

LYON-SPORT

Journal de tous les Sports

Organe Officiel de toutes les Fédérations et des principales Sociétés Sportives

DE LYON ET DU SUD-EST

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

ABONNEMENTS

Rhône et Dépts limitrophes, un an.. 6 fr.
Autres départements, un an..... 6 50
Etranger, un an..... 8 fr.

Chaque demande de changement d'adresse
50 centimes en plus

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

63, rue de l'Hôtel-de-Ville, 63

LYON

Les Annonces sont reçues :

A LYON :

AU BUREAU DU JOURNAL

A VIENNE :

A notre Bureau, 8, place du Palais

PREMIER SALON LYONNAIS

du Cycle et de l'Automobile

Après mille difficultés, le Salon du Cycle et de l'Automobile a enfin ouvert ses portes au public, dimanche dernier, à deux heures et le résultat dépasse les prévisions des plus optimistes. A en juger par le nombreux public qui se presse dans l'enceinte de l'exposition, aussi bien que par les transactions déjà faites, nous pouvons, dès aujourd'hui, dire que le succès de cette première exposition lyonnaise est certain.

Aussi nous espérons bien que, l'année prochaine, les abstentionnistes de cette année deviendront des propagandistes et que l'exposition future sera encore plus belle que celle du début.

Il n'en sera pas moins vrai, et c'est là un point acquis, dès à présent, que l'honneur de cet essai de décentralisation reviendra tout entier aux organisateurs de cette première exposition, hommes intelligents et dévoués jusqu'au bout ; aussi adressons-nous nos sincères félicitations et remerciements à M. Jean Buffaud, ingénieur constructeur, conseiller municipal, commissaire général de l'exposition ; à M. Devaux, le sympathique directeur des magasins du Tailleur Pauvre, président du comité de garantie et en général à toutes les personnes appartenant au monde sportif et industriel qui, de près ou de loin, ont apporté un concours efficace à cette œuvre lyonnaise.

Nous ne saurions donc trop engager nos lecteurs à se rendre au cours du Midi et, pour leur faciliter la visite des nombreux stands de cette exposition, nous leur décrirons plus loin les produits intéressants qui y sont exposés.

Ajoutons qu'une fois les frais couverts, le produit des entrées sera versé à des œuvres de bienfaisance.

Voilà une excellente idée charitable qui, à elle seule, mériterait aux organisateurs un succès digne de leur courage.

Inauguration Officielle

Par suite de différents retards apportés à l'ouverture par quelques exposants peu pressés d'installer leur stand (ils ne le sont jamais) et aussi en vertu du vieux principe qui oblige toute exposition à s'ouvrir en retard, l'inauguration du premier Salon Lyonnais du Cycle et de l'Automobile, fixée primitivement au jeudi 21 décembre, a été reculée au dimanche 24.

Elle n'en a été, du reste, que plus brillante et une foule de visiteurs entouraient le cortège officiel, pendant la visite qu'il a faite aux divers stands.

MM. Le Roux, préfet du Rhône, le Dr Gailleton, maire de Lyon, le général de Geffrier, représentant le Gouverneur actuellement à Paris, Rouillet, procureur de la République, Marty, secrétaire général pour la police, Bonhomme, chef de cabinet de M. Le Roux, Bianconi, inspecteur d'Académie, le commandant Wulliam, représentant le général commandant la place de Lyon, Gratta, commissaire de police du quartier Perrache, Ogliastroni, directeur des prisons départementales, Rossignol, Perronnet et Bischoff, conseillers municipaux, Terrasse, président et Brunier, vice-président du Cyclophile Lyonnais, Laganne, chef consul de l'U. V. F., Reguet, président de la Fédération cycliste lyonnaise, Marcet, vice-président du Bicycle et Automobile-Club, Quinson, délégué du T. C. F. Garde, président de plusieurs sociétés philanthropiques, Coquillard, fabricant d'automobiles à Paris, capitaine Barisien, de la chefferie de Lyon, les représentants de la Presse lyonnaise, etc., etc., ont tenu à donner, par leur présence, une sanction bien méritée à cette inauguration.

Le cortège officiel, guidé par MM. Jean Buffaud et Devaux, assistés de M. Guelpa, secrétaire général et Brunier, du comité, a parcouru successivement les allées de l'exposition et s'est arrêté devant chaque exposant. Tous paraissaient prendre le plus vif intérêt aux explications tour à tour fournies par les inventeurs et les fabricants des machines, produits et nouveautés de tous genres, garnissant les différents stands en général fort bien présentés.

LES AUTOMOBILES ROCHET-SCHNEIDER

se distinguent
par leur

SILENCE ABSOLU
ABSENCE DE TRÉPIDATION
Fabrication supérieure

Cette promenade terminée, M. Jean Buffaud, la coupe de champagne en main, a tenu à remercier en ces termes, visiteurs et exposants :

Discours de M. Jean Buffaud

MONSIEUR LE PRÉFET, MONSIEUR LE MAIRE,
MON GÉNÉRAL, MES CHERS COLLÈGUES,
MESSIEURS,

« J'ai le grand honneur de vous souhaiter la bienvenue au nom du Comité d'organisation du 1^{er} Salon du Cycle et de l'Automobile.

Je vous remercie, Monsieur le Préfet, d'avoir bien voulu accepter le patronage de cette exposition et d'affirmer, par votre présence, votre sympathie pour cette œuvre de décentralisation.

Merci à vous, Monsieur le Maire, d'avoir bien voulu aussi appuyer de votre nom cette entreprise lyonnaise, de nous avoir accordé la gratuité du terrain et toutes les facilités dont vous pouviez disposer. Merci d'être là aujourd'hui.

Merci, mon Général, d'avoir bien voulu être des nôtres et veuillez être notre interprète auprès de M. le Gouverneur, pour le remercier de son aimable appui et l'assurer de notre sympathie profonde.

Merci, Messieurs les membres du Conseil général et du Conseil d'arrondissement, Messieurs les représentants de la presse, qui êtes venus rehausser de votre présence l'éclat de cette fête.

Merci, Messieurs les membres du Conseil municipal, mes chers collègues et amis, de l'appui que vous m'avez accordé.

Merci à vous, Messieurs les exposants, qui êtes venus nombreux prendre part à ce pacifique tournoi, et affirmer ainsi l'utilité de cette œuvre.

Merci à tous, Messieurs, et du fond du cœur !

Et maintenant, qu'il me soit permis de remplir un agréable devoir en adressant mes remerciements à ceux qui m'entourent, à tous mes collaborateurs.

A M. Devaux, président du Syndicat de garantie, que nous nous retrouvons dans toutes les œuvres utiles et philanthropiques, et dont le dévouement n'a pas faibli un instant.

A MM. Clozel, Terrasse, Reguet, Laganne, Brunier, Marcel, Henri Merieux, représentants des grandes Sociétés sportives, qui ont bien voulu se joindre à nous et nous apporter l'appui de leurs sages conseils.

A M. Guelpa, secrétaire général du Salon, l'infatigable champion des sports, qui eut l'idée de cette entreprise et le talent de nous convaincre.

Je veux, enfin, adresser mes remerciements à M. le baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club de France, qui a bien voulu accepter la présidence d'honneur du Comité. Je disais tout à l'heure que nous avions voulu faire une œuvre de décentralisation : c'est, en effet, l'idée maîtresse qui nous a dirigés.

Nous avons pensé qu'une ville comme la nôtre, si laborieuse, si prospère, possédait assez de richesses pour entreprendre, elle-même, des œuvres comme celle-ci.

Le résultat nous montre que nous avions raison.

Notre désir le plus cher est d'en faire, en même temps, une œuvre philanthropique et, si nos espérances se réalisent, nous serons heureux de donner notre obole au Bureau de Bienfaisance et à la caisse des Petites filles des Soldats.

Ce n'est certes pas sans peine, sans luttes, sans difficultés, que nous avons atteint le but. Nous avons trouvé des appuis précieux, mais aussi de l'indifférence, de l'inertie coupable. Devant le succès d'aujourd'hui, il nous plaît de tout oublier et nous tendons la main, sans rancune, à ceux qui se sont trompés, en pensant qu'une exposition de ce genre ne devait pas réussir.

Nous avons montré le chemin, nous laisserons à d'autres le

soin de continuer cette œuvre. Devant le succès de cette fête, nous nous déclarons largement payés de nos peines.

Je forme, en terminant, le vœu sincère, que notre œuvre ne soit pas éphémère, qu'elle ne soit pas sans lendemain, et que ce lendemain soit prospère. »

M. Le Roux, qui s'intéresse aux œuvres lyonnaises, surtout lorsqu'elles sont utiles et philanthropiques, comme celle de l'Exposition du Cycle et de l'Automobile, remercie M. Buffaud des paroles qu'il vient de lui adresser et le félicite d'avoir su, grâce à son influence, à son activité et à sa foi dans l'œuvre entreprise, surmonter les difficultés d'un essai de décentralisation toujours malaisé. Le succès le récompense, ainsi que ses collaborateurs, d'un effort aussi louable et d'une tentative aussi profitable aux intérêts industriels de la ville de Lyon.

Persuadé que les visiteurs seront nombreux, M. le Préfet termine en adressant tous ses compliments au Comité et en buvant à la réussite du 1^{er} Salon Lyonnais du Cycle et de l'Automobile.

Ces deux discours ont été très applaudis. Disons, en terminant, que l'excellente musique du 96^e de ligne, sous la direction de son chef, M. Segal, a fait entendre les meilleurs morceaux de son répertoire. Signalons particulièrement, comme clou tout-à-fait de circonstance : La Marche des Automobiles, durant laquelle la crevaïson des pneus (crevaïson aujourd'hui de légendaire mémoire) a trouvé pour écho le coup de pistolet. Non ! mais ils ne manquent pas de souffle, ces militaires, ils traduisent toujours avec autant de vérité, nos joies et nos peines !

L'Exposition

Avant de conduire nos lecteurs à travers l'Exposition, nous tenons à signaler à leur attention, le bon goût qui a présidé en général à son installation.

Les emplacements sont bien déterminés et suffisamment distants l'un de l'autre, pour permettre aux visiteurs de circuler aisément. L'ornementation de drapeaux et de plantes vertes complète un ensemble, dont l'effet est des plus pittoresque.

Avant de passer en revue les nombreux stands, où nous trouverons les nouveautés les plus intéressantes en automobiles et bicyclettes, nous tenons à jeter un coup d'œil sur les deux coquettes installations faites par les Grands Magasins des Cordeliers.

Cette maison a tenu une fois de plus à se mettre à la hauteur de sa réputation. On est sûr toutes les fois qu'il s'agit d'œuvre philanthropique, que son concours est assuré. Nos lecteurs se souviennent encore de la distribution de vêtements qu'elle fit aux pauvres au moment où l'hiver commençait. Il serait du reste oiseux de citer toutes les circonstances où la nouvelle administration de cette importante Société a fait preuve de généreuse initiative.

A l'Exposition du cycle et de l'automobile, les visiteurs ont tous remarqué à droite en rentrant le stand des Grands Magasins des Cordeliers, où sont exposés des mannequins revêtus de chauds vêtements d'automobilistes, des coiffures de chauffeurs et de chauffeuses et tous les accessoires usités en vélocipédie ou en automobilisme.

Le tout est arrangé avec un goût parfait et fait le plus grand honneur aux étalagistes de cette maison. A signaler particulièrement un vêtement en peau de phoque avec la casquette et les gants assortis.

En face de ce Stand, et exactement de l'autre côté du kiosque

Au Volta-Cycle

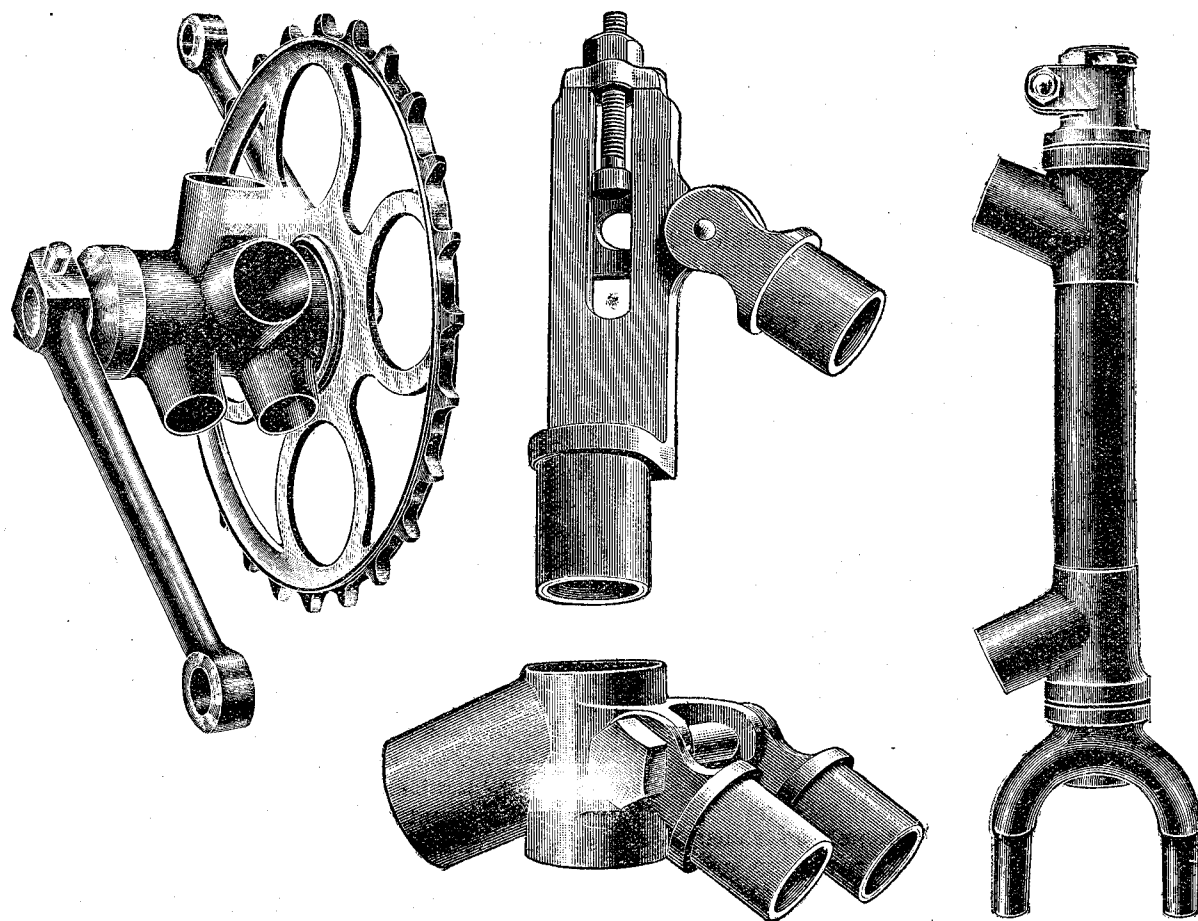
Francisque **LEDIN & C^{ie}, LYON**

BUREAUX : 30, quai de la Charité.

GARAGE : 47, rue des Remparts-d'Ainay.

USINES : à SAINT-ETIENNE (Loire).

Fournitures Générales pour Vélocipèdes et Automobiles. — Pièces détachées de tous Modèles. — Séries de pièces "VOLTA-AMÉRICAINES" PERFECTA, B.S.A., etc. — Moteurs de Dion. — Auto-Moto Gaillardet. — Voitures automobiles de tous modèles. — Rayons, Tubes, Caoutchouc, Cadres, etc., etc.



Série de pièces américaines, modèles LEDIN

GRAND GARAGE MODÈLE D'AUTOMOBILES

47, Rue des Remparts-d'Ainay, 47

RÉPARATIONS — TRANSFORMATIONS — CONSTRUCTIONS

Fonderie de Fonte malléable et Acier coulé sur plans ou modèles

à musique, se trouve un salon mauresque installé également par les **Grands Magasins des Cordeliers**.

L'installation en est luxueuse, les étoffes s'harmonisent fort bien entre elles et l'on peut se rendre compte de la richesse et de l'élégance des ameublements fournis par cette maison.

Ajoutons que ce salon, quoique réservé, dans l'idée des organisateurs, pour nos confrères de la Presse lyonnaise, a été également apprécié par les visiteurs auxquels les fauteuils confortables qui le garnissent permettent de goûter le repos nécessaire après la visite de l'Exposition. C'est là aussi que les organisateurs, le jour de l'inauguration, ont offert à leurs invités la coupe de champagne obligatoire. Les visiteurs stationnent avec plaisir les jours de fêtes artistiques, en écoutant la musique militaire ou l'orchestre du Grand-Théâtre.

En résumé les **Grands Magasins des Cordeliers** ont contribué, pour leur part, à la réussite du premier Salon du Cycle, nous ne saurions trop les en féliciter.

Nous souhaitons que chauffeurs et chauffeuses leur en soient reconnaissants et le leur montrent de façon... palpable.

Nous n'aurions garde d'oublier, en parlant de vêtements pour cyclistes et chauffeurs, les produits exposés par le **Tailleur Pauvre** dont il serait oiseux ici de faire l'éloge. Cette maison est trop connue pour que nous insistions davantage.

Les Automobiles

Tout le monde connaît, à Lyon, l'excellente fabrication de la **Maison Ailloud** à La Mulatière. Ses bicyclettes, depuis déjà longtemps en circulation, ont contribué, pour une grande part, à la réputation bien méritée qu'elle s'est acquise.

À l'Exposition lyonnaise du Cycle et de l'Automobile, elle a envoyé plus qu'une carte de visite et nous avons admiré plusieurs bicyclettes dont une à roue libre et l'autre sans chaîne.

Mais la **Maison Ailloud** n'a pas borné là sa fabrication, et nous avons également à signaler dans son stand un robuste tricycle à pétrole d'une fabrication très soignée, ainsi qu'une mignonne voiturette, véritable petit bijou. Ce n'est, paraît-il, qu'un coup d'essai, mais on peut dire sans crainte qu'un c'est un coup de maître, puisque c'est cette voiture qui a servi à la **Maison Ailloud** à déterminer d'une façon définitive la voiture-type, actuellement en construction. Nous avons pu voir cette voiture sur le chantier, et nous savons déjà que plusieurs ont été commandées sur ce modèle et sont, actuellement, en cours de fabrication. Cette voiture possède un moteur de cinq chevaux à deux cylindres verticaux avec circulation d'eau par pompe et radiateur, trois vitesses par engrenages et par courroies; la direction est à volant et son prix est, paraît-il, des plus modiques; aussi ne tarderons-nous pas à en voir circuler beaucoup dans les rues de notre ville.

Dans la construction d'une voiture automobile sérieuse, réunir le confortable, la solidité et l'élégance, paraît un problème difficile à résoudre. C'est cependant à quoi est arrivé **M. E. Allard-Latour**, ingénieur-constructeur, 15, rue Montgolfier, à Lyon.

La voiture qu'il expose remplit, en effet, toutes ces conditions, et il semble, en la voyant, qu'on a bien là le type rêvé d'une parfaite automobile.

D'autant plus qu'à l'intérieur des nouvelles voitures qu'il a bien voulu nous montrer, **M. E. Allard-Latour** a su installer un moteur paraissent remplir toutes les conditions indispensables de bon fonctionnement.

Ce moteur se distingue surtout de ceux fabriqués jusqu'à ce jour par sa grande circulation d'eau; en second lieu, par la suppression des joints si difficiles à tenir à de hautes pressions, comme il s'en produit habituellement dans l'automobile et, en troisième lieu, par une grande facilité du démontage de ses soupapes.

Cette maison, à en juger par les produits exposés, est donc appelée à un avenir sérieux dans la construction des automobiles. Au point de vue de l'extension donnée à l'industrie lyonnaise, nous ne pouvons que l'en féliciter.

Parmi les automobiles les plus coquettes et parmi celles qui font le plus d'envieuses chez nos élégantes chauffeuses, nous devons signaler les deux spécimens exposés par **M. Berliet, ingénieur-constructeur, 1 rue Michel-Perret à Lyon**. Faire de la voiturette, c'est bien, mais faire de la voiturette dont la construction est aussi solide que celle d'une voiture, construire une voiturette pour qui les rampes les plus raides ne sont pas une difficulté, c'est parfait! Tous les visiteurs de l'Exposition du Cycle et de l'Automobile ont admiré cette voiturette blanche à deux places et cette autre, verte et rouge, à trois places; malgré leur forme des plus élancées, malgré leur apparence frêle, elles peuvent subir les plus rudes épreuves.

Ajoutons que la petite voiturette verte est d'une forme entièrement nouvelle et ne ressemblant en rien à ce qui a été vu jusqu'à ce jour. Nous ne pouvons que féliciter **M. Berliet** de son heureuse inspiration et du bon goût qui a présidé à la confection des produits qu'il expose.

Ajoutons que nous pouvons annoncer une merveilleuse petite voiture, type 1900, qui est appelée au plus grand succès; aussi cette maison, quoique nouvelle, est-elle appelée à rivaliser bientôt avec les marques les mieux cotées.

L'importante société de constructions mécaniques, **Chavanet, Gros, Pichard et Cie**, de St-Etienne, expose ses modèles de 1900 qui nous sont présentés par **M. Guigues**, le représentant de cette Société à Lyon. C'est d'abord un superbe quadri-cycle dont le cadre parfait et le fini absolu ne pourront moins faire que de séduire l'acheteur. Ensuite une série de tricycles, sobres de luxe, mais d'une ligne parfaite et d'une construction irréprochable. Les quadri-cycles, comme les tricycles, n'ont pas de changement de vitesse. En effet, il est complètement inutile; le nouveau moteur 1900, complètement au point, donne de 2 1/4 à 2 1/2 de force et ne chauffe pas. **M. Guigues** nous assure avoir obtenu des résultats étonnants avec ce moteur. Du reste, il espère en donner la meilleure preuve avec ceux dont les clients vont se servir, la saison prochaine. Il nous apprend que bientôt il aura à nous faire essayer deux petites voiturettes à 2 et à 4 places, modèles de simplicité et d'élégance, montant toutes les côtes, etc., etc., l'oiseau rare, enfin. Il déplore ne pas les avoir eues à temps pour les exposer, mais il nous prie d'informer les amateurs qu'il en possèdera le modèle pendant quelques jours à la fin du Salon.

Nous passons ensuite aux moteurs, qui nous sont présentés dans leurs moindres détails. L'allumage d'abord y est modifié et donne, paraît-il, des résultats excellents; nous admirons particulièrement l'heureuse disposition des ailettes dans le sens du courant d'air, donnant un refroidissement beaucoup plus rapide. Nous remarquons beaucoup aussi le système breveté de compression permettant de démarrer sans aucun bruit ni aucun effort.

Revenant ensuite au tricycle, **M. Guigues** nous en fait remarquer les détails. C'est d'abord l'attache absolument parfaite du moteur qui ne craint pas d'être perdu en route, les moyeux arrière nouveau modèle d'une solidité à toute épreuve, le frein à tambour sur la roue avant, très élégant, et enfin jusqu'au modèle de réservoir avec niveaux en mica qui est à signaler. À signaler également le système d'attache du réservoir ayant un troisième point d'appui et ne portant pas ainsi sur les tubes. De cette façon on évite la vibration d'abord, la rupture ensuite.

Tous ces détails sont entièrement particuliers à la construction de l'**Automoto** et en font un motocycle idéal, ayant sa marque de fabrique sur toutes ses faces. À propos de marque,

Auto-Garage

BELLECOUR

21, Place Bellecour, 21, LYON

(Surface couverte de 500 mètres carrés)

Voitures PEUGEOT, DECAUVILLE, BOLLEÉ
DE DION-BOUTON, etc., etc.

Moteur Spécial

pour Automobiles de 4 à 16 chevaux

Avec Carburateur à feu visible et Débit réglable

OUTILLAGE SPÉCIAL

pour Transformation des anciens Moteurs

nous nous plaisons à constater l'intérêt que présente celle de l'**Automoto** avec ses teintes blanc et or.

En résumé, avec de telles machines, nous osons croire que les magasins de **M. Guigues, 112 et 114, avenue de Saxe**, auront la visite de nombreux clients, et nous félicitons la Maison qu'il représente, des produits qu'elle expose.

L'**Automoto** n'a, du reste, plus sa réputation à faire à St-Etienne, ni dans la région lyonnaise.

Beaucoup de constructeurs parisiens ont recours à leur excellence de construction, et dans beaucoup de voiturettes nouvelles, dans beaucoup de motocycles, nous retrouvons ce moteur **Automoto**, dont le fonctionnement peut défier toute concurrence.

★★

Malgré les difficultés opposées aux organisateurs de l'Exposition du Cycle et de l'Automobile par quelques grandes maisons de Paris, nous sommes heureux de constater que les industriels de la capitale ont tenu, néanmoins, à se faire représenter à Lyon.

La maison **Peltier et Coquillard**, de Paris, qui est de création récente, expose, en effet, deux modèles ravissants de voiturettes.

La première, d'un système spécial et d'une forme des plus gracieuses, comprend un changement de vitesse sans engrenages et sans courroie; un moteur nouveau et simple, de trois chevaux 3/4, un carburateur sans manette indéréglable. C'est assez dire la simplicité de son mécanisme.

Malgré cela, deux ou trois personnes peuvent y prendre place.

Elle réunit tous les avantages de confort, de douceur de mouvements des grosses voitures; mais elle est beaucoup plus élégante et n'en a pas les inconvénients de poids, de consommation, d'encombrement, de prix d'achat ni de dépenses d'entretien.

En outre, aucun organe de transmission n'est apparent.

Cette voiturette est d'un maniement plus facile que celui de toutes les voitures et voiturettes existantes. C'est la seule qui puisse être conduite par une femme ou par un enfant. Elle convient admirablement aux médecins, notaires, ecclésiastiques, huissiers, etc.

Son poids est, du reste, léger: 300 kilogs environ.

Quant aux vitesses, elles s'obtiennent au moyen d'un système de plateaux à friction, le seul fonctionnant jusqu'à ce jour et supprimant les engrenages avec le bruit et les grincements qu'ils produisent. Avec ces plateaux à friction, on passe par toutes les vitesses intermédiaires, de 1 à 35 kilomètres, marche avant, et, au moyen du même volant, de 1 à 35 kilomètres, marche arrière, et cela sans aucun bruit, sans aucun à-coup et sans débrayer. Pour les fortes rampes, on se sert d'un changement de vitesse à attaque directe sur un engrenage d'angle qui permet de gravir les côtes les plus rapides. Ce système mixte assure à la voiture une douceur de mouvement et une sûreté de marche absolument remarquables auxquels les acheteurs de voiturettes sont peu habitués.

Le second modèle est du même système que le premier. Quant à sa forme extérieure, c'est un petit ouvrage d'art. Aussi, en ce moment, cette voiturette fait fureur à Paris. L'avenue des Accacias en est sillonnée et de frais minois de Parisiennes lui font faire, à travers la Capitale, de gracieux méandres.

Ajoutons que **MM. Peltier et Coquillard**, contrairement à beaucoup de constructeurs, sont outillés pour pouvoir livrer les commandes dans un délai relativement restreint: trois semaines environ. Ce modèle a fait rêver plusieurs de nos jolies Lyonnaises que nous verrons, dès les premiers beaux jours, chauffer au Parc de la Tête-d'Or.

La *Compagnie parisienne des Fiakers Automobiles* a commandé à **MM. Peltier et Coquillard** cent de ces voiturettes pour servir de petits landaulets et faire le service, à Paris, pendant l'Exposition de 1900. Le moteur du même système sera de cinq chevaux avec circulation d'eau à la culasse.

★★

Nous citerons encore la petite voiture légère de la maison **De Dion et Bouton**, remarquable d'élégance, de simplicité et pesant environ le poids minime de 250 kilogr.

Le moteur, d'une force de 3 chevaux *effectifs*, est construit d'après les mêmes principes que le moteur du tricycle. Il est à un seul cylindre et à refroidissement d'eau. Cette eau, dont une très faible quantité suffit (un demi-litre environ par 100 kilomètres) est contenue dans un réservoir dissimulé dans le coffre. Un radiateur, placé à l'avant en provoque le refroidissement.

C'est **M. Bonneton**, 107, rue Duguesclin, qui est le seul concessionnaire de cette voiture pour Lyon et le Rhône et **M. Fugier** le concessionnaire pour la région du Sud-Est.

M. Bonneton, installe, à cet effet au numéro 29 du cours Morand, un nouveau magasin de vente, en laissant un garage là où est son magasin actuel.

★★

Nous ne terminerons pas notre revue des automobiles sans parler d'un produit des plus nouveaux dont **M. Lara-Bibal** a donné la primeur à la première exposition du Cycle et de l'Automobile: c'est l'**arrière-train Lara** pour motocycles.

Ce nouvel arrière-train qui s'adapte avec une grande facilité à tous les motocycles se compose d'un siège des plus confortables monté sur une seule roue.

De cette façon, sa forme est des plus gracieuses, son poids de quinze kilos est une surcharge insignifiante pour un motocycle.

Son prix modique (250 francs) sera aussi une des causes du grand succès que cet arrière-train va rencontrer auprès des chauffeurs.

Nous ajouterons qu'il n'est d'aucun embarras quand il s'agit de gravir les côtes les plus raides.

Du reste, avec son amabilité habituelle **M. Lara-Bibal** se fait un plaisir, dans son Salon du Cycle, 7, rue Président Carnot, de le faire essayer à tous ses visiteurs. D'ici peu de jours, cette arrière-train va détrôner tous les sulkys existant.

★★

Au cours de notre visite, nous rencontrons **M. Bouchard** que ses goûts de sportsman convaincu et son flair d'industriel avise ont attiré au Salon.

Revenant de Paris, le matin même, **M. Bouchard** auquel nous demandons des nouvelles du Salon parisien, prend son air le plus sibyllin et, nous priant d'être très discret, nous annonce que bientôt, dans quelques jours, il y aura du nouveau, *et du vrai*, dans le monde automobiliste lyonnais.

Ce mystère nous aguiche et nous devenons pressant. Mais **M. Bouchard** se borne à nous dire qu'il s'agit d'une grande, très grande marque parisienne, décidée à se faire apprécier à Lyon. Il paraît que tous les produits de cette Maison de construction sont admirables, *parfaits*. Le chiffre d'affaires qu'elle vient de traiter à la salle Wagram est *millionnaire*.

M. Bouchard nous promet donc des merveilles pour ce printemps et il est de taille à tenir parole.

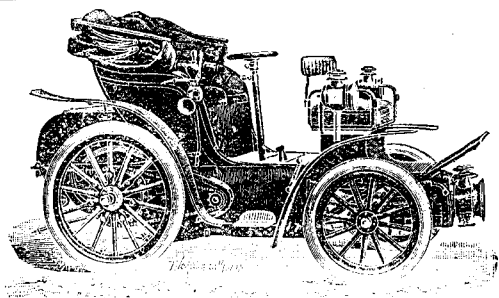
Cet homme peu chevelu sait si bien prendre l'occasion aux cheveux!

Les Cycles

Grâce au concours des membres du **Cyclophile lyonnais**, notre premier salon du Cycle a pu former un stand des plus intéressants, sorte de revue retrospective du cyclisme dans notre ville.

C'est d'abord un vélocipède datant de 1798, machine préhistorique à laquelle, paraît-il, on donnait l'impulsion, avec les pieds appuyés par terre. Nous voyons ensuite un vélocipède en bois avec pédales en avant, construit en 1844; saluons en lui le précurseur de la moderne bicyclette.

Une année après, en 1865, la maison **Rochet de Lyon**, cons-



LES VOITURES
DE LA
Société Lyonnaise
de Construction d'Automobiles

ROCHET & SCHNEIDER

SE DISTINGUENT PAR

Leur Simplicité, Leur Robustesse

Leur Éléance, Leur Silence Absolu

LYON — Rue Paul-Bert, 202 — LYON

Ouverture d'une nouvelle Usine en Mars prochain, 57-59, chemin Feuillat, MONPLAISIR

J. COLLOMB

5, rue Vendôme, LYON

CONCESSIONNAIRE des PNEUS, MARQUES d'AUTOMOBILES

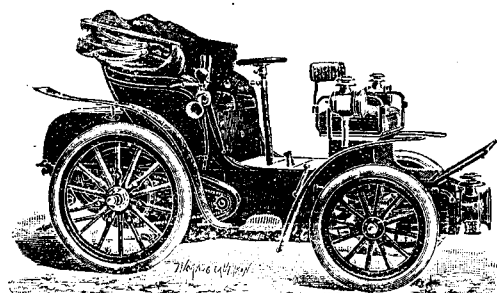
Rochet & Schneider — Panhard & Levassor

Peugeot --- Vermorel --- Delahaye

Cottareau — Ducroiset

MOTOCYCLES

Brierre, De Dion & Bouton, Perfecta,
PHÉBUS, etc.



truisait un modèle plus léger et plus gracieux, comme on peut s'en rendre compte par le vélocipède exposé.

On s'arrête également avec intérêt devant un bicycle constituant un nouveau progrès. Il a été construit en 1868, pour M. J. Buffaud, l'aimable commissaire général de l'exposition, par un ouvrier de son usine, M. Jorsant qui y travaille encore aujourd'hui.

A côté, c'est un *sociable* datant de 1871, quadricycle où deux pédaleurs se tenaient côte à côte, moyen de locomotion en commun plus agréable, en somme, que le tandem actuel.

Puis vient un grand bi, 1871, escorté d'une machine lilliputiennne, mais grande comme le monde. Un écriteau — pourquoi pas une plaque en marbre — nous informe qu'elle a servi aux débuts de Gédéon Lambrechts. Professionnels, inclinez-vous, le bi mène à tout, même à la gloire.

Enfin, ce stand retrospectif est complété par un dog-car à vapeur, système Dion-Bouton, à chaudière inexplosible. Il date de 1880 et sert parfois encore, paraît-il, mastodonte, à côté de nos fins et élégants moteurs.

M. Raffaele-Diamante, à Milan, expose un modèle de bicyclette dont l'originalité a su attirer les regards de tous les visiteurs.

Cette machine est une grande nouveauté, c'est une des attractions de l'Exposition du Cycle où elle se fait remarquer par sa simplicité et son élégance.

Le cadre, modelé artistiquement, est construit sur des principes mathématiques bien simples; il est entièrement d'une seule pièce finie dans la fonte. De cette façon, il y a réduction de travail et réduction du matériel de construction.

Le rêve de la bourgeoisie peu riche, le problème de beaucoup est enfin réalisé : avoir une machine peu chère. La bicyclette **Diamante** remplit toutes ces conditions. Malgré sa construction originale son prix est relativement minime.

On a pu voir à côté de cette machine une médaille d'or, grand module qui a été décernée à **M. Diamante** par l'Académie parisienne des Inventeurs. Cette récompense méritée a suivi de près la création de la **Diamante**.

L'attention du public et de la presse sportive a été attirée par cette invention. Malgré le délaissement apparent de la bicyclette pour l'automobile, comme on peut en juger par l'exposition actuelle, la **Diamante** est appelée à un gros succès.

Ajoutons que c'est sans but commercial que **M. Diamante** a exposé.

Son intention est purement de montrer à nos concitoyens les progrès de l'industrie italienne.

Beaucoup de fabricants se sont intéressés vivement à cette rénovation dans l'art vélocipédique.

A côté de l'Exposition de l'*Automoto* dont nous avons parlé plus haut, **M. Guigues** expose les **Cycles Deveau de Cambrai**, dont il dirige la succursale à Lyon. « L'automobile, nous dit-il, m'intéresse au dessus de tout; mais je ne dédaigne pas la bicyclette. Seulement, comme je pense que les grosses bourses m'achèteront des motocycles ou des voiturettes, j'ai des bicyclettes pour les petites bourses, et j'expose non pas des modèles à 350 ou 400 frs., ayant toutes les nouveautés, mais tout simplement le modèle 1899 au prix merveilleux et sans précédent de 165 frs. »

Après avoir constaté l'excellente fabrication de la **Maison Deveau de Cambrai**, nous ne pouvons que l'assurer qu'à de tels prix la vente de ses machines sera aisée et qu'il est un

heureux mortel d'avoir, comme représentant, de tels éléments de vente.

Le **Grand Manège Singer** qui a son stand installé à gauche de l'entrée, expose, outre la coquette bicyclette **Globe** pour dames et les **Gauloises** à plusieurs vitesses, la belle machine Singer armée de ses puissants freins sans jantes et munie de la roue arrière libre, la dernière nouveauté pour la machine de grand tourisme.

M. Bonneton, 107, rue Duguesclin, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler au sujet de la voiturette de Dion et Bouton qu'il expose comme représentant, est également dépositaire de la marque de bicyclette **Clever**. Tous les visiteurs de l'Exposition se sont arrêtés devant son stand pour admirer la bonne construction des cycles qui y sont exposés.

La **Clever** est à pignon interchangeable et à roue libre; ajoutons que ses roulements sont garantis deux années.

Signalons encore dans ce stand le **Rêve**, bicyclette populaire qui, malgré son prix modique de 190 et de 200 francs, fournit toutes les garanties qu'on est en droit d'exiger dans une bonne machine.

Moteurs et Energie Electrique

Un des grands inconvénients des voitures automobiles provient des trépidations qui sont le plus souvent procurées par le moteur de la voiture. **M. François Crozet**, ingénieur des Arts et Manufactures, s'est spécialement attaché à étudier cette question si intéressante. Ses études, publiées et reproduites par tous les auteurs traitant des moteurs à explosion et particulièrement par MM. Aimé Witz et de M. Vigreux l'ont amené à la construction du **Moteur équilibré à couples égaux et inverses**.

Ce moteur, que les visiteurs de l'Exposition ont dû certainement remarquer, est fixé sur deux ressorts de voiture. Ils ont donc pu constater que, malgré la flexibilité des ressorts, les trépidations étaient complètement annulées et que c'était à peine si le bruissement percevable était celui d'une dynamo en marche.

Ce moteur, complètement équilibré, tout en étant aussi simple que les autres comme construction et installation, donne à la voiture à laquelle il est adapté un plus grand confort et permet de réaliser une économie sur le prix de revient de la voiture, sur l'entretien de cette dernière et enfin sur la dépense de combustible nécessaire à la traction.

Ce moteur, qui n'a jamais encore été produit dans aucune exposition, car il est de création toute récente, est certainement une des attractions les plus intéressantes de cette Exposition du Cycle et de l'Automobile. MM. les constructeurs et MM. les chauffeurs se sont longuement arrêtés devant cette invention qui est appelée à faire une grande rénovation dans la fabrication des automobiles.

En passant devant l'exposition de la Société « l'Electro-Gaz » bien connue par les nombreuses et importantes installations d'éclairage au gaz acétylène qu'elle a faites à Lyon et dans les environs, nous nous demandions avec étonnement quelle raison d'exposer au Salon du Cycle pouvait bien avoir cette Société que nous supposions ne s'occuper que d'éclairage.

Notre étonnement s'est bien vite changé en admiration en voyant fonctionner au gaz acétylène les petits moteurs si sim-

SOCIÉTÉ CIVILE

DES EAUX MINÉRALES NATURELLES DE

VALS CHARMEOUSE

Agréable et excellent désaltérant, rend la digestion facile, ne fatigue jamais l'estomac et ne trouble pas le vin. Guérit : Affections du foie et des reins, fait disparaître les graviers et est ordonnée par des sommités médicales. Elle se recommande d'elle-même et sa seule invite es

Goûtez, comparez et jugez. — Dépôt : Chez tous les dépositaires d'eaux.

(Ardèche). Siège social avec directeur : 4, rue Bossuet, Lyon, et gérant de la Source à Vals. S'y adresser indistinctement Eau

ples et si pratiques qui se trouvent dans son stand. Non seulement la société l'**Electro-Gaz** peut, dès maintenant, fournir la lumière la plus éclatante et la plus économique dans les châteaux, dans les usines dont elle fait l'installation d'éclairage, mais elle peut assurer la marche au gaz acétylène *sans raté* et *sans encrassement* des petits moteurs activateurs soit des machines-outils, soit des pompes pour l'élévation et la cession de l'eau.

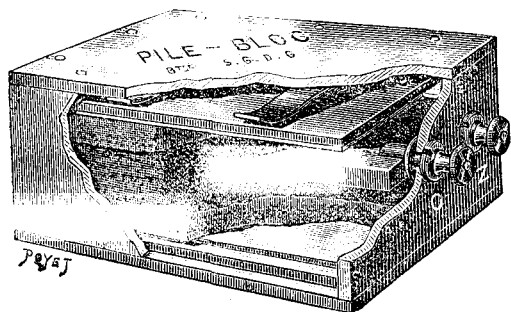
De là, à faire fonctionner des voitures automobiles il n'y a qu'un pas et nous croyons savoir que cette idée est très sérieusement étudiée par la Société l'**Electro-Gaz**.

Nous savions que de nombreux essais de force motrice due à l'acétylène avaient été déjà faits, mais sans succès, en raison, surtout de l'encrassement.

Ce n'est pas sans une vive satisfaction que nous constatons qu'avec l'**auto-diffuseur** de M. Grand, directeur de la Société l'**Electro Gaz**, tous les moteurs à gaz peuvent être transformés en moteurs à l'acétylène et donner, dans toutes les installations et à domicile, la force motrice et à bon marché, sans être tributaire d'une Cie de gaz.

Derrière l'exposition de l'**Automoto** de St-Etienne se trouve le stand de la **Pile-Bloc**.

La Société anonyme au capital de 250,000 francs dont l'agent général à Lyon, M. V. **Christolhomme**, 41, rue Paul Chenavard, est fournisseur de l'Etat, des Postes et Télégraphes, des Compagnies de chemins de fer, des Compagnies de navigation, etc.



Les divers générateurs d'électricité, employés jusqu'à présent sur les automobiles pour l'allumage des moteurs à pétrole ou à essence,

présentent de nombreux inconvénients.

Les piles humides ne donnent aucune satisfaction à cause de leur peu de durée, des ennuis d'entretien, de leur fragilité et de la variation de puissance de l'étincelle.

Les accumulateurs ont le grave défaut de se décharger en circuit ouvert, de n'être pas hermétiques, de corroder les pièces métalliques environnantes, de se détériorer rapidement sous l'influence des trépidations de la voiture et de nécessiter des recharges fréquentes.

La **Pile-Bloc** convient tout particulièrement pour cette application, car seule elle réunit toutes les conditions voulues : l'élément est *robuste, incassable, hermétique*, absolument *étanche*, ne demande *aucun entretien* et peut être *rechargé* quand il est épuisé. Sa capacité, à égalité de volume intérieur, est supérieure à celle des autres piles sèches ; son fonctionnement est très régulier, les trépidations et les chocs n'ont aucune influence sur elle et on peut la placer dans n'importe quelle position. Il n'y a jamais de dégagement de gaz ni d'écoulement de liquide ; elle ne subit aucune usure en circuit ouvert et elle est toujours prête à fonctionner.

Fournitures et Accessoires d'Automobiles

A côté de la voiture automobile elle-même, il est intéressant de constater les machines qui servent à leur fabrication.

Aussi l'exposition de la **Maison Gallien**, place Vendôme, à Lyon, est-elle très remarquée par les visiteurs compétents et éclairés dans cette industrie si complexe de l'automobilisme.

M. **Gallien** a su, dans son installation, faire une distinction intéressante entre les machines-outils de fabrication française et celles de fabrication américaine.

De part et d'autre, la fabrication est des plus soignées et ces machines possèdent les tous derniers perfectionnements appropriés aux exigences actuelles.

Nous citerons, au hasard, des tours parallèles, des machines à percer, des étaux limeurs, etc. Ces outils, surtout ceux de fabrication américaine, servent à produire des pièces d'une précision absolue, nécessaires à de bonnes constructions.

M. **Gallien**, si avantageusement connu dans la région et l'industrie métallurgique, a su affirmer une fois de plus sa réputation qui n'est plus à faire.

Ajoutons que les machines exposées par M. **Gallien** ont été choisies parmi celles intéressant spécialement les constructeurs de cycles et d'automobiles. Plusieurs d'entre eux feront un large profit de cet enseignement et l'industrie automobile y gagnera d'autant.

A l'heure où paraîtront ces lignes, nous pouvons annoncer que M. **Gallien** aura déjà eu la visite de nombreux acheteurs à son Stand. Nous l'en félicitons bien vivement et nous espérons bien que cette excellente maison ne s'arrêtera pas en si bon chemin.

Nous avons vu, plus haut, que le chauffeur avait l'embarras du choix pour l'acquisition d'une bonne voiture. Une fois cet achat terminé, il doit avoir une préoccupation indispensable, c'est de savoir quelle *essence* il doit employer. A ce sujet, nous ferons remarquer que c'est une immense sécurité pour lui d'être garanti de la valeur de l'essence dont dépend en grande partie la bonne marche de la voiture.

Nos lecteurs ont sans doute remarqué l'exposition de la **Compagnie Générale des Pétroles**, dont le siège social est à Marseille et le dépôt à Lyon 13, *cours de la Liberté*. Cette Société vient de créer une essence spéciale pour automobile, le **naphtacycle**, qui, d'après les renseignements que nous avons recueillis auprès des chauffeurs sérieux, réunit toutes les conditions de sécurité voulue. Ayant étudié à fond cette question, la **Compagnie Générale des Pétroles**, d'après ses expériences même et sur les avis de chauffeurs compétents, a reconnu l'utilité d'établir son **naphtacycle** sous deux densités différentes : l'une à 690 pour voitures automobiles, l'autre à 680 pour motocycles. Cette différence d'attribution est indispensable pour éviter les ratés qui se produisent fréquemment au départ et qui, de cette façon, sont absolument évités.

Puisque nous sommes sur le chapitre moteur, signalons aussi les pétroles spéciaux de cette Compagnie pour la bonne marche de tous les genres de moteurs à pétrole.

Les produits de cette société sont, du reste, tous à mentionner. Son **oléonaphte** est une excellente huile à graisser les machines en général et les automobiles en particulier ; et quant à sa **photoline**, c'est un pétrole de sûreté spécialement destiné à l'éclairage de luxe.

La **Société générale des huiles et fournitures industrielles de Paris**, malgré les nombreuses récompenses qui lui ont déjà été décernées précédemment aux différentes expositions de cycles et d'automobiles, a tenu néanmoins à se faire représenter à Lyon.

Un grand nombre de chauffeurs connaissent et emploient son **oléomoto**, cette valvaline incomparable que l'on trouve d'ailleurs dans tous les garages.

Les produits de cette Société sont nombreux, mais nous devons nous borner à signaler particulièrement ses **graisses consistantes et caoutchoutées** pour engrenages d'automobiles.

L'Exposition du Cycle et de l'Automobile, comme toutes les ex-

positions, possède son *Clou*, mais, cette fois, il ne s'agit pas d'un clou ordinaire et nous sommes obligés comme ce bon M. de La Palisse de dire : le *Clou*, c'est le **Clou** ! Stand n° 217.

En effet, MM. **Boyeux, Humbert et Sanlaville** ont convoqué, dans les premiers jours de novembre, les présidents, vice-présidents et membres des sociétés sportives de notre ville, ainsi que les fabricants et les principaux représentants des maisons d'automobiles et de bicyclettes à l'une des expériences les plus intéressantes auxquelles nous ayons assisté depuis longtemps. Après ces expériences, on peut aujourd'hui à l'Exposition juger de ce *pneu* de leur invention. C'est un pneumatique absolument imperforable, qui conserve, malgré la composition produisant l'imperforabilité, la souplesse et la légèreté des pneus de nos meilleures marques.

Il y a un mois, sur la piste des Folies-Bergère, couverte, en plusieurs endroits, de cabochons aux pointes aiguës, de clous divers, nous avons vu évoluer à toute allure et avec surcharges de poids, bicyclettes, tandems, tricycles, motocycles, voitures. Les roues étaient criblées de clous, mais à l'examen on remarquait que le pneu n'avait nullement souffert et que la pointe de ces clous, à peine entrée dans le caoutchouc, s'était recourbée.

Il a été facile aux inventeurs de prouver, par ces expériences publiques : 1° que leur pneumatique évite, d'une façon absolue, les crevaisons en cours de route; 2° que le bandage, composé d'un produit mauvais conducteur de la chaleur, garantit, d'autre part, la chambre à air contre la crevaison occasionnée par l'échauffement; 3° que l'eau ne peut s'introduire entre le bandage et la chambre à air, leur pneumatique imperforable étant d'une imperméabilité parfaite; 4° que la *chappe* se change à peu de frais, sans que l'on soit obligé de remplacer le bandage protecteur qui, par sa composition, ne peut ni durcir, ni se détériorer.

Sécurité de route, garantie de la chambre à air, économie, souplesse : tels sont donc les avantages que présente le *pneu imperforable* de MM. Boyeux, Humbert et Sanlaville.

Aussi à la salle Wagram, d'où viennent ces Messieurs, leur succès a-t-il été grand, succès qui s'est traduit par douze cent mille francs de commandes.

A l'Exposition lyonnaise, le stand du *CLOU* est toujours très entouré de visiteurs stupéfaits du résultat obtenu.

Ce *pneumatique imperforable* est certainement un nouveau triomphe pour l'industrie lyonnaise.

Industries diverses

Une des nouveautés intéressantes exposées est encore l'**Universelle**, poulie bois en deux pièces. Cette poulie, qui remplace les poulies en fonte et en fer, intéresse tous les ingénieurs et constructeurs. De plus, elle est de construction lyonnaise.

Elle présente de nombreux avantages sur la poulie en fonte ou en fer. Il serait fastidieux de tous les énumérer ici. Cependant nous tenons à faire remarquer : sa légèreté, représentant deux tiers du poids habituel des poulies métal; sa simplicité à mettre en place, en raison de son assemblage par une tige cylindrique qui oblige les deux parties à se réunir mécaniquement.

M. **Mille**, agent général pour toute la France, 1 cours Morand à Lyon, nous a fait remarquer la modicité de son prix qui est 70 pour cent meilleur marché que la poulie en fonte, sa facilité de montage et, par cela même, son application aisée dans tous les industries et même dans celle de l'automobilisme.

Chacun sait l'importance que prennent, tous les jours les usines où se fabriquent les automobiles. Avec cette importance le nombre du personnel va grandissant, aussi est-il de plus en

plus difficile de contrôler exactement les heures d'entrée et de sortie des ouvriers, ainsi que leurs heures de travail.

MM. **Mottin et C^{ie}**, quai St-Clair 7, sont dépositaires d'un appareil qu'ils exposent et qui obvie à tous ces inconvénients. C'est le **pointeur-enregistreur**.

Cet appareil se compose d'une horloge et de deux tableaux auxquels sont accrochées des clefs numérotées, dont le numéro est affecté à chacun des ouvriers de l'usine. Ceux-ci ont tous leur clef individuelle, cette clef correspondant au numéro de l'inscription au livre de paye.

A son arrivée, le matin, quand il sort et revient pendant la journée, à son départ le soir, l'ouvrier prend la clef suivant le cas, au tableau d'entrée ou de sortie, l'introduit dans la gorge, donne un quart de tour à droite et détermine ainsi à la fois l'impression du numéro de la clef et l'heure et la minute exacte où celle-ci a fonctionné sur un rouleau sans fin de papier blanc renfermé à l'intérieur du coffre de la pendule. Il replace ensuite sa clef au tableau opposé.

Seule la personne ayant la clef spéciale ouvrant le coffre peut atteindre et détacher à tout moment la partie du rouleau sur laquelle se trouvent imprimés automatiquement les divers pointages. Ces bandes conservées sont les *bases indiscutables de l'établissement de la feuille de paye*.

Comme on peut le voir cet appareil est appelé à un gros succès dans les centres ouvriers.

Plusieurs usines de la région lyonnaise l'emploient déjà avec une grande satisfaction. Nous pouvons du reste citer MM. Gillet et fils, teinturiers, notre confrère le *Salut Public*; Villard frères et Cie; Chazy, Mulsant et Cie de Villefranche; filature ramie de Bellegarde; Voisin et Pascal à Bourgoin, etc.

L'appareil est en usage aux Etats-Unis dans tous les bureaux de poste. Une seule maison de Chicago emploie 73 pendules et 15.060 clefs. Ajoutons que l'appareil est prêté à l'essai.

Nous signalerons aussi l'exposition de la **Maison Louis Savignon**, rue St-Joseph 4. Cette maison fabrique spécialement les lanternes pour voitures automobiles et cycles, lanternes électriques et à acétylène.

Mais dans la vitrine de cette maison est exposée une invention dont nous voulons spécialement parler : il s'agit d'un **itinéraire lumineux pour tramways électriques**.

Cet appareil, breveté, est en usage dans presque toutes les villes où circulent des tramways électriques.

A Lyon, où l'on est souvent pressé pour l'emploi et l'application des choses utiles, nous sommes en droit de nous demander pourquoi cet appareil n'est pas encore sur nos tramways. tandis qu'à Angers, à Rennes, au Mans, à Avignon, à Oran, il s'y trouve, depuis longtemps, installé.

La Société Parisienne des Voies de pénétration, qui dispose de six cent voitures électriques, a fait tout dernièrement encore une importante commande à M. **Savignon**.

L'appareil consiste en un parallépipède muni sur quatre faces de verres de couleurs où se lisent des inscriptions concernant la direction que prend la voiture. Au milieu du parallépipède, plusieurs lampes électriques font que cet *itinéraire lumineux* s'aperçoit de très loin. Au moyen d'une tige de fer, munie à son extrémité d'un engrenage, l'itinéraire se tourne à volonté sans qu'il soit besoin de monter sur la voiture.

Nous espérons que, d'ici peu de temps, tous les tramways de la ville seront munis de cet appareil dont l'emploi est presque indispensable pour éviter les accidents et les erreurs de destination.

Dans toutes les importantes usines et, en particulier, chez les fabricants d'automobiles, la correspondance est très importante, aussi tous emploient la machine à écrire. A l'Exposition du Cycle et de l'Automobile, les visiteurs ont pu voir fonctionnant la meilleure machine de ce genre, **La Underwood**, d'im-

Auto-Garage des Brotteaux

Surface couverte : 500 mètres

C. GIGNOUX

3, place Morand, 26-28-30, rue Godefroy

VOITURES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLES

VENTE — ÉCHANGE — LOCATION
REMISAGE

ACCESSOIRES — RÉPARATIONS

portation toute récente dans notre ville. Cette machine à écrire représentée par **M. Renaudin**, 8 passage de l'Hôtel-Dieu, est appelée, dans notre ville, comme dans toutes celles où elle est déjà en usage, à un grand succès. En effet, c'est la seule machine à écriture véritablement lisible et à tabulaire intégrale, d'une grande commodité, particulièrement pour les factures.

De la même Maison à signaler également le **Cyclostyle automatique**, le plus parfait des appareils à reproduire l'écriture de la plume ou celle de la machine à écrire.

Le **Stand Baratier** (n° 25-41) offre une variété d'huiles de graissages de qualité parfaite et très appréciées. Signalons l'**Auto-Valvoline** pour cylindres; l'**Automobiline** pour tous les organes; la **Cyclophylante** pour bicyclettes et la **Grasseite Vaucanson** pour le graissage des chaînes.

Il est une précaution indispensable que doivent prendre chauffeurs et chauffeuses pour la saison d'hiver : c'est d'être bien chaussés, à l'abri du froid et de l'humidité. Dans cette intention, la **Maison Raoul** vient de créer un rayon spécial de chaussures imperméables, en veau naturel, garnies intérieurement de fourrure ou de molleton, chaussures à fortes semelles et hautes lèges utilisables pour le patinage, et d'une grande variété de modèles de jambières ou fausses bottes destinées à mettre les jambes à l'abri du froid. (48, rue de la République).

Les visiteurs de l'Exposition ont tous remarqué les enseignes et les tableaux des stands nous ne les étonnerons pas en leur disant que ces peintures sont dues à **M. Burallier**, 3, rue Tupin, le peintre bien connu, sur affiches, enseignes et travaux artistiques.

Nous retrouvons aussi les produits du **Père Tasse** de plus

en plus appréciés du public pour leur seule valeur. C'est une des rares marques qui progressent sans réclame tapageuse. Tous les sports sont frères et le **Père Tasse** a beaucoup contribué à développer celui des montagnes. Il fut le créateur du premier chalet-hôtel à 2.200 m. dans les Alpes. Ses produits, si naturels et si hygiéniques, sont l'*Essence de lavande*, l'*Eau-de-vie de lavande*, la *Savonnette à l'essence de lavande* et son *Arquebuse* si appréciée. Ce qui est bon pour les grimpeurs de la montagne est bon aussi pour les sportsmen de la route, et tous voudront avoir toujours dans la poche le petit flacon d'arquebuse du **Père Tasse** si utile en maintes circonstances.

Les produits du **Père Tasse** ont obtenu la médaille d'or à l'Exposition Internationale de l'Hygiène.

Nous ne pouvons terminer ce compte rendu sans attirer l'attention des visiteurs sur le stand installé par la Société des **Fontaines à gaz**



Ce générateur portatif est d'invention toute récente. On peut, avec lui, se chauffer, s'éclairer avoir de la force motrice sans aucun danger, et sans aucune installation préalable toujours très coûteuse.

Les **Fontaines à gaz** sont appelées à un grand succès surtout dans les installations provisoires. Nous avons déjà vu cette Société à l'œuvre au moment au Jonage, par suite de la gelée, avait interrompu son courant. En peu de temps, sous nos yeux, une rampe à gaz était prête à fonctionner dans un des cafés-concerts les plus fréquentés de notre ville. Cette constatation est la meilleure recommandation que nous puissions faire.

H. G.

Stand du Lyon-Sport

Hâtons-nous de dire que le cortège officiel ne s'est pas arrêté devant cette table minuscule et cet éventail aux couleurs éclatantes. Lyon-Sport ne parle pas politique et n'est par conséquent qu'une quantité négligeable.

Mais le public, le bon public a paru s'intéresser à cet essai — dans un autre genre — de décentralisation. L'effort tenté, le succès obtenu lui ont paru dignes d'attention et les sportsmen qui, non sans curiosité, consultaient la collection du journal, ont fini par trouver toute naturelle la nouvelle donnée par un indiscret que Lyon-Sport allait paraître dans le format des grands quotidiens... et deux fois par semaine.

Nous tenons à profiter de ce compter-rendu pour remercier vivement M. J. Buffaud, commissaire général de l'Exposition. Avec une amabilité dont nous lui sommes très reconnaissants, il a gracieusement accordé à notre journal, la petite place qui suffisait au programme qu'il poursuit : la Vie en plein air. N. D. L. R.

Une visite à l'Institut Aérothérapique de la place Bellecour

Nous nous sommes rendu hier à l'Institut Aérothérapique de la place Bellecour. Grâce à l'obligeance de son distingué directeur, M. Prat-Tarp, nous avons pu visiter cette nouvelle et si remarquable installation.

Les cures retentissantes obtenues avec la nouvelle méthode avaient attiré à l'Institut plusieurs notabilités médicales. En notre présence, les médecins ont visité de nombreux malades qui, tous, se sont déclarés enchantés des résultats obtenus.

Nous aurions trop à faire s'il nous fallait énumérer les nombreux cas différents que nous avons pu voir.

A côté des malades atteints de *lupus*, de *cancroïde*, de *psoriasis*, d'*acné*, de *sycosis*, de *trycophilie* nous avons rencontré des malades sur le point de perdre la vue et sur lesquels la douche d'air chaud a produit des effets étonnants.

Toutes les *blépharites*, les *conjonctivites*, simples ou granuleuses, le *panus* même sont justiciables du nouveau traitement. Devant ces succès, nous devons adresser à l'inventeur, nos plus chaleureuses félicitations. Une nouvelle voie est ouverte, il ne faut pas craindre de s'y engager hardiment. Les maladies des yeux et de la peau ne seront pas les seules à bénéficier de la méthode aérothérapique, déjà nous entrevoyons pour elle des applications nombreuses dans les diverses branches de la pathologie.

HIPPISME



EQUIPAGE DES DRAGS DE LYON

Le temps semblant devenir propice aux sorties hebdomadaires, l'Equipage reprendra ses chasses demain.

A dix heures du matin, rendez-vous à Pont-de-Vaux et retour à Vaux. — Fox Hunting.

UN COUTURIER DE TALENT

Akillos, le célèbre couturier, entouré de sa pléiade d'artistes, dirige le rayon de costumes pour dames à OLD ENGLAND-8, rue Lafont.

CHASSE



CHIENS

Echos et Nouvelles

Le lurcher ou chien de braconnier. — Dans le livre du comte Henri de Bylandt « Les Races de Chiens », on remarque une gravure représentant le « lurcher » ou chien de braconnier. Nous trouvons, au sujet de ce chien, une communication de M. Lyard au « Shooting-Times », du 11 novembre, prouvant jusqu'à quel degré le braconnier sait développer l'intelligence d'un chien bien doué.

M. Lyard raconte qu'il a connu, étant jeune homme, un braconnier possédant un « lurcher » de toute beauté. Cet homme ayant été attrappé, fut condamné à la prison et le chien à être tué. Mais un des juges, frappé par la beauté de l'animal, obtint que celui-ci aurait la vie sauve, à condition qu'il ne fût plus employé à la chasse, mais bien à la garde des moutons, pour laquelle il avait une réputation nullement exagérée. Pourtant, à la longue, la rumeur publique se répandit que le chien en question faisait encore la chasse aux lièvres. Le garde de Stretton Hall confirma que, plus d'une fois, il avait vu un chien ressemblant au chien de berger, portant un lièvre et se dirigeant vers la demeure de son ancien maître. Ceci se passait toujours de très grand matin, quand il faisait à peine clair. Interrogé, le propriétaire actuel du chien affirma que le chien était toujours présent le matin et qu'il ne s'occupait que de ses moutons. Le garde, de son côté, se promit de tuer le chien la première fois qu'il le rencontrerait portant un lièvre. C'est ce qu'il fit quelque temps après. Il fut alors prouvé que le chien n'avait jamais cessé de chasser pour son ancien maître, et qu'il rapportait son butin à un endroit caché, connu seulement de ce dernier. Comment un homme peut-il arriver à dresser un chien à ce service, c'est-à-dire lui apprendre à ne chasser que la nuit et à se conduire toute la journée comme s'il était l'image même de l'honnêteté ? Je vous avoue que je n'y comprends rien du tout.

Un œuf de 8 kilogrammes. — A la vente de M. J.-C. Stevens, du 7 novembre, a été vendu un œuf de l'*Æpyornis maximus*, un oiseau antédiluvien, et que Marco Polo avait mentionné dans sa relation de voyages en Afrique.

Le seul endroit où des œufs pareils aient été découverts est l'île de Madagascar, d'où provient aussi l'exemplaire en question qui mesure 38 centimètres de hauteur, 92 centimètres de circonférence, et dont la coquille a une épaisseur de 2 centimètres et un poids de 8 kilogrammes. Quoique la capacité de cet œuf soit six fois celle d'un œuf d'autruche, l'oiseau lui-même n'était pas de grande proportion, comme on peut s'en rendre compte par le squelette visible au British Museum. L'oiseau était plutôt gros et lourd. On ne connaît en tout qu'une vingtaine d'exemplaires de ces œufs monstrueux.

Celui dont il est question ici a été vendu 42 guinées, soit 1.492 francs, à M. Middlebrook, un commerçant de Londres, qui possède un musée particulier.

Oies sauvages surprises par une tempête. — Un correspondant du *Field* américain raconte une histoire extraordinaire, au sujet d'un grand passage d'oies sauvages surpris par une tempête de neige dans le voisinage de l'Orégon (Etats-Unis). Le temps avait brusquement changé, et de grands passages d'oies étaient visibles de l'Extrême-Nord vers le lac Malhem, Harney County. Un peu avant huit heures du soir, on entendit les cris de milliers de ces oiseaux, au-dessus de la ville.

A la surprise des centaines de personnes rassemblées pour écouter le bruit infernal fait par les oies, leurs bandes semblaient planer au-dessus de la ville. Entre temps, la violence

de la tempête ne faisait qu'augmenter, et brusquement on put assister à un spectacle à peu près inédit en Amérique. Les oiseaux étaient évidemment complètement épuisés par leur lutte contre les éléments et, dans cette situation, les rues brillamment éclairées par l'électricité semblaient les attirer invinciblement. En planant au-dessus de la ville, leurs ailes finirent par être trop chargées de neige et brusquement commença la descente forcée des oies dans les rues où le bruit de leur voix attira tout le monde hors des maisons. Alors commença une chasse inénarrable. Des centaines d'oies furent prises vivantes, en même temps que d'autres oiseaux de passage, qui semblaient voyager en leur société.

A VENDRE

Chiots, Bassets allemands ou tekels, noirs et feu, âgés de cinq mois, origines et descendance des plus illustres; les pedigrees réunissent de nombreux champions d'expositions, tant en Allemagne qu'en France; parents très mordants au terrier et excellents destructeurs de vermine. Prix modérés. Pour renseignements, s'adresser au bureau du journal.

TIR

VIENNE. — Société de tir du 109^e territorial

Président d'honneur : M. Vignol, lieutenant-colonel, commandant le 109^e régiment territorial;
Président : M. J. Perret, capitaine;
Vice-président : M. X.;
Directeur du Tir : M. X.;
Secrétaire : M. L. Noël, sous-lieutenant;
Trésorier : M. G. Ollier, officier d'administration.

ANNECY. — Société mixte de tir du 107^e territorial. — La distribution des prix à la Société mixte de Tir du 107^e Territorial d'Annecy a eu lieu, dimanche, au Théâtre.

M. le lieutenant-colonel Chrétien, commandant le 107^e territorial, présidait, entouré de M. le lieutenant-colonel Gerhardt, du 30^e, MM. les commandants Borson et Maimbourg, M. le capitaine Furiat, représentant le commandant du 11^e chasseurs aux manœuvres, M. le Procureur de la République, M. l'Inspecteur d'Académie, MM. Eugène Laeuffer et Antoine Despines, etc. etc.

M. le Président, ouvrant la séance, prononce une brillante allocution.

M. Thevenet, secrétaire-directeur, fait ensuite le rapport des résultats obtenus pour l'exercice 1899, rapport dont nous extrayons les chiffres suivants :

Nombres de cartouches brûlées.	26.000
Pour cent moyen des tirs.	85.51
Progrès sur l'exercice 1898.	14 0/0

Il signale particulièrement les concours à la carabine Flobert, au fusil Gras-Jouvet, au fusil Lebel, dont les résultats sont respectivement du 100 0/0, 99 0/0 et 94, 08 0/0.

Lecture est donnée du palmarès où nous remarquons les noms les plus fréquemment appelés :

Concours de classement. — MM. Duparc Emile, Challut Louis, Héritier Benoit-Marius, Leterrier Bienaimé, Littoz Joseph, Lyard Emmanuel, Vergain Antoine, Curtelin François, Martin Claude-François, Thomé Joseph, Burnet Baptistin, etc.

Championnat. — Concours entre les tireurs de 1^{re} classe des 2^e et 3^e divisions. — Prix unique : M. Luquet Jules, vase offert par M. le Préfet de la Haute-Savoie.

Concours au revolver entre officiers et membres. — MM. Argoud, Michaudet Joseph, Laydernier Léon, etc.

Concours au fusil modèle 1886 entre officiers et membres donateurs. — MM. Trippet Jules, Carrier Victor, Burnet Baptistin, Falconnet Joseph, Falletti Eugène, Michaudet Joseph, etc.

Concours de divisions. — MM. Falconnet François, Duparc

Emile, Falconnet Petrus, Leterrier Bienaimé, Lyard Louis, Definod Emile, Littoz Joseph, Favre Joseph, Charbonnel Lucien, Chevandier Ernest, Callendret Marie, Lindeker Armand, Tissot Ernest, Guimet Edouard, etc.

Concours de tir réduit. — MM. Varrel, Tissot Ernest, Guimet Edouard, Collet Edouard, Verguin Jean, Burnet Baptistin, Thomé Joseph, Verdet, Reydellet Francis, Paris Hilaire.

Société de tir de St-Jean-de-Maurienne. — Dans sa réunion tenue le 9 décembre, l'Assemblée générale a décidé le maintien de la Société et que les fonds seraient déposés à la Caisse d'épargne pour être employés, le cas échéant, à la réorganisation d'un stand.

Cette décision, prise à l'unanimité, a été bien accueillie, car on voyait à regret tomber définitivement cette association patriotique qui n'avait dû interrompre sa vitalité que parce que les caprices d'un propriétaire l'y avaient contraint.

Espérons que, sous peu, nous verrons cette Société renaître plus vivace que jamais. Le jour où elle aura pu trouver un emplacement pour un stand, elle trouvera aussi des bourses généreuses qui l'aideront comme elles l'avaient aidé en 1881 lors de sa constitution. Le patriotisme mauriennais ne reste jamais sourd, quand on y fait appel.

Dans la même séance, les pouvoirs du conseil d'administration, actuellement en fonctions, ont été prorogés de cinq années à partir de 1900; l'article 24 des statuts a reçu quelques modifications, et enfin l'assemblée a demandé de distraire de sa caisse une somme de 20 francs, à reporter par égales parts pour l'école maternelle laïque et l'asile des Sœurs de St-Joseph, à l'occasion de la fête de l'Arbre de Noël.



CYCLISME

ANNECY. — Vélo-Club d'Annecy. — Jeudi soir a eu lieu au siège social, l'assemblée générale du Vélo-Club d'Annecy.

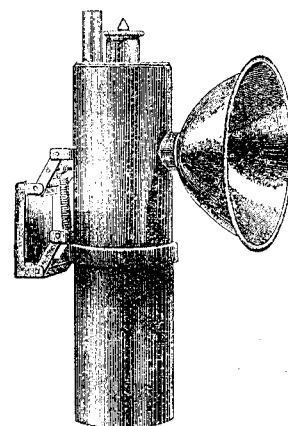
M. Voisin, secrétaire, en retraçant les principales fêtes de 1899 auxquelles a pris part le Vélo-Club, fait principalement ressortir l'intérêt qu'ont présenté les deux courses subventionnées de la Société.

Puis M. Dubouloz, trésorier, montre que la situation financière est excellente, et il est procédé au renouvellement du Comité.

Sont élus : MM. Barut Joseph, président; Aussedat Eugène, Degraevl Georges, vice-présidents; Badin, Dubouloz, Folliet, Hérisson, Labrune, Lamy, Théé Joseph et Voisin.

Le nouveau Comité installé, l'assemblée discute diverses questions, celle du bal annuel. A l'unanimité, la Société décide que le bal aura lieu, et aussitôt de dévoués commissaires sont choisis qui s'occuperont de son organisation et de la fixation de sa date.

Breveté France et Étranger PROJECTEUR BOULADE



Lanterne cycliste à l'acétylène

Appareil scientifique et de précision. Ne nécessite aucun réglage. Surproduction impossible.

Débit de gaz rigoureusement constant, ne dégage aucune odeur. — **Bec incassable.**

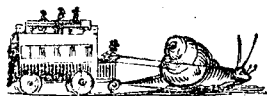
Emploie tous les carbures en grains

Entièrement construit en cuivre nickelé, en boîtes avec instruction. — **Prix : 18 fr**

Dans les principales Maisons d'Articles cyclistes

Fabrication et vente en gros aux Usines de la Société anonyme M. A. P. I. P. BOULADE Frères.

12-14-16, chemin St-Alban, Lyon-Monplaisir



AUTOMOBILISME

Moto-Club de Lyon

Jeudi soir, entraînés par la vue de l'installation à peu près achevée du nouveau local, les membres du M.C.L. décidaient, tout à coup, de faire une répétition générale du banquet qui aura lieu à l'occasion de l'inauguration officielle.

Ce qu'a été cette répétition : nous le dirons dans notre prochain numéro ; bornons nous aujourd'hui à constater qu'on teuf-teuf-fera ferme, et de toutes les manières, au M.C.L.

Automobile-Club de France

Règlement général des courses

(Suite et fin).

Nous publions aujourd'hui la fin de ce règlement. L'abondance des matières ne nous l'ayant pas permis jusqu'ici.

ANNEXE AU RÈGLEMENT DES COURSES

La Commission sportive de l'A. C. F. croit faire œuvre utile en exposant aux organisateurs de courses, à titre d'indications, ses idées en matière de courses de route.

La Commission étant une émanation de la Société d'encouragement pour favoriser le développement de l'industrie de l'automobile, estime que la base même de semblables épreuves est la mise en lumière des qualités et aussi des défauts des véhicules concurrents.

Le côté de sport pur n'a rien à perdre, au contraire, à cette manière d'envisager les choses qui a pour conséquence immédiate d'engager tous les organisateurs de courses à élaborer leurs programmes de façon à obtenir un résultat aussi régulier que possible.

Au sujet des courses en une étape, il n'y a guère de difficultés.

Si le départ est donné à tous les véhicules à la fois, la tâche du juge à l'arrivée sera facile. Si le départ et l'arrivée ont lieu au chronomètre, les organisateurs devront faire en sorte que les temps soient pris exactement : la Commission leur recommande l'emploi de ses chronométreurs officiels.

Conformément au règlement des records, les seuls temps homologuables sont ceux constatés par les chronométreurs officiels.

Pour les courses en plusieurs étapes la question est plus délicate. En effet, il est certain que le remisage obligatoire des véhicules dans un parc, dans chaque ville-étape, est une complication et, dans une certaine mesure, une source de dépenses. Cependant il n'est pas d'autre moyen d'obtenir une épreuve régulière.

En effet, s'il n'y a pas de parc, un véhicule arrivant à l'étape avarié et presque hors d'état de continuer le lendemain peut être réparé et pour ainsi dire remis à neuf pendant la nuit par une équipe d'ouvriers. De la sorte, un véhicule constamment en réparation partirait tous les matins en aussi bon état qu'un véhicule n'ayant subi aucune avarie. Ce résultat serait absolument irrégulier au point de vue sportif et déplorable au point de vue des progrès de l'industrie automobile.

Un point délicat est le suivant :

Il est certain que le meilleur véhicule du monde après avoir fait une étape de deux, trois, ou même quatre cents kilomètres à toute allure, a besoin, avant de repartir, d'avoir ses principaux organes vérifiés, nettoyés, graissés ; d'avoir ses réservoirs remplis, etc. On est ainsi conduit à donner aux concurrents lors de leur arrivée au parc, et lors de leur départ le lendemain matin, un certain temps pour les soins à

donner à leurs véhicules. Or, pour rester dans l'esprit de ce que nous disions tout à l'heure, pendant ce temps les concurrents ne devraient avoir le droit de faire que « l'entretien courant », mais pas de « réparations ».

Où finit l'entretien, où commence la réparation ? Question fort épineuse. Et s'il est certain que les gens compétents et de bonne foi ne s'y trompent pas ; il faut cependant reconnaître qu'une délimitation exacte et générale est impossible à établir. Sans tomber dans des réglementations dont la complication même empêcherait l'application régulière et engendrerait des discussions perpétuelles, le seul moyen pratique d'empêcher la fraude dans la mesure du possible, est de donner des délais très courts pour l'entretien et la mise en marche des véhicules. Par exemple une heure à l'arrivée et quinze ou trente minutes au départ.

Pour compléter ces mesures, il est bien entendu qu'un véhicule qui ne se présente pas au contrôle de départ à l'heure réglementaire ou qui n'est pas en mesure de démarrer au moment où on lui donne le signal du départ, est considéré comme parti à l'heure officielle où le départ lui a été donné. Son temps de marche compte à partir de ce moment, qu'il soit ou non en état de se mettre en route.

L'installation et la surveillance du parc doivent donc faire l'objet des soins les plus assidus des organisateurs et des commissaires.

Comme dans les courses en plusieurs étapes les arrivées se font forcément au chronomètre, il semble naturel de donner aussi les départs au chronomètre. Le premier jour, les véhicules pourront partir d'après leur ordre d'inscription ; les jours suivants d'après leur ordre d'arrivée de la veille.

Dans les courses sur route, soit en une, soit en plusieurs étapes, toute liberté est laissée aux concurrents au sujet des réparations qu'ils peuvent effectuer sur la route et dont la durée se trouve ainsi prise sur leur temps de marche. Cependant, pour rester dans les idées que nous développons tout à l'heure, la Commission sportive recommande très fortement le poinçonnage des parties essentielles des véhicules : roues, moteurs, cadres, etc. Naturellement les concurrents ne devront pas remplacer les parties poinçonnées ; l'on procédera, à l'arrivée, et aussi à certaines étapes, à la vérification des pièces poinçonnées, et l'on mettra hors course les véhicules auxquels il manquerait une desdites pièces. Ces mesures sont particulièrement recommandables en ce qui concerne les motocycles qu'il est si facile de changer en cours de route. L'emploi des plombs qui peuvent s'arracher en cours de route n'est pas recommandable dans le cas qui nous occupe.

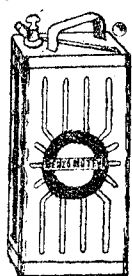
Les organisateurs de courses sur route ne doivent pas perdre de vue qu'ils doivent obtenir les autorisations des préfets et l'agrément des maires des départements et communes traversés. Souvent ils seront obligés d'imposer aux concurrents un temps minimum pour parcourir une région déterminée de l'itinéraire (ville, section de route dangereuse, etc.) ; dans ce cas ils devront prendre les mesures nécessaires pour obliger les concurrents à mettre tous exactement le même temps pour effectuer cette traversée.

La Commission sportive engage vivement les organisateurs à bien indiquer la route aux coureurs par des affiches, etc. ; à leur signaler les endroits dangereux et les points de ralentissement obligatoire.

C'est par de telles mesures prises intelligemment et d'accord avec les autorités locales que l'on peut arriver à éviter tout espèce d'accidents. Mais il ne faut pas se dissimuler que cela représente un travail considérable pour des étapes un peu longues. La présente recommandation n'implique en rien une dérogation aux articles du règlement qui disent que les concurrents sont responsables de leurs erreurs de route et des responsabilités civiles et pénales qui peuvent leur incomber. Les organisateurs, après avoir fait sérieusement de leur mieux, doivent décliner toute espèce de responsabilité quant aux

erreurs de route que les coureurs peuvent commettre, et laisser entièrement à leur charge les responsabilités civiles ou pénales qu'ils peuvent encourir.

Telles sont les grandes lignes que la Commission sportive estime devoir être adoptées dans l'organisation des courses sur route pour en assurer la régularité.



ESSENCE DE PÉTROLE SPÉCIALE

Marque **FENAILLE & DESPEAUX**

BENZO-MOTEUR

POUR

Moteurs et Automobiles

MAISON CH. PERNOT

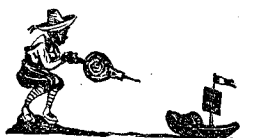
91, Rue de l'Hôtel-de-Ville, LYON

Fabrique Nationale d'Armes de guerre **HERSTAL**, Liège

La sans chaîne **OMEGA**

Bicyclettes sans chaîne, depuis 380 fr. jusqu'à 525 fr.

NOTA. — Toutes les Machines sont garanties contre les vices de fabrication, ainsi que les Pneumatiques.



AVIRON

ANNECY. — Société Nautique. — Vendredi dernier a eu lieu, au siège social, l'Assemblée générale annuelle de la Société Nautique.

Après un exposé financier de la situation qui est bonne, M. d'Orlyé, président, a présenté le rapport moral; il a montré comment une Société Nautique à Annecy était celle qui pouvait le mieux répondre aux idées de progrès de nos concitoyens, en attirant les étrangers par des fêtes nautiques que la splendeur de notre lac rend incomparables.

Puis après l'étude de diverses questions, il a été procédé au renouvellement du Comité. Ont été élus : MM. d'Orlyé, Chaussard, Deschamps, Ariotti, Charlin, Duparc, Emmanuel, Germain, Hérisson, Levron, Richarme, Ruphy Charles, Ruphy Fernand et Salomon.

VICHY. — Nous apprenons le décès, à l'âge de 37 ans, de M. François Devillard, qui fut secrétaire de l'*Aviron Vichyssois*. Ses obsèques ont eu lieu dimanche: nous adressons nos sincères condoléances à sa veuve et à ses co-sociétaires.

A vendre **SKIFF** de course en bon état avec rames creuses. Prix : 125 francs. S'adresser au bureau du journal.

PHOTOGRAPHIE



Photo-Club de Lyon.

L'Assemblée générale a eu lieu vendredi, ainsi que nous l'avons annoncé à nos lecteurs.

Un grand nombre de sociétaires avaient répondu à la convocation du Conseil. Citons au hasard : MM. Lagrange, notre si sympathique président du Conseil général; Bégule; de Lacroix-Laval; Genin; Decurtyl; Gourju, notre aimable conseiller général; Goud; A. Brun; de Fernex; Bouchage; M. Bethenod de

Monbressieux; M. l'intendant Vergne; Ribet de Monthieux, etc. etc. Nous renonçons à nommer tout le monde, car chacun sait que le *Photo-Club* compte parmi ses membres la plupart des célébrités les plus distinguées de la *Chambre noire*.

M. Irénée Brun préside, et dans une allocution pleine de tact et d'à-propos, rappelle les services rendus à la société par son président et son secrétaire général sortants. Des applaudissements unanimes accueillent ses paroles, et c'est par acclamation que l'Assemblée générale confère à M. Flachet, son président sortant, le titre de membre fondateur. M. le président annonce que le Conseil a décerné dans le même esprit le titre de secrétaire général honoraire au si dévoué M. Bouchage; l'Assemblée ratifie par ses bravos unanimes la juste décision de son Conseil d'administration.

M. le trésorier Abel a la parole; il présente un budget qui, chose digne d'envie, se solde par un très sensible excédent de recettes. Des félicitations et des remerciements sont votés à M. Abel pour son habile gestion.

M. Bernard, secrétaire général, expose en quelques mots les projets d'améliorations décidées par le Conseil d'administration; désormais le nombre des laboratoires sera augmenté et une salle d'agrandissements va être installée incessamment.

Le Conseil a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier les laboratoires resteraient ouverts le soir de 8 à 10 heures, le vendredi et le dimanche exceptés. Le dimanche, le *Photo-Club* sera, en outre de l'ouverture matinale, à la disposition des membres de 1 h. à 5 h. du soir.

Le Conseil a encore bien d'autres projets en vue, mais il faut savoir patienter et ne pas tout demander à la fois.

Il est enfin procédé aux élections de la fraction renouvelable du Conseil d'administration. Ont été élus :

MM. de Montal, Abel, Ant. Brun, Caltier, Dr Cuilleret, Houbert, de Fernex.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 10 h. 45.

— Nous rappelons aux membres du *Photo-Club* que le banquet a lieu le samedi, 13 janvier, à 7 h., dans les salons du restaurant Monnier.

Prière de se faire inscrire sans retard au siège social, 12, rue de la Charité.

SALONS DE DANSE. — 6, rue Constantine
Mlle E. FONCET, Professeur

Danses anciennes et nouvelles. — Danses françaises et américaines.

Athlétisme



Football

Comité du Sud-Est

Réunion du Bureau du 26 décembre. — Présents : MM. Burnichon, Héritier, Brochu et Dufresne.

Il est donné lecture de la correspondance : lettre de M. de Lamorte-Félines, président du Comité des Alpes, demandant des renseignements au sujet de la qualification de deux coureurs (le secrétaire répondra). De M. Rolland : le bureau décide qu'il n'y a pas lieu de suivre. De M. Lapérouse : le bureau décide de qualifier M. Lapérouse moyennant le versement à l'Union d'une somme de 5 francs, représentant les prix gagnés. Le secrétaire est chargé de prévenir le Conseil de l'Union de cette décision.

Quelques sociétés n'ayant pas encore fait parvenir au Comité la liste de leurs membres, le bureau décide de fixer au 31 décembre, le dernier délai pour ces envois, sous peine de ne prendre part à aucun championnat. Comme suite à cette décision, le bureau admet que les Clubs ou associations qui ont remis leur liste, lors de l'Assemblée générale du 3 décembre pourront faire parvenir également jusqu'au 31 la liste de leurs nouveaux membres, ainsi que ceux qui auraient pu être omis sur les listes précédentes. Les membres qualifiés au 31 décembre pourront prendre part à tous les championnats.

Etant donné le mouvement qui se dessine à Lyon, de plus en plus, en faveur de l'amateurisme et vu la modicité des prix gagnés jusqu'ici par les coureurs dits professionnels, le Bureau

émet le vœu que pour la région du Sud-Est, l'Union soit très libérale pour les coureurs professionnels qui, jusqu'à une date que le Comité du Sud-Est fixe au 31 janvier 1900, demanderaient leur requalification d'amateurs.

Le Comité charge M. Gauché de convoquer la Commission de football-rugby, pour le lundi 8 janvier.

La prochaine réunion du Comité du Sud-Est aura lieu, le mardi 9 janvier, au siège social. Tous les délégués des Sociétés sont priés d'y assister ou de se faire représenter. La séance est levée à 10 heures et demie. Signé : BURNICHON, BROCHU.

Racing-Club de Lyon

Dimanche prochain, 31 décembre, entraînement des équipes de football. Réunion au local, rue Louis Guérin 27, à 2 h. 1/2. Exactitude recommandée. Une amende sera infligée aux absents non excusés.

Le Racing-Club de Lyon fera de nouveau courir demain matin, à St-Clair, un cross d'entraînement sur un parcours de 9 kilomètres environ. Les coureurs des sociétés lyonnaises y sont particulièrement invités.

Le départ aura lieu à 9 h. 1/2 précises du café de la Station, au terminus du tramway de St-Clair.

Sont spécialement convoqués pour le Racing : MM. Drevet, Doze, Tharin, Lapérouse, Brochu, Vuarin, Pottier, Perrier, Rolland, Klain et Pellardy.

Le capitaine d'entraînement : BROCHU.

Philégie-Club-Lyonnais.

— Mercredi 3 janvier 1900, *Réunion générale* au siège, 14, place du Pont. Toute absence non excusée sera passible d'une amende de 0 fr. 50. *Ordre du jour*: Challenge Aycaguer. Comptendu de la commission. Cross interclub du F.U. S. D. Championnat de cross du P. C. L. Modifications aux statuts.

La réunion commencera à 9 h. précises.

Le secrétaire : DECK

VILLEFRANCHE. — Union Sportive du Collège de Villefranche. — Cette nouvelle association scolaire vient d'adresser son affiliation au Comité du Sud-Est, remplissant toutes les formalités d'usage, remise de la liste de ses membres, Comité, etc. Elle compte 44 membres, dont 33 actifs, jouant le football, pratiquant la course à pied et la gymnastique.

SAINT-ÉTIENNE. — Union Sportive du Lycée de Saint-Étienne (U. S. S. E.).

Couleurs : pantalon noir, maillot rouge et noir, ceinture blanche.

Présidents d'honneur : M. le Proviseur du Lycée ; M. Bourru, professeur de gymnastique.

Réunion : tous les lundis.

Local sportif et terrain : salle de gymnastique du Lycée et Parc d'Etivallière.

Président : M. Savoye, élève au Lycée.

Secrétaire-trésorier : M. Doranjon.

Secrétaire-adjoint rédacteur : M. Brun.

Conseillers : MM. Pérussel, Bonjour, Allard.

Conservateur du matériel : M. Pellissier.

Capitaine de l'équipe première : M. Perrussel.

Nombre des membres : 51. — Membres d'honneur : 5. Honoraires : 16. Actifs : 30.

ROMANS. — Racing-Club Romanais.

(Fondée le 1^{er} janvier 1889)

Couleurs : Maillot noir et blanc.

Siège : café Central Romanais, à Romans.

Terrain : terrain militaire du 75^e (Berauds).

Sports pratiqués : football, courses à pied, vélocipédie et tous sports athlétiques.

Nombre de membres : 77 membres ; 22 membres honoraires ;

55 membres actifs ; président d'honneur : M. Faugière, chevalier de la Légion d'honneur.

Comité ou Conseil d'administration (7 décembre 1899) :

Président : M. F. Richard, rue Nugues.

Vice-président : M. Chatenay, côte des Mâsses.

Trésorier : M. Jacquier, rue Lally-Tollendal.

Secrétaire : M. Donadieu, place d'Armes, 22.

Conseillers : MM. Portes, Poncet, Guérinand.

Société affiliée à l'U. S. F. S. A., et au Comité des Alpes. Délégués : MM. Richard, Donadieu et Chatenay.

Séances administratives : le jeudi ; réunions sportives : le dimanche.

Commission de football : MM. Donadieu, Porte, Marce, St-Cyr.

Commission de courses à pied : MM. Guérinand, Clos, Jacquier, Marrant.

Commission de vélocipédie : MM. Rimet, Silvestre.

Commission de discipline : MM. Donadieu, Chatenay, Nicolle, Cortat.

Football

Le F. C. R. L. à Paris

Ce soir samedi à 7 h. 24, partiront de la gare de Perrache les équipiers qui ont pu constituer l'équipe du F. C. R. L., chargée de représenter notre club lyonnais dans le match conclu pour dimanche prochain, avec le *Racing-Club de France*.

Par suite des défections de la dernière heure et des empêchements dus à ces jours de fête, l'équipe dont, on a donné des compositions assez fantaisistes, sera la suivante :

Arrière : Maltan.

Trois-quarts : Vuillermet (capitaine), Peret, Darnia, Bavolet.

Demis : Monin, Audouard.

Avants : Sands, Alabrune, Vaschalde, Vuillermet, Chamard, Hill, Pinet, Mac Naughton.

Remplaçant : Burnichon.

Lyon contre Genève

L'*Athlétic-Club de Lyon* recevait lundi dernier le *Foot Ball Club de la Servette* contre lequel il jouait un match de football sur son terrain à Cusset.

Nous regrettons que l'abondance des matières ne nous permette pas de nous étendre sur cette rencontre très intéressante. Malgré le temps incertain, beaucoup de monde sur les lignes de touches, et pour un début et un premier match international, enregistrons un heureux succès pour l'A.C.L.

Le jeu a été dur : jeu d'avants, de plaquages et de tenus successifs, qui a un peu surpris les Genevois. Après avoir marqué un essai (transformé) dès le début, les Aclélistes ont à nouveau marqué durant la seconde mi-temps. L'A.C.L. a eu la victoire très disputée par deux essais et un but 8 points à droite.

Après le match, les Genevois, qui avaient été reçus à déjeuner le matin par les membres de l'Athlétic et s'étaient rencontrés la veille avec nos athlètes Lyonnais, ont été accompagnés à la gare par les équipiers de l'A.C.L., du F.C.L. et du R. C. L.

Match entre le Football-Club Romanais (Equipe première) et le Football-Club Régates Lyonnaises (Equipe seconde). — Dimanche dernier, l'équipe du *Football-Club Romanais* est venue jouer, à Lyon, un match contre l'équipe seconde du F. C. R. L. Disons de suite que cette rencontre a été dépourvue d'intérêt et qu'il est à souhaiter que les jeunes équipiers Romains profitent de la leçon. Lyon a été victorieux par 58 points à 0, marquant également 29 points durant chacun des mi-temps.

L'équipe romanaise, sous la conduite d'un ancien clubman lyonnais, M. Dolbeau, a paru découragée dès le début par l'absence de son meilleur trois-quart et d'un de ses avants M. Laval, du F. C. R. L. qui, très courtoisement, avait pris place dans l'équipe adverse pour la compléter, a, du côté de Romans, mené le jeu et s'il avait été un peu mieux suivi et

imité, Romans aurait certainement marqué. Dans cette équipe, le jeu était mou ; les avants timorés, vite fatigués, se font prier et refusent de se mettre en mêlée, d'autres *cabriolent* pour amuser le public, mais ne prennent part au jeu que par des courses ou des discussions inutiles. Quelques bonnes individualités, des bonnes volontés non secondées apparaissent au hasard, mais pas de séance de jeu, pas de tactique ; il est vrai que beaucoup sont trop préoccupés des réclamations incessantes et des réflexions sans portée.

Disons toutefois que M. Dolbeau avait dû se retirer après dix minutes de jeu et que, faute de chef, l'équipe semblait vouloir plutôt s'amuser que défendre ses couleurs. Elle aurait pu cependant mieux profiter de son déplacement.

L'équipe lyonnaise n'avait pas grand mérite à faire un jeu de passes ; elle les faisait assez bien. On s'amusait décidément un peu trop à travers le brouillard intense qui s'est élevé vers la fin de la partie.

F.C. Romans. — *Arrière* ; Fayolle ; *trois-quarts* : Trivier, Dolbeau (cap.) ; *avants* : Bourguignon, Bernard, Pouzin, Mochon, Meyer, Giguët, Tortelle, Kara, Laval.

F. C. Lyon. — *Arrière* ; Laverlochère ; *trois-quarts* : Cassas, Ribard, Lunking, Fontanilles (cap.) ; *demis* ; Roure, Chameaux ; *avants* : Montmasson, Brigodiot, Paris, Crassé, Charobert, Grataloup, Kouyoundjean, Mercier.

Partie d'entraînement entre équipes premières du Football-Club et Racing-Club. — Une partie d'entraînement a été jouée entre ces deux clubs, dimanche dernier. Le capitaine du Football-Club à qui il manquait 4 hommes, dont deux trois-quarts : Lawis, Edel, Imhoof et Mac-Naughton, avait pris des remplaçants en équipe troisième, pour ne pas affaiblir l'équipe seconde qui jouait contre Romans. Au contraire, le Racing à qui quelques joueurs manquaient au coup d'envoi, se complétait au bout de deux ou trois minutes et mettait en ligne 17 joueurs, ce qui lui permettait de jouer avec six trois quarts. Le résultat se faisait de suite sentir et deux essais étaient marqués par le Racing dont un transformé. Mais la face de la partie change. Le Football-Club, excité par cet échec, ferme le jeu et avance rapidement vers les buts du Racing où, dès lors, sauf à de rares intervalles, il restera. Les joueurs se prodiguent et les essais vont arriver, quand un brouillard intense envahit la pelouse. On ne se voit plus. Pour comble de guigne, un accident arrivé au vaillant capitaine du F. C. L. La partie est interrompue au bout de 35 minutes de jeu, et devant le brouillard de plus en plus dense, les joueurs se retirent, ceux du F. C. L. désolés de ce contre-temps qui les empêche de ramener à leurs couleurs la victoire un instant fugitive.

Nous ne terminerons pas sans dire quelques mots de M. Clerc, qui a arbitré avec une précision et une compétence dignes d'éloge. C'est vraiment l'arbitre accompli, l'oiseau rare surtout à Lyon.

F. C. L. — *Arrière* : Mattan ; *Trois-quarts* : Aubert, Place, G. Vuillermet (cap.), Bavoze ; *Demis* : Hill, Monin ; *Avants* : Vaschalde, Alabrune, J. Vuillermet, Darniat, Sands, Berthollet, Chamard, Jeannerot.

R. C. L. — *Arrière* : Segnola ; *Trois-quarts* : Delorme, Berthé, Gauché (cap.), Déthieux, Durand ; *Demis* : Carron, Molte ; *Avants* : Conty, Denat, K. Guillot, J. Guillot, Edinger, Vuarin, Pellardy, Klain, Gallix.

TOURNON. — **Union Sportive du Lycée de Tournon.** — Jeudi, 21 décembre, l'U. S. L. T., jouait sa dernière partie de football de l'année 1899 ; elle a été très animée. L'équipe seconde, imitant le jeu offensif de la première, est parvenue à marquer deux essais dont un transformé en but.

L'équipe première a bien joué selon son habitude. Elle a été victorieuse par 38 points à 8.

Au milieu de la partie, un des meilleurs trois-quarts, M. Sintriny, s'est fait mal aux genoux : il ne pourra pas jouer de quelques semaines. Espérons, cependant, que son absence ne se prolongera pas trop et ne privera pas l'Union d'un bon trois-quarts dans ses matches prochains.

L'A. S. I. à Dijon

Association Sportive Internationale (première) contre **Union Sportive Dijonnaise** (première). — A l'occasion de Noël, l'U. S. D. nous avait convié à un match très intéressant, avec l'une de nos meilleures équipes parisiennes l'*Association Sportive Internationale*, dont c'était le premier déplacement dans la région.

Malgré le dégel et la pluie de la veille, le temps a été assez propice, aussi un certain nombre de spectateurs s'étaient rendus sur le terrain du grand Pré à Larrey, où se jouait le match. Remarqué au hasard : M. Lambelot, président de l'U. S. D. vice-président du Sud-Est ; Mme et M. Levoyet, MM. Bloch, Mazoyer, Daval, Mairet, J. Pons, H. Doyen, Charbonneau, Fouillard de l'U. S. D. ; d'autres membres des Clubs, le R. C. B. au complet, puis une trentaine de joueurs du *Lycée Carnot* et de l'*Etoile Rouge* etc. A 3 heures les équipes sont en présence et l'arbitre siffle le coup d'envoi donné par l'A. S. I. : immédiatement le jeu revient au centre, où mêlées et touches se succèdent sans résultat. Tout-à-coup, l'A. S. I. part en dribblant avec ses avants et refoule l'U. S. D. sur ses buts, mais aussitôt Pons arrête le ballon et dégage le camp. Le jeu se continue monotone et rien n'est marqué pendant près de trente minutes. Soudain au sortir d'une mêlée le ballon est passé à H. Pellordet qui file sur les buts et marque un essai en bonne position, le but est manqué. Le terrain est très lourd et empêche le jeu des passes ; cependant l'U. S. D. se dégage et refoule l'A. S. I. sur ses buts brillamment défendus par l'arrière. Un peu avant la fin de la mi-temps, le ballon revient sur les buts de Dijon et Gevrey commit la faute de passer devant les buts ; la passe est interceptée par A. Pellordet qui marque facilement l'essai, le but est encore manqué. A ce moment le capitaine de l'U. S. D. emballe ses hommes et fait jouer le Dribbling, vu l'état trop glissant du terrain, l'A. S. I. est refoulée sur ses buts. Tortochot s'échappe, mais se trouve arrêté à 5 mètres, et passe à Bouchacourt qui est juste arrêté près des buts. L'A. S. I. se défend désespérément à ce moment critique et la mi-temps est sifflée heureusement, le ballon se trouve à 3 mètres du but de Paris.

A la reprise, le ballon voyage d'un camp à l'autre sans avantage et Pons recommence à emballer ses hommes, ce qui donne quelques résultats. Mairet vient d'avoir le ballon et file sur cinquante mètres marquer le premier essai pour l'U. S. D. ; le but est manqué. Peu après un second essai est près d'être réussi, mais l'équipier Dijonnais entre en touche, l'A. S. I. se désunit et malgré les appels de Moulinet, les Parisiens ne peuvent empêcher un second essai d'être marqué par Mairet à la suite d'une passe heureuse, les équipes sont à égalité, quand, cinq minutes avant la fin, les avants partent en dribblant, font la passe au pied à Bouchacourt qui file sur la touche et oblique au centre, marque un dernier essai, le but est manqué, le ballon étant trop lourd pour s'enlever. Le jeu se continue par une défense désespérée de l'A. S. I. ; le jeu se concentre dans les 22 m. de Paris.

Peu après la fin est sifflée après une touche et M. Guignard du R. C. B. qui arbitrait déclare la victoire de l'U. S. D. par 9 points (3 essais non convertis) contre 6 points (2 essais) à l'A. S. I.

La victoire de l'équipe de l'U. S. D. a été accueillie par de nombreux braves adressés aux équipiers, car c'est la première victoire d'une équipe Dijonnaise sur la capitale.

A l'U. S. D. à signaler le capitaine Pons, qui est digne d'éloges puis Mairet, Tortochot, Gilbert, Bouchacourt et surtout l'arrière Pinsonnaux qui a très bien joué, réussissant d'heureux coups de pied de dégagement.

A l'A. S. I. à signaler les frères Pellordet, Moulinet et surtout de Ro, qui a joué comme un lion ; à noter que l'U. S. D. a joué avec treize équipiers dans la deuxième mi-temps.

Voici les équipes qui étaient en présence :

A. S. I. arrière : Filho. — *trois quarts* : Moulinet, de Ro, H. Pellordet, Mandroux ; *demis* : Bourgoin, Pugibet ; *avants* :

Juncker, Chapat, Leblanc, Pregnard, Roux, Auray, A. Pellor-det (cap), Daniel.

U.S.D. — arrière : Pinsonnaux ; *trois quarts :* Picard, M Pons (cap) Bouchacourt, Mairat ; *Demis :* de Serres, Chuchet ; *avants :* Gilbert, Aubin, Rouard, Tortochol, Gevrey, Ruinet, Brocard.

A 7 heures, un banquet des plus gais, très brayant même, réunissait, à l'hôtel de Bourgogne, Parisiens et Dijonnais. Chansons et monologues ont terminé la soirée. Quant à la nuit elle s'est joyeusement continuée par une sortie générale à travers la ville de Dijon et un réveillon des plus animés a terminé cette joyeuse fête.

Enfin, à 5 heures, l'équipe, à cette heure, plutôt défraîchie de l'A.S.I. (n'est-ce pas Juncker?) a repris la direction de Paris, péniblement, un peu fatiguée, mais se promettant bien de revenir à bref délai à Dijon. Le match-revanche sera joué à Paris, l'an prochain, sur le terrain de l'A.S.I. à Bezons. Encore une petite journée à insérer au calendrier de l'U.S.D. en attendant le 14 janvier, date à laquelle de nouveaux et encore plus nombreux visiteurs de la capitale viendront rendre visite à la capitale de la Bourgogne. — H. Doyen.

Etoile Rouge Dijonnaise. — Demain, les membres de l'E. R. D. sont invités à se trouver à 2 heures de l'après-midi, sur le terrain du Grand Pré, à Larrey, pour jouer leur 2^e partie d'entraînement. Convoqués : MM. Baudet, Dardenne, Pierrat, Décollogne, Vienne, Prudhon, Renaut, Vincenot, Puget, Mathieu, Samenons, Paris, Silvestre, Variot, Lavier, Barbelenet, Dumont.

Grenoble contre Roanne

Dimanche, les équipes des deux *Stades Roannais* et *Grenoblois* se sont rencontrées. Grenoble a remporté la victoire dans ce premier match de football. Pour la circonstance, le Stade a présenté une équipe quelque peu mixte, et ne comptant que quatorze joueurs, parmi lesquels une ligne de trois-quarts telle que l'on n'avait jamais vue chez aucun club grenoblois et de la région. Le quatuor fameux « infranchissable », ont dit les confrères grenoblois, qui se composait de : Dalban, Eug. Côte, Prévot et Edel. *La ligne des capitaines*, puisque, en effet, chacun des trois-quarts a commandé à Marseille et à Grenoble quelque fameuse équipe. La ligne des capitaines suffisait à elle seule pour assurer la victoire des Grenoblois.

Inutile il est, je crois, de dire un mot de la partie : le compte-rendu est très facile à résumer. Tout au commencement de la partie le S. G. s'installe dans le terrain de jeu des Roannais et n'en sort que tout à la fin du match quand l'arbitre proclame les résultats.

Nous ne dirons qu'un mot de l'équipe du Stade. Elle a été superbe, les avants ont su utiliser tous leurs éléments, les demis ont suffisamment servi les trois-quarts, les trois-quarts, la fameuse *ligne des capitaines* n'a pas été une seule fois franchie par les adversaires roannais. L'arrière, derrière de tels gas n'a eu presque rien à faire.

L'équipe roannaise semblait bien jeune aux côtés des mâles du S. G. ; rien n'était plus drôle que de voir quatre roannais tenter de plaquer un Eden ou un Pinatzis... Bien souvent encore ils n'y réussissaient pas. A part cela, l'équipe du S. R. compte de bonnes unités : les avants vont assez vite, les trois-quarts et les demis ne sont pas assez sûrs de leurs passes, ce qui permet à l'adversaire de souvent les intercepter.

Faut-il maintenant lâcher quelques félicitations? La chose est assez délicate, car dans les deux équipes, les joueurs ont matché tous avec le même entrain et le même dévouement ; cependant nous ne pouvons résister au plaisir de citer à l'ordre du jour : au *Stade Grenoblois*, l'arrière, Repellin (un junior s.v.p.) qui a pu *quelques fois* se rendre très utile à son équipe ; la ligne des trois-quarts est à signaler pour faits de guerre ; certains l'avaient jugée de premier ordre, elle a été invincible ; les chocs ont succédé aux chocs, elle est demeurée un roc et n'a pas même une seule petite fois été franchie par l'adversaire.

Les demis et les avants se sont comportés comme ils devaient, mais parmi eux, et sans vouloir en rien amoindrir l'œuvre des camarades, nous devons adresser de chaudes félicitations à trois équipiers seconds. Viallet, Combe et Morin qui ont été infatigables, et ont fourni bien plus que ce que l'on attendait d'eux. Enfin le dernier à citer, E. Reydel, surnommé dimanche *l'Imhoof sauteur*, pour la facilité avec laquelle il a, en dix minutes, transformé quatre buts. L'acte est d'autant plus méritoire que, vendredi encore, l'Imhoof Grenoblois était à peine rétabli d'une fluxion de poitrine quasi inguérissable. Ce n'est, d'ailleurs que grâce à l'extrême indulgence d'Eug. Côte, le nouveau capitaine du S. G., qu'il a pu, dimanche, figurer dans l'équipe.

Parmi les Roannais, remarqué tout particulièrement Lampetaz un capitaine très énergique Martinand, un professeur de math's qui figurait dans l'équipe. Pendez-vous, Nougaret, Bernard, Sauteraux, et Daumas), et qui ne tarissait d'encourager ses coéquipiers ; à citer également Déchavanne, un fameux demi, et Pinet un excellent avant.

Les équipes étaient ainsi composées :

Stade Roannais Arrière : Grangottes ; trois-quarts : Monet, Martinand, Delorme, Perret ; demis : Lampetaz (cap.), Déchavanne ; avants : Chégut, Vuillot, Augé, Fontane, Guiche, Piney, Roup.

Stade Grenoblois Arrière : Repellin ; trois-quarts : Dalban, Eug. Côte (cap.), Prévot, Edel ; demis : Viallet, Bastin ; avants : J. Reydel, Chabrol, Pinatzis, L. Reydel, Morin, Combe, Eybert.

Le Stade a été proclamé vainqueur par 53 points à rien pour Roanne. Voici la très longue liste des marqueurs d'essais : Dalban 5, Prévot 3, J. Reydel 3, Eug. Côte 2, Pinatzis 1, Edel 1, 4 buts L. Reydel.

Après le match le banquet traditionnel a eu lieu chez Drevelton, place Grenette. Au dessert plusieurs toasts sont portés. M. Girard, le sympathique vice-président du Stade Grenoblois, boit à la prospérité des deux clubs, à l'Union, aux comités du Sud-Est et des Alpes. M. Martinand, président du Stade Roannais, remercie M. Girard et demande une prochaine revanche à Roanne. La soirée se continue fort gaie.

Lundi matin, quelques Grenoblois étaient à la gare pour, une dernière fois, saluer l'équipe roannaise. Avant le dernier Hip ! hip ! hurrah ! d'honneur, rendez-vous a été pris pour très prochainement, jouer le match-revanche à Roanne.

L. BERNARD.

Le match inter-régional Grenoble contre Marseille

Le *Stade Grenoblois* annonce que le match qu'il doit disputer à l'Olympic de Marseille (ci-devant Football-Club) est définitivement conclu pour le 14 janvier prochain.

Dans un prochain numéro nous donnerons quelques détails sur la valeur personnelle des équipiers en présence. D'ores et déjà cependant, nous ne croyons pas être trop indiscret en annonçant que le match sera très probablement arbitré par Edel, l'ancien capitaine marseillais qui compte aujourd'hui dans la *ligne des capitaines* du Stade Grenoblois. L. B.

Cross-Country

Challenge Pierre Ayçaguer

Nous avons parlé dans nos derniers numéros du Challenge de Cross-Country fondé par le *Philégic-Club Lyonnais*.

Le challenge a été présenté à la réunion du Comité du Sud-Est du 18 décembre dernier.

Le bureau de ce comité ayant enregistré le règlement tel qu'il était présenté, nous en publions ci-dessous un extrait intéressant les sociétés :

« Pourront prendre part au challenge Pierre Ayçaguer tous les Clubs « et associations scolaires des départements du Rhône est limitrophes « affiliés au comité du Sud-Est de l'U. S. F. A. Il sera couru à Lyon et « sur une distance d'environ 10 à 12 kilomètres annuellement et par « équipes de 6 coureurs dont 4 seulement compteront pour le classement. »

« Chaque Club ou association engagé pourra déléguer un ou plu-

« sieurs de ses membres mais ne prenant pas place dans l'équipe de ce Club ou association pour tracer le cross. L'engagement est fixé à 5 francs par équipe.

La première épreuve, pour 1900, aura lieu à Charbonnières le 28 janvier.

Et maintenant qu'on nous permette, à notre tour, de remercier M. Agagner, toujours là pour encourager le sport athlétique dans notre ville et de souhaiter au P. C. L. de nombreux engagements.

Ce premier Challenge de Cross-Country, réservé à la région lyonnaise, sera une des rares occasions pour les Clubs de se mesurer entre eux et nous sommes certains que toutes les équipes de Vienne, Roanne, viendront le disputer aux crosseurs lyonnais malheureusement peu nombreux. Il faut peut-être dire aussi peu encouragés. L. D.

Le match international de Grenoble

Dimanche s'est couru, à Grenoble, le match international de Cross conclu entre l'excellente équipe du Cercle Sportif et l'Athlétic-Club Carougeois de Genève. Malgré un temps très incertain, un nombreux public se pressait sur le cours Saint-André où devait avoir lieu l'arrivée. Le cross d'une longueur de 12 k. 500, tout plat, avait été tracé par Escullon, Revilly, Tailade du C. S. G. et de Vaucanson-Sport.

A 3 heures, le départ est donné aux douze coureurs des deux clubs; à 3 heures 38' 20" Magnin de Genève, arrive premier dans un magnifique emballage, tandis que la foule applaudit chaleureusement le vainqueur; puis arrivent successivement : 2^e Perret (Grenoble), 38' 30"; 3^e Tessieux (Grenoble), 39' 5"; 4^e Bongard (Genève), 39' 45"; 5^e Chapuis (Grenoble) 40'; 6^e Rochas (Grenoble), 41'; 7^e Halbert (Grenoble), 41' 30"; 8^e Morel (Genève), 42' 3"; 9^e, Blanchet (Genève), 42' 4"; 10^e J. Albert (Genève), 43' 4"; 11^e Milfon (Genève), 44'; 12^e Maurice (Grenoble), 45'.

En conséquence le classement par équipe donne donc :

Pour le Cercle Sportif Grenoblois : 2 + 3 + 5 + 6 + 7 + 12 = 35.

Pour le Club Genevois : 1 + 4 + 8 + 9 + 10 + 11 = 43.

Le C. S. G. est déclaré vainqueur. C'est là un résultat escompté un peu par tout le monde: le sérieux et méthodique entraînement a donné aux pédestriens du C. S. G. la juste récompense de leurs pénibles efforts. En même temps que nous félicitons sans réserve le Cercle sportif Grenoblois de sa victoire très méritoire, nous nous plaçons à espérer que les membres du C. S. G. mettront à exécution l'idée émise par leurs dévoués dirigeants : prendre part aux prochains championnats nationaux de Cross-country. L'équipe du C. S. G. est à l'heure actuelle dans une forme extraordinaire, et il n'est pas douteux que — même à Paris — nos pédestriens Grenoblois se classent fort honorablement. Noël MABLE

Le soir, à 7 h. 1/2, un banquet de 40 couverts réunissait Genevois et Grenoblois au restaurant Ravier, cours St-André. Inutile de dire que M. Ravier s'était surpassé pour la circonstance, et mérite de sincères félicitations.

Le président du Comité des Alpes présidait. Au champagne, M. Xavier Serres (L. L. G.) remercie M. de Lamorte-Félines d'avoir bien voulu accepter la présidence du jury et du banquet; il porte un toast chaleureux aux Carougeois, auxquels il offre au nom de la Société, une superbe palme comme souvenir de cette rencontre.

M. Gasparoni, délégué de l'Athlétic-Club Carougeois, remercie M. Serres de ses bonnes paroles, le C. S. G. de sa cordiale réception et de son magnifique souvenir; il boit au C. S. G. et aux futures rencontres amicales et surtout sportives des deux équipes.

M. de Lamorte-Félines remercie le C. S. G. d'avoir invité le président du Comité des Alpes, à présider cette belle manifestation sportive; il félicite vainqueurs et vaincus qui ont si bien servi la cause du sport à Grenoble; il félicite le C. S. G. d'avoir su, en silence, se reconstituer et se relever l'heure

n'est pas au découragement, au contraire, et le comité des Alpes fait appel au concours de tous pour montrer aux prophètes de mauvais augure que le sport n'est point mort à Grenoble, qu'il est, au contraire, plus vivant que jamais (*Applaudissements prolongés*).

La soirée s'est aussitôt continuée, fort gaie et fort animée, par une série ininterrompue de chansons et de monologues, qui ont fait découvrir, parmi les convives, de nombreux artistes de réel talent.

A minuit, Genevois et Grenoblois ont regagné le siège du C. S. G. en un bruyant monôme et la fête s'est continuée de plus en plus gaie, jusqu'à une heure fort avancée de la nuit.

Cross d'Entraînement du Racing-Club de Lyon. — Dimanche passé, 24 décembre, le *Racing-Club de Lyon* a fait courir un cross d'entraînement à St-Clair.

La piste tracée par MM. Drevet jeune et Motte (R. C. L.) mesurait 6 à 7 kil., partant de la route de Strasbourg, s'élevait sur Crépieux et après un long détour à travers les terres labourées revenait à son point de départ par le chemin des Soldats.

Elle a été suivie à bonne allure par MM. Brochu, Drevet, Doze et Tharin du R. C. L. et Drevon, Mage et Beaumont, du Philégic-Club.

En résumé, excellente préparation au cross organisé le 14 janvier par l'U. S. D. à Dijon et auquel la plupart de ces coureurs se rendront.

MOTTE

DIJON, à l'Union Sportive Dijonnaise. Le cross hebdomadaire d'entraînement n'avait pu réunir que trois coureurs le jour de Noël. Etant donné le réveillon de la veille, il y a tout lieu d'excuses ceux qui ne sont pas venus au départ.

La pluie, du reste, n'a cessé de tomber l'après-midi, rendant les sentiers absolument impraticables. Voici les noms des trois courageux qui ont effectué un parcours de 6 à 7 kilomètres : 1^{er} Gilbert, 2^e Retz, 3^e Alizant.

— Demain, dimanche, cross d'entraînement sur 10 à 11 kil. environ. La piste sera tracée dans la matinée par MM. Doyen, Lambelol, Rouard.

Rendez vous pour l'équipe de cross à 1 h. 1/2 chez Daval à Larrey. Sont convoqués : MM. Gilbert, Tortochot, Graff, Mazuet, Retz, Alizant, Truitard, Chuchet, Verpault, Pommev.

Engagements à Faire

Cross interclubs de l'U. S. D. Le cross interclubs annuel organisé par l'Union Sportive Dijonnaise aura lieu le 14 janvier prochain à 2 h. 1/2 de l'après-midi à Larrey sur 12 kil. environ. Un classement par points aura lieu entre tous les clubs présentant au moins 6 coureurs.

Adresser les engagements à la Commission de Courses à pied, Café Bossuet, 7, Rue Bossuet à Dijon. Droit d'engagement 1 fr. Clôture des engagements, le 8 janvier à minuit.

DIJON. — A l'Etoile Rouge Dijonnaise. — C'est par un temps humide que s'est couru, dimanche dernier, à Larrey, le 10^e cross d'entraînement de l'E. R. D. La piste n'avait pas été tracée, les chemins étant trop détrempés; aussi, d'un commun accord les crosseurs se sont entraînés le long du chemin de halage du canal de Bourgogne, sur une longueur de 8 kilom. environ. Tous ont travaillé sérieusement et ont fait le parcours à vive allure. Remarqué : Baunez, capitaine; Pimet, Vienne, Semenons, Variot, A. Baunez, Barbelenet, Dehant, Armand.

En résumé, bon entraînement qui promet pour les réunions futures.

— Demain, dimanche matin, à 9 h. et 1/2, 11^e cross d'entraînement sur 8 à 10 kilom. environ dans la montagne de Larrey. La piste sera tracée par MM. Potot et Catinot.

Association athlétique du Lycée de Chambéry. — Le mauvais état du terrain trempé de pluie, empêchant toute partie de foot ball, l'A. A. L. C. a donné, jeudi, une réunion de courses dont voici les résultats :

100 mètres : 1^{er} Antoni 12" ; 2^e Berrod ; 3^e de Bayard ; 4^e Arnoux.

400 mètres : 1^{er} Antoni ; 2^e Muffat Jeandet ;

60 mètres : 1^{er} Antoni ; 2^e Muffat Jeandet ; 3^e Girod.

90 mètres (juniors) : Cette course réunit un joli lot de coureurs. A la finale arrivée dans un mouchoir :

1. B. Franceschi, 11" ; 2^e Basso ; 3^e Vacher ; 4^e Dutrait.

1500 mètres : 1 Kosowski 5' 5" ; 2^e Franceschi 5' 8" ; 3^e Vacher 5' 12" ; 4^e Bornu.

Berrod et de Bayard, croyant partir pour un 1000 mètres, donnent tout ce qu'ils peuvent au début, prennent d'abord une avance considérable, mais doivent lâcher environ 200 mètres avant le poteau.

Saut en longueur : 1 Constantin ; 2^e Berrod ; 3^e Basso.

Saut en longueur sans élan : 1 Berrod ; 2^e Constantin ; 3^e Arnoux.

Lutte acharnée. Les adversaires se battent d'un centimètre.

Saut en hauteur : 1 Berrod ; 2^e Arnoux ; 3^e Constantin.

Saut en hauteur sans élan : 1 Arnoux ; 2^e Constantin ; 3^e Muffat-Jeandet.

F. S. A. F.

Comité du Sud-Est

Séance du 22 décembre (Extrait du Procès-verbal). — La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. Champagnon, vice-président.

Présents : MM. Champagnon, Perin, Fauroux du C. P. V., Martelat du S.L., Chabieux et Chaffangeon du C. P. L.

Absents non excusés : MM. Girollet, Lapérouse et Turrel.

Le secrétaire donne lecture de la correspondance et remet au trésorier les fonds qu'il a reçus. Le secrétaire soumet à l'approbation le règlement du challenge des équipes premières, douze articles sont adoptés, les quelques articles qui restent seront à discuter dans la prochaine séance.

Sur la proposition de plusieurs membres, un championnat de lutte sera organisé dans le mois de février. M. Champagnon est chargé de s'occuper de la salle et de l'arbitre.

Après diverses questions intérieures, la séance est levée à 11 heures.

Club Pédestre Lyonnais

Ce soir, samedi 30 décembre, à 9 heures précises, assemblée générale extraordinaire au siège social. Extrême urgence. Sont spécialement convoqués MM. Gallifet, Chabieux et Gautier.

Stade Lyonnais

Réunion du 23 Décembre. — La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Martelat, président. Présents : MM. Janin, Collombet, Bollud, Vallet. Lecture est donnée de la démission de M. Rolland qui n'est pas acceptée. Il est ensuite procédé à l'admission comme membre actif de MM. Auguste et Joseph Fattier, présentés par MM. Coutin et Duret. M. Martelat donne le compte rendu du Sud-Est ; il est rappelé aux délégués d'aller régulièrement aux réunions du comité.

Sur la proposition de M. Léonard, il est décidé qu'une délégation de 3 membres, sans compter les coureurs, sera désignée pour représenter la société dans les courses interclubs. Sont nommés pour représenter la société au cross organisé par le C. P. V. à Sathonay : MM. Florent, Seigneur, et Ballud. Après plusieurs questions d'ordre intérieur, la séance est levée à 11 heures.

Les inscriptions continuent à être reçues gratuitement, et le seront jusqu'au samedi 14 janvier.

Donc, les personnes qui désirent profiter de cet avantage

sont priées de se présenter le samedi, jour de réunion, au siège du Stade Lyonnais, café Deruaz, 2, quai des Célestins.

Les membres de la commission et les capitaines de cross-country et football sont instamment priés d'assister à la réunion hebdomadaire de samedi prochain.

A l'ordre du jour sont inscrits, entre autres, ce qui suit : Réception des nouveaux membres, cross-interclubs, partie d'entraînement de football Association pour le 31 décembre et 1^{er} janvier, etc., etc.

La commission de cross du S. L., se plaint de ce que les coureurs n'assistent pas régulièrement aux cross d'entraînement et les prie d'être plus assidus à l'avenir.

Comme nous l'avons annoncé la semaine dernière, nous donnons aujourd'hui le complément de renseignements sur le cross qu'organise le « Stade Lyonnais » pour le 7 janvier 1900.

Cette fois encore deux catégories ont été créées, et les « Stadistes » y prenant part, verront leurs efforts favorisés par l'avantage de gagner les quelques prix qui seront distribués aux premiers arrivants de chaque catégorie. Ce cross mesurera de 10 à 12 kilomètres, et le départ sera donné à 3 heures précises, à Beaunant vers le café « Au Rendez-vous des Chasseurs ».

Comme on peut le voir, les membres du « Stade Lyonnais » sont vraiment favorisés, puisqu'à chaque partie d'entraînement ils peuvent gagner quelque chose ce qui les dédommage de leurs menus frais.

SPECTACLES



CONCERTS

Grand-Théâtre. — Ce soir, première de *Cendrillon*; demain, en matinée, à tarif réduit, *Carmen*.

Théâtre des Célestins. — Ce soir, *La Porteuse de pain*. Demain, en matinée, *Le Bossu*.

Casino des Arts. — Succès persistant de Jane Mary, la chanteuse arlésienne, réellement ravissante. Hier, les débuts du vendredi ont été fort bien accueillis. A l'étude, *Ohé les gones*.

Scala-Bouffes. — Marien voit son succès grandir chaque soir. Dernières du *Vieux Marcheur de la Scala*. Incessamment, *Les Dames de la Taverne*.

Eldorado. — Les nouvelles scènes sont vraiment fort bien venues et le public ne se lasse pas de revoir cette revue où à chaque instant, on trouve du neuf.

Succès de plus en plus grand de Sparrow, jongleur inépuisable.

Cirque Rancy. — Un véritable tour de force que cette pantomime merveilleuse qui a nom, *Les Vaqueros* et le Cirque Rancy va certainement avoir sa centième; nous en félicitons la direction.

Guignol du Cours Gambetta. — La revue de J. Milna fait salle comble et son succès s'accroît chaque jour.

L'Administrateur-Gérant : A. BURNICHON.

Imp. P. LEGENDRE & Co, Lyon. — Anc. Maison A. Waltener.

LYON-SPORT

à ses Abonnés, à ses Lecteurs, à ses Amis

CHRONOMÈTRES SUISSES

Seul dépositaire à Lyon : E. ARDUIN, 8, Rue de l'Hôtel-de-Ville (Palais Saint-Pierre)

Montres acier oxydé d'un réglage parfait
PRIX EXCEPTIONNEL : 25 FR.