

# LYON-SPORT

Seul Journal de tous les Sports de la Région Lyonnaise, des Alpes, et du Sud-Est

Téléphone: 27-45

Organe officiel de l'AUTOMOBILE-CLUB DU RHONE et des Sociétés sportives

Téléphone: 27-45

PARAISSANT LE LUNDI ET LE SAMEDI

**ABONNEMENTS :**

Rhône et Départements limitrophes..... 10 fr.  
Autres Départements..... 11 »  
Etranger..... 12 »

**ADMINISTRATION ET RÉDACTION :**

**LYON -- 34, Rue Tupin, 34 (à l'entresol) -- LYON**

Les manuscrits ne sont ni conservés ni rendus

**AVIS AUX CORRESPONDANTS ET AUX SOCIÉTÉS :**

Les Communications doivent parvenir avant le Jeudi soir.  
Les Comptes-Rendus des Réunions, pour paraître le Lundi, doivent être envoyés par hors-sac au dernier courrier du dimanche (S'entendre préalablement avec la Direction, enveloppes spéciales).  
Les Annonces sont reçues au Bureau du Journal

## INAUGURATION DE L'USINE MIEUSSET

JEUDI 26 OCTOBRE 1905

Jeudi dernier les abords de la nouvelle usine Mieusset, 152-154, route d'Heyrieux, présentaient une animation extraordinaire. C'est que la Société, inaugurant, en cela, une mode qu'il serait à souhaiter de voir se répandre à Lyon, avait invité toutes les notabilités du monde automobile, tous ceux qui s'intéressent à notre industrie nationale, sans oublier la presse quotidienne et sportive, à assister à l'inauguration officielle de ses nouveaux locaux.

Dûment convoqué par une carte de vœu gothique, je me confiais, à 2 heures, aux soins du cocher Husson, le fiacre smart par excellence, dont l'alezan — un propre frère de *Faisan III* — me menait en quelque vingt minutes, aux portes de l'usine. Encombrement de véhicules divers, voiture de place ou coupés de maître et surtout automobiles de toutes marques : Renault, de Dietrich, Rochet et Berliet ont amené leurs propriétaires attirés par les merveilles qu'on dit de leur concurrente et sommeillent, leur moteur éteint, avec des airs hypocrites de jalousie sourde.

Le grand portail — que j'ai regretté de ne voir que de jour, car l'éclairage doit en être remarquable, à en juger par les appareils — le grand portail est ouvert à deux battants. Dans la cour, très grande, déambulent les premiers arrivés avec l'allure intimidée des invités de fêtes officielles. Cela ne dure pas. Les dirigeants de l'usine se multiplient, accueillant chacun avec la plus extrême amabilité et emmenant les uns et les autres dans un vaste local de garage transformé, pour la circonstance, en salle de projections lumineuses.

Avant d'y pénétrer, je m'orienté. A droite du grand portail, le bâtiment affecté aux bureaux. Chaque service est isolé des autres, largement et confortablement installé dans des pièces claires et joyeuses. Voici la correspondance où bruisent les type-writers; voici la comptabilité, Dieu! quels énormes registres et qu'ils sont superbement étalés sur les pupitres hauts devant l'employé qui calligraphie!

Plus loin, les bureaux des directeurs, meublés d'un luxe sobre et de bon goût où jaillit le miroitement de nombreux appareils téléphoniques. On voit que sous la main du chef se trouvent tous les accessoires nécessaires à la centralisation du travail et à la transmission des ordres. Le salon d'attente nous montre la grâce accueillante de ses fauteuils profonds, mais nous n'avons que faire de nous y arrêter.

Nous arrivons dans la salle de dessin. Vaste et bien éclairée, c'est là que les croquis des ingénieurs sont reproduits à l'échelle, c'est là que sont décidés ces mille points de détail qui sont tout dans la construction des voitures automobiles. Attendant à cette salle, voici le réduit affecté à l'héliogravure; devant la porte ouverte un jeune dessinateur surveille le tirage d'un *bleu* de dimensions respectables qui, tout à l'heure, sera transporté à l'atelier de modelage où les modèles en bois sont établis pour être livrés aux fondeurs de l'usine, qui travaillent ainsi, eux aussi, sous les ordres du service technique.

L'ensemble général de l'usine offre l'aspect le plus séduisant. Entièrement construite sur les plans et sous la direction de M. Payet, l'architecte bien connu, elle a été bien et rapidement faite. Les ateliers sont en *dent de scie*, dispositif adopté actuellement, mais il y a lieu de remarquer le tour de force accompli par l'habile architecte, en donnant à ses arceaux métalliques

une très grande portée en dépit du peu d'hauteur des piliers. Tous les détails ont été minutieusement étudiés, l'aération, l'éclairage sont parfaits. Les plus exigeantes prescriptions de l'hygiène sont suivies à la lettre.

La cour traversée dans sa longueur, nous soulevons un rideau de velours rouge et nous entrons dans la salle des projections. Toutes les issues soigneusement bouchées, une énorme lampe à arc l'éclaire. Deux ou trois cents chaises ont été installées et déjà presque toutes sont occupées. Un immense écran blanc se dresse devant nous. De derrière s'élève une voix limpide et lointaine. Où donc ai-je entendu cet organe? Est-ce au Palais ou dans quelques réunions de la presse? Peu importe.

Dans une improvisation heureuse, la voix annonce un à un les clichés qui se succèdent. Voici d'abord les concurrents de la Coupe Gordon-Bennett, puis quelques épisodes de notre course de côté du *Lyon-Sport* — agréable surprise. — Il semble qu'en les annonçant la voix se mouille d'un attendrissement.

La séance se termine par le défilé des différentes voitures Mieusset.

Inévitablement, avec chacune d'elles, revient le souvenir des épreuves courues et des victoires remportées. Pas une de ces voitures qui n'ait brillamment figuré dans les compétitions. L'Assemblée applaudit avec chaleur.

canot à pétrole du Meeting d'Evian, qui a fait l'admiration de tous les connaisseurs par la vitesse et la régularité de sa marche, en dépit de la faible puissance de son moteur. Les lignes sont harmonieuses et fuyantes. On se rend compte que l'engin est confortable et solide. J'allais oublier la voiture 6 cylindres, 35 chevaux, dont chacun a entendu vanter les exceptionnelles qualités de vitesse et de tenue.

C'est ainsi que nous assistons successivement à toutes ces transformations intéressantes de la matière vaincue par la science et l'art.

A gauche en entrant, voici le magasin de détail, succursale du magasin général de l'usine. Là se trouvent rassemblés, dans des casiers ad hoc, tous les matériaux qui entrent, dans la fabrication non seulement des voitures automobiles, mais aussi des pompes. On sait, en effet, que la maison Mieusset s'est fait, dans cette dernière spécialité, une réputation universelle. Elle est d'ailleurs la seule usine française susceptible de concurrencer efficacement l'étranger pour les pompes à vapeur.

Il y a de tout dans ce capharnaüm ordonné. Je note au hasard des tubes en cuivre et en acier étiré, des carters en aluminium, des pistons de cylindres, des ressorts, des essieux pris dans la masse, des boulons, des volants de direction, des réservoirs à essence, des robinets, des coussinets en bronze, etc., etc., tout cela brut, non ébarbé, tel enfin que cela est sorti de chez le fondeur ou le marchand de métaux.

A la suite de M. Mieusset père qui nous fournit avec clarté des explications aussi précises que faciles à comprendre, nous commençons le circuit.

Voici d'abord le *tracour*. Muni des dessins du service technique, d'appareils spéciaux de mensuration et de pointes à tracer

pour consulter les plans. Leur travail est écrit sur la pièce même qu'ils ont en mains. A peine auront-ils recours au *bleu* pour mesurer au vingtième de millimètre le dernier coup de fion qui terminera leur travail.

A quelques pas de là se dresse le bataillon imposant des machines-outils. Inutile de dire que nous trouvons là le dernier mot du progrès. On voit que la Société apprécie à sa juste valeur les outils perfectionnés et qu'elle n'a pas lésiné pour se les procurer. Je remarque plus spécialement une mortaiseuse gigantesque à double action, un tour à tarauder les cylindres, adroitement excentré de manière à travailler sur les quatre cylindres sans remise en œuvre, une machine à percer les trous carrés, merveille de précision et d'ingéniosité, une taraudeuse omnibus qui permet d'usinier les différentes parties d'un carter sans le déplacer d'un centimètre. La plupart de ces machines-outils portent la plaque de la maison Gallien, bien connue de tous nos industriels. A voir la vitesse avec laquelle elles tournent, les connaisseurs se sentent remplis de confiance au sujet de la qualité des aciers employés par l'usine. On sait, en effet, que la qualité des aciers se mesure d'après la vitesse avec laquelle on peut les entamer au burin mécanique.

Chaque ouvrier travaille avec ardeur, sans lever les yeux sur les visiteurs. Est-ce un mot d'ordre? Point. L'aimable M. Pétauy nous en fournit l'explication. Pour donner satisfaction aux idées actuelles, les ouvriers sont payés à la journée, sur le pied de 6 francs par jour. Mais, lorsque la série qui leur est confiée est terminée, ils reçoivent en outre une gratification proportionnée à leur mérite. Ils peuvent arriver de la sorte à gagner jusqu'à 15 francs par jour. En voilà qui ne sont pas à plaindre et qui ne risquent pas de se mettre en grève! Cette méthode a, de plus, l'avantage d'encourager l'ouvrier, non seulement à faire vite, mais aussi à faire bien. Aussi, patrons et ouvriers s'en déclarent-ils parfaitement satisfaits.

En poursuivant notre promenade, nous arrivons à l'établissement de l'outilier. Muni de lunettes ad hoc, il est en train de limer un outil à la meule à émeri. Tournant à 1.800 ou 2.000 tours à la minute, cette meule affûte, en quelques instants, l'outil à réparer. Une gerbe d'étincelles entoure l'ouvrier; la pièce qu'il travaille rougit. Une seconde après, il la trempe et la voilà de nouveau prête à être utilisée. A deux pas dans une encoignure profonde, nous découvrons la forge où se fait la chaudronnerie de l'usine et, plus loin, le quartier des radiateurs.

Les chauffeurs savent combien est délicate cette partie d'une voiture automobile. Indispensable pour obtenir un bon refroidissement, le radiateur est une source d'ennuis interminables s'il présente le plus petit défaut. Ici on a pris le parti de le fabriquer de toutes pièces. Aussi, pas une plainte n'a-t-elle été formulée depuis à ce sujet. Toutes les précautions sont prises, d'ailleurs: assemblés, fixés sur la plaque avant et sur la plaque arrière par un double sertissage intérieur et extérieur, enfin par surcroît, soudés à l'étain, les tubes en jaiton, qui composent cet accessoire ont été revus un à un avec la plus grande attention.

Plus loin, nous arrivons à l'atelier des directions, puis à celui des carburateurs. Chaque pièce a ainsi ses ouvriers spéciaux qui la finissent et l'ajustent.



ENTRÉE PRINCIPALE DES ÉTABLISSEMENTS MIEUSSET



VUE INTÉRIÈRE DES ATELIERS MIEUSSET

Un saut de quelques années en arrière, on nous présente la deuxième voiture Mieusset construite en 1895, faisant ses premiers pas sous les ombrages du parc de la Tête-d'Or. Malgré les changements qui se sont effectués dans la construction, nous ne pouvons nous empêcher de trouver que cette grand-mère a fort bon air. Enfin voici *Le Mieusset* l'admirable petit

premières font lentement le tour de l'immense usine. Elles se construisent, se parachèvent, s'assemblent. Elles sont entrées morceaux informés de bois, d'aluminium, de cuivre ou d'acier; elles ressortent vibrante machine, dévoreuse d'espace, prête à s'élaner au premier signal. Pour comprendre la fabrication de l'Usine Mieusset il suffit de faire avec elles le tour du hall.

cet ouvrier marque sur le métal le travail des ajusteurs. Ici un trait, là une circonférence indiquent exactement la partie à élaguer à percer ou à tarauder. Intelligente transition entre le travail de l'ingénieur et celui du manoeuvre dont on aperçoit tout de suite le côté pratique et économique. L'ajusteur n'aura pas à se déranger de son état, le conducteur n'arrêtera pas sa machine-outil

et sur la plaque arrière par un double sertissage intérieur et extérieur, enfin par surcroît, soudés à l'étain, les tubes en jaiton, qui composent cet accessoire ont été revus un à un avec la plus grande attention.

**AUTOMOBILES**  
152-154, route d'Heyrieux, LYON  
TÉLÉPHONE 34-73

**MIEUSSET**

Châssis 12 chevaux, 2 cylindres  
Châssis 16-25-40-60 chevaux, 4 cylindres  
GROUPES MOTEURS CANOTS et CAMIONS AUTOMOBILES

Enfin, voilà le montage. C'est merveille de voir avec quelle douceur tournent les arbres-manivelles dans leurs coussinets. Un doigt suffit pour mettre en mouvement les pièces les plus lourdes. Les commandes, habilement posées, s'ajoutent une à une aux pièces principales. Voilà le châssis tout fini d'une part et le moteur de l'autre. Il ne reste plus, semble-t-il, qu'à fixer les boulons d'assemblage et à partir. Erreur. Le moteur va être rodé par une mise en marche prolongée, puis il passera au banc d'essai et ce n'est que d'après le reconnu bon pour le service qu'il est mis en place. Puis avant de sortir de l'usine il faut encore qu'il fasse ses preuves sur la piste spéciale ménagée à cet effet. Là, les voitures sont rodées, mises au point jusqu'à ce qu'elles soient prêtes à courir les routes.

Pendant ce temps, a été élaborée la carrosserie finale. Confortable tonneau ou somptueuse limousine, elle reçoit la dernière couche de peinture. Un dernier assemblage, une estampille apposée par le magasin avec un numéro d'ordre que les billets de banque, — pas même beaucoup — versés à la caisse, un ou deux bidons d'essence dans le réservoir, un tour de manivelle ou même, la plupart du temps, la fermeture du circuit d'allumage, car le moteur part à la compression, et le client heureux démarre avec sa voiture finie, prête à marcher aussi longtemps qu'il le voudra.

Tristement envieux de cette splendeur, je regagne mon sapsin, pendant que les invités vont luncher au buffet largement pourvu. Il me semble, au retour, que le frère de Faisan III n'avance plus... et pourtant il en met...

Citons au hasard les personnes reconnues dans cette visite et rencontrées ensuite au buffet, qui avait été aménagé dans le garage de l'usine, où les invités étaient priés de s'arrêter avant leur sortie.

MM. le général de Lacroix, gouverneur de Lyon; Carles, Faure, Mousset, conseillers municipaux; Dollen, commissaire de police; Sangud, directeur des Hospices; Cambon, président et Génin, secrétaire de l'Automobile-Club du Rhône; Collomb, Ledin, Allouard, Dumond, Christy, Blot, Douenne, Bibet, Mottet, Sapin, Lombardi, Roche, Winckler, Lumière, Balay, notaire; Compara, Fatio, banquier à Genève; Chatelus, Seignobos, ingénieur des mines; Vernon, architecte; Boiron, avoué, Burelle, ingénieur; Payan, Gontard, industriel; Vignon, Brunier, Martin, Otto-Lehmann, Charles Vignot, Clé, entrepreneur de l'usine; Broailler, Martinot, Berne, Georges Vignal, d'Annouay; Georges Averly, Fayol et Michel, de la Cie d'assurances la Zurich; Giordan, directeur de la Mutuelle de France et de Colonies; Bois et Bouvenot, de l'Union Nautique; Payet, architecte; Nazet, Daniel, Lehman et Gros du Sporting-Club; Ballofet et Bernard, avoués; Savignon, J. Marrol, directeur de la Maison Faurax; lieutenant des Bosc, Claix, Paponaud, Perrachon, Euler, Augry, Glaubot, Lapalus, Letronc, Chevrot, Retel, Raymond, Gora, Primpied, Vignal, Dolbeau, Broussas, Blachon, Mamière, d'Anfréville, capitaine Bual, Vourloud, de Closel, de Billy, Vindry, Houry, de Chastel, Jacquier, de Saraville, Charassin, Gérald, Osio, Jayet, Gontard, Bricoud, Carrier, etc.

Parmi nos confrères: MM. Abiran et Lassagne, de l'Auto; Deloger, des Sports; Merle, du Journal de l'Automobile; Sigrist, du Lyon Républicain; Payet et Gallois, du Progrès; Maurice Blanc, du Nouvelliste; Berlot, Tallandeu et Cigalier, de l'Express; J. Roth, de La Dépêche Grandclément, du Salut Public; Duvivier, directeur, Rambaud, secrétaire, et Bruchon, photographe, du Tout-Lyon, etc.

Les invités étaient reçus d'une façon parfaite par le Conseil d'administration de la Société des établissements-Mieussel: MM. Bourdon, Vincent Mieussel, C. Mieussel, père, Verdé de Liste et Pétavy, administrateurs délégués.

**GRAND BAZAR DE LYON**  
31, Rue de la République, 31  
SOUS-SOLS — SOUS-SOLS  
SELLERIE — HARNACHEMENT  
Articles pour Installation d'Écurie et de Sellerie  
Fournisseurs des Principales Écuries de la Région  
FOURNITURES POUR CYCLISME ET AUTOMOBILISME

**L'Automobile à Madagascar**

La semaine dernière, notre confrère l'Auto publiait un article de fond sur le général Gallieni qui vient de résigner ses pouvoirs sur notre grande colonie africaine et félicitait l'ancien gouverneur d'avoir compris et utilisé l'automobile à Madagascar.

Il ajoutait que, sans doute, il n'en serait pas de même avec M. Augagneur, *autophobe endurci, puisque mai et de Lyon.*

Hâtons-nous de rassurer notre confrère et avec lui les moricauds de Tananarive, M. Augagneur n'a jamais été autophobe et la ville de Lyon est, par bonheur, une des rares cités françaises où on n'abuse pas de la contrainte pour excès de vitesse. En ce qui concerne la circulation des autos, le principe de M. Augagneur — nous le tenons de bonne source — fut, dès la première heure: « Si vous avez de l'espace devant vous, marchez à l'allure que vous voudrez, s'il y a de l'encroisement, l'allure d'un cheval au petit trot peut être encore trop rapide. »

Nous avons tenu à faire cette petite rectification. Qui sait si les chauffeurs lyonnais seront toujours traités aussi intelligemment. Otto.

**Echos d'Auto**

M. Fraigneau, l'agent de la Société de la Buire, vient de livrer à M. Brayot, industriel à Saint-Étienne, sa voiture de 16 24 HP. C'est la voiture avec laquelle M. Fraigneau fit l'ascension du Puy-de-Dôme, qui a été ainsi vendue, et après les courses va faire de l'excellent tourisme.

D'après une statistique de M. Maurice Martin, dans le Journal de l'Automobile, le nombre total des automobiles enregistrées par le fisc, à la fin de 1904, était de 25.017 voitures, en France, dont 18.992 à plus de deux places et 6.025 à une ou deux places; de 1899 à 1904, l'augmentation a été de 13,96 0/0. Pendant ce laps de temps, il a été de 143 0/0 pour les motocyclettes et de 81 0/0 pour les cycles.

On dit dans les milieux bien informés que les établissements Panhard et Levasor auraient été achetés par une société anglaise au prix de 50 millions.

**Le Critérium des Motocyclettes tiers de litre, à Marseille.**

Une nombreuse assistance s'était rendue hier après-midi au Vélodrome de Marseille pour assister au critérium du tiers de litre organisé avec un très grand soin et de façon parfaite par le Moto-Club de Marseille. Thomas, le triomphateur du premier critérium marseillais, disputé en février dernier, a facilement élevé, sur Aloyon, la première série dans le joli temps de 1 h. 19' 25" 4/5. Dans la 2<sup>e</sup> série, deux chutes successives handicapèrent fortement Champeau et Colin, tandis que ce dernier remonta l'après un arrêt assez long, Giuppone remplaçant son co-équipier.

La nuit étant venue alors que les coureurs tournaient encore, les organisateurs jugèrent prudent d'arrêter la course au 90<sup>e</sup> kil. Capeau-mont (Lurquin-Coudert), bénéficiaire ainsi bien malgré lui des malheurs de ses adversaires, s'adjugeait, après une course très sage, la première place.

Les 10 kilomètres restant à courir se disputèrent mercredi au début de la réunion.

Voici les résultats techniques: Première série (100 kilomètres): 1. Thomas (Aloyon); 2. Giuppone (Peugeot), à 12 tours; 3. Naso (Magali, Ioin); 4. Dol (Peugeot), tombé. Temps: 1 h. 19' 25" 4/5.

Deuxième série (90 kilomètres): 1. Capeau-mont (Lurquin Coudert); 2. Colin (Magali), à 22 tours; 3. Giuppone (Peugeot), à 56 tours.

Mercredi prochain, fin de la deuxième série (10 kilomètres). Troisième série (100 kilomètres), avec Cissac, Thomas, Capeau-mont, Douzet, Lautier, et Championnat du Sud-Cycliste, vitesse, amateurs.

**BENZO-MOTEUR**  
Essence de Pétrole Spéciale  
POUR AUTOMOBILES  
GRAND PRIX PARIS 1900  
FENAILLE & DESPEAUX  
1, Rue Constantine, LYON

**Courses Militaires**

(Suite).

**Les Prix en Espèces**

Nous avons publié, dans notre numéro de lundi, un extrait de certaines modifications que M. Albert Aubier veut demander d'apporter aux règlements relatifs aux courses militaires.

En réponse à cette première publication, nous avons reçu la lettre suivante qui est due à la plume d'une de nos plus fines cravaches militaires.

Monsieur le Directeur

C'est avec le plus grand plaisir que j'ai lu dans votre journal l'un des desiderata exprimés par M. Albert Aubier qui, depuis si longtemps — et avec succès — s'est appliqué à développer le goût du sport dans la cavalerie française, nous donnant très souvent l'occasion de pratiquer le cheval sur de très nombreux hippodromes.

J'attends avec impatience, la suite des désirs exprimés par M. Aubier, désirs qui seront certainement conformes à tous les nôtres.

D'abord, nous partageons tous les mêmes idées sur l'augmentation du parcours, ce qui permet de faire valoir une plus grande connaissance du train, et surtout une application plus stricte de la tactique à employer dans les différents cas qui peuvent se présenter.

Les courses les plus dangereuses sont les courses de haies où les chevaux donnent dans tous les obstacles; il est bien préférable d'effectuer un beau parcours de steeple, avec de bons obstacles bien sautants et bien encadrés.

Notre ami Aubier — l'ami de tous les officiers de cavalerie qui font du sport — a prouvé déjà qu'il avait la plume assez bien aiguillée lui permettant de gagner les batailles qu'il entreprend, pour que je veuille l'aider dans cette tâche. Pourtant laissez-moi vous dire combien nous sommes d'accord avec lui pour la transformation en or des prix en objets d'art.

Partout, et même de l'autre côté du Rhin, on donne des prix en espèces. Et partout, il me semble, on est aussi chatouilleux que nous sur l'honneur.

Le kaiser ne trouve rien à redire, quand un officier a gagné 2000 marcks. Lui-même donne des prix!

A notre époque, en pleine démocratie, vous avouerez qu'il est grotesque de refuser à un officier une rémunération en

espèces. Et on arrive à ce résultat que, seuls, les officiers qui jouissent d'une fortune personnelle peuvent s'offrir les frais de déplacements, alors que d'autres moins heureux, deviendraient de fines cravaches, de hardis cavaliers...

Ce n'est pas en montrant à un chef de gare un plat en fer blanc, que ce brave fonctionnaire nous délivrera un billet pour notre cheval, notre ordonnance et nous-même.

Si on part de ce principe qu'il est indigne pour un officier de toucher de l'argent, pourquoi ne pas aussi nous payer notre soldo autrement qu'en espèces? — Cela aurait au moins l'avantage, par la difficulté de certains échanges, de nous faire faire des économies.

A la fin du mois, chaque officier recevrait du trésorier un bon pour 15 kil. de viande, 15 kil. de choux, 1 kil. de café, 3 mètres d'étoffe pour culottes, etc., etc.

Avec ce système, les officiers ne verraient plus les couleurs du vil métal. Ajoutons à leur honneur qu'ils n'ont pas besoin de cela pour faire brillamment leur devoir.

Si on ne leur permet plus de palper l'or ou l'argent, il leur reste l'acier, qu'ils sauront toujours très bien manier de leur main vigoureuse quand l'occasion s'en présentera.

Capitaine X...

**Nouvelles Hippiques**

Cyclamen et Serpentelette représenteront les couleurs de M. Mermier, dimanche prochain, à Villeurbanne.

L'apprenti Curtlat n'est plus au service de l'entraîneur Bayu.

L'entraîneur Bayu vient de recevoir à l'entraînement les chevaux de M. de Laveaucoupet, Saint-Elias et les deux ans Sauvage, qui débutera au printemps prochain.

Par suite du grand nombre de partages, le militaire 2<sup>e</sup> série a été divisé en deux épreuves, hier, à Villeurbanne.

A noter que Komorn, le gagnant de la première épreuve, a mis 4'27" pour effectuer les 3.000 mètres du parcours, tandis que Jem Macé, le vainqueur de la seconde, ne mettait que 3'50" pour effectuer le même parcours.

L'entraîneur-jockey Bernard n'est plus au service de M. Mermier.

Il a l'intention de s'établir entraîneur public à Lyon.

Il est intéressant de noter que le jockey Devaucoupet, qui pilotait Jason, le vainqueur de la course plate, hier, à Villeurbanne, est également jockey de trot et les habitués de Villeurbanne se le rappellent certainement.

Caladois, à M. Bérard, s'était emballé, samedi, à son débarquement du wagon qui l'amenait de Villefranche, et ce n'est qu'après une demi-heure de chasse qu'il put être rattrapé.

Malgré une légère écharde, le poulain a rempli néanmoins son engagement.

Arfons, à M. Degorge, s'est fait un écart d'épaulé en disputant la course de haies, hier et n'a pu terminer la course.

Thonet, en selle sur Velleda, a cassé ses étriers en disputant la course plate. Le poulain de M. Porchére, qui était bien en course, n'a pu, de ce fait, disputer régulièrement sa chance.

Un militaire hors-série aura lieu mercredi à Auteriv. Parmi les engagés nous trouvons plusieurs chevaux ayant déjà fait leurs preuves dans les courses de la région. Citons: Tranche-Montagne, Gratia II, Lovelle, Pamy, Négro, Nanius.

Le vétérinaire Troussier, de Villefranche, a fait subir l'opération de la castration au poulain Pernes, à M. Bérard, et celles du feu et de la castration au poulain Vigny, à M. Blanc-Parron.

Ereux, Fitz Omnium et Coronation sont actuellement entraînés et préparés sur les obstacles par M. Bérard, en vue de leurs déplacements et de leur participation aux réunions de Pau et de Nice.

L'entraîneur Blaisny s'est rendu en Normandie pour faire plusieurs acquisitions pour ces propriétaires de la région.

M. Gauthier a acheté à M. de Bellefond le jument Clématite, par Pompé et Fleur de Mai. Le même propriétaire s'est rendu acquéreur d'Eurêka, poulain de 18 mois par Orviétan.

M. de Gaullier a réclamé, lundi, à St-Cloud, la pouliche Braïlla, par Lutin et Rosa Bonheur. Cette acquisition a été dirigée sur l'établissement de l'entraîneur Baron, à Moulins.

M. le baron de Jessé-Levas a retenu une saillie de Winkfield d' Pride, pour sa jument Pietra Santa.

Winkfield d' Pride, à M. le comte Fougère de Gauay, est en station au haras de Fougère, en Saône-et-Loire.

M. J. Ravel a vendu Garizim à l'entraîneur Bonnenfant de Tunis.

La Société Sportive de Marseille a fixé ses réunions d'hiver au dimanche 31 décembre, au jeudi 4 et au dimanche 7 janvier.

Printemps, à M. le prince Lubomirsky, doit courir mercredi, à Bordeaux, drivé par Zinglé. Il rentrera ensuite à Nice.

Il en sera de même pour A.B.C., après sa course d'hier à Lyon.

Neufchâtel, seule de l'écurie Lubomirsky, restera à Lyon pour courir le 12 novembre.

Le jockey Meaok est libre de tout engagement; peut monter à 55 kil. plat et obstacles. Lui écrire 334, rue Paul-Bert, Lyon.

M. Barrassin a vendu à la Commission des remotes l'étalon Chamberlin, par Obscur et Brebis, par Calambac, pour faire la monte dans le département de l'Ain.

M. Guillerot a vendu le poulain Comte Noir à M. F. Cassat.

**Courses de Villeurbanne**

Dimanche 29 octobre.

Le succès de la Société Sportive du Rhône a failli nuire au succès de la Société Sportive du Rhône. En effet, ce n'est pas moins de neuf courses (record) qu'il a fallu faire courir dimanche.

Pour une après-midi d'automne c'était un peu beaucoup. Aussi le dernier heat du Prix d'Amérique s'est-il disputé dans la pénombre. Peu s'en est fallu que l'aimable M. Albertini se soit vu dans l'obligation de verbaliser contre les conducteurs des sulky pour défaut d'éclairage de véhicules.

Personne, d'ailleurs, ne s'est plaint de cette prolongation de durée de la réunion; chacun, au contraire, a approuvé les commissaires d'avoir scindé en deux les militaires des officiers ou 14 partants se présentaient. Les faire courir ensemble eût été tout au moins imprudent. Grâce à la sage mesure qui a été adoptée, pas un seul accident ne s'est produit. C'est donc pour le mieux!

Le Prix d'Amérique aurait donné à toutes les traditions s'il n'avait manqué lieu à des surprises et, par suite, à de gros rapports. Tricolore a brillamment enlevé la première manche, menant de bout en bout sans être rejoint. Notre favorite Bravade, mal partie, n'a plus insisté plus que de raison et a préféré se ménager pour les autres épreuves. Quant à Faisan III, qui n'était pas dans un de ses bons jours, il n'a jamais pu refaire son rendement. A peine est-il parvenu à inquiéter A.B.C., qui s'était assuré la deuxième place.

Varavillaise, qui avait fini 4<sup>e</sup> dans le premier heat, a gagné aisément le second. Tricolore, mal parti, finissait 4<sup>e</sup>, derrière Bravade et A.B.C.

La troisième épreuve est revenue à Bravade. Loumont qu'on n'avait jamais vu dans les deux premières courses, ayant été distancé de la première place pour allure irrégulière.

Enfin, la quatrième manche entre les trois gagnants est revenue à Bravade, battant régulièrement Varavillaise loin devant Tricolore, tout à fait fini.

Quant à Bravade, il me faut dire que le handicap a droit aux meilleurs éloges pour la manière dont il avait établi son rendement.

Le Prix de la Société Sportive d'Encouragement n'était plus une nouveauté. Mais, depuis l'an passé, la création d'une épreuve de 2 ans a été favorablement accueillie et, pour la seconde fois, a obtenu un franc succès. Dix concurrents se sont mis sous les ordres du starter et ont pris un excellent départ. C'est un outsider qui a enlevé la palme, Jason, adroitement fauflé à la corde dans la ligne droite, est venu régler tout un peloton en tête duquel Raguse et Nivose ont pris les accessits. Toinette II, une bien jolie jument, peut-être pas suffisamment prête et quelque peu essouffée par un galop d'essai qui ressemblait à un emballage, n'a pas figuré, non plus que Caladois, qui s'est laissé devancer au départ, et Ganglion, mal engagé. Signalons que le gagnant était monté avec beaucoup d'à-propos par Devaucoupet, jockey de trot qui a fait ses preuves.

Le Prix des Débutants s'est terminé, comme nous l'avions prévu, par la victoire de Coronation, victoire due uniquement à la monte de M. Bérard et à sa profonde connaissance de la piste. La Ripopée, qui a pris la seconde place très près, saute bien mal. Célérité, excellente troisième, a confirmé la bonne impression qu'elle avait produite au Grand-Camp. Mastroquet, son camarade d'écurie, n'a pu lui être d'aucun secours, le train trop sévère pour ses moyens lui a permis de dérober. Arfons s'est arrêté boiteux; Dracœna a dérobé.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le steeple 2<sup>e</sup> série a dû être divisé en deux. La première course est revenue de justesse à Komorn, auquel on s'accordait à préférer Gavotte III. Cette dernière, revenue très vite d'assez loin, aurait peut-être justifié la confiance dont elle était l'objet, si elle avait produit son effort plus tôt et si elle ne s'était échappée quelque peu vers la gauche dans la ligne droite. Siècle finissait troisième. Turenne, que certains tenaient en haute estime, par suite de ses victoires en 3<sup>e</sup> série, n'a pu figurer à l'arrivée, malgré l'excellente monte de son cavalier qui ne lui a certainement pas fait parcourir un mètre de plus qu'il n'était indispensable, tant ses tournants et ses obliques étaient précis.

La deuxième course a été pour Jem Macé, l'occasion d'une facile victoire. Elle a gagné ses vingt longueurs, devant Bergère II, qui s'était complètement déseillée pendant le parcours. Son cavalier n'en a pas moins gagné le poteau à cheval devant son harnachement, un pied pris dans l'étrier et complètement ramené sur la hanche du cheval. Ce tour de force a valu à son auteur une ovation méritée à sa rentrée aux balances.

Messieurs les sous-officiers, pour ne s'être présentés que trois au poteau n'en ont pas moins obtenu leur petit succès. Le favori, Esplendor, parti au petit galop, se laissait devancer de quelque cinquante longueurs, pendant que ses concurrents menaient un train vif. Au dernier tournant, il

consentait cependant à se mettre en action juste assez pour faire voir qu'il aurait pu faire mieux. Je veux croire que c'était maladroite et non trop d'adresse, comme d'aucuns l'ont pu se et... témoigné assez bruyamment.

En tout cas, je trouve que le geste peu militaire du cavalier en réponse aux exclamations du public était au moins de trop. Il faudrait que les sous-officiers se rendent compte que les steeps de 3<sup>e</sup> série, enfin moins intéressants que les courses d'officiers, sont une faveur qu'on leur fait. Qu'ils prennent donc garde d'en voir réduire le nombre, pour avoir voulu trop s'amuser!

MISS SIDNEY.

**Prix d'Amérique** (Handicap international en parties liées. — Trot attelé). — PREMIÈRE ÉPREUVE. — 1. Tricolore, à M. G. Gautier, 2025 m., 3'26" (1'41" 7/10), M. Tassani; 2. A.B.C., à M. le prince Lubomirsky, 2080 m., 3'30" 1/2 (1'42" 1/2), le propr.; 3. Faisan III, à Mme la marquise de Vivens, 2180 m. 3'31" (1'37"), Lalaurie. — N. P.: Bravade (2025), Loumont (2025), Varavillaise (2035), Linsign (2100), Judge Cosgrove (2060), Woodcourt (2125).

Tricolore prend de suite la tête et en pleine action et avec assez de régularité augmente son avance qu'il perd en partie sur une grosse faute. A.B.C. passe les autres assez facilement devant Faisan III, les autres arrêtés.

Pesage: G. 31 fr.; Pl. 9, 7 et 7.  
Pelouse: 5,50; Pl. 11,50, 7,50 et 7.

2<sup>e</sup> ÉPREUVE. — 1. Varavillaise, à M. Mermier, 2035, 3'27" (1'41" 7/10) Aubin; 2. Bravade, à M. Creissard, 2025 m., 3'27" 3/4; 3. A.B.C., 2'80 m., 3'25". — N. P.: Tricolore (2025), Faisan III (2180), Laumont (2035), Linsign (2100), Woodcourt (2125) Judge Cosgrove (2100).

Bravade se dégage d'abord du peloton et mène le premier tour, mais Varavillaise passe aisément en tête et Bravade se maintient en seconde position, devant A.B.C., les autres ne s'employant pas.

Pesage: G. 108 fr.; Pl. 22,50, 24,50 et 9 fr.  
Pelouse: G. 53,50; Pl. 13, 15,50 et 9 fr.

3<sup>e</sup> ÉPREUVE. — 1. Bravade (2025), 3'31"; 2. Varavillaise (2035), 3'31" 1/2; 3. A.B.C. (2080), 3'33". — N. P.: Judge Cosgrove (2109); Faisan III (2180); Woodcourt (2125); Linsign (2100); Tricolore (2025). Loumont, arrivée seconde a été distancée pour allure irrégulière.

Bravade encore prend la tête et au second passage Judge Cosgrove suit bien, mais Varavillaise, dans la ligne opposée, passe seconde, tandis qu'au dernier tournant Loumont, par un galop soutenu gêne A.B.C. et Faisan III en lutte sérieuse.

Pesage: G. 19 fr. 50; pl. 7, 8,50 et 8,5.  
Pelouse: G. 26,50; pl. 8, 8 et 7.

4<sup>e</sup> ÉPREUVE. — 1. Bravade (2025), 3'32"; 2. Varavillaise (2035), 3'37"; 3. Tricolore (2025).

Bravade prend délibérément la tête; Varavillaise passe Tricolore et s'efforce vainement de rejoindre le leader qui gagne sans être sérieusement inquiété.

Pesage: G. 11 fr.; Pelouse: G. 16 fr. 50.

CLASSEMENT DÉFINITIF. — 1. Bravade; 2. Varavillaise; 3. Tricolore.

**Prix de la Société Sportive d'Encouragement.** — 1.200 fr. — 1.300 m. — 1. Jason (56), M. le comte de Dillon (Devoucoux); 2. La Ripopée (54 1/2), à M. le marquis de Tracy (Routero); 3. Nivose (53 1/2), à M. Roger de Salverte (Gibbons). — N. P. Thurinzes (54 1/2), Caladois (53 1/2), Velleda (54 1/2), Lucien (56), Ganglion (56), Barmitzva (53 1/2), Toinette II (54 1/2). — 1 tête, 1 longueur.

Nivose domine un joli peloton, suivi de très près par Raguse et, sur la distance, la lutte semble circonscrite entre eux deux, quand Jason, qui ne s'était pas employé, vient de loin et trouve un jour le long de la corde pour soulever la première place aux deux favoris, Thurinzes assez bon quatrième.

Pesage: G. 14 fr.; pl. 18,50, 6,50 et 6,50.  
Pelouse: G. 27 fr.; pl. 21, 7 et 7.

**Prix des Débutants.** — 1.200 fr. — Course de haies, 2.800 m. — 1. Coronation (60), à M. Bérard (M. E. Bérard); 2. La Ripopée (60), à M. le baron René de Montal (Rayers); 3. Célérité (60), à M. Desprez (Bouin). — N. P. Clarinette IV (60), Villeurbanne (67), Dracœna (67), Palombe (61 1/2), Mastroquet (66 dérobée), Arfons (69) arrêté. — 1/2 encolure. — 1/2 encolure.

Coronation a mené l'épreuve sans train, conservant toujours la corde; elle était suivie d'abord de Célérité, puis de la Ripopée et tous trois sautent ensemble le dernier obstacle. Coronation gagne grâce à l'excellente monte de M. E. Bérard.

Pesage: G. 16 fr.; pl. 5,50, 6 et 6 fr.  
Pelouse: 13,50, 5,50, 6 et 5 fr. 50.

1<sup>er</sup> Military, 2<sup>e</sup> série — 3.000 m. — 1. Komorn (77), à M. Charrette (le propr.); 2. Gavotte III (77), à M. Palégy (le propr.); 3. Siècle (77), à M. Amat (M. d'Agou). — N. P. Jaca (77), Turenne (77), Dammarie (80), Bailly (77), 1 tête, 2 longueurs.

Turenne mène devant Dammarie; après le 8, Komorn, prend la tête et ne la quitte plus. Gavotte III, sollicitée un peu tard, doit se contenter de la deuxième place, suivie de Siècle et de Jaca.

Pesage: G. 95,50; pl. 20,50, 7,50 et 17,50.  
Pelouse: G. 61,50; pl. 17 fr., 8 et 22 fr.

2<sup>e</sup> Military, 2<sup>e</sup> série. — 3000 m. — 1. Jem-Macé (78), à M. le lieutenant Bossut (le propr.); 2. Bergère (83), à M. Daustel (le propr.); 3. La Traviata (77), à M. Crotel (M. Moulin). — N. P.: 10 de Kilburnett (77), Traillis (79), Nêhe (77). — 10 long. — 1 long. 1/2.

Jem-Macé s'assure une belle avance et se promène facilement devant ses concurrents. N. Daustel, sur Bergère, enlève la seconde place, bien que sa selle ait tourné.

Pesage: G. 9 fr.; pl. 6 et 7 fr.  
Pelouse: C. 7 fr. 50; pl. 7 et 16 fr.

Military 3<sup>e</sup> série. — 2500 m. — 1. Reprêt II (77) au m.-d.-l. Chabrier (le propr.); 2. Dissète (69), au m.-d.-l. Tête. — N. P. Esplendor (79).

**AUTOMOBILES LUC COURT**

TÉLÉPHONE 7-17

Anciens Établissements Luc COURT & C<sup>o</sup>, 90, 92, rue Robert LYON

TÉLÉPHONE 7-17

**Moteurs de 8 à 60 Chevaux**

Attelages Automobiles.

F. C. L. S. E.

Le Comité de la Tombola rappelle que les comptes seront arrêtés mardi, 31 octobre. En conséquence, il prie tous les porteurs de billets de se mettre en règle avec le trésorier qui se tiendra à leur disposition mardi soir, au siège de la Fédération, 3, place de la Bourse, de 8 h. 1/2 à 11 h.

Nous rappelons également qu'une fête intime, comportant un concert, une séance de projections sportives et un bal de famille, aura lieu dans la grande salle du Restaurant Moyne, cours Vitton, 79, dimanche prochain, 5 novembre, à 8 h. du soir, à l'occasion du tirage de la tombola.

Deux billets donnent droit d'entrée pour toute la fête. On trouve des billets rue de l'Hôtel-de-Ville, 47, où les lots sont exposés.

L'U. V. F. et la Taxe Cycliste

Dans sa dernière séance, le Comité Directeur de l'Union Vélocipédique de France a décidé d'adresser une pétition au président de la Chambre des Députés pour demander la réduction de l'impôt sur les bicyclettes. Son président, M. Louis d'Iriart d'Etchebarre, député, portera la question à la tribune de la Chambre, lors de la discussion du budget et il demandera que l'impôt actuel de six francs, dont sont frappés les cyclistes français, soit réduit à trois francs.

Union Vélocipédique Lyonnaise. — Le Championnat de fond (50 kil.) de l'U. V. L. s'est disputé hier, après-midi, sur le parcours: Heyrieux, Saint-Quentin, Grenay, Lyon, Bron, arrivée devant le Café Maconnais 11 y avait 10 partants. — Résultats: 1. Claret, 2. Deriaz, 3. Gauthier, 4. Manns, 5. Joby, 6. F. Gauthier.

ATHLÉTISME

Le Challenge Franco-Suisse

Voici les dates fixées en Suisse Romande pour les éliminatoires de ce challenge. 12 novembre: Servette-Olympique de Carouge, aux Charmilles.

19 novembre: match retour à Carouge. — D'autre part, la Suisse Sportive a reçu seulement cette semaine l'engagement de l'équipe du Racing-Club Chalonnais.

Le R. C. C. ne sera admis à prendre part à la compétition que si les clubs régulièrement engagés y consentent. — La région des Alpes est priée de faire connaître au plus tôt son calendrier.

S. Bloin, l'excellent joueur du F.-C. L. est parti samedi, à Londres, où il va passer quelques années dans le commerce.

Le Football-Club de Lyon (2) se rendra, dimanche prochain, à Genève, pour jouer un match de rugby contre le Servette F.-C. (2).

Samedi soir, une réunion extraordinaire, s'est tenue au Club Pédestre et Vélocipédique de Lyon. L'ordre du jour comportait la démission de la F. S. A. F. et la demande d'admission en bloc à l'U. S. F. S. A.

Après une discussion orageuse, cette proposition, rendue cependant nécessaire par la pénurie du professionnalisme à Lyon, n'a pas été acceptée.

Les deux partis avaient à leur tête: pour le passage à l'amateurisme, Gauthier et Montessieux. Pour le statu quo: Louit et Fauroux.

A la suite de cette réunion, M. Montessieux a donné sa démission de vice-président du C. P. V.

Le Sporting-Club de Lyon, ayant vu que la pelouse du vélodrome de Genas ne pouvait être complètement en état, cette saison, a décidé de repousser à un an sa proposition de location du vélodrome de Genas.

Le S.-C. L. jouera donc, cette saison, sur l'ancien terrain de l'Athlétique-Club, cours Emile-Zola, et c'est le Cyclo-Pédestre Lyonnais qui disposera de la Pelouse du vélodrome de Genas, cet hiver.

On nous annonce le mariage de M. Albert Driancourt du Lyon-Olympique, avec Mlle Marie Louise Martin. Nos meilleurs vœux.

Nous apprenons également le prochain mariage de M. Anjou, capitaine, l'an dernier, de l'équipe de rugby du Lyon Olympique.

Notre grand confrère quotidien, le Lyon Républicain, dont la chronique sportive est si suivie et qui a été un des premiers à encourager nos sociétés athlétiques, après nous avoir promis de mieux faire connaître le football et de le défendre, publiait hier les photographies de MM. G. Vuillemer, capitaine du F.-C. L. et de Caron, capitaine du L.-O. Nous sommes heureux d'applaudir à cette diffusion sportive et à ces encouragements donnés à une cause que nous soutenons depuis plus de 8 ans.

L'entraînement de Football.

Doucement, mais sûrement, nos footballeurs se remettent peu à peu en souffle. Il n'y a pas encore eu de matches sérieux, aussi les équipiers profitent-ils des beaux jours pour venir s'entraîner une fois sur deux.

C'est ainsi que le F.-C. L. a inauguré ses nouveaux terrains de football à Cusset. Une partie, dont les points n'ont pas été comptés s'est jouée entre deux équipes. Les joueurs ont trouvé en général le terrain excellent, mais, par contre, bien éloigné du centre de la ville.

A Cusset le Sporting-Club de Lyon avait, sans tambour ni trompette, conclu un match avec le Club Sportif de Vienne. Malheureusement les Viennois ne sont venus que quatre ou cinq et furent complétés par des équipiers premiers de l'Amicale Sportive. On forma deux équipes de force sensiblement égale. L'équipe du Sporting battit l'équipe mixte par 8 points (2 essais 4 but) à rien.

A signaler que plusieurs joueurs viennois, entre autres Ducury et Genthon, ont été comptés dans l'équipe du Sporting, sous les couleurs duquel ils joueront, dimanche prochain, le challenge franco-suisse.

De ce fait, l'A. S. L. (1), qui devait matcher, hier, le Lyon-Olympique (2), ne s'est pas présentée et le rencontre n'a pu avoir lieu.

En Association, une vingtaine de joueurs du Club se sont entraînés sur leur nouveau terrain, mais le vent était assez froid sur le bord du canal de Jénage.

A Montchat, le Lyon-Olympique (1), incomplet, bat l'Union Sportive Lyonnaise (1), par 5 buts à 2. Arbitre: Souvaneau.

Pendant ce temps, route d'Heyrieux, Lyon-Olympique (2) bat l'Union Sportive Lyonnaise (2), complétée, par 5 buts à 1.

On n'a joué qu'une mi-temps. Arbitre: M. Barioz.

Le Lyon-Olympique à Bordeaux

Ce matin même, à 9 heures 1/2, sont arrivés en gare de Perrache — ou nous avons été les attendre — les équipiers du Lyon Olympique, qui a joué hier à Bordeaux contre le Stade Bordelais Université, club champion de France de rugby. Les quotidiens avaient déjà donné le résultat de cette rencontre: Bordeaux vainqueur par 29 points (7 essais, 4 buts), à rien.

Nos Lyonnais, quoique battus, comme il était à prévoir, et par un nombre considérable de points en somme, sont cependant enchantés de leur match. Malgré les fatigues occasionnées par 14 heures de chemin de fer, ils ont pu tenir tête pendant toute la première mi-temps, durant laquelle les Bordelais n'ont marqué que 2 essais. Nos avants, moins lourds en mêlée — la ligne comptait entre autres Phalancher jeune et Payen — n'ont guère eu que rarement le ballon; cela n'a pas empêché les nôtres d'accabler assez souvent Bordeaux dans ses 22 mètres, sans pouvoir marquer cependant, par suite du manque d'entente des 3/4.

A la reprise, l'arrière L. Rayet, qui a superbement joué, reçoit en pleine poitrine une foudroyante charge de Thill. Il reste un moment étourdi sur le terrain, mais, après quelques minutes de soins, Rayet vient reprendre sa place. Le voyage et le manque d'entraînement se font peu à peu sentir, les avants se désunissent, ils ne sont plus que quatre en mêlée et alors ma foi! malgré des prouesses individuelles, nos Lyonnais ne peuvent empêcher leurs adversaires de pénétrer cinq fois de suite dans leurs buts. De plus quatre essais sont transformés.

L'arbitrage de M. Hutchison a été très impartial, de même que le public, très sportif, applaudissant les beaux coups d'où qu'il vient. Il

avait plus de 2000 personnes au match et la recette s'est élevée à 1400 francs, malgré la concurrence des courses de chevaux, très en honneur à Bordeaux.

Le terrain du S. Bordelais est situé à environ dix minutes de la ville; il comporte quatre pelouses de Rugby, deux d'Association et plusieurs jeux de tennis. La location en est de 3.500 fr. par an. Des tribunes entourent les jeux de football.

M. Caron nous a prié de remercier en son nom MM. Lambkin, Calon et Mantrand du F.C.L., qui ont fort bien tenu leur place et ont été d'un grand appoint à l'équipe. Les Bordelais ont paru très étonnés de ces bons rapports des clubs lyonnais.

En somme, tous les joueurs sont enchantés de la réception des Bordelais et du match joué, qui leur sera d'un excellent entraînement pour les rencontres que l'équipe du L. O. doit avoir dans notre région.

L'équipe lyonnaise était ainsi composée: Arr. L. Rayet; 3/4 Siebel (S. B.), Caron (cap.), F. Rayet, Pinard; 1/2 Lambkin, Peyot; Avants: Seitier, Chaussillon, Calon, Mantrand, Prinaris, Phalancher junior, Montenon, Payen.

VOIRON — Excellent entraînement des équipes 2e et 3e de l'U. A. V. au grand complet. L'équipe 1re, incomplète, s'est également entraînée une mi-temps.

DIJON. — Le Racing Club Bourguignon a entraîné, hier, au Pré Daval, à Larrey, deux équipes fort incomplètes, d'où intérêt bien restreint. Quelques prouesses individuelles, mais aucune homogénéité dans le jeu, chacun travaillant pour soi.

Il semble que, malgré la rentrée de quelques bons joueurs et le recrutement de plusieurs excellents équipiers, l'équipe du R. C. B. sera quelquefois cette année encore, ou, en tous cas, ce sera long pour la mettre au point, les Racingmen montrant très peu d'empressement à se rendre sur les terrains de football.

Les parties d'entraînement comme celle d'aujourd'hui ne lui seront jamais profitables.

Sporting-Club de Lyon contre Lyon-Olympique

La saison des grands matches du Rugby s'ouvrira dimanche prochain, à Lyon, par une rencontre qui mettra aux prises les équipes premières du S.-C. L. et du L.-O.

On sait la rivalité qui existe, cette année, entre les deux clubs; qui triomphera? Il serait bien difficile de le prédire. Le match, qui compte pour les éliminatoires du Challenge Franco-Suisse, s'annonce donc au plus haut point intéressant.

Cette rencontre aura lieu dimanche prochain sur le terrain du L.-O., 210, route d'Heyrieux. Elle sera corsée d'un match d'Association entre les équipes premières du F.-C. L. et du L.-O. A samedi les derniers renseignements.

Cross-Country

La véritable saison de cross s'est bien ouverte officiellement hier à Lyon. Le challenge de l'U. A. V. annoncé pour le 12 novembre, est un peu la cause de cette activité de bonne augure.

Le matin, à Saint-Clair, les coureurs du F. C. L. et du L.-O. se sont entraînés sur un parcours coulant de 6 kilom., tracé par MM. Mazard et Denis.

Les coureurs du L.-O. ont suivi le cross en trois groupes. Ce sont: MM. Barioz, Buffey, Charlin, Blivet, Serpinet, Denis, junior, Duverny, Daffassieux, Guges, junior, Antin, Saron, Collet, Gallii, Royer et Perrin. Au F.-C. L.: Bavozel, Girerd, Trarioux et six autres nouveaux venus.

A signaler une chute de Charlin au 4e kilom. Des soins pressés lui ont été donnés au vestiaire par MM. Parisot (F.C. L.) et Mazard.

L'entraînement continuera mercredi, 1er novembre à Saint-Clair sur 6 kil. environ.

A Dijon au Racing-Club Bourguignon et à l'Union Sportive Dijonnaise, l'entraînement a commencé hier, car dans les deux clubs dijonnais, la réunion du Challenge Aycaguer est un déplacement certain.

Deux groupes composés, presque exclusivement de jeunes racingmen et jeunes unionistes ont effectué un parcours d'environ 5 kil. dans la montagne de Larrey.

A Voiron, les coureurs de l'U. A. V. ont pris un galop de 4 kil.

Le Challenge H. Cagninacci, disputé hier à Saint-Cloud, sur 10 km., par relais de 3 hom-

mes, est revenu à la S.A.M., le R.C.F. ayant abandonné au 4e tour.

Résultats: S.A.M. (Ragnenau, Bouchard, Renard), en 177'; 2. Stade Français, 3. Mètre-Club.

Football Club de Lyon. — Mercredi, 1er novembre, par n'importe quel temps, entraînement sur 5 kilomètres pour tous les membres du F.C.L. sans exception. Sont particulièrement convoqués MM. P. Bavozel, Meyer, Dorsner, Daillly, Nicolas, Balh, Romvas, et tous ceux qui ont couru dimanche 29.

Départ 8 h. 1/2. Café Gayet à Saint-Clair. On demande des traceurs à 7 h. 1/2, même rendez-vous.

NOUVEL ALCAZAR

(Ancien Cirque Rancy, avenue de Saxe) FÊTES PROVENÇALES. — La première des Fêtes Provençales à Lyon est définitivement fixée à mercredi soir, 31 octobre, au Nouvel Alcazar (ancien cirque Rancy).

Ces fêtes d'une organisation nouvelle, sont la reproduction exacte de toutes les réjouissances des différentes parties de la Provence: 1° Les jeux et les coutumes de la Camargue; 2° Arles avec ses Arlésiennes et ses fêtes; 3° Aux Saintes-Maries (aperçu des fêtes annuelles du 24 mai).

Le programme de ces représentations inédites a été composé avec le plus grand soin, au point de vue ethnographique et humoristique, mais de la plus haute moralité.

Les interprètes, personnes venant de tous les points de la Provence, ont été choisis par leur valeur, en ce qui concerne les différents jeux, afin de donner un spectacle parfait par son vrai et sa simplicité.

Vu la difficulté et les complications qu'obligent ces distractions provençales, quelques représentations seront seulement données à Lyon. Nous ne doutons pas du succès qu'emportera cette nouveauté sortant des spectacles ordinaires.

INAUGURATION

d'un nouveau Service à 1: carte à un prix très modéré dans les Salons du

Gd CAFÉ-RESTAURANT DE LA PAIX 105, Rue de l'Hôtel-de-Ville, 105

PALAIS DE GLACE

Direction: PH. PERRET 28, Boulevard du Nord — LYON

RÉOUVERTURE SAMEDI 28 Octobre

à 8 heures du Soir INNOVATIONS Leçons de Patinage: 1 fr. 50, données par MM. les Professeurs. Service des Guides: à 0 fr. 50 le quart d'heure, fait par un personnel stylé.

ORCHESTRE CÉLÈBRE SEPTUOR HONGROIS DE LA VILLA DES FLEURS, D'AIK-LES-BAINS

SOIRÉES POPULAIRES

Dimanches, Jendis et Jours de Fêtes

Compagnie d'Assurances contre les Accidents la Responsabilité civile et le Vol Fondée en 1872 — Garantie de la C. 29.356.110,91

Le Propriétaire-Gérant, J. G. BURNICHON.

Impr. P. Legendre & Co, rue Bellecordière, 14, Lyon.

Esplanade laisse ses deux concurrents s'échapper, si bien qu'au milieu du parcours, le favori, quelle que soit sa valeur et malgré un retour rapide, ne peut plus figurer à l'arrivée. Régret II, le moins coté, prend alors la première place. Pesage: G. 41 fr. — Pelouse: G. 16 fr. 50.

5 Novembre

3e PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES

Table with 2 columns: Name and Odds. Includes entries like Lieorne, Pavois, Villeurbanne, Tronblante, Pavillon Noir, Bresonne, César, Engrève II, Aiglon V, Florentine IV, Draena, Bènova, Bristol, Palikare.

Courses de Marseille

Dimanche, 29 octobre.

Prix de la Plage (à réclamer), 2.500 fr., 2.500 m. — 1. Trinquetière (54 1/2), à M. Lieux (Doux); 2. Myra (50 1/2), à M. Lieux (Ch. Childs); 3. Serpentine (57 1/2), à M. Zafiropolo (W. Pantall). N.P. Petit-Maitre (G. Pratt), Nuevo (Partridge), Espelettar (Desseigne), Arcadius (Grandchamp), Sarabande (J. Reiff), Sin (Bowd), Armateur III (Donoghue). 1ère, 1 longueur 1/2. Pesage: G. 8 fr.; pl. 7 fr. 50, 8 fr. 50 et 21 fr. 50.

Prix du Lac (à réclamer), 2.500 fr., 1.200 m. — 1. Hollande (53 1/2), à M. Lieux (Doux); 2. Vainy (51 1/2), à M. Massot (Diprose); 3. Arabita (51 1/2), à M. Bouldard (Desseigne). N.P. Terburg II (J. Reiff), Fusée (B. Johnson), Santa Estela (Hirons), Idylle (Partridge), Azkemmia (Joyce), Cadenas (Donoghue), Nijni (Cooke), Portanelle (Grandchamp). Encolure, 3/4 de longueur. Pesage: G. 14 fr. 50; pl. 8 fr., 16 fr. 50 et 59 fr. 50.

Prix de la Société d'Encouragement (1re série), 40.000 fr., 3.000 m. — 1. Erin (59 1/2), à M. J. Lieux (Childs); 2. Va et Viens (56), à M. J. Lieux (Doux); 3. Mercédès (54 1/2), à M. Cailhault (J. Reiff). N.P. Ecoureuil (G. Pratt), Graziella (Lespinasse). 1 longueur, 1/2 longueur. Pesage: G. 7 fr.; pl. 8 fr. 50 et 7 fr.

Prix de la Barnière (handicap), 4.000 francs. — 2.500 m. — 1. Della, 50 au vicomte d'Harcourt (Streckland); 2. Brézouec, 53 1/2, à M. Duell (Meunier); 3. Noleval, 60, à M. Lieux (Doux) — N.P.: Commère (Plain), Titiano (Grandchamp), Roulis (Diprose), Grain d'Or (Lespinasse), Ferdinand (Bowd), Negapatam (Hirons). 1 longueur, 2 longueurs. Pesage: G. 13 fr.; pl. 7.50, 26.50 et 9 fr.

Prix du Petit-Cercle, 4000 fr., 2.500 m. — 1. Mlle Dollard, 56, à M. Caillaud (J. Reiff); 2. Brown Lady, 50 1/2, à M. Lieux (Beech); 3. Lassa, 50 1/2, au marquis de Tracy (Cooke). — N.P.: Colonel (Plain), Roseen Dhu (Lespinasse), Queen Bee II (Pouzin), Cracrot (Grandchamp), Quélys (G. Pratt), Fraacrot (Bowd), Sergeant (B. Johnson), Weill Du-ne (Donoghue), Cake Dance (Ch. Childs), Vis Platine (Diprose), Sacade (Streckland). — 2 longueurs, encolure. Pesage: G. 12 fr. 50; pl. 9, 13,50 et 38,50.

CRÉMIEUX TAILLEUR PARISIEN SUCOURSABLE DE LYON: 83, rue de la République COMPLET ou PARDESSUS HIVER 55 OUVERT LE DIMANCHE JUSQU'À MIDI

FEUILLETON DU LYON-SPORT 5 Reproduction interdite

Aventures Mirifiques de Jacques Lentrainé

Sur la fin, manager et entraîneurs, éternels eux-mêmes par la longueur de l'épreuve prenaient des allures imitoyables de bourreaux. Leur volonté, acharnée à la victoire désormais proche, s'imposait à l'inertie de Darmont imployablement, et tous les moyens leur furent bons pour tirer de cet organisme déprimé les dernières ressources qui le menèrent jusqu'au bout de son dur calvaire.

ECLAIRAGE des AUTOMOBILES Félix MONIN, Premier PRIX au Concours de l'A. C. R. Modèle 1905. PROJECTEURS à RÉCUPÉRATION, Breveté en France et à l'Étranger, Intensité lumineuse incomparable GÉNÉRATEURS D'ACÉTYLÈNE, Manipulation presque nulle, Fonctionnement irréprochable. — Envoyé à l'essai à tout client qui en fait la demande Usine et Bureaux, 52, rue Croix-Jordan, LYON TÉLÉPHONE: 21-42

Société Anonyme des  
**AUTOMOBILES**

**PEUGEOT**

DÉPOT A LYON :  
**248, Avenue de Saxe, LYON**

Téléph. : 4-91 — Adresse Télégraph. : AUTOMOBILES-PEUGEOT-LYON

**Le "Jupiter" broie l'obstacle**

Plus de Dérapage

Plus d'Usure de Pneus

AVEC (75 % D'ÉCONOMIE)

L'ENVELOPPE MÉTALLIQUE IMPERFORABLE

**Le Jupiter**

CHAUFFEURS, examinez ces enveloppes métalliques aux écailles cimentées, et vous munirez vos pneumatiques des Préservateurs Jupiter.



VISITEZ L'USINE **M. Camille VADON**, 17-19, Rue du Musée Téléphone : 30-23  
aux Brotteaux (près du Musée Guimet)  
Dépôt à Paris : 207, Boulevard Péreire

**AUTO-GARAGE DU PARC**

LYON - 5, Rue Vendôme, 5 - LYON

**J. COLLOMB & C<sup>ie</sup>**

Représentants des AUTOMOBILES

**MORS, COTTEREAU**

**DELAHAYE, ARIES**

et toutes les Premières Marques

SUCCÈS DE 1905 remportés par J. COLLOMB sur Voitures MORS

**PREMIER Collob**

Course de Côte du Lyon-Sport, Catégorie Touristes  
Course de Côte du Lyon Sport, Catégorie Vitesse  
Course du Meeting de Provence  
Course de 5 kilomètres  
Course de la Coupe de Rothschild

Battant le RECORD DU MONDE

Avec une Vitesse de 150 kilomètres à l'heure

LOCATION ♦ ÉCHANGES ♦ OCCASIONS ♦ RÉPARATIONS

**Auto-Garage du Parc**

**J. COLLOMB**

LYON, 5, Rue Vendôme, 5, LYON

REPRÉSENTANT DES AUTOMOBILES

**MORS, COTTEREAU, ARIES, DELAHAYE**  
Et toutes les premières Marques

Grand choix de VOITURES, VOITURETTES, MOTOCYCLES d'occasion, état neuf

TÉLÉPHONE : 19-60

Location  
d'Automobiles

au mois  
à la journée

Service pour la  
campagne

Entente, à forfait  
Excursions aux  
Environs de Lyon

PRIX MODÉRÉS  
S'ADRESSER

**LYON-AUTOMOBILE**  
19, Rue Vendôme, 19  
TÉLÉPHONE 34-18

Voitures de Grande Remise  
Mail-Coach, Landaus, Victorias

**LUCAIN Frères**  
4, Place Grolier, 4  
LYON

LOCATION, PENSION  
Voitures d'Excursion

**LES ANNONCES**  
sont reçues  
au Bureau du Journal  
34, rue Tupin, LYON

**PHARMACIE DU SERPENT**

LYON, 32, rue Lanterne, 32, LYON

NOUVEAUX RABAIS - DÉTAIL AU PRIX DU GROS

Le Grand Débit est une Garantie de la Bonne qualité

**A LA SCABIEUSE** 97, r. de l'Hôtel-de-Ville, LYON

ASSORTIMENTS COMPLETS EN :

COSTUMES TAILLEUR, ROBES, CONFECTIONS, FOURRURES, CORSAGES, JUPONS et CHAPEAUX  
Hautes Nouveautés d'Automne et d'Hiver à des prix très modérés

A nos Comptoirs de Lainages, Soieries et Draperies, séries-réclames à des prix extraordinaires

AGENCE RÉGIONALE :  
**A. LAMBRECHTS JEUNE**  
9 et 14, rue Pierre-Cornille  
(Place Morand)  
Téléphone : 23-14

**AUTOMOBILES**  
**RICHARD-BRASIER**

AGENCE RÉGIONALE  
**A. LAMBRECHTS JEUNE**  
9 et 14, rue Pierre-Cornille  
(Place Morand)  
Téléphone : 23-14

Société  
DES  
**AUTOMOBILES PILAIN**

17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge  
LYON-MONPLAISIR

Téléphone : 19-61 ; Télégraphie : Auto-Pilain-Lyon-Monplaisir

SUCCÈS EN 1905

MARS. — Course de côte d'Alger.  
— Les deux 20 HP Pilain se classent première et troisième.

MARS. — Course de côte d'Aix-en-Provence. — Les deux 20 HP Pilain se classent deuxième et troisième.

AVRIL. — Coupe du Forez, 220 kil. — La seule 20 HP Pilain engagée arrive première sur 10 partants de 10 marques différentes.

JUIN. — Course de côte du Lyon-Sport. — La seule 20 HP Pilain engagée arrive première sur 10 partants de 10 marques différentes.

JUIN. — Concours de Tourisme d'Aix-les-Bains, 1000 km. en montagne. — Les deux 20 HP Pilain engagées dans la grosse catégorie, se classent deuxième et quatrième sur 18 partants de 12 marques différentes.

AOUT. — Coupe des Pyrénées, 1400 km. Limousine 20 HP, première des voitures fermées et sixième.

Silence, 20 HP Pilain, deuxième du Concours de Silence, Nice avril 1905.

**Voitures 20 HP**  
4 Cylindres

A DEUX ATTAQUES DIRECTES

**Voitures 40 HP**  
4 Cylindres

A TROIS ATTAQUES DIRECTES

**Footballeurs, Cyclistes, Rowingmen,**  
Vous trouverez à des prix de fabrique  
**MAILLOTS, CULOTTES et CHANDAILS**  
Chez M. MARIE, 3, place des Terreaux, au 1<sup>er</sup>  
FABRICATION SUR COMMANDE — LIVRAISON RAPIDE  
Spécialité de Bandes Molletières brevetées



**DÉLUSTRAGE**  
de tous Vêtements cirés  
Procédé perfectionné  
**BROCHU**  
63, rue Victor-Hugo  
— LYON —  
1<sup>re</sup> Maison fondée à Lyon

**ONCEMENT HEVID**  
C'est le meilleur des Oncements de pied.  
ADOPTEZ-LE  
Économique, facile à poser, et qui ne se fissure pas.  
En vente chez les Vétérinaires, Pharmaciens, Selliers & Maréchaux forgerons.

**PNEU BOLAND**  
Marque "L'ÉPATANT"  
CHAMBRES A AIR  
**A. BASCOBERT**, 26, Rue Cuvier, 26  
RÉPARATIONS DE CHAMBRES A AIR EN 48 HEURES  
Chambres à air indégouttables et Réparations de la Maison FOUGERAT

**MODES**  
**Mmes TAURELLE, Sœurs**  
(Ancienne Maison LAPRAT)  
3, Grande-Rue de la Guillotière  
Spécialités de Deuil et Demi-Deuil (en 24 heures)  
Grand choix de modèles Parisiens — Prix modérés

**CYCLISTES !**

Pour votre sécurité en Ville et en Montagne

MUNISSEZ VOS MACHINES DU

**"FREIN-PINCE" Simon ROBLOT**

BREVETÉ S. G. D. G.

LE SEUL absolument conforme aux données du T. C. F.  
(CONCOURS DE 1902)

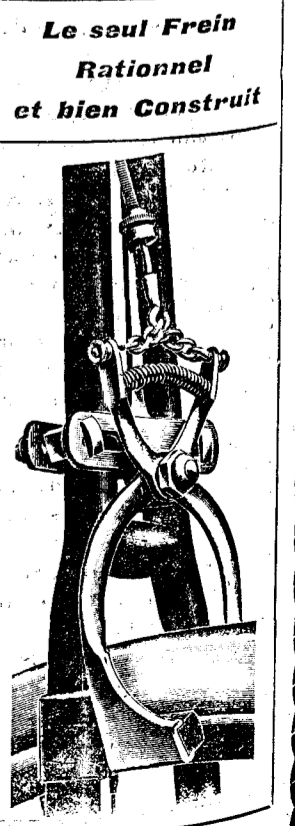
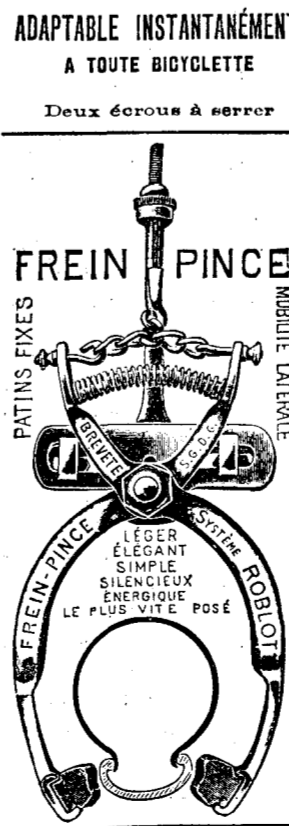
LE SEUL qui, grâce à sa parfaite MOBILITÉ LATÉRALE N'ACCROCHE JAMAIS LES RAYONS et suit toujours les oscillations et contours d'une roue même voilée.

RÉGLABLE SANS EFFORT A LA MAIN

C'est le Meilleur et le plus Sérieux des Freins

SE MÉFIER DES CONTREFAÇONS. — ON DEMANDE DES AGENTS PARTOUT

"FREIN-PINCE" Simon ROBLOT, 294, Avenue de Saxe, LYON



Lire Samedi et Lundi notre Feuilleton  
**LES AVENTURES MIRIFIQUES**  
de Jacques LENTRAINE