



# LYON-SPORT

Journal de tous les Sports

ORGANE OFFICIEL DE TOUTES LES FÉDÉRATIONS ET DES PRINCIPALES SOCIÉTÉS SPORTIVES

de Lyon, des Alpes et du Sud-Est

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

TROISIÈME ANNÉE

N° 143

22 Septembre 1900

ABONNEMENTS

Rhône et Dôp<sup>ts</sup> limitrophes... 6 fr.  
Autres départements... 6 50  
Étranger... 8 fr.

Chaque demande de changement d'adresse  
50 centimes en plus

Le Numéro: DIX Centimes

Toutes les Communications en général doivent parvenir  
avant le jeudi soir

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

63, Rue de l'Hôtel-de-Ville, LYON

Les Annonces sont reçues :

A LYON :

AU BUREAU DU JOURNAL

## Championnats du Moto-Club de Lyon

LISSIEU-MACON ET RETOUR (100 kil.)

Belle journée, mais combien chaude ! Je m'éponge encore au souvenir de ce contrôle d'arrivée, placé si loin, là-bas sur la route incendiée de soleil, avec un astre de plomb, qui nous a dardé ses rayons tout droit sur la tête pendant des heures... Oh ! ce soleil, s'il avait pu griffer !  
Et tout le long, sur les bords de la route c'était une suite, un échelonnement de machines aux formes sveltes ou au souffle puissant, avec, dans tout cela un enchevêtrement de chauffeurs et de curieux, les uns affairés, les autres immobiles, empoignés malgré eux par le spectacle de ce départ de course.

Mais l'heure s'avance. C'est le grand moment ! A intervalles réguliers partent successivement six voitures, emportées, disparues en un clin d'œil, dans un envolement colossal de poussière noire, obstruant la route et se dissipant au premier contour.

Après c'est le tour des tricycles.  
Beaucoup de défections de ce côté. Ils ne se présentent que deux. Mais quel vacarme, mes amis ! On se croirait aux grandes manœuvres.

Enfin viennent les voitures. Légères, toutes frémissantes, elles partent comme des flèches à trente secondes d'intervalle.

Un dernier nuage de poussière s'envole là-bas au virage, et tout redevient silencieux, morne, avec ce soleil de malheur, qui tape toujours et rend plus pénible le désœuvrement de l'attente.  
Au total treize véhicules sont partis. Mais combien ont dû lutter contre la malchance.

Un triste accident, malheureusement sans suites graves, est venu, un moment, jeter un frisson d'inquiétude sur cette fête. M. Jacob, le vaillant motocycliste que vous connaissez tous, a été projeté dans un fossé et a dû être ramené en voiture.

Nous regrettons également que M. Lara, encore « mal éveillé », comme le disait si spirituellement M. Veyret, ne soit pas arrivé à temps au départ. Oh ! non pas parce qu'il s'oubliait ! il marchait à plus de 60, mais parce qu'un embranchement, dormant encore d'un œil, il n'a vu qu'une route (celle du côté de l'œil ouvert, c'était fatal) et l'a suivie sans se douter de rien jusqu'à Villefranche.

Nous y avons perdu, car Lara est un terrible, un roi de la route.

Et combien d'autres incidents regrettables que je pourrais citer, sans oublier la malchance de M. Collomb, se trouvant arrêté dans une performance remarquable, par un manque d'électricité. Lorsque, dans une course, on n'a plus de piles, comment diable voulez-vous bien faire face ?

Et M. Berger (voiture de M. Marge), qui tombe frappé d'insolation (Hein ! quand je vous disais que le soleil aurait dû griffer !)

Et M. Pansu, qui se voit obligé de retourner sur ses pas pour rattrapper sa boîte d'outils restée, la cruelle, juste à un passage à niveau, comme si elle eût préféré prendre le train.

Et d'autres encore qui m'échappent faute d'avoir pu les saisir dans ce déluge de plaintes, de récrimination, de regrets. Eh ! bien, malgré cela, malgré toutes les déceptions ainsi occasionnées, la course en elle-même a été superbe ; le service d'ordre a été parfait. Lyon-Sport, reconnaissant aux promoteurs de cette épreuve, de leur aimable invitation, est heureux de constater que si ces championnats ont été habilement préparés, ils ont, comme conséquence, complètement réussi.

L'organisation, l'importance des machines, leur nombre, la valeur des coureurs : tout a contribué à faire de cette journée une épreuve sportive du plus grand charme ; tout est venu confirmer que le Moto-Club de Lyon, loin déjà de sa période de début, est aujourd'hui une force avec laquelle il faut compter et qui grandira bientôt jusqu'à englober la presque totalité de nos sportsmen.

Voici quelques détails sur le championnat. Au départ et à l'arrivée, M. Veyret, starter et M. Bertrand, secrétaire du Moto-Club de Lyon.

### Course de voitures.

Nombres d'inscription des partants : 1. M. Marge (Roche-Schneider 14 chevaux), 8 h. 26'10"; 2. M. Joannès Rival (Panhard et Levasser, 12 chevaux), Duangé au volant, 8 h. 18"; 3. M. Michel Ollion (Peugeot, 12 chevaux), 8 h. 27'10"; 4. M. Deydier, non partant (s'adonne à un autre genre de sport pendant 28 jours); 6. M. Audibert (Audibert et Laviolette, 32 chevaux), 8 h. 28'10"; 7. M. Eparvier (Roche-Schneider, 16 chevaux), 8 h. 29'10"; 10. M. Pansu (Audibert et Laviolette, 16 chevaux), 8 h. 30'10".  
En tout six voitures (des 5, 8 et 9 non partants.)

### Course de voitures.

Nombres d'inscription des partants : 25. M. Collin (Berliet, 5 chevaux), 8 h. 34'; 26. M. Archimard (Teste et Moret, 3 chevaux), 8 h. 34'30"; 27. M. Duobuisson (non partant); 28. M. Berliet, 5 chevaux, non partant; 30. M. Pullinger (Teste et Moret, 3 chevaux), 8 h. 35'; 31. M. Jacquier (Roche frères 2 1/4), 9 h. 19'30", arrivé en retard; 32. M. Roux (Decauville, 5 chevaux), 8 h. 35'30"; 33. M. Collomb (Teste et Moret, 3 chevaux), 8 h. 36".

### Tricycles.

14. M. Berthel (Phébus 2 1/4), 8 h. 32'30"; 18. M. Jacob (Perfecta, 5 chevaux), 8 h. 32'30".  
Deux seulement ! Avouez que c'est plutôt faible. Il est vrai que si M. Lara avait été à l'œil — pardon, je veux dire à l'heure — au lieu de se trouver deux si à leur aise, ils seraient allés trois.

Contrôle de Villefranche (1). — A l'arrivée : MM. Cleyet, Charpentier et Piot. — A la sortie : MM. François et D' Durand.

A St-Georges de Renens. — Là se trouvait M. V. Berger, dont le rôle de contrôleur et de policier était aussi chargé que difficile, mais qui s'en est très habilement tiré.

Contrôle et virage de Mâcon. — A ce contrôle étaient présents : MM. Joannès Seux et Louis Rival. Voici, dans l'ordre, les passages à ce contrôle :

MM. Rival (V.) à 9 h. 28; Jacob (Tri.) 9 h. 30; Audibert (V.) 9 h. 31; Ollion (V.) 9 h. 36; Pansu (V.) 9 h. 40; Archinard (Vite.) 9 h. 50; Collin (Vite.) 9 h. 52; Marge (V.) 9 h. 53; Eparvier (V.) 9 h. 45; Collomb (Vite.) 9 h. 45; Roux (Vite.) 10 h. 02; Berthel (Tri.) 10 h. 20.

### Contrôle d'arrivée

Les chiffres cités comme temps de course et vitesse à l'heure sont établis en défalquant les deux traversées de Villefranche, mais non le temps perdu à Mâcon.

10 h. 1/2. — MM. Veyret, Bertrand et votre serviteur s'épongent toujours ! (Le soleil n'a pas voulu griffer... on a dû lui graisser ses rayons), quand tout à coup, un remue-ménage insolite se produit parmi les chauffeurs qui s'agitent à l'arrière-là-bas à l'ombre d'un café. Un jet de poussière s'élève sur la route ; un point clair paraît dans le milieu, grandit, dévale sur la pente douce et passe comme une trombe devant le contrôle.

C'est M. Joannès Rival.

Il est exactement 10 h. 30.

Des applaudissements nourris (Hélas ! nous ne pouvons pas en dire autant) l'accablent. Il s'arrête, fait une marche arrière de toute beauté, et immédiatement nous nous rendons auprès de lui pour le féliciter et obtenir quelques détails.  
M. Joannès Rival monte une voiture Panhard de course, à quatre cylindres à l'avant, moyeux bas, caisse en aluminium et monture bois. 12 chevaux. 350 kilos. 4 vitesses et marche arrière ; vitesse maxima 80 à l'heure.

M. Rival n'est pas satisfait de sa course. A plusieurs reprises ses brûleurs se sont encrassés et sa marche en a souffert. Il devait faire davantage. Aussi bien, faut-il noter qu'il a été arrêté 4 minutes à un passage à niveau, ce qui a eu pour résultat immédiat de faire baisser celui-ci de sa moyenne. Il n'est, du reste, pas le seul à avoir pâti des lois draconiennes imposées par le « Grand Frère », et presque tous les autres sont venus se casser le... « l'avant », un peu après, contre la barrière.

Malgré cela, nous félicitons M. Rival de la performance qu'il a accomplie. Nous le remercions aussi (certains en cela d'être l'interprète des membres du Moto-Club) de la bonne volonté qu'il a montrée en courant ce championnat, alors qu'il ne devait pas prendre part au classement.

M. Ollion est champion. — A 10 h. 45' 15" nouvelle branle-bas de la queue de l'apérifit, et nouvelle trombe. C'est M. Ollion et, à côté de lui, Mme Ollion, couverte de poussière, la toilette un peu dérangée par le vent... certes, on l'aurait à moins, mais nullement fatiguée et pleine d'entrain. Ah ! la bonne heure, et mille fois bravo ! Voilà qui fait plaisir. On l'applaudit à tout rompre et on la félicite doublement et pour son courage et pour son succès.

M. Ollion, en effet, arrive premier dans le classement et enlève du même coup le titre de champion.

Toutes nos félicitations à l'heureux vainqueur dont le talent de chauffeur se double d'un abord si sympathique et d'une exquise courtoisie.  
M. Ollion, parti à 8 h. 27' 10", est arrivé à 10 h. 45' 15". Cela lui donne comme temps de course 1 h. 58", ce qui fait 51 kilomètres à l'heure.

Il monte une Peugeot de douze chevaux, légère, robuste, et qui ne lui a pas occasionné l'ombre d'un ennui.

Une seule chose est venue lui donner du fil... de fer à retarder, c'est encore ce « Grand Frère ». Ah ! si on n'était pas obligé de lui confier son existence de temps en temps à celui-là ! Il est vrai que pour le cas qu'il en fait quelquefois...  
M. Pansu, second, en 2 h. 3' 35". — A 10 h. 53' 45" M. Pansu franchit le contrôle. Il monte une belle voiture Audibert et Laviolette de 16 chevaux avec laquelle il a fait le parcours en moins de 2 h 3'. Il a eu, comme je vous l'ai dit plus haut, trois bonnes minutes de retard. N'ayant pas ralenti au passage à niveau, le choc a projeté sur le sol

(1) La rédaction voudrait bien vous donner les heures de passage à ce contrôle, mais, sauf M. Duangé qui était assis dessus, tous les autres ont laissé leur papier s'envoler au gré des vents.

toute sa boîte d'outils et, bon gré malgré, il a fallu arrêter la voiture, courir en arrière pour ramasser les instruments éparés, et remettre en route. Par suite de ce retard, son temps est porté à 2 h. 3' 35".

— 14 h. 7' 5". C'est le tour de M. Audibert. La machine, construite dans ses ateliers de Monplaisir, est la plus puissante de celles qui ont pris part à la course. 32 chevaux ! C'est une voiture d'une résistance énorme et qui aurait donné du 80 à l'heure sans effort, si elle n'eût subi en cours de route une avarie, due à un montage trop précipité, la nuit précédente. M. Audibert a dû revenir en seconde vitesse depuis Mâcon.

Un accident. — A ce moment, nous apprenons que M. Jacob voulant éviter un chien, a fait une chute terrible près de Romanèche. Un peu plus tard, M. Eparvier l'a ramené à Lissieu dans sa voiture. Les soins les plus dévoués lui ont été prodigués aussitôt, et heureusement l'accident, nous en sommes certains, n'aura aucune suite.

M. Jacob menait, depuis le départ, un train d'enfer. Parti de Lissieu à 8 h. 32' 30", il était à Mâcon à 9 h. 30, c'est-à-dire 57' 30" après. Or, il faut retrancher 10 minutes pour la traversée de Villefranche, ce qui ramène son temps à 47' pour 50 kil., soit la bagatelle de 64 à l'heure.

Il a gagné, en 50 kil., 12' 30" sur une Panhard de course conduite par le meilleur chauffeur de France. Il a été fortement gêné par la poussière des voitures qu'il rencontrait, et a donné une vitesse bien supérieure au retour, jusqu'au moment où l'accident s'est produit.

Et dire que c'est à cette allure qu'il est tombé ! Je ne sais si vous êtes comme moi, mais quand j'y pense, je sens un frisson me faire des virages terribles dans le dos.

### Les voitures arrivent !

M. Archinard, champion (2 h. 21' 33"). — A partir de ce moment, paraissent les voitures ; C'est d'abord, à 11 h. 13' 3", M. Archinard (Temps : 2 h. 21' 33"), couvert de poussière mais tout joyeux, il s'entend chaudement féliciter pour son litre de champion. Il a eu quelques petits ennuis en route ; ses bouchons de réservoirs étant partis sans le prévenir, l'eau et l'huile sont entrées en relations, la première déversant son trop plein dans le sein de la seconde, le tout saupoudré de poussière, ce qui avait des chances de gêner le graissage.

M. Collin, 2<sup>e</sup> (2 h. 25' 50"). — Au sympathique président du Moto-Club de Lyon revient la seconde place dans la catégorie des voitures. Arrivé à 11 h. 19' 50", son temps est de 2 h. 25' 50", 5 minutes seulement après M. Archinard. M. Collin monte une voiturette Berliet, dernier modèle, avec laquelle il a fait de véritables exploits. Je vous recommande ses départs et ses virages à recouler... voyez-les et vous m'en direz des nouvelles.

M. Roux, 3<sup>e</sup> (3 h. 6"). — M. Roux a passé au contrôle à 11 h. 41' 50". Il possédait une jolie machine Decauville, dont l'avant allongé, pareil aux Mors de course, est excessivement gracieux. M. Roux, qui ne cherchait pas à battre un record, a accompli sa course en 3 heures 6 minutes. Il est arrivé en excellente forme, parfaitement content et avec raison de sa jolie voiturette, qui ne lui a occasionné aucun ennui.

— Tout d'un coup paraît, à l'extrémité du virage, une nouvelle voiture, à grand coupe-vent jaune, du plus bel effet. C'est la Roche-Schneider de M. Marge. Elle ramène M. Berger qui a été frappé d'insolation. M. Berger heureusement, est entièrement rétabli et c'est avec la plus parfaite bonne grâce qu'il nous rend compte de cet incident, en regrettant d'avoir arrêté M. Marge dans sa course.

Peu après vient M. Eparvier ramenant ce pauvre M. Jacob, tout ensanglanté, jusque au café où les soins nécessaires par son état lui ont été prodigués.

— Et, maintenant, en route pour Lozanne, où le déjeuner nous attend. On part avec d'autant plus d'empressement que, levés depuis le point du jour, les affaires de la faim commencent à se faire terriblement sentir. Ma parole ! On mangerait un différeniel.

M. Collin, à notre grand regret, nous abandonne, obligé de se rendre auprès d'une parente dangereusement malade. Plus de président ! Le banquet s'en ressentira. Il nous reste heureusement les deux sympathiques vice-présidents, M. Bouchard et M. Louis Rival, qui revenait de Mâcon. Mais ce dernier est resté en panne à 30 mètres de là et n'a jamais pu repartir. Il montait une... (Oh ! pardon je suis distrait)... quand je l'ai vu, il était assis sur une chaise et prenait son café.

— Le banquet, fort bien servi par l'hôtel Bail, a réuni 70 convives sous la présidence de M. Bertrand, secrétaire.

Ce dernier a été l'hôte courtois et plein de tact que nous savions trouver en lui, et nous le prions d'accepter, avec nos félicitations, nos sentiments de sincère gratitude.

Au dessert M. Veyret se lève ; dans un discours entièrement spirituel, il remercie M. Brun, président du Bicycle-Club et ces messieurs des contrôles. Il décoche bien une petite flèche à la presse à propos de son ardeur à relater les accidents d'automobiles, mais il s'y prend si gentiment qu'on ne

peut lui en vouloir. Il porte ensuite un toast aux champions et remercie M. Joannès Rival de son heureuse participation à la course.

M. Brun prend également la parole, mais en termes trop courts, car nous l'aurions écouté avec plaisir bien plus longtemps. Et M. Sigrist se lève, qui fort à propos, et très courtoisement, fait remarquer que si la presse est esclavée de son devoir en relatait quelques accidents, elle a toujours été heureuse de prêter son appui à l'industrie automobile en faisant connaître les efforts tentés et les progrès accomplis. Comme bien vous le pensez, Lyon-Sport manifeste les mêmes sentiments et applaudit de tout cœur aux paroles du représentant du Lyon Républicain.

Deux monologues sont ensuite débités par M. Rondelli qui nous amuse un bon moment. Et après le rideau tombe.

### Autour de la Course.

Lyon-Sport serait en faute s'il omettait de signaler quelques détails intéressants relatifs aux moments qui ont précédé ou suivi le championnat.

De bon matin, M. Bouchard, vice-président du Moto-Club de Lyon, s'embarque tout joyeux sur une Teste et Moret, mais il n'a pas fait 50 mètres qu'un tournant de la rue Constantine, un énorme camion lancé au triple galop, fait son virage à gauche sans ralentir, et coince la jolie voiturette entre ses énormes roues et le trottoir. Sauvage, va ! Ni M. Bouchard, ni son compagnon n'ont eu de mal, mais il a fallu porter la pauvrete jusqu'au garage, deux de ses jambes ayant complètement fléchi sous elle. M. Bouchard est reparti sur une Benz, n'osant pas risquer la chance d'un accident avec son élégante voiturette Piéper. Ah ! si je m'étais appelé Bouchard, comme j'en aurais dévoré du terrain avec celle-là !

Et la malchance de M. Collomb ! Malchance relative, au reste, car, si l'on veut bien réfléchir, on verra que, pour gagner un championnat avec une voiturette de promenade, il faut que la marque représentée par lui, soit terriblement bonne.

Ce sont des félicitations qu'il faut vous adresser, au contraire, M. Collomb, car tout le monde sait que votre Teste de course a manqué d'électricité.

Quant au tri à Lara... le soir à minuit, il n'avait encore que deux roues. Je le sais pour l'avoir vu. Et nonnez-vous après cela que lui, le matin, n'ait eu qu'un œil.

On le connaît assez, du reste, pour savoir que s'il ne se fût pas trompé de route et si M. Jacob n'eût pas fait de chute, nous aurions assisté à une course mouvementée (c'est bien le cas de le dire) et à des performances étonnantes.

M. Joannès Rival, l'avant veille, était à Paris, et, ce jour-là, il est revenu, ayant simplement passé par Bordeaux. Il est venu serrer la main à son frère et à ses amis de Lyon, il s'est présenté au championnat, sans avoir touché à sa machine, puis il a filé sur la Suisse... Bah ! quelques mètres de plus ou de moins... que voulez-vous que cela lui fasse ?

J'ai omis de vous dire qu'au début du banquet s'est produite sensationnellement l'arrivée du champion course de motocycles. M. Berliet ne comptait pas battre les 5 chevaux de M. Jacob avait déjeuné à Mâcon et s'est trouvé champion malgré lui. Ah ! si ce bon La Fontaine eût été là, comme il nous aurait servi sa fable « Rien ne sert de courir... »

A mon avis, La Fontaine a tort. Les courses sont nécessaires, et celle-là en particulier ne sera point inutile. Elle nous a servi à constater que l'on pouvait avoir confiance dans l'avenir, et qu'entre les mains des sportsmen qui s'en occupent, l'initiative et le progrès ne faiblissent pas.

Le soir, au retour, par exemple, je crois bien qu'il y a eu des incidents de route... j'ai entendu parler d'une bataille engagée entre chauffeur et passant. Mais cela ne tire pas à conséquence. Le passant qui, du reste, a commencé, n'est pas mort sur le coup... de pompe.

Pendant que j'y pense, je crois devoir signaler spécialement à M. le maire de la commune d'Anse, l'article relatif à un accident survenu pendant la course à un cycliste. Nous avons pris nos informations : le cycliste en question n'a pas été touché par l'une des voitures. Il a eu peur, fait un écart contre le trottoir et est tombé. Il n'y a pas, là, faute de notre part. Tout le tort est au cycliste qui n'avait qu'à suivre paisiblement son chemin, il ne lui serait rien arrivé.

— Comme l'accident survenu à M. Jacob vous intéresse certainement, nous nous sommes empressés de photographier son tricycle tel, qu'il s'est trouvé après la chute.

Nous tenons l'épreuve à la disposition des personnes qui voudront la voir, au garage de MM. Rival et Bouchard, 8 rue Constantine, ou au leur magasin, 15, rue Bât-d'Argent.

— Je ne puis terminer sans remplir une mission que l'on m'a recommandée. Tous, nous ne saurions trop remercier particulièrement M. le Préfet du Rhône, M. le Préfet de Saône-et-Loire et assureur de notre vive reconnaissance MM. les maires des localités traversées et qui tous ont bien voulu permettre cette épreuve sportive.

Elle était bien faite, ils l'ont compris, pour donner à ses acteurs la confiance et l'émulation qui les guident toujours plus loin sur le chemin si engageant, mais si ardu, de la science et sur le sentier si étroit du succès.

### Nos Chauffeurs Lyonnais

M. Lamure, de l'île-Barbe, vient de commander, chez Rival et Bouchard, une voiturette La Merveilleuse, construite dans leur atelier du boulevard du Nord.

M. Roche, pharmacien, nouveau membre du M. C. L., vient d'acheter, chez Rival et Bouchard, un tricycle à pétrole Phébus, moteur de Dion, 2 chev.-av/41

Vienne. — M. Tremaux, fabricant de bougies, est possesseur, depuis cette semaine, d'une superbe voiturette achetée chez Rival et Bouchard.

M. Gallan, distillateur, a passé commande à MM. Rival et Bouchard d'une voiturette La Merveilleuse, moteur Astier, 5 chevaux, refroidissement par eau.

### OCCASIONS

Vis-à-Vis phaéton, Roche-Schneider 6 chev. 2 vitesses, marche arrière, roues bois, moyeux bronze, pneus Michelin en parfait état, 0,90 arrière et 0,65 avant, nouvelle distribution, radiateur et pompe. Réservoirs supplémentaires. Avance à l'allumage sur la direction. Coffret supplémentaire à l'avant, capote, tablier, lanternes ; s'adresser au journal n° 742.

Vis-à-vis phaéton, Roche-Schneider, 8 chev. dernier modèle, voiture absolument neuve. Capote lanternes, grand radiateur. Pneus de 90 m/m en parfait état, nouvelle distribution, nouvel allumage.

### OCCASIONS EXTRAORDINAIRES

Voitures à 2 et 4 places en parfait état, livrables de suite après essais depuis 2.500 francs. S'adresser, au journal.

### CYCLES & MOTOCYCLES CASTOLDI

Essence de Pétrole Spéciale  
Marque FENAILLE & DESPEAUX  
**BENZO-MOTEUR**  
POUR  
Moteurs et Automobiles

**HIPPISME**  
TROTTEUR

Les courses internationales qui viennent d'avoir lieu à Vincennes et à Levallois m'intéressaient plus que tout autre, car elles répondent à des idées que je n'ai jamais cessé d'émettre et enfin elles permettaient à de nombreuses personnalités du Trotting, de voir pour la première fois des épreuves dont ils ne se doutaient probablement pas !

Le contact de drivers, tels que Tappan, Rossi, Miller, Pech est bienfaisant ; les merveilleuses allures de champions, tels que *Cald*, *Colonel Kuser*, *Athanio*, *Viburnum M.*, *Pitomest* stimulent l'admiration et l'émulation de bien des propriétaires, qui ne connaissent les prouesses dont sont capables les admirables trotteurs que par la voix des journaux !

Enfin, cette légende qui tendait à faire passer les trotteurs américains pour n'avoir que de belles vitesses sur « la courte distance et sur des pistes spéciales » vient en même temps de disparaître. Trois mille cinq cent mètres à Vincennes sur de l'herbe, avec deux montées, suffisent à prouver l'erreur de cette croyance.

Or, en France, si le trotting, ou plus exactement si le trotteur s'est grandement amélioré, le goût du trotting lui, ne s'est guère développé.

L'élevage en souffre, car les recettes sont faibles par rapport à celles obtenues sur les hippodromes de pur-sang.

Or, si on donnait des courses plus intéressantes au public, c'est-à-dire des épreuves atelées qui sont toujours plus agréables pour les sportsmen que les courses montées, où il nous est permis de critiquer la barbarie, la main atroce de certains jockeys, tout cela joint à une ignorance absolue de la science du train, [si le public pouvait assister à des épreuves internationales qui le passionnent toujours davantage, le goût du trotting deviendrait plus grand.

A l'étranger, les amateurs ne sont pas moins sportsmen que chez nous, et pourtant le trotting jouit d'une réputation... et de recettes inconnues en France. Notre élevage, indirectement, gagnerait donc beaucoup à ce qu'on rendit les épreuves au trot plus intéressantes.

D'ailleurs, je suis heureux de constater que les journalistes les plus sérieux et les plus compétents manifestent une tendance en faveur d'idées à peu près semblables à celles que j'ai toujours défendues.

« Mais, il y a un hic, — écrit Jeannot dans le *Falot* à propos des épreuves atelées, — aucun propriétaire français ne fera le sacrifice d'atteler un crack. C'est encore compréhensible ; les allocations aux courses atelées sont une quantité négligeable auprès de celles allouées aux courses montées. Chaque année, lors de la confection du programme, le Comité est toujours disposé à diminuer les prix atelés et non à les augmenter. Les intérêts de l'attelage paraissent bien insuffisamment représentés au sein de la *Société du Demi-Sang*.

Vous n'éprouvez donc aucun plaisir, Messieurs, à voir lutter Colonel Kuser et Bonnatella ? Vous

**AUTOMOBILES ROCHET-SCHNEIDER**

se distinguent par leur SILENCE ABSOLU ABSENCE DE TRÉPIDATION Fabrication supérieure



**MAISON ALEXANDRE**

TAILLEUR, rue Romarin, 10, LYON (TERRAIN)  
Vêtements exclusivement sur mesure, Complet, Pardessus  
Nouveautés françaises et étrangères, Habits pour Cyclistes.