension à rupteurs : le moteur développait 12 CV à 1090 tours. En vol, le moteur tournait un peu moins de 1020 tours. Je joins deux photos du moteur, dont une montée sur l'appareil.. « O. WRIGHT, DAYTON, 1^{er} mai 1921 ».

Les WRIGHT ont essayé de vendre leur appareil au Gouvernement Américain. Mais si en France, quelques rares initiés seulement ont connaissance de leurs expériences, et grâce à FERBER, y ajoutent une certaine confiance, il n'en est pas de même en Amérique.

Personne aux États-Unis ne croit à cette invention et bien entendu, l'achat n'est pas pris en considération.

1907, le 14 juin : FERBER fait connaître que W. WRIGHT est en France obligé d'y venir pour vendre ses brevets. Les pourparlers entamés dès 1905 avec le Ministre de la Guerre sont repris. Personne n'en veut en Amérique. Cependant après leur premier vol, ils ont accompli le 15 septembre 1904 leurs premiers virages, le 20 septembre un circuit fermé et en novem-

bre 1905 volé à deux sur l'appareil. Mais rebelles à toutes photos, opposés à toute révélation des procédés ou des descriptions de l'appareil, ils sont totalement méconnus.

FORDYCE, acteur, représentant de DARRACQ pour l'Angleterre, attaché au « JOURNAL » et homme d'action se rend acquéreur au compte d'un groupe de commanditaires, dont Lazare WEILLER, de l'appareil moyennant le prix demandé.

Il devra couvrir 50 kilomètres en une heure en circuit fermé.

1908, 28 mars : Ils perfectionnent encore, et effectuent des vols à deux. Ils commandent pour leur appareil des moteurs français BARRIQUAND et MARE.

Wilbur arrive en France en juillet et LE 8 AOUT effectue son premier vol à l'Hippodrome des Hunaudières, Le Mans.

Le moteur est un BARRIQUAND de 108×100 , poids 90 kgs. Soupapes en tête. Biplan de 12 m. 50, longueur 10 mètres. Gouvernail horizontal à l'A. V. Vertical de direction à l'AR. Gauchissement des ailes, hélices de 2 m. 80 tournant à 450 tours, poids 490 kilos avec pilote. Départ sur rail par pylône et contrepoids.

Les essais améliorés se continuent les 12 et 13 août. Ce qui incite enfin le Gouvernement Américain à faire examiner officiellement un semblable appareil piloté par Orville WRIGHT resté aux États-Unis. La première expérience ayant lieu le 3 septembre à FORT MYER, près WASHINGTON. Le 15 septembre, accident : le lieutenant SELFRIDGE, passager est tué, et O. WRIGHT sérieusement blessé, pourra cependant se rétablir assez vite et reprendre ses expériences.

Les deux contrats de vente ont pu être réalisés, 500.000 francs pour la France, 125.000 francs pour les États-Unis.

Les Frères WRIGHT ont pleinement rendu justice à leurs précurseurs.

Article de W. WRIGHT du « CENTURY MAGAZINE » traduit plus tard par le Colonel Ferrus, dans « LE FIGARO » 26 novembre 1918 :

MOUILLARD ET LILIENTHAL, les grands prophètes de l'aviation nous communiquèrent leur inextinguible enthousiasme et transformèrent notre passive curiosité en zèle actif de créateurs...

PENDANT CE TEMPS EN EUROPE et surtout à Paris se poursuivent les expériences d'après nos conceptions françaises du plus lourd que l'air.

Les ARCHDEACON, FERBER, BLÉRIOT, Charles et Gabriel VOISIN, DELAGRANGE, R. ESNAULT PELTERIE, SOMMER et le Sportif éclectique SANTOS DUMONT faisaient de nombreux essais.

Vont suivre Hubert LATHAM, BRÉGUET, Comte de LAMBERT, Paul TISSANDIER et toute la remarquable liste des aviateurs français.

Dès 1901, Gabriel VOISIN se préoccupait de Machines Volantes.

En 1903, un groupe amical qui comprend notamment ARCHDEACON, FERBER, DE FAYOLLE et CARRÉ, lui constitue une petite mensualité pour ses Expériences et ses recherches, d'abord à Vaugirard, ensuite rue de la Ferme, à Billancourt.

C'est de là qu'est sortie la première « Cage à Poules » avec laquelle on procédait à la mise au point à Vincennes.

1906, 13 septembre : SANTOS DUMONT effectue le premier décolllement du sol à Bagatelle. Premier vol public en Europe et dans le monde entier : 50 mètres, gagnant la Coupe ARCHDEACON.

23 octobre : Il réussit un vol constaté de 220 mètres.

1907, 15 mars : Le premier Français volant. Premier vol de 80 mètres du Français Charles VOISIN à Bagatelle, suivi le 5 novembre d'un demi cercle de 300 mètres à ISSY-LES-MOULINEAUX par LÉON DELAGRANGE.

ESNAULT PELTERIE construit son premier Monoplan, commandé par manche à balai, qui vole le 22 octobre à Buc.

13 novembre : A LISIEUX. Premier Hélicoptère de Paul CORNU.

1908, 13 janvier : A ISSY-LES-MOULINEAUX. Henry FARMAN sur l'Appareil de VOISIN gagne le prix DEUTSCH-ARCHDEACON, 1 kilomètre circuit fermé.

18 mars : Vol pilote et passager, L. DELAGRANGE et H. FARMAN.

11 avril : 3 kilomètres en circuit fermé; 30 mai : 12 kilomètres 750, et 6 juillet : 18 kilomètres.

Toutes ces manifestations faites en public ont stimulé les frères WRIGHT et certainement pesé sur leur décision de faire connaître enfin leur création et leurs procédés (première démonstrations, 8 mai, vol de 1' 45").

Mais on peut dire qu'ils arrivent un peu tard en Europe puisque en France nous avons utilisé d'autres moyens.

Pas de pylone de lancement, ni rail, ni patins, toujours dangereux; autres commandes, transmission, pas de chaîne, ni de gauchissement.

C'est maintenant que vont se justifier les propos de notre regretté précurseur le Capitaine FERBER.

DE CRÊTE A CRÊTE, de VILLE A VILLE, DE CONTINENT A CONTINENT.

1909, 19 juillet : Hubert LATHAM sur « Antoinette de Levavasseur » tente le premier, la traversée de la Manche et tombe en mer à 10 kilomètres de la côte. Par la suite, il obtient de nombreux succès et détient notamment le record de la hauteur successivement par 450 mètres en 1909, puis 1.000 et 1.384 m. (Juillet 1910).

1909, dimanche 25 juillet : Louis BLÉRIOT sur son monoplan, moteur à ailettes ANZANI, construit entièrement en France, réussit la traversée du PAS DE CALAIS.

Après avoir volé aux environs de PAU, Wilbur WRIGHT rentre en Amérique.

18 septembre : Le Poète italien d'ANNUNZIO fait ses débuts en Avion à Brescia, sur un appareil VOISIN avec CURTISS et CALDERARA.

25 septembre : Mort du Capitaine FERBER, né à Lyon le 8 février 1862.

16 octobre : Meeting de Juvisy.

1910, 15 janvier : L'aviateur français PAULHAN va voler en Amérique, où l'on n'a pas cru aux WRIGHT. .

1910, 28 mars : Premier Hydravion : Henri FABRE, aux Martigues.

Bonneville

18

27 septembre : Première traversée des Alpes : BRIGUE-DOMODOSSOLA, Géo CHAVEZ sur BLÉRIOT GNOME.

29 octobre : A NEW-YORK, le Français LEBLANC vole à 110 kilomètres-heure.

1911, 26 février : A Toulouse : PRIX de la DÉPÊCHE « Vol de PAU à TOULOUSE 185 kilomètres, remporté par MORIN sur BLÉRIOT mono. Le lendemain, effectué également par VÉDRINES sur Morane.

11 mars : Le prix « MICHELIN » dit du PUY-DE-DOME, gagné par RENAUX avec SENOUQUE : RENAUX type du parfait sportif : Cycle, Motocycle, Tandem (DUMOND-RENAUX). Rowing, Auto, etc...

27 mai : VÉDRINES gagne PARIS-MADRID, vol de 14 h. 54" épreuve au départ de laquelle le Ministre de la Guerre BERTEAUX est tué.

1912 : Sur la COTE D'AZUR à MONACO premier meeting d'hydravions : FISCHER, PAULHAN et RENAUX.

GARROS améliore son record d'altitude de 4.900 à 5.610 mètres

1913, 23 septembre : Le même Rolland GARROS (Morane-Gnome) effectue la première traversée de la Méditerranée en 5 h. 50.

1914 : La GUERRE.

L'AÉRO-CLUB

Il a été créé le 26 octobre 1898. Autorisation Préfectorale le 9 janvier 1899.

Président : M. DE DION; Vice-Présidents : MM. ARCHDEACON de la VALETTE, de la VAULX.

Secrétaire : Emmanuel AIMÉ; Trésorier : Jacques FAURE.

Il est déclaré d'utilité publique le 20 avril 1909 et s'installe rue François-I^{er}.

La FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE qui y a également son Secrétariat, groupe 16 Aéro-Clubs nationaux, et notre Aéro-Club, 32 Sociétés affiliées.

VOICI
LES VINGT PREMIERS BREVETS OFFICIELS
DE PILOTE AVIATEUR

Qui ont été délivrés à partir du 30 octobre 1909.

- N° 1. — Louis BLÉRIOT, Constructeur Français.
- N° 2. — Glenn H. CURTISS, Américain, décédé en 1931.
- N° 3. — DELAGRANGE, premier pilote de Voisin, tué en 1910.
- N° 4. — Robert ESNAULT-PELTERIE, créateur des monoplans.
- N° 5. — Henry FARMAN, Constructeur.
- N° 5 *bis*. — Brevet posthume : Capitaine FERBER, tué le 22 septembre 1909.
- N° 6. — Maurice FARMAN, Constructeur.
- N° 7. — Jean GOBRON, retiré dans les Ardennes.
- N° 8. — Marquis de LAMBERT, qui doubla la Tour Eiffel en 1909.
- N° 9. — Hubert LATHAM, tué à la chasse, en Afrique, 1909.
- N° 10. — Louis PAULHAN, vainqueur de Londres-Manchester en 1910, père d'un nouvel as.
- N° 11. — Henry ROUGIER, Champion de l'Automobile, Industriel.
- N° 12. — Santos DUMONT, décédé en 1932.
- N° 13. — Paul TISSANDIER, Vice-Président de l'Aéro-Club.
- N° 14. — Orville WRIGHT, retiré à DAYTON.
- N° 15. — Wilbur WRIGHT, le réalisateur du planeur à moteur, mort en 1912.
- N° 16. — E. BUNAU-VARILLA, grand sportif éclectique.
- N° 17. — Alfred LEBLANC, décédé en 1922.
- N° 18. — MAMET, pilote de Blériot, décédé en 1923.
- N° 19. — METROT, pilote de Voisin, fixé au Maroc.
- N° 20. — Prince BIBESCO, Président de la Fédération Aéronautique Internationale.

TABLE DES MATIÈRES

LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES

ORIGINES : DATES ET FAITS

Préface, par M. le Baron WALCKENAER.....	I
Préliminaires	1
La Pédale, Mère des Sports.....	3
Notre Patrimoine.....	8
La triple Conquête	11

I. — LE VÉLO

1790-1858 : Le Célérifère.....	15
1861 : La Pédale et le Vélocipède.....	17
1869 : Nous courons en Angleterre.....	19
La première Course de fond.....	21
1871 : En Angleterre.....	24
1875 : Charles Terront.....	26
1881 : Frédéric de Civry.....	29
1881 : L'Union Vélocipédique de France.....	32
1884 : Le Tricycle.....	36
1885 : La Sécurité à Bicycle.....	39
1886 : Le « Bicyclette » Rudge.....	42
1882-1884-1886 : Les Vélocipèdes à Moteur.....	44
1886 : Premier Vélodrome.....	47
1889 : Exposition Universelle.....	49
1889 : Le Pneumatique.....	51

1890 : Le Touring-Club de France.....	58
1891 : Bordeaux-Paris et Paris-Brest.....	60
1892 : La Conquête.....	63
Hommes nouveaux	68
Les Clubs Cyclistes.....	74

II. — L'Auto

Les Prophètes	79
1769 : La Vapeur.....	81
Le Premier Vélocipède à Vapeur.....	85
1887 : Premières Courses de Vélocipèdes à Vapeur.....	92
1860 : L'Électricité	95
1796 : Le Gaz.....	100
Le Pétrole	105
1883 : La première Voiture à Pétrole.....	108
1886 : Les Allemands.....	111
En France.....	114
1889 : Exposition Universelle.....	116
1894 : Paris-Rouen	123
1895 : Paris-Bordeaux-Paris.....	133
1896 : L'Année de Paris-Marseille.....	144
1897 : Marseille-Nice et la Turbie.....	156
1898 : Première Course Internationale.....	168
1899 : Le Tour de France.....	175
1900 : La Course de l'Exposition.....	181
Récapitulation des Courses. Les principales Épreuves de 1901 à 1914.....	188
1897-1900 : Les Courses en Italie.....	193
Les premiers Constructeurs.....	196
LES EXPOSITIONS ET SALONS.....	208
1896-1900 : Les Automobiles-Clubs français.....	212
1889-1900 : Principaux Brevets Anglais.....	214
1896-1900 : Formation de Sociétés.....	226
La Presse Sportive.....	231
Quelques Vétérans de l'Auto.....	242

III. — L'AVION

La Conquête de l'Air.....	257
1890 : Clément Ader.....	260
1870-1903 : Expériences. Prophéties.....	261
1903 : La Presse Française.....	265
En Amérique.....	267
L'Aéro-Club	273
Les vingt premiers Brevets officiels de Pilote Aviateur...	274



200. — Les Imprimeries LAINÉ et TANTET, Chartres.