

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

PARAISANT LE LUNDI ET LE SAMEDI

ABONNEMENTS :

Rhône et Départements limitrophes.....	10 fr.
Autres Départements.....	11 »
Etranger.....	14 »

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

Par suite des Fêtes de Noël et du Jour de l'An, Lyon-Sport ne paraîtra pas le lundi 25 décembre, ni le lundi 1^{er} janvier. Nos abonnés retrouveront ces numéros reportés dans le courant de l'année, et notamment pour les trois journées de courses du Grand-Camp données dans la même semaine.

Chronique du Sport

Voici qu'il se fait une réaction contre une tendance de notre époque, et qui ne laisse pas d'être inquiétante.

Depuis quelques années, le monde des escrimeurs est devenu un monde de duellistes. Pour un oui, pour un non, on va sur le terrain et on s'y pique le bras et le poignet avec une vaillance merveilleuse.

Le duel tend à s'affirmer comme un délassement, une satisfaction qu'on accorde à son amour-propre, un nouveau pont-aux-ânes, une épreuve nécessaire qu'on accepte comme les voyageurs se soumettent au baptême traditionnel en passant l'Equateur.

Cette manifestation du snobisme, qui est le caractère du siècle, pour inoffensive qu'elle soit en apparence, n'en est pas moins grosse de conséquences fâcheuses.

Il est des gens auxquels leurs performances sur le terrain tiennent lieu d'honorabilité: tapeurs éhontés, dont les moyens d'existence sont plus ou moins problématiques, ces brebis galeuses trouvent, quand bon leur semble, pour croiser le fer avec eux, d'honnêtes gens qui ne craignent rien, fors de paraître avoir peur de quelqu'un.

Faiblesse regrettable, car, s'il est un monde où les chevaliers d'industrie devraient trouver impitoyablement porte close, c'est celui de l'escrime, pour la noblesse du sport qu'il pratique et aussi la camaraderie facile et accueillante qui règne entre tous les hommes, riches ou pauvres.

Que si quelqu'un des — heureusement rares — personnages, auxquels je fais allusion, s'avaisait de se reconnaître dans les lignes qui précèdent et de m'en demander raison, je croirais manquer à mon devoir de ne pas lui refuser impitoyablement une satisfaction qui, modeste à part, lui ferait beaucoup trop d'honneur.

Une autre conséquence de l'état de choses dont nous parlons est que, d'ici peu, toute compétition finira par devenir impossible. Pas un match, pas un tournoi sans que des discussions s'élèvent, d'où s'ensuit la traditionnelle réunion du jury d'honneur, la rencontre en public et le compte rendu de la presse sous la rubrique : *Le duel d'hier*.

Les Italiens ont institué une véritable science pour venir au secours de leurs défaits en assaut courtois. Pour ne pas faire de personnalités, je ne citerai point d'exemple, mais voici comment les choses se passent.

Le professeur *Fumista* s'intitule sans façon le prince des escrimeurs et ceux qui l'admirent le proclament aussi. A l'abri d'une grande étendue d'eau, de traversée coûteuse, il envoie défis sur défis.

Un beau jour, cette jactance agace. Un tireur de mérite se résout à faire le voyage. Un match a lieu et *Fumista* reçoit la pale volée. Ce résultat malheureux, mais pas déshonorant, exaspère *Fumista*. La courtoisie apparente fait place aux mots vifs. Provocations, insultes, télégrammes pleuvent sur la tête du vainqueur.

Pour patient qu'il soit, il faut bien qu'il finisse par se fâcher et par marcher dans la combinaison. Les pourparlers du duel durent des mois, défrayant chaque jour la presse étrangère; *Fumista* se réjouit de bénéficier gratuitement d'une réclame énorme. Quant à la rencontre, il s'en soucie comme de cela. En admettant qu'elle ait lieu, il a tout à gagner et rien à perdre.

Il n'est que temps de réagir contre cette mode. Il appartenait à un homme comme M. Georges Breitmayer de donner l'impulsion. Il l'a fait, au bon moment, et de la manière qu'il fallait, dans un remarquable

article paru cette semaine dans *Les Armes*. Espérons que la voix autorisée d'un homme dont la haute intelligence, le bel esprit sportif et la fermeté sont au-dessus de l'éloge, entrainera dans une réaction nécessaire tous les gens sensés. Le duel est une sanction nécessaire à laquelle il importe de conserver son importance, amoindrie, chaque jour, par l'abus qu'on en fait. G. T.

Nouvelles Hippiques

M. J. Lieux a embarqué samedi, à destination de Nice, *Goës, Edna, Dancing-Girl et Palcarpia*.

Exploit, qui appartenait à M. Ravet, a été vendu à M. de Gasté.

L'entraîneur Brajont, de Marseille, a pris à son service le petit T. Wicks (40 k.) qui vient de monter quelques gagnants en Italie.

Aperçu, jeudi, en ville, *Enigmarelle*, le fameux automate du Casino-Kursaal, conduisant superbement *four in hand*, un mail-coach de la maison Lucain frères. La curiosité publique était vivement éveillée par ce conducteur d'un nouveau genre.

MM. Lucain songeraient-ils à nous faire conduire aux courses de Villeurbanne par des cochers automatiques? Après les chevaux et les voitures, nous avons maintenant des cochers mécaniques!

M. J. de Vilmorin a envoyé *Cédille et Handava* à l'entraînement chez les frères Hurst.

La Société des courses de Nice a été autorisée à procéder à l'expérience publique de totalisation des mises au pari mutuel dans les différents encintes.

A cet effet, la Société a fait relier le pesage et la pelouse par des tubes pneumatiques souterrains. C'est par ces tubes que se feront les communications écrites.

Il n'y aura donc aucune distinction entre le mutuel du pesage et de la pelouse.

Le fonctionnement du pari mutuel vient d'être autorisé dans les courses de chevaux organisées à Madagascar en 1906.

Nous signalons à MM. les officiers les quatre journées des courses de Cannes, fixées aux 28 et 30 janvier, puis au 7 et 11 mars, comportant chacune un military. En janvier comme en mars la première journée avec un military 2^e série, et la seconde avec un military 1^{re} série. On sait combien ces réunions sont fréquentées et le déplacement agréable pour nos officiers de la région.

Nous publions d'autre part le programme de ces courses d'obstacles.

La remonte de l'Armée. — Le Ministre de la Guerre a publié l'avis suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 1906, seuls seront admis aux présentations réservées aux éleveurs (mois de janvier et de février pour les chevaux de 4 ans; mois de juillet, août, octobre et novembre pour les chevaux de 3 ans), les animaux qui auront été inscrits six mois à l'avance, au dépôt du bureau de remonte. »

Cette inscription sera faite par le commandant du dépôt de remonte sur un registre *ad hoc* indiquant le nom du propriétaire, son domicile, le signalement du cheval, son origine, et le numéro de la carte de saillie de sa mère.

MM. les éleveurs doivent donc faire inscrire dès maintenant au dépôt du bureau de remonte de leur région tous les chevaux qu'ils comptent présenter au comité d'achat pendant les premiers mois de l'année 1906.

Cette inscription pourra être faite pendant les tournées du comité d'achat du dépôt de remonte.

Il suffit d'adresser ou remettre au commandant du dépôt une déclaration.

« Les chevaux de 5 à 8 ans sont achetés à toute époque de l'année et n'ont pas à être déclarés six mois à l'avance pour être achetés par la remonte. (L'âge administratif ne se compte qu'à partir du 1^{er} janvier de l'année courante). » Les délais impartis pour la première série de ces présentations sont réellement un peu courts.

GRAND BAZAR DE LYON
31, Rue de la République, 31

SOUS-SOLS — SOUS-SOLS

SELLERIE — HARNACHEMENT

Articles pour l'installation d'Écuries et de Sellerie

Fournisseur des Principales Écuries de la Région

FOURNITURES POUR CYCLISME ET AUTOMOBILISME

Galerie Sportive

M. CHARLES POPINEAU (35 ANS)

PHOTOGRAPHE AMATEUR DU LYON-RÉPUBLICAIN

Le premier de nos photographes sportifs. Pas encombrant, très encombré, se promène avec ses pieds et appareils de toutes dimensions, sur terre comme sur l'eau.



Bon garçon, simple, s'effaçant partout, bon à l'excès dévoué aux sports, aux grands illustrés, dont il est le vrai correspondant, aux sociétés sportives et autres, et au Lyon-Sport dont il est l'ami de la première heure. Choyé de tous, il ne compte, du reste, que des amis et de ses poches bourrées de paquets d'épreuves, il sait tirer, au bon moment, quelques instantanés qui flattent et surprennent agréablement nos sportsmen.

S'est fait un devoir d'obliger tout le monde: gymnaste, il a assisté à la renaissance des exercices physiques; mandoliniste, voire même guitariste, il a contribué à la fondation de l'Estudiantina Lyonnaise; pêcheur et grand navigateur, il a découvert le lac de Moras (Isère), mais marquant le pas, il reste définitivement le chevalier du gélatino et le Pope infatigable de l'art photographique.

Travailleur consciencieux: la semaine roud de cuir malgré lui, il court, le dimanche, d'ici, de là, à bicyclette ou même à motocyclette, préférant se suffire à lui-même et n'aimant pas souffler la place de ses confrères ou amis en auto ou ailleurs.

Sa modestie et son sans-façon le laissent trop au second plan et font supposer qu'il manque d'autorité, mais non de cœur, ni même d'une certaine finesse d'esprit.

Fils de Breton, il a une confiance absolue en sa tenacité pour arriver au but qu'il poursuit.

Sa devise: « Toujours armé! » J. B.

Courses du Creusot 1906

Oaks du Centre. — Derby de pouliches, monté. — 1.000 fr. pour pouliches de demi-sang de 3 ans, nées en France en 1903 et y ayant été élevées. — 1.000 fr. et 10 0/0 des entrées à la 1^{re}; la 2^e recevra 20 0/0 des entrées; la 3^e 10 0/0; la 4^e 6 0/0; la 5^e 4 0/0. En outre, les quatre pouliches classées les premières parmi celles nées et élevées dans la circonscription du dépôt de Clunay recevront: la 1^{re} 25 0/0 des entrées; la 2^e 15 0/0; la 3^e 6 0/0; la 4^e 4 0/0. Entrée: 50 fr.; moitié forfait, s'il est déclaré à Mâcon le 1^{er} juillet 1906, avant 6 heures du soir. Poids: 62 kil. Distance: 8.000 m. environ, 3.100 m. pour les pouliches qui seront nées et élevées dans le 1^{er} arrondissement d'inspection des Haras. La gagnante d'un prix supérieur à 4.500 fr. ou d'une somme totale de 2.000 fr. reculera de 25 m.; d'une somme totale de 3.000 fr., de 50 m.; de 4.000 fr., de 75 m.; de 5.000 fr., de 100 m.; de 6.000 fr., de 125 m.; de 8.000 fr. et au-dessus, de 150 m.

Engagements jusqu'au lundi 1^{er} janvier 1906 avant 5 heures du soir, chez M. Joseph Guichard, secrétaire de la Société hippique de Saône-et-Loire, 8, boulevard de la Liberté, à Mâcon.

Ils ne seront acceptés que s'ils sont accompagnés du montant en espèces du forfait, soit 25 fr.

Le complément de l'entrée devra être versé le 1^{er} juillet 1906.

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

(SUITE)

(Par lettre de notre Rédacteur spécial)

SOCIÉTÉ LORRAINE

des Anciens Établissements de Diétrich.

MM. Ailloud et Dumond frères, représentants à Lyon.

Une croix de Lorraine, placée au haut du phare tournant, indique le Stand de la maison de Diétrich où sont exposés un châssis 40 HP, et un châssis 12 HP au blanc de lime. Les constructeurs lorrains se sont attachés à simplifier dans la grande mesure possible le mécanisme du châssis 1906. Un seul arbre de distribution; les soupapes, les unes à côté des autres, les tampons d'allumage au-dessus, carburateur automatique, changement de vitesse à double train d'engrenage avec système de verrouillage donnant une sécurité absolue, freins progressifs.

Les succès remportés par la Maison, en 1905, tant en courses que dans les concours de tourisme prouvent la bonne marche et la qualité des métaux employés dans la construction, en même temps que la robustesse proverbiale de ces voitures.

A côté de voitures carrossées de différentes forces, nous apercevons la maquette de la coupe des Pyrénées, gagnée par Sorel sur 40 HP de Diétrich et volée à la maison de Diétrich pendant l'Exposition de Londres. La coupe a pu être volée, mais la victoire remportée par Sorel classe la Diétrich reine des voitures de tourisme.

Voitures à 4 et 12 cylindres.

Les modèles exposés: 12 chevaux 4 cylindres, recommandé pour la ville, puis 16, 24, 40 et 60 chevaux.

Caractéristiques. — Cette maison maintient les dispositions générales de ses châssis 1905, avec billes au changement de vitesse et aux roues; l'allumage magnéto Simms-Boch, rupture, etc. Les modifications du modèle 1906 portent sur l'allongement du châssis; le radiateur cloisonné au lieu du serpentin; l'embrayage à segments pour les forces au-dessus de 24 chevaux; la pédale d'accélération pour contrarier le ralentissement automatique du moteur.

Noté à propos de la *pédale d'accélération*: la maison de Diétrich avait, depuis deux ans, supprimé le régulateur, le remplaçant par le ralentissement automatique du moteur causé par l'acte du débrayage. Dans certains cas de démarrage (montées, embourbages), il est pourtant nécessaire d'embrayer sur un moteur non ralenti, la maison de Diétrich a complété, cette année, ce dispositif en plaçant une pédale d'accélération qui contrecarre l'effet du ralentissement automatique et permet d'accélérer le moteur étant débrayé.

Voitures à 1 cylindre.

Le modèle 8 chevaux 1 cylindre présente les mêmes caractères que précédemment.

AUTOMOTO

(Voitures à 4 cylindres.)

Signalons les changements apportés dans le modèle de l'année:

Embrayage à friction métallique est remplacé par un embrayage à fourchette monté sur billes. Le changement de vitesses à billes est à deux balladeurs. Un dispositif très particulier assure, par deux lames de ressort, le blocage des réglètes, qui ne peuvent pas glisser. Ce graissage du changement de vitesse est assuré par un graisseur à pression. Un autre dispositif spécial fait que la manivelle de mise en marche assure automatiquement la décompression au moment de la roue en route.

LES BAYARD-CLEMENT

(MM. Perrody et Bernard, représentants à Lyon.)

(Voitures à 4 et 2 cylindres.)

Le modèle 1906, la 20-24 ch. comporte un châssis en tôle emboutie, toujours avec transmission à cardan.

L'embrayage métallique à disques multiples est la création de l'année.

Encore une nouveauté à signaler: c'est le carburateur automatique nouveau à double volet de prise d'air équilibrés et clapets, réglable extérieurement. De même les roulements à billes au changement de vitesse.

Le changement de vitesse par trois balladeurs L'allumage par magnéto Simms-Boch à bougies (nouveauté de l'année) jusqu'à 24 ch. et à rupture au-dessus de 24 ch. Le distributeur est, cette année, séparé de la magnéto.

Pompe à grand débit.

Dans le différentiel, les 2 pignons d'angle ont des butées à billes. L'arbre de transmission de la boîte des vitesses au différentiel est également à billes.

La transmission se fait par cardan jusqu'à 24 ch.

Le différentiel s'ouvre de dessus au lieu de s'ouvrir de côté, telles sont les principales nouveautés à signaler.

LES VOITURES MOTOBLOC

Les voitures *Motobloc* ont été conçues suivant le plan immuable de la maison, le plan du *bloc*!

Un même bâti, séparé en compartiments étanches, afin que les limailles des engrenages de vitesse n'aillent pas souiller l'huile du moteur, un même bâti porte à la fois le moteur et les engrenages de vitesse. On obtient ainsi un tout d'une solidité et d'une facilité de montage sur le châssis tout à fait remarquables. La question de mise dans un même axe de l'arbre du moteur et de l'arbre primaire des vitesses, si importante dans tous les autres systèmes, n'entre pas en jeu ici. Tout est nativement et demeure immuablement dans l'axe qu'il faut.

De cette boîte-bloc sort un arbre qui va au différentiel. Un arbre brisé qui traverse ce différentiel, va de chaque côté aux pignons de chaînes qui commandent les roues motrices.

Telle est la grande esquisse d'une *Motobloc*. Le directeur de l'usine, M. Emile Dombret, qui est à la fois un ingénieur de valeur et un pratiquant de l'automobile, très assidu, a doté ses nouvelles voitures de plusieurs particularités bienvenues. Les culasses d'un montage spécial; la commande très personnelle des soupapes d'admission, et l'embrayage métallique, constituent, nous allons le voir, des nouveautés vraiment pratiques.

Les cylindres sont jumelés, mais isolés deux par deux dans la même circulation d'eau, c'est-à-dire que chaque cylindre est complètement entouré d'eau et que la dilatation qui peut se produire dans la fonte est régulière, égale en tous sens.

Les soupapes d'admission se trouvent au-dessus des cylindres. Elles sont commandées, par conséquent, par des culbuteurs. Mais leur ouverture est très facilement modifiable au moyen d'un procédé qui assure au moteur une souplesse complète. L'arbre qui porte les culbuteurs est monté dans une longue douille mobile selon les déplacements que lui donne un levier manœuvrable par le conducteur. L'avantage de ce dispositif est sa simplicité mais surtout son efficacité, c'est-à-dire qu'il est, en effet, réellement progressif et qu'au moindre déplacement du levier d'excitement correspond une variation égale de la levée des soupapes et, par conséquent, une variation égale de puissance.

L'embrayage est complètement métallique et d'une simplicité évangélique. Le moins mécanicien des chauffeurs en comprendra le jeu. Une noix métallique, en forme de pain de sucre tronqué, pénètre, sous la poussée du ressort d'embrayage, entre deux bras qui s'ouvrent ou se ferment comme les branches d'une paire de ciseaux; le bec de cette paire de ciseaux est insinué entre les bords rapprochés d'un cercle de métal fendu. Lorsque les branches s'ouvrent, le bec s'ouvre lui-même et écarte les bords du cercle, le cercle s'agrandit, par conséquent, et vient coller à l'intérieur d'un tambour en métal également.

Le cercle métallique fait partie de la boîte des vitesses; le tambour métallique fait partie de l'arbre moteur. Voici donc moteur et voitures embrayés. Pour débrayer, il suffit de repousser la noix. Un ressort referme le cercle métallique et le débrayage est produit.

Le tout fonctionne en plein dans l'huile. Il en résulte que, lorsqu'on embraye, on ne met pas immédiatement en contact les deux surfaces métalliques qui doivent s'épouser. Une couche d'huile les sépare qu'il faut d'abord écarter. Il en résulte une progressivité forcée dans l'embrayage et une impossibilité absolue de départs brutaux.

On voit ainsi du premier coup d'œil que M. Dombret a surtout cherché à faire extrêmement simple et robuste.

Enfin, les moindres pièces sont étudiées, on le voit quand on examine le châssis de près, pour un rapide démontage sur la route même.

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

MIEUSSET

Moteurs 2 et 4 Cylindres

GROUPES MOTEURS CANOTS et CAMIONS AUTOMOBILES

Les pièces viennent par blocs elles-mêmes, en sorte qu'on a vite fait de sortir tous les organes de la voiture si l'on est curieux.

Et M. Baudry de Saunier, l'écrivain si compétent en matière automobile, écrit à ce sujet : « J'ai trop souvent demandé et réclamé l'automobile conçue en fusil de guerre qu'on démonte avec une pièce de deux sous, pour ne pas marquer de gros bons points à la Maison Motobloc, aujourd'hui ! La Maison Motobloc dit dans son catalogue, avec une pointe modeste qui ne mesied pas : « Nous avons voulu construire une voiture simple, souple et robuste ». Pour une fois, voici un catalogue qui dit la vérité ! »

Visite du Président de la République. Paris, 17 décembre 1905.

— La fameuse maison bordelaise qui a adopté dans sa marque de fabrique les armes marchandes de Bordeaux et la même devise : « Toujours en croissant », a reçu cette semaine, en son Stand de la grande nef, la visite du Président de la République, qui a beaucoup admiré le nouveau moteur.

Il est à cylindres verticaux dont les culasses seules sont jumelées deux à deux. Cette disposition en même temps qu'elle assure une meilleure circulation d'eau, permet l'usinage des cylindres deux par deux avec un parallélisme rigoureux.

Les culasses sont montées d'après un dispositif spécial breveté, rendant impossible l'irruption d'eau dans les cylindres et facilitant beaucoup l'alésage et le rodage, en même temps que la vérification des épaisseurs.

La disposition du moteur est absolument particulière, car il comporte dans son carter, et baignant dans l'huile, le volant, le changement de vitesse, le marche-arrière et l'embrayage métallique, c'est-à-dire qu'il réunit en une masse compacte tous les éléments mécaniques de la voiture.

L'équilibrage parfait du moteur à quatre cylindres est assuré par le calage des biellets et par le volant intérieur monté entre deux portées au milieu du vilebrequin, ce qui rend le travail de celui-ci très régulier sur ces quatre portées et donne une grande douceur aux démarrages.

MAISON FAURAX

Notre vieille maison de carrosserie lyonnaise expose trois modèles de voitures et un modèle d'omnibus nouveaux :

1° Voiture de luxe, grand double phaéton très grand confort intérieur : 2 fauteuils face à la route, capote se rabattant en arrière avec addition, si besoin, de capote extensible en avant.

2° Limousine-landaulet de grand luxe.

3° Limousine forme karrik.

4° Omnibus à entrée latérale près de l'avant. Ces voitures se recommandent par leur pureté de lignes et leur solidité durable.

La maison Faurax construit la carrosserie de luxe, d'un dessin pur, classique ; c'est une maison de grande tradition comme Rotschild, Labourdette, Binder. L'harmonie étudiée des teintes ou de l'ornement ne va pas sans des matériaux français de tout premier ordre. L'installation, toute moderne, de l'usine de l'avenue de Noailles, le chauffage de tous les ateliers à la vapeur, la lumière électrique à plusieurs lampes sur chaque étai ou chaque établi, en font une usine moderne et moderne. Les machines-outils, telles que raboteuses, fraiseuses, mortaiseuses, foyers à soufflets, sont mues électriquement. Signalons aussi les procédés particuliers de vernissage des boiseries par le vernis laqué appliqué à chaud.

STAND DARRACQ

MM. Ailloud et Dumont frères, représentants à Lyon.

Cette année, la maison Darracq s'est surpassée et nous montre des automobiles de tourisme absolument dignes des fameuses voitures de course qui ont remporté tous les succès en 1905.

La maison Darracq s'est attachée au fini et à la mise au point de tous ses modèles de châssis : la nouvelle 10 et la nouvelle 20 HP sont des merveilles de simplicité et de mécanisme. Les métaux employés, cette année, sont de toute première qualité et les soins dont le montage et la fabrication sont entourés promettent des voitures à l'abri de toute critique et à des prix abordables.

Tous ceux qu'on pu avoir la facilité de visiter l'usine de Suresnes ont été émerveillés de son importance et ont pu se rendre compte que si les prix sont abaissés chez Darracq, cela provient uniquement d'une organisation parfaite et de la mise en construction de plusieurs milliers de voitures.

Et dire qu'en fin de saison tout est vendu !

Voitures 4 et 2 cylindres.

Les modèles exposés 10 chevaux, 2 cylindres (60 kilom.) ; 12 chevaux, 2 cylindres ; 15 chevaux, 20 cylindres, 40 chevaux, 4 cylindres.

Le modèle 10 chevaux, 2 cylindres a été créé par Darracq à la suite de son referendum auprès des automobilistes sur les goûts de la clientèle.

Les 40 chevaux sont sorties en une série excessivement finie avec cylindres bronzés. Toutes ces 10 chevaux sont des modèles d'expositions.

Ces voitures présentent les mêmes caractéristiques que l'an dernier : double allumage Simms-boch par rupture et accès ou piles toujours en prise directe.

Les modifications du modèle 1906 comportent : Modifications d'élégance extérieure (Le capot dans les voitures 15 et 20 chevaux sera plus dans le goût du jour) ; modèles encore plus soignés et finis ; grand espace réservé aux carrosseries pour larges entrées latérales par allongement du châssis ; carburateur automatique.

La maison Darracq, particulièrement estimée pour la force extraordinaire de ses moteurs et la vitesse qu'ils donnent, se recommande par ses succès de courses bien connus.

LES AUTOMOBILES HÉRALD

M. de Cezens, agent général à Lyon. Voitures 2 et 4 cylindres.

Tout le monde connaît et apprécie cette grande marque dont les perfectionnements appar-

tés dans les modèles de voitures de cette année intéressent au plus haut point le monde sportif et commercial.

L'ensemble de ses châssis revêt un caractère personnel au point de vue des applications mécaniques qui sont œuvre même de la Société Hérald.

Le graissage de ses moteurs notamment est à signaler. Il est fort bien compris. Il s'opère par un réservoir à huile, placé au fond du carter, et la circulation constante aux organes est en outre complétée par une pompe qui le proportionne à la vitesse du moteur. Tous les organes de ce dernier sont très accessibles, notamment le distributeur.

L'embrayage automatique et progressif de ses voitures est aussi l'une des plus heureuses applications que l'on rencontre au Salon. Le débrayage et le rembrayage sont des opérations qui, on le sait, doivent se faire très rapidement, de manière à éviter le choc des dentures des engrenages en présence. Il faut donc que le système d'embrayage soit établi de manière à permettre un arrêt complet de l'arbre accouplé et qu'à la reprise un glissement ait lieu pour que le moteur n'ait pas à subir un trop grand effort.

L'embrayage des Hérald répond victorieusement à ces exigences et il a les avantages suivants de ne pas patiner ni de se dérégler et de ne nécessiter aucun entretien. Enfin, il a sur beaucoup d'autres celui encore de ne demander qu'un effort très faible pour débrayer.

En outre, aux Serres, cette société expose un châssis de 40 chevaux à châssis métallique en U profilé, suspension par trois ressorts à l'arrière, différentiel séparé de la boîte des vitesses et qui est un des plus beaux morceaux dans la catégorie poids lourds. Il est, au reste, destiné à un service public à Londres.

Les types de cette maison se font : 10 chevaux, 2 cylindres ; 16 et 30 chevaux 4 cylindres. Ils permettent l'établissement facile des entrées latérales, car les pignons de chaînes sont très en arrière.

SOCIÉTÉ ANONYME des Anciens Etablissements Hotchkiss, représentée à Lyon par MM. Benoit et Gros.

La Société Hotchkiss, qui va être représentée dans notre ville, a introduit nombre de modifications de détail.

Elle présente une voiture de belle allure, de grand luxe mécanique. Noter les progrès qu'elle a accomplis serait très long ; elle avait déjà gagné l'estime des fins connaisseurs.

Signalons pourtant les modifications suivantes :

Elle a transformé complètement son changement de vitesse monté exclusivement sur billes ; il est à 3 balladeurs avec ouverture de la voie arrière par un verrou spécial, commandé par un mouvement du talon du conducteur, d'où grande sécurité et commodité.

Les longerons du châssis sont surbaissés pour abaisser le centre de gravité. Les ressorts ont été allongés et élargis.

Le carburateur Mann est caractérisé par un double système de levées coniques, diminuant ou augmentant en même temps proportionnellement et de façon absolument exacte, l'arrivée de l'air et de l'essence ; ceci selon le désir du conducteur, qui commande par une manette son carburateur.

La grande robustesse, l'élégance mécanique de ce carburateur basé sur une expérience approfondie des modifications que peut subir, d'après la dépression causée par l'appel, le mélange d'air et d'essence.

M. Loubet et le frein-pince Simon Roblot

Au cours de la visite qu'il a faite inconnu, dimanche matin au Grand-Palais, M. Loubet en parcourant les salles du premier étage, a vivement remarqué la brillante exposition du « frein-pince » Simon-Roblot. Très vivement intéressé par les explications, qui lui ont été fournies par l'inventeur lui-même, M. Loubet s'est retiré en témoignant sa complète satisfaction.

Nous tenions à noter cette visite, qui est significative et tout à l'honneur du « frein-pince » Simon Roblot, le meilleur des freins actuels, l'un des rares qui n'ait pas passé la Manche, pieds et poings liés, pour se vendre aux Anglais.

M. Roblot, Lyon, 291, avenue de Saxe.

LES VOITURES SIZAIRE ET NAUDIN

MM. Ailloud et Dumont frères, représentants à Lyon.

Une nouvelle petite voiture construite sur des idées absolument nouvelles.

Cette petite merveille de simplicité est travaillée, depuis 3 ans, par de jeunes mécaniciens qui n'ont ménagé ni leurs peines ni leurs capitaux pour arriver à mettre au point le châssis qu'ils présentent au Salon et dont nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs.

C'est la nouveauté de cette année. La voiture monocylindrique comporte exclusivement deux places. Elle est d'une force de 8 à 11 chevaux.

(Comme quelques modèles, peu nombreux, l'alésage est plus fort que la course.)

Une suspension originale : ressort transversal à l'avant, deux ressorts demi-pincette dont on supprimerait le ressort droit inférieur, autrement dit : 2 demi-ressorts fixés au châssis et dont les extrémités viennent prendre appui sur l'essieu arrière (genre de Oldsmobile) ; le changement de vitesse est également remarquable et comporte 3 vitesses en prise directe.

Les roues, en bois, sont égales 700 X 85, l'avance à l'allumage est automatique ainsi que le carburateur et le graissage, ce dernier est provoqué par la pression produite dans le carter par la descente du piston dans le cylindre.

L'emplacement de cette voiture à 4 cylindres est de 2 m. 21 et son poids de 530 kgs ; elle donne des vitesses de 17, 30 et 52 km. à l'heure. Rappelons que, conduite par M. Dumont jeune, cette voiture fit l'ascension de la montée de la Grand-Côte à Lyon, à raison de 17 km. à l'heure.

Pour arriver à vendre 2.950 fr. cette voiture carrossée, sans léser sur la qualité des matériaux, ni sur les soins de fabrication, ces constructeurs ont dû chercher la simplicité. En voyant ce châssis, on se demande comment on n'a pas songé plus tôt aux modifications remar-

quables qui ont été apportées dans ce modèle.

Moteur 7 chevaux, avancé à l'allumage automatique, soit par accès, soit par magnéto, carburateur automatique, graissage automatique, embrayage métallique (le plus simple et le plus sûr qui existe), 3 vitesses et marche en arrière en prise absolument directe, freins intérieurs marchant dans l'huile, suspension nouvelle brevetée d'une douceur incomparable, circulation permettant de monter le Ventoux sans chauffer (et ceci fait devant témoins).

Il nous reste à dire que, jeudi dernier, M. Archéacon, se vantant d'avoir la 14 HP Renault la plus vite de Paris et ayant entendu parler de la vitesse obtenue avec la voiture Sizaire et Naudin, offrit un match à M. Sizaire. Ceux-ci se mirent en ligne en même temps qu'une 1622 HP Ariès. M. Sizaire, conduisant lui-même, prit une avance de plus de 500 mètres, sur un parcours accidenté de 7 kilomètres, à ses concurrents, qui se déclarèrent vaincus.

M. Archéacon devint immédiatement client de la marque. Ceci nous fait prévoir un succès forcé pour cette nouvelle venue.

Voitures 4 et 2 cylindres, MAISON DE DION-BOUTON MM. Bonnelon et Armand, représentants à Lyon

Les nouveaux modèles de l'année sont exposés et excitent la plus vive curiosité. Ce sont : la 24 chevaux (alésage 101, course 130, régime 1.400 tours) et la 15 chevaux (alésage 90, course 110, régime 1.400 tours).

La régulation se fait sur l'admission par étranglement des gaz.

La soupape d'admission n'est pas commandée ; la soupape d'échappement est à levée constante.

Le graissage du moteur est fait par le système de Dion, par pompe à engrenage refoulant dans un réservoir d'huile en charge.

L'allumage est double, par magnéto et par piles ou accus.

La magnéto est à basse tension (Nil melior, avec bougies) ; elle forme génératrice du courant sur la bobine.

Les cylindres sont isolés. L'embrayage est toujours par plateaux. On a supprimé les pastilles de graphite qui ont été remplacées par un métal onctueux.

Le changement de vitesse est à un seul train balladeur ; il comporte 3 vitesses avant, 1 arrière pour 15 chevaux et 4 vitesses pour 24 chevaux.

Le changement de vitesse, comme les roues, est monté sur portées lisses.

Le graissage du changement de vitesse est automatique, par pompe, comme en 1905.

Le différentiel à 4 satellites comme en 1905, pour éviter la fatigue de cette pièce, dans les cas surtout où on a un seul antidérapant.

La transmission est toujours à fusée creuse et double cardan.

Le radiateur a été adopté, il est multitubulaire.

L'emplacement permet toutes les carrosseries à entrée latérale.

Les nouveautés du modèle 1906 sont :

1° Suppression de la régulation sur l'échappement qui se faisait, dans les anciens modèles, concurrentement avec la régulation sur l'admission par une variation dans la levée des soupapes d'échappement.

2° La suppression des pastilles de graphite qui servaient à graisser l'embrayage par disques, et leur remplacement par un métal onctueux.

3° La création d'un système automatique empêchant toute emprise incomplète des engrenages du changement de vitesse.

En outre, pour empêcher les aspirations d'huile à l'intérieur des cylindres, on a ajouté un segment à la partie inférieure du piston. La 9 chevaux monocylindrique a les caractéristiques suivantes : Alésage 110, course 130, régime 1.400.

Elle présente, avec la machine à 4 et à 2 cylindres, les différences suivantes :

Le radiateur est à l'avant sous le châssis.

L'allumage se fait par piles et accus.

Le modèle 8 chevaux, spécialement recommandé par la maison de Dion, comporte 3 vitesses, donnant respectivement 12, 25 et 40 km. à l'heure.

Le changement de vitesse est à segments extensibles.

L'embrayage est à main avec engrenages toujours en prise.

VOITURES PANHARD ET LEVASSOR MM. Christy et Medecet, représentants à Lyon.

La Société Anonyme des anciens établissements Panhard et Levasor expose cette année sur son Stand :

Un châssis 35 HP, un coupé 15 HP, une limousine 24 HP, une limousine-cab 24 HP, une limousine 24 HP.

Châssis 35 chevaux. — Sensiblement du même type que le 50 HP qui fut exposé l'année dernière, et dont on connaît les caractéristiques.

Le châssis 35 HP, exposé sur le Stand de la Société Panhard et Levasor, est muni d'un nouveau genre de suspension breveté. Ce système de suspension est à disposition multiples. L'appareil amortit alors toutes les oscillations, quel que soit le profil de la route. Ce résultat est obtenu dans la suspension que présente la Société, qui est aperioclique dans toutes les circonstances.

Voiture 15 chevaux, destinée spécialement au service de la ville. Le châssis est très surbaissé et muni de ressorts demi-pincette à l'arrière ; il est destiné à recevoir une caisse de coupé ou de landaulet trois-quarts.

La voiture 15 HP est munie d'une dynamo servant à la charge des accumulateurs employés pour l'éclairage.

Le dynamo est du type blindé, autrefois employé pour l'allumage. Elle est actionnée par le moteur et peut facilement être embrayée ou débrayée. Elle est, en outre, munie d'un disjoncteur présentant des dispositions nouvelles.

Quand il est fait usage, pour charger, des accumulateurs, d'une dynamo exposée à chaque instant à subir des ralentissements considérables ou même des arrêts, il est indispensable d'avoir recours à une disposition spéciale pour empêcher le déchargement des accumulateurs,

dès que le voltage du courant produit par la dynamo n'est plus suffisant. La voiture exposée est munie d'un disjoncteur coupant automatiquement la liaison entre la dynamo et l'accumulateur dès que le régime de la dynamo l'exige. Cet appareil est particulièrement robuste, d'un fonctionnement sûr et peut supporter sans aucun inconvénient toutes les trépidations. Ce disjoncteur, breveté par la Société Panhard et Levasor, est sa propriété exclusive.

Aux serres du Cours la Reine, la Société Panhard et Levasor expose :

1° Un châssis 24 HP disposé spécialement pour le transport des poids lourds (omnibus ou camions).

Le moteur est du même type que celui des châssis de tourisme. La boîte de vitesse est à quatre vitesses par train balladeur. La transmission se fait par cardan. Les arbres du différentiel portent des pignons qui grèvent avec des couronnes à dentures intérieures fixées sur les roues arrière du véhicule. Le différentiel est enfermé dans un carter fixé en trois points à un cadre en bois articulé aux essieux et au châssis.

Les freins sont de deux sortes : l'un à mâchoires sur la transmission, l'autre à double sabot agissant sur les roues arrière.

Le châssis est en acier profilé en U retréci à l'avant, permettant ainsi un grand braquage des roues avant et rendant le châssis extrêmement maniable.

Ce châssis peut porter une charge utile de 3 tonnes 1/2 à 4 tonnes.

2° Un châssis 24 HP, de ce type monté avec un accus d'omnibus à impériale.

3° Un camion actionné par un moteur de 8 HP.

4° Une voiture de livraison actionnée par un moteur de 8 HP.

5° Un moteur fixe de 60 HP, à 4 cylindres pouvant fonctionner indifféremment à l'essence ou au gaz pauvre. Un gazogène du système « Lencauhez » produit le gaz pauvre qui se mélange à l'air et se rend au moteur. Le moteur est disposé pour que, par la seule manœuvre d'une manette, on puisse le faire fonctionner à l'essence ou au gaz pauvre, et cela instantanément.

MAISON DÉCULTIL — LYON

Cette maison lyonnaise se fait remarquer dans la série des carrosseries spécialistes par l'exposition de deux modèles qui la placent, par le fini de l'exécution, la robustesse légère de sa construction, au premier rang.

Nous avons admiré une superbe limousine aux lignes harmonieuses avec frises cannelées, peinture de rouge foncé avec frises et filets du plus heureux effet et d'une élégance sobriété.

Un landaulet d'un confort parfait, d'une légèreté d'aspect, si difficile à obtenir pourtant, dans cette forme de voiture et que les amateurs d'élégance ont beaucoup admiré, est aussi exposé, en attendant qu'il soit livré à une de nos personnalités sportives lyonnaises des plus connues.

Parmi les voitures à 4 cylindres signalons, à titre de curiosité,

LA VOITURE DUBAUX FRÈRES

Un énorme élargissement des culasses sert de réservoir d'eau et le radiateur est remplacé par des tubes minces, disposés verticalement le long des culasses et les refroidissant par thermo-siphon.

Cette voiture, faite pour la course, est une 150 — 180 chevaux, alésage 225, course 166.

La direction est sans aucun jeu, et les pivots des roues d'avant est à l'intérieur du moyeu.

Note sur les Voitures Américaines comme généralité.

On remarque la recherche de cette fabrication pour le bon marché. A part le Primus (représenté à Lyon), la tendance de ces voitures est : peu de fluïdité du détail, détails dictés davantage par le besoin d'épater le client que par le sens pratique. On sait que les Américains, si forts pour les machines-outils, ne sont pas encore très forts en moteurs.

Concours de mise en marche automatique du Salon 1905

Au concours de mise en marche automatique, qui a eu lieu, cette semaine, au Salon, le Cinogène, dont nous avons eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs, a obtenu le premier prix ex-æquo avec la Maison Mors.

Cet appareil, qui est le plus facile à placer et le meilleur marché, avait déjà attiré l'attention de nos chauffeurs à Aix-les-Bains, où il fut expérimenté pour la première fois, lors du concours de tourisme sur la voiture d'un concurrent de la région, M. Blanchet.

Félicitons tout particulièrement M. Ailloud et Dumont frères qui, prévoyant le succès du Cinogène, en ont pris l'agence générale pour la région.

Voici quel est le système Mors qui a été primé :

Par une pompe disposée à côté du conducteur, celui-ci envoie dans les quatre cylindres un mélange air et essence, qui chasse les vieux gaz et est tout prêt pour l'inflammation qui se fait par les accus.

Le dispositif Renault est aussi à signaler : dans un réservoir placé en dedans du longeron du châssis on comprime, par le 1er cylindre, à la pression de 14 kilog., des gaz qui actionnent un petit moteur à pistons, solitaire du volant par un pignon denté. Cette prise du petit moteur au volant n'est pas permanente.



A. C. R.

Automobile-Club du Rhône

Concours de démontage de pneus. — Les concurrents sont priés de passer, cette semaine, au siège de l'A. C. R., 8, rue Boissac, pour retirer leur diplôme du concours auquel ils ont pris part et constatant leurs résultats obtenus.

Course de Côte du Lyou-Sport

Succès obligé Pour répondre aux demandes qui nous parviennent de tous côtés, nous devons faire connaître la course de côte que nous avons, pour la première fois l'année dernière, organisée sur les parcours des Chères, à Limonest (4 kilomètres), se fera probablement dans les mêmes conditions au mois d'avril prochain.

La date qui conviendrait le mieux, vu les autres réunions déjà annoncées, serait celle du 22 avril. Nous la fixerons définitivement, dès que l'Automobile-Club du Rhône, sous les auspices duquel nous renouvellerons ces concours, nous aura fait connaître sa réponse à notre demande. Plusieurs concurrents regrettaient, l'an passé, de n'avoir pas été prévus plus tôt de cette course aux portes de Lyon ; nous avons tenu à les renseigner cette fois, trois mois à l'avance, pour que tous soient prêts en vue de cette manifestation automobile qui remportera, à n'en pas douter, encore un plus vif succès.

La Coupe Provinciale du Sud-Est

Les délégués des principaux clubs composant la Fédération Automobile du Sud-Est se sont réunis samedi, à Paris. Assistaient à cette réunion : MM. Barlatier, président (A. C. de Marseille) ; de Montal (S. C. du Rhône) ; Huet (A. C. de Nice) ; Hunziker (A. C. de Salon) ; Lavergne (A. C. de Nîmes) ; Marin (A. C. de Marseille).

Comme convenu précédemment, la Coupe Provinciale sera organisée, l'an prochain, par l'A. C. de Marseille, sur l'itinéraire suivant : Départ de Bouc-Cabris, Fuveau, Peyniac, Tréts, Poiroux, Aix, Lambesc, Senas, Orgon, Eyguières, Le Merle, Salon, Lançon, Rognac et Les Pennes (arrivée).

Le kilomètre en palier sera couru sur la route de Salon-Arles entre les bornes 46.5 et 45.5. Le kilomètre en côte se disputera dans la montée des Piâtrères.

La Coupe comprendra les catégories suivantes : 1° Grosses voitures ; 2° voitures légères ; 3° motocyclettes.

Les motocyclettes ne devront pas dépasser 50 kilos et avoir une cylindrée d'un tiers de litre au maximum. Les voitures seront classées par l'alésage et la cylindrée suivant une proportion à déterminer.

Enfin une modification a été apportée au règlement de l'épreuve : Les clubs motocyclistes ne pourront se faire représenter dans les catégories voitures et voitures légères.

— Ajoutons que le Moto-Club Français a été admis dans la Fédération et que le bureau de cette dernière a été renommé en entier.

Echos d'Auto

Dans une de ses dernières réunions, l'Automobile Club de France a adopté le principe d'une course internationale de vitesse, et a chargé la Commission sportive d'en étudier les moyens.

On courra donc, en France, en 1906, Et, comme cette décision a été prise à la suite d'un vœu formulé par les constructeurs auprès de la Chambre syndicale, il y a lieu de croire qu'elle satisfiera tout le monde, aussi bien ceux qui prennent part aux courses que ceux qui ont plaisir à y assister.

La Commission sportive étudie actuellement un itinéraire propre. On parle beaucoup du circuit dit de Fontainebleau. Il intéresser les localités suivantes : Melun, Moret, Fontainebleau, Chailly, Arbonne, Achères, Ury, La Croix-de-Saint-Hérem, soit en tout une longueur de 85 kilomètres.

M. Bonnelon, de la maison Armand et Bonnelon, représentant à Lyon des Dion-Bouton, malade depuis quelques mois, est maintenant en bonne voie de guérison.

Nous formons nos meilleurs souhaits pour son prompt rétablissement.

MM. Dufaux et Cie, de Genève, inventeurs de la Motococche, viennent de céder cette marque pour notre région à M. Lacrop-Laval, agent-général des automobiles Motobloc, quai Saint-Vincent, 36.

Nous ne pouvons que féliciter M. Dufaux, d'avoir fait un si bon choix pour faire connaître à Lyon, ce nouvel appareil, qui rencontrera le plus grand succès auprès de nos cyclistes et touristes.

À la conférence internationale tenue lundi à l'A. C. F. et à laquelle 13 automobilistes-clubs de tous pays s'étaient fait représenter il a été décidé que la Coupe Gordon Bennet ne sera pas courue en 1906. La conférence internationale qui sera tenue, au mois de juillet examinera les modifications à faire au règlement, et, préalablement, décidera s'il y a lieu de maintenir ou non la Coupe pour 1907 et les années suivantes.

Après discussion les délégués ont pris la décision de reconnaître comme Fédération Internationale de Motocyclette-Clubs, les Automobiles-Clubs se reconnaissant pouvoir diriger de tout de tout ce qui est moteur dans chaque pays.

Enfin, on a décidé officiellement de boycotter la Suisse, les tracsées faites aux chauffeurs dans ce pays étant sans nombre.

Faites recharger en Juptier vos pneus lisses usagés, vous doubleriez leur durée.

Pour la garantie des accidents qu'ils peuvent causer à l'entrée, MM. les propriétaires d'autos sont priés de s'adresser à la Compagnie d'assurance « Zurich » assureur officiel de l'A. C. F. qui consent les conditions les plus avantageuses.

MM. Fayol, Michel et Jubin, directeurs particuliers, place Morand, 11, Lyon.

BENZO-MOTEUR Essence de Pétrole Spéciale POUR AUTOMOBILES GRAND PRIX PARIS 1900 FENAILLE & DESPEAUX

AUTOMOBILES LUC COURT Anciens Etablissements Luc COURT & Co, 90, 92, rue Robert, LYON

Moteurs de 8 à 60 Chevaux

Attelages Automobiles. — Carburateurs brevetés

ATHLÉTISME

Le prochain numéro du Lyon-Sport...

Grosse surprise, dimanche, à Dijon...

Le parcours sera, paraît-il, très accidenté...

Les Néo-Zélandais joueront à Paris le 1er janvier prochain...

Notre confrère Tous les Sports, organe officiel de l'U. S. F. S. A. A. vient de dénoncer le traité qui le liait à l'Union...

M. Turc, l'excellent avant de l'équipe première de Rugby du F. C. L. A., a été plus touché, dimanche dernier que l'on ne croyait...

L'équipe de hockey du Sporting-Club de Lyon partira, ce soir, pour Les Avants (Suisse) où elle jouera, le jour de Noël, un match revanche de hockey contre l'Equipe des Avants.

Les Déplacements de Noël

Profitant des deux jours de fête de la Noël, plusieurs de nos clubs effectueront, demain, d'assez longs déplacements.

Un peu de partout les équipes ne seront pas au grand complet car, quelques joueurs, employés de nos grands magasins, ne sont pas libres à cette date, d'autres sont retenus par des fêtes de famille.

Voici donc les déplacements annoncés :

Rugby

Le Football-Club de Lyon à Bordeaux C'est contre le Stade Bordelais que le F.C.L. doit jouer demain. Ce déplacement étant préparé de longue main, l'équipe pourra se déplacer presque au complet. Il manquera cependant Peillon en 3/4, ce dernier ne pourra s'absenter lors des championnats. Il sera remplacé par Bloin, à qui on ne peut guère reprocher que d'être trop léger.

Dans la ligne d'avants, par suite de la retraite forcée de Turc et ce, pour toute la saison, c'est Clamadur qui prendra sa place tandis que Fischer remplacera Berthomme.

F. C. L. - Arr. : Cassas ; 3/4 : Bloin, P. Bavozelet (cap.) ; Gillon, Duval ; 1/2 : J. Bavozelet, Lambkin ; avants : Caton, Cessieux, Mauriat, Martin, Delaville, Mantrand, Chamard, Fischer. Sans espérer gagner, cette équipe doit se défendre assez énergiquement contre les fougueux Bordelais.

L'équipe partira aujourd'hui à 4 heures, gare de Perrache.

Le Lyon-Olympique à Toulouse et Montpellier L'équipe première du L.-O. a conclu deux matches à jouer, l'un, demain, à Toulouse contre le Vélo-Sport Toulousain et, l'autre, lundi à Montpellier, contre l'U. S. des Etudiants de Montpellier. C'est beaucoup, à notre avis, pour une seule équipe avec le handicap d'un voyage aussi long que fatigant. Comme toujours l'équipe ne pourra se déplacer complètement et il faudra peut-être, au dernier moment, recourir à des remplaçants de second ordre. C'est une pile en perspective à Toulouse, car l'ami Mage, qui nous écrit de là-bas, nous dit que l'équipe du Vélo-Sport est cette année très très forte.

Voici la composition de l'équipe du L.-O. ; Arr. : L. Rayet ; 3/4 : Pinard, F. Rayet, Caron (cap.) ; Fréger ; 1/2 : Peyot, Pillet ; avants : Prinaris, Colin, Gonnard, Féchel, Saunier, Louison, Montonen, Leclercq.

L'horaire du voyage est fixé comme suit : départ de Lyon, samedi 23 décembre à 6 heures du soir. Arrivée à Toulouse dimanche à 8 h. du matin. L'après-midi, match contre le Vélo-Sport. Départ de Toulouse le soir à 11 heures, arrivée à Montpellier, lundi à 3 heures du matin. L'après-midi, match contre l'U. S. des Etudiants de Montpellier. Départ de Montpellier à 11 h. 30 du soir, arrivée à Lyon, mardi à 6 h. 40 du matin.

Le Sporting-Club de Lyon à Genève En dernière heure nous sommes informés qu'une équipe du S.-C. L. doit jouer demain à Genève contre le Servette ; de là les équipiers pousseront jusqu'aux Avants, voir jouer le match de hockey.

L'Amicale Sportive à Marseille et Avignon L'A. S. L. se lance, elle aussi, dans les grands déplacements. Son équipe 1re jouera demain à Marseille contre l'équipe 1re de l'Olympique et lundi à Avignon contre le Stade Avignonnais. Comme l'équipe 1re, sauf Cannel, se déplace au complet, elle doit faire très bonne figure contre ses adversaires qui trouveront un jeu peut-être plus serré qu'ils ne pensent.

A. S. L. - Arr. : Mandier ; 3/4 : Chapeau, Gabayet, Gerente, Charles ; 1/2 : Clapot (cap.), Vèrissel ; avants : J. Clapot, Roche, Vieux, Borgia, Guillemoz, A. Ginot, Souchon, X. ...

Départ ce soir, 11 heures 20 gare de Perrache.

Le C. A. S. G. à Saint-Claude

Le Club Athlétique de la Société Générale, quoique débutant cette année en Rugby, ne craint pas d'aller s'attaquer au F. C. Saint-Claude, une équipe de réelle valeur. Saint-Claude est le pays des pipes, nos amis du C. A. S. G. pourraient peut-être bien en rapporter une remarquable.

Départ de Lyon, dimanche matin à 5 h. 15, gare de la Croix-Rousse.

Association

Le Football-Club de Lyon à Lausanne Le F. C. L. a pu réunir son équipe 1re au complet pour aller jouer demain en Suisse contre le Montriond F. C. de Lausanne.

Nos représentants ne peuvent espérer la victoire, mais le résultat nous donnera une ligne sur la valeur, cette année, de nos équipes lyonnaises.

F. C. L. - But : Badoud ; arr. : Lumière, Vierville ; demis : Demellayer, Gristeh, Bailly ; avants : Hoog, Moy (cap.), Bachelin, Laurent, X. ...

Départ ce soir, 7 heures, gare des Brotteaux.

Le Lyon-Olympique à Marseille et à Nîmes

Une équipe mixte, l'équipe seconde pourrait-on dire, puisque 2 équipiers 1ers seulement font le déplacement, doit jouer demain à Marseille contre le Stade Marseillais (1), et lundi à Nîmes contre le Sporting-Club de Nîmes. C'est plutôt une équipe de ballade qui fait le déplacement, aussi ne faudra-t-il tenir aucune appréciation sur les résultats :

L.-O. - But : Denis ; arr. : Butin, Dufresne ; avants : Gelas, Groudon, Gruget ; 3/4 : N. Other (cap.), Rohner, Mérou, X. ...

Départ ce soir, samedi, 11 heures, 20 gare de Perrache.

L'Entraînement

Amicale Sportive (2) contre Football-Club (3), à 2 heures 1/2, terrain de l'A. S. L., à Cusset.

Central Football-Club (2) contre Stade Lyonnais (2), terrain de Stade, à Sathonay. Réunion des équipiers à la ficelle Croix-Paquet, à 4 heures 1/2.

Sont spécialement convoqués pour le Central : MM. Bermejo, Godebin, Bessenay, Dupont, Desbois, Guerrier, Godebaux, Marlin, Mazaud, Lamure, Tissot, Deschamps, Montagne, Renard, Adam (cap.).

L'équipe 3e s'entraînera sur le terrain du C. F. C., à la Demi-Lune.

Central Football-Club (4) contre Football-Club de Lyon (2), à Croix-Luizet.

Qui veut recevoir l'U. A. Voironnais ?

Deux matches que l'U. A. V. avait conclus pour les 31 décembre et 1er janvier avec Montpellier et Avignon viennent de craquer. Comme l'U. A. V. tient essentiellement à se déplacer à cette date, M. Merlin nous prie d'informer les clubs qui auraient l'intention de recevoir l'U. A. V., à cette date, de l'en informer en écrivant : Usine J.-B. Martin, ou télégraphier : Grand Café, à Voiron.

ROANNE. - Le Club Sportif Roannais jouera demain, dimanche, contre l'Equipe du 98e d'infanterie commandée par le lieutenant Benedicti. Ce sera la première fois que ces deux équipes se rencontreront cette saison.

GRENOBLE. - Le C. S. G. (1) jouera probablement demain contre l'Union Sportive Chambérienne (1) à Grenoble ; Le 7, à Voiron, contre l'U. A. V. (1) pour le challenge Dubonnet ; le 14, à Grenoble, contre le Sporting-Club de Lyon (1). A. FORTWENGLER.

CRÉMIEUX TAILLEUR PARISIEN SUCCURSALE DE LYON : 83, rue de la République COMPLET au PARDESSUS HIVER 55 GRANDS RAYONS POUR DAMES

Fête Sportive du Lyon-Olympique LE CHALLENGE AYÇAGUER 14 janvier 1906. - 7e année.

Trois semaines seulement nous séparant de la date choisie par les dirigeants du Lyon-Olympique pour la fête sportive annuelle, connue sous le nom de Challenge Ayçaguer. Il est donc temps de donner ici les renseignements concernant cette manifestation sportive, la plus importante de la saison d'hiver.

Le programme comprendra, cette année encore, 3 événements dignes de contenter les plus difficiles.

1° Challenge Ayçaguer (7e année), cross-country interclubs et international, de 10 kilomètres. Les Clubs peuvent engager un nombre illimité de coureurs, mais les 6 premiers seuls compteront dans le classement pour la possession du Challenge, détenu actuellement par l'Union Sportive Dijonnaise.

2° Match de Football-Rugby entre les équipes premières du Stade Grenoblois et du Lyon-Olympique.

3° Match de Football-Association entre un team du Servette F.-C. de Genève et l'équipe première du Lyon-Olympique.

Ajoutons qu'au cas où l'équipe genevoise ne pourrait venir, les dirigeants du L.-O. ont pris leurs dispositions pour matcher, ce jour-là, l'équipe 1re du F.-C. L., partie qui n'en serait pas moins intéressante.

Ces deux matches, dont nous reparlerons, ainsi que le cross, auront lieu sur le beau terrain du Lyon-Olympique, 210, route d'Heyrieu, bien connu maintenant de tous les sportifs. L'organisation du Challenge Ayçaguer est des plus compliquées.

La Commission, composée de MM. Phalancher aîné, Barrioz, Denis et Charlin, travaille ferme actuellement pour mettre sur pied une organisation qui ne cède en rien aux précédentes. Dès ce jour, le nombre des prix affectés est de 25, ce qui permettra de récompenser un grand nombre d'arrivants. Les classés, en effet, seront nombreux, cette année, si nous en croyons les lettres déjà échangées entre les organisateurs et les différents clubs de la région.

Les sociétés suivantes ont, en effet, annoncé déjà leur participation : Phocée-Club de Marseille, Sports réunis Montbéliardais, Racing-Club Bourguignon, Stade Grenoblois, Cercle Sportif Grenoblois, Football-Club de Lyon, Union Sportive Lyonnaise, Amicale Sportive et naturellement Lyon-Olympique.

Des pourparlers sont engagés également avec une équipe suisse et, d'autre part, le Sporting Club de Marseille, l'Union Sportive Dijonnaise, l'Union Athlétique Voironnaise n'ont pas encore fait connaître leur réponse. On peut donc prévoir, avec les représentants de quelques jeunes sociétés lyonnaises, plus de 100 coureurs au départ, ce qui se voit rarement en province.

Le départ du cross aura lieu à 2 h. 55, précise. Comme l'an dernier, les coureurs effectueront le tour complet des deux terrains de football du L.-O., puis s'élanceront sur la route. La piste les conduira ensuite par des terres labourées, des sentiers, des carrières, sur les plaines de Bron, sur un parcours de 10 kilomètres, qui ne différera guère de celui des années précédentes. La commission doit, du reste, aller reconnaître demain le nouveau parcours. L'arrivée se fera, comme l'an dernier, à la mi-temps des matches de football sur la piste de

courses à pied où les coureurs auront à effectuer 3/4 de tour.

Nous avons donné précédemment quelques clauses du nouveau règlement, contentons-nous de rappeler aujourd'hui que les engagements (1 fr. par coureur), seront reçus dès ce jour par M. Barioz, secrétaire de la commission, 27, rue Jaranté, et que la clôture aura lieu le 11 janvier.

L'entrée du public sur le terrain sera, comme par le passé, de 1 fr. par personne, mais des cartes à demi-tarif sont en vente dès aujourd'hui au siège du L.-O., 26, quai de Retz et chez tous les membres actifs. V. BROCHU.

CROSS-COUNTRY

Amicale Sportive. - Les coureurs devront se trouver à 8 heures 1/2, café Gayot, à Saint-Clair, entraînement sur 9 kilomètres environ.

Lyon-Olympique. - Le cross aura lieu demain matin, à Bron, sur le parcours probable du challenge Ayçaguer. Rendez-vous, 9 heures, au terrain route d'Heyrieu. Traceur, M. Phalancher.

Football club à Ecully, 9 heures. - Union Sportive Lyonnaise 3 heures à Tassin.

GRAND-THÉÂTRE

Aujourd'hui, samedi, Tamhauser, avec MM. Verdier, Dangès, Galinier, Sarpe ; Mmes Janssen, Pierrick.

Dimanche, en matinée, Faust, le soir, Carmen. - Lundi, en matinée, Sigurd, le soir, La Vie de Bohème avec le concours de Mme Lise Landouzy, la grande cantatrice de l'Opéra-Comique dont le nom seul suffit à faire salle comble.

THÉÂTRE DES CÉLESTINS

Aujourd'hui, samedi, première représentation de La Jeunesse de Louis XIV, une des œuvres les plus délicates d'Alexandre Dumas. Il suffit Elle sera représentée aux Célestins avec tout l'éclat qu'elle comporte et avec fidélité. Dimanche et lundi, à l'occasion des fêtes, matinée et soirée, La Jeunesse de Louis XIV.

CONCERT DE L'HORLOGE

En présence du prodigieux succès de Viens à cet ours !, le si sympathique M. Bonhomme a jugé à propos de surseoir à la dernière de la revue qui est renvoyée à une date indéterminée, car, avec les scènes nouvelles, avec le Jiu-Jitsu, avec les Dangler, de si joyeuse mémoire, la Revue de M. Tulmat va prendre un nouvel essor et ira sûrement à la centième.

HYGIÈNE ! COMMODITÉ ! Plus de coupures possibles AVEC LE RASOIR DE SURETÉ TIP-TOP DEUX LAMES DE RECHANGE Envoi franco contre Mandat : 6 fr. 50

HEVID CHEVEUX. Ongleux, le meilleur des médicaments pour le cuir chevelu. Prix de la boîte : 2 francs

FEUILLETON DU LYON-SPORT 20 Aventures Mirifiques de Jacques Lentrainé Par L'Agrach de Dieu

Quant à Jacques Manne, le lutteur connu pour sa brutalité, c'est un concert de hurlements qui s'élève lorsqu'il parait. Le brave homme, excellent garçon et d'ailleurs méritoire père de famille, mais doué d'un physique à la vérité peu plaisant, s'efforce de jouer son rôle au naturel. Il jette sur les spectateurs quelques regards furieux, auxquels le sombre rempart de ses sourcils fournis donne un air surnois et terrible.

Patientement, les deux hommes s'efforcent d'employer les dix minutes que doit durer leur lutte en parcourant en dillettanti la gamme des coups classiques. A un moment, le terrasseur cravate son adversaire. La cravate, prise irrésistible lorsqu'on la serre tant soit peu, ne gêne pas le Norvégien ; il secoue la tête et se débarrasse de son adversaire. Une minute après, histoire de rire, sans doute, les deux lutteurs se bousculent jusque dans le jury et les spectateurs privilégiés placés sur la scène.

forts. Par contre il roule des yeux tout blancs et l'unique mèche de cheveux qui émerge de son crâne rasé se tremousse avec énergie. Le public qui conspu Jacques Manne aigre bien de l'attitude du Musulman et s'apprête aux émotions d'une lutte sans merci.

Les Sportmen et Athlètes se rencontrent au CAFÉ-RESTAURANT MODERNE LYON, 26, Quai de Retz, 26, LYON (EN FACE DU PONT LAFAYETTE) Téléphone interurbain : 35-17

GALLIA-MÉTAL Orfèvrerie de Fabrication Française Ne pas confondre nos Articles avec ceux de fabrication étrangère GROS ET DÉTAIL : GRUMTHALER 13, rue de la République, 13 LYON

UNE BONNE AFFAIRE ! ! Si vous voulez économiser beaucoup d'argent. N'achetez rien sans consulter le Catalogue des Galeries Modernes de Lyon 55, place de la République

ZURICH Compagnie d'Assurances contre les Accidents la Responsabilité civile et le Vol Fondée en 1872 - Garanties de la C. : 20,000,000,00

UNE DAME POUR LAQUELLE Le Corps de la Femme n'a plus de Secrets RENSEIGNERA DISCRÈTEMENT

ECLAIRAGE des AUTOMOBILES Félix MONIN, Premier PRIX au Concours de l'A. C. R. Modèles 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, 32, rue Croix-Jordan, LYON TÉLÉPHONE 21-42

Société Anonyme des
AUTOMOBILES PEUGEOT
DÉPÔT A LYON :
248, Avenue de Saxe, LYON
Téléph. : 4-91 — Adresse Télégraph. : AUTOMOBILES-PEUGEOT-LYON

Les GRANDS SUCCÈS
du **Salon de l'Automobile**

SONT LES MARQUES

DIETRICH Reine des **CONCOURS de TOURISME**
Stand 89, Grando Nef

DARRACQ Reine des **EPREUVES de VITESSE**
Stand 93, Grando Nef

ET LA NOUVELLE VOITURE POPULAIRE

SIZAIRE ET NAUDIN
Stand 44 bis, Grando Nef

qui vient, dès ses débuts, de s'assurer une brillante place sur le Marché français
LIVRÉE COMPLÈTE AU PRIX DE : **2950 fr.**

AILLOUD & DUMOND FRÈRES, Représentants
LYON - 9, Rue Duhamel, 9 - LYON
TÉLÉPHONE : 23-22

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**.



MARQUE DÉPOSÉE

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

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

AUTOMOBILES

RICHARD-BRASIER

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

Footballeurs, Cyclistes, Rowingmen

Vous trouverez à des Prix de Fabrique

MAILLOTS

GULOTTES

CHANDAILS

Chez **M. MARIE, 3, place des Terreaux, au 1^{er}**

FABRICATION SUR COMMANDE — LIVRAISON RAPIDE

SPECIALITÉ DE
BANDES MOLLETIÈRES BREVETÉES



LE SUN DU CANADA

Fondé en 1865, à Montréal
SOUS LE CONTRÔLE SEVÈRE
DU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE

ASSURANCES - VIE
Rentes Viagères

A des Taux introuvables ailleurs
POLICES les plus LIBÉRALES

RISQUE DE GUERRE
Couvert intégralement sans Surprime
DÈS LE PREMIER JOUR
LIBERTÉ ABSOLUE DE VOYAGES
OU DE RÉSIDENCE

Rente viagère immédiate sur une tête
par 1,000 fr. versés

Age	SUN DU CANADA	C ^o Holland.
60 ans	97.00	94.90
70 ans	137.55	134.90

Age	C ^o Américaines	Autres C ^o
60 ans	90.00	84.00
70 ans	129.28	118.30

COMPARAISON DES TARIFS
Prime pour Assurance de 1,000 fr.

Age	C ^o Fran.	C ^o Amé.
30 ans	24.00	24.38
35 ans	27.60	28.00
40 ans	26.65	32.30

ASSURANCES EN COURS : 500 Millions
5 % des bénéfices distribués aux Assurés
PLACEMENT 5 % GARANTI
La C^o est soumise à la juridiction
des Tribunaux Français
et a souscrit aux obligations imposées par la
nouvelle Loi aux Sociétés étrangères

Banquiers et Références de la C^o
CRÉDIT LYONNAIS
COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS

PRIÈRE D'ÉCRIRE
Avant de s'assurer ou de
Constituer une Rente viagère

A LA DIRECTION RÉGIONALE LYONNAISE
30, Rue République, LYON
E. DE MISSOLZ, Directeur
Téléphone : 4-95

BELLE JARDINIÈRE

La plus grande Maison de Vêtements du Monde entier

2, rue du Pont-Neuf, PARIS — Succursale, LYON, rue de la République, 6



Vêtements et Accessoires pour le Cycle et l'Automobile

DEMANDER LE CATALOGUE SPECIAL

AUTOMOBILES PILAIN

17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge

Téléph. : 19.61 **LYON** Téléph. : 19.61

MODÈLES DE 1906

Succès de 1905

VOITURES 16-22 HP

VOITURES 20-30 HP

VOITURES 24-35 HP

4 Cylindres

A DEUX ATTAQUES DIRECTES

VOITURES 40-60 HP

4 Cylindres

A TROIS ATTAQUES DIRECTES

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.
Les deux 20 HP Pilain se classent troisième et cinquième sur 15 partants.

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.

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

Voitures de Grande Remise
Mail-Coach, Landaus, Victorias

LUCAIN Frères

4, Place Grôler, 4
LYON

LOCATION, PENSION
Voitures d'Excursion

LES ANNONCES

sont reçues
Bureau du Journal
34, rue Tupin, LYON

GABRET & TERRAS

RÉGISSEURS
46, Rue Dubois, 46
Prêts sur hypothèque de toute
importance, réalisation immédiate
VENTES ET ACHATS
Immeubles, grand choix de Villas,
Bonnes conditions

Automobiles
MOTOBLOC

Modèles 1906

	CATALOGUE
Châssis 2 cylindres semi verticaux 8/12 HP, modèle dit populaire	4,950 fr.
Châssis 2 cylindres verticaux 10/14 HP avec magnéto	6,700 —
Châssis 4 cylindres verticaux 16/20 HP avec magnéto	10,700 —
Châssis 4 cylindres verticaux 25/35 HP avec magnéto	14,800 —

TOUS NOS CHASSIS SONT MUNIS DE NOS MOTEURS BREVETÉS ET SONT SIMPLES, ROBUSTES SILENCIEUX ET RAPIDES

SUCCESSALE RÉGIONALE CENTRE ET SUD-EST
Lyon, 46, quai St-Vincent, Téléphone 31-88

AVANCES SUR TOUS TITRES

Quelles que soient leur nature et immatriculation :
Au porteur, Nominatifs, DOUAIRES, soumis à Remploi, grevés de Restitution
de MINÉURS, Incensibles, Inaliénables, USUFRUIT, NUES PROPRIÉTÉS, etc.
Jusqu'à 90 % de la valeur, aux meilleures conditions
Ces avances peuvent avoir lieu même lorsque les titres sont déposés chez des tiers et à leur insu

LE CLERC 90, rue l'Hotel-de-Ville, et 7, rue Gasparin, LYON Téléph. 28.
RENSEIGNEMENTS GRATUITS. — DISCRETION ABSOLUE
PRÊTS SUR IMMEUBLES, SUCCESSIONS
RENTES VIAGÈRES, PENSIONS P.-L.-M. ET AUTRES **RÉGIME DOTAL**