Le cyclisme dans les Côtes-d'Armor

à la fin du siècle dernier

PRÉSENTÉ PAR
Roland Ladève

PRÉFACE DE
Bernard Hinault

Le cyclisme dans les Côtes-d'Armor

à la fin du siècle dernier

ISBN 2-9504787-0-0

© ROLAND LADÈVE, 1990

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa premier de l'article 40).
Cette représentation ou reproduction, par quelques procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Le cyclisme dans les Côtes-d'Armor

à la fin du siècle dernier

Remerciements

Je tiens à remercier particulièrement Bernard Hinault qui très gentiment a accepté de préfacer ce livre.

Tous ceux qui ont patronné le jeu qui accompagnait le bulletin de souscription.

La Caisse d'épargne Ecureuil des Côtes-d'Armor, Daniel Le Quellenec, responsable du secteur de Loudéac, Josette Deroo, responsable de l'agence de Loudéac.

Joël Blévin, ancien coureur professionnel, aujourd'hui président du club VC Côte de Granit et surtout P.-D.G. des Grands Garages de Lannion.

Philippe Cardinal, directeur du Crédit immobilier de l'Armor et de l'Argoat.

René Glorion, le caricaturiste, l'artiste peintre trégorrois bien connu, qui est l'auteur du portrait de Morin ornant la couverture.

Avertissement

En 1984, j'ai publié *l'Histoire du critérium de Callac*, le Petit Sportif, imprimerie Jacq, Saint-Brieuc, plaquette aujourd'hui totalement épuisée et avant la sortie en 1991 d'un ouvrage inédit sur le Tour de France, voici *le Cyclisme dans les Côtes-d'Armor à la fin du siècle dernier.*

Cet ouvrage préfacé par Bernard Hinault se divise en trois parties.

La première est la réédition du livre de Georges Paramé « Morin les débuts d'un champion », imprimerie Guyon, Saint-Brieuc (1895). Ce document d'une très grande rareté ne se trouve ni à la bibliothèque de Saint-Brieuc, ni à celle de Rennes ni même aux Archives départementales des Côtes-d'Armor.

La seconde partie intitulée « Le cyclisme au temps des belles moustaches » est la réédition d'une partie de l'ouvrage de Fleurigand *le Cyclisme* (1893). Les quatre chapitres abordés vous feront découvrir des détails savoureux :

« Avis aux dames. — L'usage immodéré du vélo peut allonger le pied.

» Ce sont les muscles de la région lombaire et ceux de la partie antérieure de la cuisse qui fatiguent le plus dans la montée des côtes. Aussi les cyclewomen devront-elles sans vergogne mettre pied à terre dans les fortes montées. »

Dans la troisième et dernière partie « Morin et les autres » sont évoquées les victoires du Briochin dans le

Grand Prix de Paris, sa participation aux grands matches. Des palmarès, des documents inédits comme cette chanson composée par Théodore Botrel en l'honneur de Jean-Marie Corre, quatrième du premier Paris-Brest-Paris en 1891, complètent ce chapitre.

Pourquoi la réédition de l'ouvrage *Morin, les débuts d'un champion* ? Depuis des années, des correspondants français et étrangers me demandent de leur procurer un exemplaire de ce précieux livre. Hélas, je me suis trouvé dans l'impossibilité de satisfaire la moindre demande. Aujourd'hui le nom de Morin est complètement oublié même à Saint-Brieuc sa ville natale. Ludovic Morin en réalité à l'état civil Louis Jules Paul Morin, a été en son temps une idole et sa notoriété était sans doute supérieure à celle des champions d'aujourd'hui. Il était l'ami d'éminents personnages comme les frères Peugeot, l'aviateur Santos-Dumont... Et détail peu connu, il est sans doute le premier coureur cycliste à qui un livre a été consacré.

Voilà autant de raison qui m'ont incité à vous proposer aujourd'hui la réédition du livre de Georges Paramé *Morin, les débuts d'un champion*.

Alors tous en selle et partons à la découverte d'un pionnier de la petite reine.

Roland LADÈVE.

Préface

Ce livre est un hommage à un grand pistard des dernières années du 19e siècle.

En parcourant cet ouvrage vous allez découvrir la forte personnalité de Ludovic Morin né à Saint-Brieuc en 1877.

Spécialiste de la vitesse, il remporta à plusieurs reprises le Grand Prix de Paris devant un public considérable.

A cet époque les coureurs étaient confrontés à des conditions de courses extrêmement difficiles, et pour réussir dans le sport cycliste il fallait un courage exceptionnel et une rage de vaincre hors du commun.

J'espère que l'histoire de ce coureur breton, mal connu du public, vous passionnera.

Bonne lecture à tous.

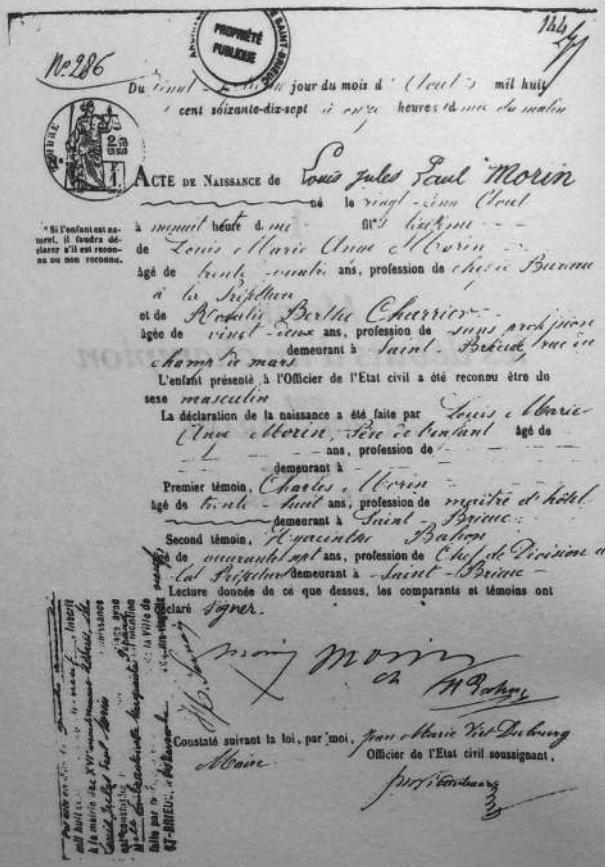
Bien amicalement,
Bernard HINAULT.

1

Morin, les débuts d'un champion

par
GEORGES PARAMÉ

Préface
de E. Mousset



PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

No 286

Du [illegible] jour du mois d'Août mil huit cent soixante-dix-sept à onze heures du matin

ACTE DE NAISSANCE de Louis Jules Paul Morin né le vingt-cinq Août à minuit heure du mi fils légitime de Louis Marie Anne Morin âgé de trente-quatre ans, profession de chef de Bureau à la Préfecture et de Rosalie Berthe Charrier âgée de vingt-deux ans, profession de sans profession demeurant à Saint-Brieuc, rue du champ de mars

L'enfant présenté à l'Officier de l'Etat civil a été reconnu être du sexe masculin

La déclaration de la naissance a été faite par Louis Marie Anne Morin, Père de l'enfant âgé de [illegible] ans, profession de [illegible] demeurant à [illegible]

Premier témoin, Charles Morin âgé de trente-huit ans, profession de maître d'hôtel demeurant à Saint-Brieuc

Second témoin, Hyacinthe Bahon âgé de quarante-sept ans, profession de Chef de Division à la Préfecture demeurant à Saint-Brieuc

Lecture donnée de ce que dessus, les comparants et témoins ont déclaré signer.

Louis Morin

Constaté suivant la loi, par moi, Jean Marie Vict Dubourg Maire Officier de l'Etat civil soussignant,

Document Archives municipales de Saint-Brieuc.

Préface

Lorsqu'un voyageur aventureux, démuni de vivres, s'égare dans un pays nu et inhabité, ce n'est pas sans un profond sentiment de découragement qu'il chemine sur la route, qu'il suppute d'avance les interminables heures de tristesse et de privation qu'il va endurer ; jusqu'à ce qu'un gîte, d'existence problématique, vienne mettre fin à ses maux en lui apportant le réconfort après lequel il aura si longtemps soupiré.

Ainsi en aura-t-il été des sportsmen français depuis la fin de l'année 1893, au sujet de la situation sportive de notre pays vis-à-vis de l'Etranger.

A cette époque, nous possédions encore Cassignard qui, doué de qualités intrinsèques de premier ordre et arrivé à une forme magnifique, dominait manifestement tous ses compatriotes et était devenu notre champion incontesté. Il avait démontré, en outre, en maintes occasions retentissantes, qu'il était de taille à soutenir superbement nos intérêts dans les luttes internationales.

Avant lui ce double honneur était déjà échu à

Médinger, dont il était devenu le digne successeur : la mort aussi terrible qu'inattendue du jeune champion laissa le sport cycliste français désemparé et livré sans défense efficace aux assauts des coureurs qui, de tous les autres pays, venaient chez nous à la conquête de la gloire et de la fortune.

En vain les sportsmen français fouillaient d'un œil anxieux la foule des jeunes coureurs, cherchant à découvrir celui qui serait capable de prendre une succession si inopinément ouverte. Leurs recherches hésistantes allèrent de l'un à l'autre avec un désir intense de réussites mais pourtant sans conviction bien solide. Plusieurs noms furent successivement prononcés, mais aucun de ceux qui les portaient ne se montra de taille à justifier une telle confiance. Les faits ne tardèrent pas à donner un cruel démenti aux espérances qu'ils avaient fait naître et les illusions qu'on s'était forgées sur leur compte s'écroulèrent comme un château de cartes.

Privé de son meilleur représentant, le sport cycliste français fut pendant l'année 1894 livré en pâture aux compétiteurs étrangers et nos meilleurs coureurs durent s'éclipser devant eux et se contenter des places secondaires.

Zimmerman, Banker, Wheeler, Barden, Harris, Edwards, Houben, etc., infligèrent à nos coureurs des séries de défaites à peine interrompues par quelques rares succès dont Médinger prit encore la meilleure part, ce qui était d'autant plus méritoire que le vétéran de nos pistes étaient sur la brèche à un âge où depuis longtemps les autres coureurs ont pris d'ordinaire leur retraite.

La disparition du vieux champion venant faire

un sinistre pendant à celle de Cassignard, laissait en 1895 les couleurs françaises définitivement désemparées en leur enlevant leur dernière chance, car tous nos coureurs alors connus s'étaient montrés inférieurs à Médinger et aucun nouveau ne se manifestait comme pouvant mettre fin à notre situation lamentable.

Le sport national, las donc de voir continuer et même s'aggraver encore cette noire période qu'il traversait depuis l'année précédente et 1895 s'annonçait comme devant être encore pire pour notre amour-propre que 1894.

Or, voilà que tout à coup, au moment où tout espoir semblait perdu et qu'on commençait à craindre de voir de nouveau les coureurs étrangers régner d'autant plus en maître cette année chez nous que quelques nouveaux compétiteurs redoutables, tels que Protin, étaient annoncés comme devant venir grossir la liste de nos vainqueurs, on voit tout à coup surgir un tout jeune homme, jusqu'alors inconnu en dehors de la région où depuis trois ans, il avait pris part aux courses et montré sur ses rivaux locaux une indiscutable supériorité, mais dont le nom n'était pas parvenu jusqu'à Paris, et qui, se décidant enfin à quitter sa ville natale pour venir goûter de la capitale, devait en quelques mois conquérir sans conteste le premier rang parmi nos coureurs français et relever notre prestige national en infligeant de retentissantes défaites aux plus célèbres des Champions étrangers.

Ce nouveau venu s'appelait Morin. Il était originaire de Saint-Brieuc. Il arrivait du plein cœur de cette vieille Bretagne, renommée pour la solidité et l'entêtement de ses habitants et tout indiquait en lui les qualités distinctives de sa race.

Tête ronde, cheveux noirs frisés, teint bronzé, nez légèrement aquilin, œil vif, joues pleines, bouche serrée et volontaire, pas très grand, mais fortement râblé, large torse, épaules solides, jambes puissantes, ensemble robuste et bien proportionné ; santé exubérante et avec tout cela 18 ans, c'est-à-dire l'aurore de la belle jeunesse et l'avenir plein de promesses.

Il semble bien cette fois que les sportsmen français peuvent se consoler de leurs déboires passés et qu'ils ont enfin trouvé en Morin l'oiseau rare depuis si longtemps cherché, le coureur plein de qualités, déjà brillamment manifestées et que le temps et l'expérience ne peuvent que développer encore notablement, le sprinter merveilleusement doué, ayant cette pointe finale foudroyante qui a de tout temps procuré de si nombreuses victoires à ceux qui en étaient les heureux possesseurs, le continuateur en un mot de Médinger et de Cassignard, qu'ils commençaient à désespérer de ne jamais plus retrouver.

Cette joie aura été d'autant plus grande, qu'elle a été plus inattendue et l'apparition soudaine de Morin, parvenu rapidement au premier plan des coureurs d'Europe, aura été un des événements les plus heureux qui aient pu arriver au sport cycliste français, car elle lui a rendu la confiance qui commençait à lui échapper et le relief dont il avait tant manqué pendant la saison précédente.

Et maintenant, il ne nous reste plus qu'à souhaiter de voir Morin continuer dignement une carrière si brillamment commencée. Grâce à son jeune âge, il a devant lui un bon nombre d'années de succès en perspective et l'horizon

s'ouvre heureux et prospère devant lui. Il faut surtout qu'il se souvienne que désormais il ne s'appartient plus exclusivement, mais qu'il appartient au sport cycliste français, dont il s'est montré cette année le plus glorieux représentant, et dont il est pour l'avenir le plus ferme espoir.

Honneur donc à la jeune étoile quivient de se lever d'une manière si opportune au firmament de notre sport cycliste national !

Paris, le 28 novembre 1895.

E. MOUSSET.

Portrait du champion

Est-il bien nécessaire de faire ici le portrait de Morin ? Le lecteur a déjà aperçu en tête de cet ouvrage sa figure ouverte et franche, photographiée tout récemment par Hamonic, l'excellent artiste briochin.

Qui, d'ailleurs, n'a pas eu devant les yeux, par les journaux de sport, les traits du héros du jour ?

Comme dessin et comme expression, Hamonic ne pouvait mieux faire.

Un front haut, que recouvrent au sommet des cheveux noirs et abondants, frisés en petites boucles et partagés par une raie impeccable, tracée à droite. De grands yeux vifs, abrités sous les sourcils noirs comme ses cheveux et bien arqués. Un nez aquilin, avec les narines un peu fortes. De la bouche, plutôt moyenne, s'échappe parfois un gros rire bon enfant, large et sincère, et une exubérante gaieté. Le teint, depuis quelque temps, se rembrunit par l'effort des courses : c'est le teint des bateliers cessonnais, des robustes gars de son pays natal, hâlés par l'air âpre et salin de la mer bretonne...

Point de ruse, point de malice, dans toute cette physionomie, où se devinent aisément la modestie et la belle humeur ; qui sont les deux traits saillants de son caractère.

Le voit-on sur sa jolie Peugeot, dans sa charmante tenue de course, maillot damier noir et mauve [1] ? On le trouve admirablement bâti ; musclé comme peu de jeunes gens de son âge, à peine a-t-il dépassé la dix-huitième année.

Il a, certes, toutes les allures d'un athlète. Son buste est bien pris, sa poitrine large et ouverte, pleine de souffle, son corps trapu, ses cuisses nerveuses ; ses jarrets d'acier, d'une forme parfaite, donnent aux pédales leur course vertigineuse avec une aisance, une souplesse remarquables.

Sa position en machine est impeccable, et on ne peut plus en rapport avec sa taille moyenne, 1,65 mètre environ. Elle lui permet de déployer toutes ses qualités de vitesse. La selle est un peu plus élevée que le guidon, complètement engagé dans le tube de direction. Les poignées sont basses, mais disposées de manière à ne gêner en rien l'action des jambes. Ainsi, le corps n'est jamais entièrement courbé, même au plus fort de la lutte.

Il faut voir le jeune champion sur la piste pour admirer la puissance de son action, la grâce de ses mouvements et la beauté incomparable de son style.

Quant à sa pointe finale, de l'avis de tous elle est foudroyante. C'est cette qualité maîtresse

---

1. Pour illustrer la couverture de ce livre, le peintre René Glorion a représenté Ludovic Morin avec un maillot noir et vert.

qui a attiré sur lui tous les yeux, lors de ses débuts dans la capitale. On pouvait critiquer sa façon de courir, son manque de tactique, son peu d'expérience de la piste ; mais il fallait voir l'esbaudissement des autres, les anciens, quand déjà ce « gamin-là » les règlait au poteau après cent mètres d'un emballage magnifique et irrésistible...

Il y avait dans son allure un sang-gêne si complet et si peu de recherche, qu'il semblait courir pour son plaisir, sans souci aucun de l'argent ni des honneurs.

Il s'est bien perfectionné depuis cette époque. Grâce à un entraînement régulier et méthodique, il a éclipsé les différentes étoiles de la piste, qui ont pâli une à une devant lui ; grâce à une observation constante et attentive des hommes et des choses, il est arrivé à connaître toutes les roueries du métier de coureur. Ne craignez pas qu'il se laisse maintenant battre par surprise, ni prendre un pouce d'avance dans la ligne d'arrivée.

La course superbe qu'il a fournie au Grand Prix dans un style si impressionnant en est la meilleure preuve.

Enfant et naïf il est apparu, voilà un an, aux sportsmen parisiens ; enfant et naïf il est resté, sauf... dans les courses. Partout ailleurs vous retrouverez en lui le caractère breton, dans ce qu'il a de primesautier, de loyal et de bon, sans la rudesse et l'entêtement ridicule.

J'ai déjà parlé de sa modestie. On pourrait dire qu'à Paris elle est devenue primordiale. Elle est pour beaucoup dans la rapidité de sa renommée et la sympathie qu'il inspire à tous.

Parlez-lui de ses courses, de ses succès. Il

approuvera de la tête, puis vous remerciera avec une cordiale poignée de main. Pas un mot pour renchérir sur vos compliments, au contraire ; c'est avec la plus grande simplicité qu'il vous expliquera comment il a gagné, et c'est tout...

Plutôt que de mettre sa victoire en relief, il cherchera souvent à pallier la défaite des autres. C'est ainsi que le soir du Grand Prix, notre confrère Frantz Reichel le happe au moment où il quitte le vélodrome et lui demande à brûle-pourpoint ses impressions dans le virage, après l'arrivée : « Oh ! répondit-il, j'étais embêté, embêté, pour ce brave Banker ! »

Ces seuls mots, sortis spontanément de sa bouche, ne donnent-ils pas la mesure de sa bonté de cœur et de sa délicatesse ?

A-t-il subi un échec, il ne récrimine point et ne garde jamais rancune à ses vainqueurs. Je me souviens qu'à la suite du dernier Championnat de France, gagné, on se le rappelle, par Gougoltz, et où Morin partait grand favori, plusieurs journalistes créèrent sur les deux jeunes gens, — jusque-là les meilleurs amis du monde —, une légende d'inimitié qui aurait été causée par le dépit de Morin d'avoir été vaincu.

C'était de la pure fantaisie, écho inexact de la grande épreuve, rêve de quelques reporter en quête d'incidents sensationnels.

Quant à Morin, auquel j'en ai parlé depuis, il s'est étonné qu'on se soit ainsi mépris sur ses impressions car il n'a pas retiré un seul instant son amitié à Gougoltz. Il a été enchanté, au contraire, de son succès : « Il ne faut pas, ajouta-t-il, que le même gagne toujours. »

Morin est donc avec les coureurs, ses confrères, le meilleur des camarades.

J'ajouterai, pour compléter son portrait moral, qu'il a un excellent cœur et qu'il n'oublie pas les bienfaits reçus. Souvent on le voit, dans le courant de l'année, interrompre son entraînement et profiter d'un court intervalle entre deux réunions sportives, pour venir à Saint-Brieuc, serrer la main de ses amis et de ceux qui l'ont initié dans l'art de la vélocipédie.

Ses débuts

Né à Saint-Brieuc le 25 août 1877, Ludovic Morin avait exactement dix-huit ans et deux mois au moment de son triomphe au Grand Prix.

Son père, d'abord chef de bureau à la préfecture des Côtes-du-Nord, fut nommé successivement percepteur à Moncontour, à Collinée et à La Barre-en-Ouche (Normandie), où il mourut le 4 mars 1889. Sa mère, restée dans cette dernière localité, revint plus tard à Saint-Brieuc.

A l'âge de huit ans, Ludovic, l'aîné des enfants, fut envoyé pour faire ses études chez son oncle, le sympathique abbé Morin, curé de Matignon (Côtes-du-Nord). Pendant les quatre années qu'il y resta, il travailla avec ardeur et acquit une instruction primaire complète qui lui a beaucoup servi depuis.

Six mois après la mort de son père, il quitta Matignon et revint à Saint-Brieuc. Le 20 octobre 1890, il entra chez son cousin Frédéric Pincemin, négociant rue aux Toiles, pour apprendre le commerce. Il était alors âgé de treize ans.

A ses grands magasins de tissus, F. Pincemin

avait adjoint, depuis une dizaine d'années déjà, une Agence vélocipédique où étaient réunies les machines des meilleures marques.

Chaque jour, de nombreux clients venaient faire nettoyer leurs bicyclettes ou exécuter les réparations les plus simples par les dix commis que F. Pincemin avait alors à son service.

Dès cette époque, on ne voyait le jeune Morin à son rayon de châles que lorsque sa présence était absolument nécessaire. Elle y devenait parfois encombrante, car ses aptitudes commerciales ne se développaient pas. Le soin des machines était son occupation favorite et il maniait plus adroitement la clef anglaise que la paire de ciseaux professionnelle.

Il se chargeait de toutes les réparations et les exécutait à merveille parce qu'elles l'intéressaient au plus haut point et que la vélocipédie l'attirait invinciblement.

Une dizaine de machines passaient chaque jour dans ses mains de plus en plus habiles. C'étaient des caoutchoucs pleins et creux, les pneumatiques étaient encore bien rares à cette époque.

Avant de se mettre en selle, il connaissait donc à fond le mécanisme d'une bicyclette. En une demi-heure, il la montait et la démontait avec l'adresse d'un praticien consommé.

Au courant de l'hiver 1890-1891, il se risqua plusieurs fois à enfourcher la bécane récalcitrante ; mais ce n'est qu'en avril 1891 qu'il prit sa première leçon sur le Champ-de-Mars, en compagnie de plusieurs camarades.

Au bout d'une heure, vous pensez bien, « ça y fut ». Il se mit bravement à pédaler et réussit même dans la soirée à descendre sans encombre la côte de Trémuson qui, longue d'un kilomètre et demi, aboutit au Pont des Iles.

A partir de ce moment, il ne rêva plus que bicyclette et records et dit adieu, sans esprit de retour, aux tissus et aux châles.

Enchanté de constater d'aussi excellentes dispositions chez son jeune cousin, F. Pincemin l'emmena quelques jours plus tard faire une excursion à Quintin, localité située à vingt kilomètres de Saint-Brieuc. Morin montait un méchant caoutchouc plein qui laissait fort à désirer et son patron un caoutchouc creux beaucoup plus confortable.

Arrivés à Quintin au bout d'une heure et un quart, ils s'arrêtent vingt minutes chez Paillardon. Le patron propose alors de pousser jusqu'à Corlay, soit quinze kilomètres plus loin : « Comme vous voudrez, dit Ludovic, je ne suis pas encore fatigué. »

Et pour confirmer ses dires, il pédala fiévreusement tout le long de la route, exécutant plusieurs emballages superbes qui laissèrent son compagnon complètement ahuri d'une pareille vitesse sur une telle « bringue ».

Dans cette première excursion, il couvrit 60 kilomètres et arriva très dispos à Saint-Brieuc, sans avoir été obligé de recourir au « Grand Frère », comme F. Pincemin le craignait d'abord.

Un mois après, il va courir à Pontrieux en compagnie d'Albert Chevalier, comptable de la maison. Il arrive second dans la course de Juniors et gagne son premier prix, *10 francs*, je crois. Le soir, les deux amis furent à Saint-Brieuc à minuit, ayant depuis le matin, quatre-vingt kilomètres dans les jambes.

Quinze jours plus tard, la ville de Quintin, l'une des cités les plus fervemment vélocipédiques des Côtes-du-Nord, donnait de belles courses et des prix de valeur. Le jeune Morin enleva brillamment l'épreuve des Juniors et recueillit les bravos enthousiastes de la foule.

Il commençait à se révéler et la précocité de ses différentes performances frappa vivement l'esprit de son patron. Celui-ci découvrait en Morin l'étoffe d'un excellent coureur de vitesse. Il l'isola presque complètement, dès lors, de ses autres employés, et se proposa de l'entraîner dur et ferme pour la saison de 1893. Il aurait pour ce faire une année entière devant lui : nous sommes maintenant au mois d'août 1892.

Moitié par sympathie pour Morin, moitié par amour-propre commercial, il voulut faire de son cousin le premier coureur de Bretagne. Or, à cette époque, c'était Pierre Paillardon, champion de la maison Leker et Sébilleau, qui détenait en ce pays le record du fond et de la vitesse ; c'était à lui que, chaque année, revenaient les plus beaux prix.

Elever Morin à la hauteur du redoutable quintinais, arriver même à le surpasser, telle était l'ambition de F. Pincemin.

Le 27 août 1892, il dota son jeune cousin d'une superbe bicyclette de course qui roulait à merveille, et lui dit : « A partir d'aujourd'hui, il faudra t'entraîner tous les jours ; sois sérieux et l'année prochaine nous gagnerons des prix. Tu as tout ce qu'il faut pour arriver. Sache vouloir, et tu arriveras. »

Le lendemain même, à six heures du matin, l'entraînement commençait.

L'entraînement

J'ai dit plus haut que F. Pincemin représente depuis quinze années déjà à Saint-Brieuc les marques les plus anciennes de vélocipèdes. Mais ne serait-il pas bon, pour la clarté du sujet, de retracer brièvement le passé cycliste de celui qui fut vraiment le « Choppy Waburton » de Morin, celui qui dirigea avec autant de dévouement que d'habileté les laborieux débuts du jeune champion ?

F. Pincemin, qui le croirait, fut un élève de Ch. Terront. Pendant que ce dernier accomplissait à Saint-Brieuc ses deux années de service militaire, il enseigna l'art de la vélocipédie à plusieurs jeunes gens du pays.

F. Pincemin fut de ceux-là. Il commença à courir en 1883, et, sur son grand bi primitif, remporta plusieurs victoires aux courses estivales de Saint-Malo, de Saint-Servan et de Paramé.

En 1886, époque où l'apparition de la « Reine Bicyclette » vint donner à la vélocipédie un essor nouveau, M. Duncan lui envoya une jolie machine Rudge, la première que l'on vit en Bretagne.

Aux courses de Brest, où il lutta avec elle contre les bicycles, il gagna tous les premiers prix. Quelques mois après, à Rennes, les plus beaux premiers lauriers furent encore pour lui.

Mais F. Pincemin n'était pas seulement un coureur de mérite — qui a eu dans le temps sa renommée locale —, c'était aussi un habile organisateur de courses. Grâce à la bienveillance du Conseil municipal de Saint-Brieuc, l'un des premiers qui favorisèrent le cyclisme, il put donner plusieurs fois sur le Champ-de-Mars de splendides fêtes vélocipédiques auxquelles vinrent prendre part les meilleurs champions de la capitale : Terront, de Civry, Médinger, Charron, etc.

J'ai encore sous les yeux un programme des courses de 1887, comprenant 700 francs de prix dans sept épreuves, dont une pour tricycles, une pour vélocipédistes militaires, et une... pour monocycles.

On voit donc que la cité briochine ne fut pas la moins vélophile de France et qu'elle est bien digne d'avoir donné naissance au gagnant du Grand Prix de Paris.

Mais le zèle de F. Pincemin a été pour beaucoup dans cet enthousiasme ; preuve, c'est que trois mille machines ont été vendues par lui dans le département depuis moins de quinze années. La grande marque Clément, entre autres, doit se féliciter de l'avoir pour agent, car il a contribué pour sa part à élargir la base de la superbe pyramide de vente de cette maison qui compte 50 000 machines en 1895, tandis qu'en 1878, il n'y en a que 34 au sommet.

En résumé, F. Pincemin fut un coureur émérite, et n'a pas cessé d'être un cycliste accompli

et un négociant habile. Sous direction, Morin ne pouvait donc faire que des progrès rapides.

Disons aussi qu'à l'époque dont nous parlons, la maison Pincemin possédait plusieurs coureurs attitrés. Le premier, Henri Hamonic, était alors en pleine forme et dans le courant de la saison de 1892, avait attiré l'attention générale par de nombreux et réels succès.

Comme tout champion, il avait un amour-propre assez chatouilleux. Aussi F. Pincemin se plaisait-il à lui opposer Morin, novice encore, et à exciter ainsi entre les deux jeunes gens, une émulation salutaire. Jamais ils ne s'entraînaient l'un sans l'autre ; quand l'un avait donné une vitesse, l'autre éprouvait le besoin de fournir une vitesse supérieure.

L'entraînement réel commença le 1er septembre 1892 vers la fin de la saison vélocipédique. Il fut interrompu pendant les quatre mois d'hiver et reprit avec une nouvelle vigueur en 1893.

Chaque matin, à cinq heures, le manager était debout. Après avoir réglé son chronomètre, il allait au lit de ses poulains qui ronflaient encore à poings fermés : « Allons, mes enfants, disait-il, habillons-nous vivement et aux machines ! »

On se dirigeait alors vers la route nationale de Paris à Brest, au lieu-dit « Le Point du Jour ». Là, pendant deux heures qui paraissaient souvent bien courtes aux « sujets », on faisait de la vitesse sur un terrain plat et ombragé, d'une longueur de 1,60 mètres, où Ch. Terront lui-même, en 1881, était venu parfois d'entraîner avec F. Pincemin, en vue de matchs de 40 et 50 kilomètres.

Le soir, lorsqu'au magasin la journée finissait, l'entraînement recommençait de six à huit heu-

res. De nombreux cyclistes, professionnels ou amateurs, se dérangeaient pour y assister. Les paris s'engageaient, qui pour Hamonic, qui pour Morin : l'enjeu consistait ordinairement en une demi-bouteille de Bénédictine, qu'on allait savourer ensemble au restaurant voisin. Et ces séances de vitesse, aux crépuscules d'automne et de printemps, en face de la grande mer qu'on aperçoit à l'horizon, de la ville qui envoie ses derniers murmures, se prolongeaient au milieu de l'émotion croissante des coureurs, des impressions si souvent détruites et ravivées des spectateurs, se perdant ensuite en des discussions sans fin sur les mérites respectifs des jeunes gens et leurs chances d'avenir.

A huit heures, on revenait dîner. Le repas se composait presque invariablement d'un copieux beefteack saignant et d'œufs mollets ; cela suffisait pour réparer les forces des « élèves-champions » et entretenir leur constitution robuste.

A neuf heures, le manager les conduisait dans leur chambre respective et les enfermait à clef jusqu'à cinq heures le lendemain : pas de café et de jeu à redouter, pas de noctambulisme surtout, ce funeste obstacle aux progrès dans l'entraînement.

Dans les derniers jours de septembre, au cours d'un accident qui aurait pu avoir les suites les plus terribles, Morin montra l'adresse surprenante qui le caractérisa toujours dans le maniement d'une machine. Il alliait à cette qualité un rare sang-froid qui le servit à merveille en cette circonstance particulièrement grave.

C'était lors de l'apparition de la première triplette à Saint-Brieuc. Morin, avec deux camarades peu expérimentés, revenait du Portrieux à toute vitesse. L'allure s'accélère davantage à l'entrée de la Côte-au-Roux, et les deux amis de Morin lâchent, bien malgré eux, les pédales. Impossible d'arrêter la machine non pourvue de frein. Morin dut mettre toute son attention à la diriger dans sa course folle et à éviter soigneusement les voitures si fréquentes dans ce chemin.

La triplette arriva sans encombre jusqu'à l'auberge de la Côte-au-Roux, où la pente est un peu moins rapide sur une centaine de mètres. Morin réussit à tourner le coude que forme la route en cet endroit, mais la satanée machine filait toujours à un train d'enfer.

Au tournant suivant, — la côte n'est qu'une suite de tours et de détours —, il entend, sans l'apercevoir, une grosse charrette qui cahote. Il agite le grelot et prévient de la voix : il crie, crie toujours. Mais vous connaissez ces charretiers ! Le péril augmentant, fait murmurer les deux compagnons de notre héros : « Nous sommes perdus ! disent-ils. — Taisez-vous donc, fit Morin, et un peu de sang-froid ! »

Il n'avait pas achevé que la triplette est à dix mètres en face du véhicule. Un accident mortel peut advenir. Morin ne perd pas la tête. Par un véritable tour de force, il vire adroitement et évite la charrette ; la machine frôle simplement le voiturier ahuri et vient se briser sur un tas de pierres au bord de la route. Mais les trois jeunes gens se relèvent sains et saufs, n'ayant que de légères égratignures aux genoux et aux mains...

Cependant, le 9 octobre, la Société Vélocipédique de Saint-Brieuc, — fondée tout récemment grâce à l'intelligente initiative de M. Ber-

trand, conseiller municipal et de M. Gendry, de Moncontour, — faisait courir le premier Championnat des Côtes-du-Nord de 100 kilomètres sur route. Le parcours était fixé de Saint-Brieuc à Plancoët et retour. Hamonic arriva second, mais Morin, ayant eu au départ un accident de machine, dut revenir changer sa bicyclette et perdit ainsi un temps précieux. Il effectua néanmoins le parcours en six heures, bien qu'un vent debout soufflât violemment au retour.

Le jeune homme essaya plusieurs fois depuis les courses de fond, mais ses brillantes qualités n'éclatèrent jamais que dans les épreuves de vitesse.

En mars 1893, il se trouva dans des dispositions tout à fait favorables pour s'entraîner. Ses jarrets peu à peu devenaient plus robustes, et, à force d'énergie et de courage, il arriva l'égal d'Hamonic. Une lutte désespérée s'engagea dès lors entre eux. F. Pincemin la favorisait de tout son pouvoir, mais plus Morin faisait de progrès, plus l'adversaire déclinait et bientôt aucune comparaison ne demeura possible entre eux, Morin avait gagné la palme.

J'aurais voulu à ce moment prendre les temps de certains matchs qu'ils coururent. Lorsque Morin donnait son suprême effort, il accomplissait de vrais prodiges de vitesse, devant lesquels beaucoup de cyclistes demeuraient étonnés ; Frédéric Pincemin lui-même, qui tenait le chronomètre, preuve matérielle infaillible, ne pouvait en croire parfois ses yeux.

Jusqu'au mois d'avril, l'entraînement se fit sur route. Mais la piste du superbe vélodrome que MM. Leker et Sébilleau faisaient construire, étant presque terminée, F. Pincemin résolut d'y

conduire matin et soir ses coureurs. Au Beau-Feuillage, sans doute, seraient célébrées toutes les fêtes vélocipédiques de l'année. Il fallait habituer Morin et Hamonic aux virages relevés et aux longues lignes de la piste, où ils pourraient fournir une vitesse plus grande et plus facilement appréciable que sur route.

Tous les jours donc, « l'écurie Pincemin », comme l'on disait, composée de Morin, Hamonic, Domalain, Joncours et Ravoux, faisait son apparition au Vélodrome. Et pendant une heure, quelquefois deux, ils tournaient, tournaient jusqu'à ce que les maillots fussent trempés et les fronts perlés de sueur.

Le 29 avril, Morin fit le tour de piste (400 mètres), en 31 secondes.

Comme on le voit, il était en pleine forme et allait sous peu donner du fil à retordre aux meilleurs adversaires.

Premiers succès : 1893

Nous voici à l'ouverture de la saison vélocipédique de 1893 ; notre jeune champion va cueillir ses premiers lauriers, et il n'a pas encore sa seizième année.

A *Rennes*, aux grandes courses du 16 mai, nous assistons au début de ses exploits. Sa réputation naissante franchit ce jour-là les limites de son département natal et grandit encore aux acclamations d'une foule immense de cyclistes et de curieux.

La journée ne fut pas aussi belle que l'eussent désiré les organisateurs, mais l'enthousiasme était grand, à coup sûr au Champ-de-Mars rennais, transformé en magnifique piste circulaire.

Morin, sans doute, ne remporta pas les premiers prix ; pour son apparition en piste, c'eût été trop demander. Mais il dépassa avec une grande facilité les coureurs régionaux de second ordre, parmi lesquels il était naturel de le classer, car il n'avait encore pris part à aucune épreuve importante. Cette journée fut donc pour lui un véritable succès.

Dans le Championnat de Bretagne, il arrive troisième, après Pierre Paillardon — que j'ai présenté au lecteur — et l'excellent Jarrier, de Rennes. Il triomphe ainsi de Berhault, Louis Paillardon, Hamonic et Saint-Gal, résultat qui dépassait l'attente des plus favorables prophètes. Cette course le fit remarquer des spectateurs qui ne connaissaient son nom que par la nomenclature du programme.

Mais, au milieu de l'attention générale, soudain les applaudissements éclatent, bruyants et nombreux. C'est la fin de la 2e Internationale : son maillot noir et jaune passe de nouveau troisième au poteau, après Girardin, de Paris, et Betton, un coureur de mérite.

Ce ne fut pas là un feu de paille, car les succès continuent et se multiplient.

En effet, huit jours après, *à Moncontour*, il se classe deux fois second, suivant Jarrier à une longueur, dans l'Internationale et dans l'Honneur.

Le 16 juillet suivant, c'était l'inauguration du Vélodrome de *Saint-Brieuc*. Morin fut vraiment le héros de la journée et goûta pour la première fois les douceurs du triomphe, triomphe mérité, du reste, car il battit à deux reprises Chéreau, un ancien champion de France, et les coureurs Gaby et Echalié, venus de Paris.

Par un effort final superbe, il arrive second dans l'Internationale, roue dans roues avec Alderton, premier ; Chéreau troisième, est distancé de deux longueurs au moins. Le public, émerveillé, fait éclater les bravos, et tout d'une voix s'élève le cri si souvent répété depuis de : « Vive Morin ! »

Quant au vaillant Chéreau, ahuri de sa défaite,

je l'entendis demander à quelqu'un après la course : « Quel est donc ce gamin-là qui vient de me battre ! — C'est Morin, lui répondit-on. — Morin ! mais j'ignorais encore ce nom-là ! »

Le sympathique coureur nantais, énervé sans doute, se laissa surprendre une seconde fois à la Régionale. Morin gagna dans un *rush* formidable, clouant sur place Hamonic, Berhault et Chéreau. Celui-ci, il est vrai, se réhabilita dans l'Honneur, mais sa victoire fut facile, le jeune breton n'ayant effectué que la moitié du parcours.

A l'issue des courses, les prix furent distribués par feu le général Belin et M. Baratoux, maire de Saint-Brieuc, qui avaient accepté la présidence d'honneur de la fête. Tous deux félicitèrent chaudement Morin, en lui remettant les quatre prix, dont trois premiers, qu'il avait si brillamment gagnés.

Le 24 juillet, *à Lamballe*, il ne fut pas aussi heureux. La piste, dangereuse et mal faite, ne lui permit pas d'utiliser tous ses moyens et occassionna même sa défaite dans la Régionale.

Au 2e tour, en effet, il veut mener le train et augmente sa vitesse. Mais pour ne pas briser sa machine et peut-être lui-même contre le pignon d'une maison, donnant sur le bord de la piste, il vire brusquement et renverse deux coureurs, Saint-Gal et Berhault. Ce dernier se blesse sérieusement dans la bagarre. Quant à Morin et Saint-Gal, ils en sont quittes pour la peur.

Cette chute, néanmoins, paralysa ses efforts dans la Nationale, enlevée par Sorin. Il ne se reprit que dans la Départementale où il arriva premier avec une aisance très grande. Dans la

course des Primes au poteau, il s'adjugea les cinq premières avec la même facilité.

Je passerai sous silence les courses de *Binic, Plouha, Bégard, Lannion*, petites réunions locales où il eut raison de tous ses adversaires.

Pour établir sa supériorité dans le Département et réaliser le rêve de F. Pincemin, il lui restait encore à vaincre P. Paillardon, comme il avait vaincu les autres. Or, depuis les courses de Rennes, une grave blessure au genou avait tenu le coureur quintinais loin de la piste.

Le 6 août, *à Guingamp*, ce dernier se décida cependant à courir.

Mais, fâcheuse réminiscence des fêtes de Lamballe, la piste — si l'on peut décorer de ce nom un terrain en pente, exigu, où les virages sont des casse-cou — la piste, dis-je, était déplorable. Aussi les épreuves de cette journée ne permirent pas d'établir entre les deux adversaires une comparaison quelconque. Jugez plutôt :

A la Départementale, Morin tombe et se blesse. Paillardon arrive premier.

A la Nationale, Morin court malgré sa blessure. Il arrive deuxième, Paillardon est premier.

A l'Honneur, Morin et Paillardon tombent tous deux. Letertre gagne facilement. Dans sa chute, Paillardon rouvre sa blessure du genou qui, à peine cicatrisée, redevient béante et le retient plusieurs semaines au lit.

Le 13 août, *à Quintin*, Morin remporte tous les prix, excepté l'Honneur, auquel un accident de machine l'empêche de prendre part.

Ce succès marque la fin de son séjour à la maison Pincemin, où il était entré trois années auparavant et où il avait accompli, on peut le dire, son *stage* vélocipédique.

Le 1er septembre, MM. Leker et Sébilleau, concurrents de F. Pincemin, le recevaient à bras ouverts et avec les égards dus à un coureur d'avenir.

Le 10 septembre, une grande fête sportive eut lieu au Vélodrome. Chéreau, qui avait encore sur le cœur son échec de juillet, vint à Saint-Brieuc dans l'intention de le venger. Il battit, en effet, Morin à la Régionale, à l'Internationale et à l'Honneur. Dans ces trois épreuves, notre ami se classa deuxième, et ce ne fut qu'à la Départementale qu'il put s'offrir un succès.

D'autre part, le 29 octobre suivant, il eut le tort de s'engager dans le Championnat des Côtes-du-Nord de 100 kilomètres sur piste. Cette épreuve de fond ne convenait guère à la nature de ses moyens. Elle fut, d'ailleurs, contrariée par une pluie qui tomba pendant plusieurs heures et un vent violent qui paralysait l'effort des coureurs.

Morin, trempé, harassé, dut abandonner au 50e kilomètre, à la grande joie de quelques jaloux, qui auraient voulu faire oublier ses récents succès par cette volontaire défaite.

Le jeune coureur leur montrera bientôt « qu'une fois n'est pas coutume ».

Le champion de Bretagne (1894)

Que l'on compare les victoires remportées par Morin en 1893, avec celles de sa campagne vélocipédique de 1894, on sera frappé des progrès immenses accomplis durant cette année.

Il affirme d'abord sa supériorité sur tous les coureurs de l'Ouest, sauf Chéreau, qu'il réussit cependant à égaler. Quant à Paillardon, Betton, Jarrier, Tranchant, Hamonic, tous ses aînés dans le sport cycliste, il les bat à chaque rencontre avec un brio, un sang-gêne, pourrais-je dire, vraiment surprenants.

Cette forme si constamment remarquable, il la dut surtout à l'entraînement sévère auquel il s'astreignit pendant toute la saison. En Bretagne comme à Paris, il posséda toujours sur beaucoup de ses concurrents, l'avantage et le mérite de rester sérieux, désireux avant tout de conserver son énergie et sa vigueur. Maintes fois, il courut dans les grands centres où les occasions de s'amuser s'offrent à chaque pas. Mais, au lieu de fêter bruyamment et copieusement sa victoire, il ne demeurait que le temps strictement nécessaire. Dès le lendemain matin, il était de retour

à Saint-Brieuc ; puis, quelques heures après, frais et dispos, il allait rouler au Vélodrome et se préparer pour les épreuves futures. L'entraînement lui semblait une chose si indispensable que le jour où, par hasard, il l'avait manqué, il eût dit volontiers, le soir, comme l'empereur romain : « *Diem perdidi.* »

Qu'on me permette, à ce propos, une petite anecdote.

Au matin des Grandes Courses de Rennes de 1894, une dizaine d'amis, au total, prenaient le train de six heures avec Morin. Pendant tout le trajet, celui-ci se montra le plus endiablé de la bande, ce qui n'est pas peu dire en si joyeuse compagnie. Enfin, ils arrivent dans la grande ville où ils font un déjeuner substantiel, sinon luxueux, et prennent la direction du Champ-de-Mars. Les courses se passent le mieux du monde pour notre champion qui, la joie au cœur et le sourire aux lèvres, dîne avec ses amis à l'hôtel Continental. Là, plusieurs membres du Vélo-Club Rennais congratulent Morin à qui mieux mieux, et invitent les Briochins à venir tous en chœur au punch qui, le soir, devait couronner cette belle journée.

Personne, en effet, n'y manqua... sauf Ludovic. Malgé toutes les instances, il avait pris le dernier train, pour arriver à onze heures à Saint-Brieuc.

Quant aux autres, je ne vous conterai pas tout ce qu'ils firent après le punch, je vous dirai seulement qu'à trois heures du matin les becs de gaz éclairaient encore leurs frasques nocturnes. Ils attrapèrent, je ne sais comment, le train de cinq heures, et aussitôt installés, ils ronflent comme des locomotives...

En descendant à Saint-Brieuc, qui aperçoivent-ils sur le quai, après avoir frotté leurs yeux cernés et encore pleins de sommeil ! Ludovic lui-même qui, la figure souriante, la main tendue, les invite à savourer le moka chaud qu'il avait commandé pour eux au buffet de la gare : c'était sa façon à lui de fêter sa victoire de la veille ; n'était-ce pas aussi la meilleure et la plus agréable pour ses amis et pour lui !

Cette fois, encore, les moins sérieux se virent obligés d'approuver son départ inopiné qui lui avait permis de dormir tranquille et même de faire deux heures d'entraînement avant leur arrivée.

A propos d'entraînement, je dois ajouter quelques mots. Tant qu'il resta chez MM. Leker et Sébilleau, les facilités les plus grandes lui furent données pour perfectionner sa forme. Coureur, il l'était avant tout et non employé de magasin comme autrefois. Maître absolu de son temps, il en usait à son gré. Lui prenait-il la fantaisie d'aller au Vélodrome ou ailleurs ? C'était approuvé d'avance. Loin de contrecarrer ses désirs, ses directeurs allaient plutôt au-devant.

Au point de vue des machines, rien non plus ne lui était refusé. Il en avait constamment trois ou quatre à sa disposition, sans compter celles que lui envoyaient les maisons de Paris et qui lui appartenaient en propre. De cette façon, un accident de machine ne l'arrêta jamais dans aucune course de cette année, grand avantage surtout pour un coureur de province.

Telles sont les conditions excellentes dans lesquelles Morin se prépara aux courses de 1894 ; nous allons voir que ses efforts furent couronnés de succès. La plupart de ses victoires sont si

éclatantes, qu'elles nous dispensent de tout commentaire.

Le 3 mars, il ouvre la saison vélocipédique en portant un défi à tous les coureurs de l'Ouest, pour une distance de 10 kilomètres sur piste, avec un enjeu de 200 francs.

J. Tranchant, d'Angers, une des meilleures pédales de la région, accepte le match en ajoutant 100 francs à l'enjeu.

Le 18 mars, la rencontre a lieu au Vélodrome de *Saint-Brieuc*, par un temps superbe, mais un peu froid. Les deux adversaires mènent successivement le train. Au dernier virage, Morin se trouve un peu en arrière de son adversaire qui emballe tout à coup. Morin le suit et, dans un magnifique sprint, le dépasse de 20 centimètres au poteau. Naturellement, après cette victoire, applaudissements, ovation faite au jeune coureur par le public.

Le 29 avril suivant, *à Nantes*, il arrive troisième dans la Grande Internationale, derrière Vasseur et Pelletier, et devant Girardin et Fortuny.

Le 26 mai, *à Angers*, il se classe deuxième dans le Championnat de l'Ouest, superbe épreuve enlevée par Chéreau. Il gagne brillamment la deuxième Internationale.

Mais il ne va pas tarder à se rattraper. Sept jours après, *à Rennes*, il rachète en effet sa défaite de Nantes, en gagnant dans un beau style, le Championnat de l'Ouest. Dans la deuxième Internationale, il arrive second, derrière Lemanceau. Dans la Régionale, il laisse sur place Jarrier, Paillardon, Hamonic.

Le 23 mai, *à Moncontour*, il gagne la course principale et le Handicap.

Le 27 mai, *à Saint-Brieuc*, il s'adjuge le Championnat des Côtes-du-Nord de vitesse, où Paillardon arrive second. Morin est également premier aux Tandems et à l'Honneur, et deuxième dans l'Internationale, derrière Chéreau et devant Paillardon. Le résultat, depuis si longtemps cherché, est enfin définitivement atteint.

Le 17 juin, encore *à Saint-Brieuc*, il s'attribue la part du lion ; tous les premiers prix sont pour lui, Internationale, Tandems et Honneur.

Ici, je placerai un incident plutôt comique :

Après les courses de vélos, si bien menées, des courses d'ânes complétant la fête, furent organisées pour amuser le public. Les lauréats de la journée se firent un plaisir de monter les bardots, où ils se sentaient pourtant bien moins à l'aise que sur leur selle habituelle, mais n'est-ce point dans le changement que se rencontre le véritable plaisir.

Je vois encore un des commissaires des courses aligner les baudets : « Un, sortez. Cinq, rentrez. Deux, rentrez de votre personne ! »

Le starter, cependant, abaisse le drapeau. Ils partent, mais, au bout de quelques pas, le grison de Morin, très magistral, jette violemment son cavalier par terre. Une pelle magistrale, inoffensive d'ailleurs s'ensuit, pendant que toute la foule rit aux larmes... Inutile d'ajouter qu'un succès de cavalier ne vient pas grossir le nombre de ceux du vélocipédiste.

Le 15 juillet, *à Lamballe*, Morin ne peut trouver un adversaire sérieux : Lisez plutôt les résultats :

Régionale : 1er Morin, 2e Paillardon, 3e Jarrier ;

Départementale : 1er Morin ;

Internationale : 1er Morin, 2e Jarrier ;
Tandems : 1ers Morin-Paillardon.
Il en est de même le 26 août, *à Lannion* :
Internationale de vitesse : 1er Morin ;
Internationale de fond, 10 kilomètres : 1er Morin, 2e Paillardon.

Au commencement de septembre, il va courir et gagner sur le Vélodrome de Rennes, un match avec Jallu, de Paris.

Quelques jours après, à la station balnéaire de *Dinard*, il se fait applaudir par tout le *high-life* parisien, sur le point de dire adieu à la côte bretonne. Il gagne l'Internationale, les Tandems et l'Honneur.

Enfin, son dernier succès de l'année est *Guingamp*, où il ne laisse aucun premier prix à l'encan.

Pourquoi faut-il que je termine cette longue nomenclature de succès par un revers ?

Cette année encore, Morin voulut partir dans le Championnat de Bretagne, de 100 kilomètres, couru sur le Vélodrome de Saint-Brieuc, le 7 octobre. Le Tertre mène le train ; malheureusement, au deuxième tour, il tombe, entraînant dans sa chute Morin et cinq autres coureurs.

Les cinquante premiers kilomètres furent couverts en 1 h 28 mn, par Le Veler et Jarrier. Un instant après Morin, qui avait regagné le tour perdu, fut obligé d'abandonner la course à la suite de deux accidents survenus aux machines qu'il montait.

Cette défaite eut au moins l'avantage de le guérir pour toujours des courses de fond, résultat appréciable, puisqu'il nous a conservé et nous conservera longtemps encore notre prodigieux sprinter.

L'année 1894 est terminée. Elle a été fructueuse pour Morin qui a vu la somme de ses prix se monter à 3,000 francs environ.

Nous entrons maintenant dans une phase toute nouvelle de sa vie, la phase de ses prodigieux succès, celle qui nous conduira jusqu'au Grand Prix de Paris.

Paris !
Les premières courses

L'année 1894, nous venons de le voir, n'a été pour Morin qu'un long triomphe. Dans la Bretagne entière, il ne trouve plus un seul adversaire digne de lui : tous les jurys peuvent le mettre hors concours, tant il se montre supérieur aux autres coureurs qu'on lui oppose. Mais des succès aussi faciles ont bien peu de valeur à ses yeux, car

A vaincre sans péril,
on triomphe sans gloire.

Il lui faut désormais des adversaires plus sérieux, des épreuves plus difficiles, des courses dont la renommée dépasse la limite de sa province. Il lui faut Paris ! Paris, c'est son rêve. C'est là que l'artiste expose ses tableaux, que l'écrivain de talent édite ses œuvres, que le champion dont la vertigineuse vitesse a ébloui ses compatriotes, va chercher la popularité et la fortune.

C'est de Paris que partent les rayons des étoiles qui brillent pour éclairer le monde. C'est là que, de tous les points de l'univers, se donnent

rendez-vous les sprinters émérites et le triomphe du vainqueur, célébré et propagé par la presse entière, est lancé à tous les échos.

Paris tentait donc Morin, et avec juste raison. Quel avantage trouverait-il, en effet, à rester en Bretagne. Sa forme déclinerait peu à peu ; certain d'avance du succès, il s'entraînerait peu ou prou. Faute d'émulation, ses excellents moyens ne pourraient s'utiliser.

Premier il était en Bretagne, premier il voulut être à Paris. Il partit donc, l'espérance au cœur, cette espérance qui triple le courage et donne de l'audace.

Il s'arrête à Rennes. Là, il sollicite la protection d'un homme dévoué qui avait su l'apprécier déjà, M. Sicot, l'habile directeur de la succursale de la maison Peugeot.

M. Sicot le reçoit avec la plus grande cordialité et consent à l'accompagner à Paris.

Ils partent ensemble. C'était au moment où le Salon du Cycle étalait au Champ-de-Mars toutes les merveilles de l'industrie vélocipédique.

M. Sicot s'y rend avec son jeune protégé qu'il présente à MM. Peugeot frères.

Sur sa recommandation, ces Messieurs admettent Morin à faire partie de leur maison comme coureur attaché à la Direction de Paris.

Trois mois environ restaient encore au jeune homme pour se préparer aux courses du printemps de 1895. Il mit de toute son ardeur ce temps à profit, travaillant sans bruit, à la perfection de sa forme. Il éprouva à diverses reprises, comme tout Breton perdu dans la grande ville, le mal du pays ; mais cette affection fut bien vite dissipée, grâce aux raisonnements qu'il se fit sur les multiples avantages qu'il avait à demeurer

dans la capitale et aux sympathies qui l'y entourèrent dès les premiers jours.

Sa course de début, au Vélodrome d'hiver, le *10 mars*, fut un handicap de 900 mètres, prix Lacy-Hillier, où il partit avec 75 mètres d'avance et qu'il gagna assez facilement. La seconde, du *24 mars*, prix Mousset, fut encore un handicap où on lui rendit seulement 50 mètres. Il arriva cette fois second.

Ces deux épreuves suffirent pour qu'on s'occupât, ou même qu'on s'inquiétât de lui. Plusieurs notabilités du sport cycliste, H. Desgrange, Paul Bernard, E. Mousset, s'intéressèrent au jeune provincial, et lui, se sentant soutenu, fit des efforts encore plus grands pour mériter la protection qu'on lui accordait.

Je ne m'attarderai pas à faire dans ce chapitre et dans les suivants, le récit de tous les incidents qui marquèrent ses nombreuses courses. Le cadre de cet ouvrage est trop restreint pour me permettre de pareils développements. Je m'attacherai seulement à commenter ses succès dans les principales épreuves.

A l'aide de ce tableau absolument complet, quant au nombre des courses et à la somme des prix, nous pourrons établir pour toute l'année 1895 une curieuse statistique. Les défaites comme les victoires y sont toutes mentionnées et la recette en prix pourra être déterminée à quelques centaines de francs près.

Le *14 avril* a lieu la première réunion de l'année au Vélodrome Buffalo. Dans la finale du prix de Courbevoie, scratch de 2,000 mètres, il arrive premier, battant facilement Vigneaux, Vasseur et Kubling, non placé. Prix : 150 francs.

Le même jour, il gagne avec Jacquelin la dernière manche de la course-poursuite Tandems, contre l'équipe Leneuf-Max. Prix : 100 francs.

Le *15 avril*, encore à Buffalo, il court le prix de Hern-Hill, handicap de 1,400 mètres, avec une avance de 50 mètres. Il arrive premier dans la finale, devant Soibud, Max et Germain. Prix : 300 francs.

Le même jour, il se classe troisième dans le Prix Springfield, 1 quart de mille (402 mètres), couru par séries. Prix : 80 francs.

Dès ce moment, Morin a acquis droit de cité à Paris ; il a déjà battu plusieurs coureurs de second ordre. Avant de s'attaquer aux sprinters en vue, il va commencer dans sa nouvelle forme, sa forme *parisienne*, on peut le dire, une tournée très fructueuse et très glorieuse aussi en province. Plusieurs fois il rencontrera des adversaires réputés et les battra facilement.

Il commence, le *21 avril*, cette série de succès aux grandes courses de Caen. Il gagne brillamment l'Internationale et arrive premier dans l'épreuve du tour de piste, 333 mètres, qu'il parcourt en 24' 1/5. Prix : 200 francs.

Entre temps, les *25 et 28 avril*, à Buffalo, il partage deux premiers prix avec Jacquelin et Antony dans le kilomètre à tandem. Prix : 50 francs.

Le *5 mai*, il vient courir à Rennes. Les résultats se passent de commentaires : Internationale, 1er Morin. — Régionale, 1er Morin. — Internationale-Tandems, 1ers Morin-Denesle. — Honneur, 1er Morin.

Engagé dans le Championnat de Bretagne, il s'arrête après quelques tours. Total des prix : 425 francs.

Le *12 mai*, sa présence à Saint-Brieuc donne à la réunion sportive du Vélodrome, un attrait

nouveau. Comme à Rennes, il gagne toutes les épreuves. Total des prix : 225 francs.

Le *19 mai*, à Rennes encore, il bat dans l'Internationale Verheyen et Fournier. Dans la course de Tandems, il arrive 1er avec Paillardon. Prix : 425 francs.

La journée du *23 mai*, à Angers, fut pour lui une des plus glorieuses de l'année. Il triompha, en effet, dans le Championnat de l'Ouest — qui lui appartenait déjà depuis 1894 — de Fournier à une roue, Fortuny à une longueur et Montreuil.

Dans la Grande Internationale de 7,000 mètres, il eut facilement raison de Gougoltz, Fournier et Antony. Total des prix : 700 francs.

Trois jours après, le *26 mai*, il revient cueillir de nouveaux lauriers à Angers, qui est décidément pour lui une ville prédestinée. Après avoir rejoint Fournier, qui avait un demi-tour d'avance dans l'Internationale, il le bat à l'emballage et remporte avec Fortuny l'épreuve de Tandems. Prix : 650 francs.

Ce succès fut d'autant plus méritoire que, deux jours auparavant, Morin avait été victime, sur la piste de Saint-Brieuc, d'un accident. A l'entraînement, il se faisait tirer par ses amis Jobert et Tocqué, en tandem. Après un bon travail, il voulut faire un tour de piste à toute allure et charge M. Leker de le chronométrer. Au virage, la vitesse du tandem était si grande, qu'une des pédales toucha le sol, et l'équipe ramassa une pelle formidable. Morin, qui suivait à une roue, passa sur ses camarades ; en tombant, il se fit une assez grave blessure au genou. Elle était à peine pansée quand il repartit pour Angers où il lutta malgré la douleur.

Morin revint à Paris vers les derniers jours de mai et prit part à trois réunions de Buffalo, les 2, 3 et 6 juin. Il gagna en tout un prix de 75 francs dans une Internationale où il arriva premier dans sa série. Par ailleurs, il ne put réussir à se classer. Ce déclin de forme s'explique par la fatigue que lu iavait occassionnée sa laborieuse tournée en Bretagne.

Mais il ne va pas tarder à racheter ces défaites.

Le *9 juin*, au Vélodrome de l'Est, où la réunion était brillante, malgré la concurrence du Grand Prix de Longchamp, il battit pour la première fois Jacquelin, que l'on considérait à ce moment comme notre premier coureur de vitesse.

C'était à l'épreuve du Quart de mile (402 mètres). Dans la première demi-finale où il court avec Jacquelin et Gougoltz, Morin gagne de dix centimètres, après un emballage étourdissant. Jacquelin tenait cependant la tête au dernier virage et avait même près d'une longueur d'avance sur lui.

A la Finale, Morin gagne nettement d'une demi-roue sur Mercier et Muringer.

Ce fut au tour de Jacquelin de le battre dans la Course Nationale de 2,000 mètres, qui eut lieu quelques instants après. Morin, qui ne possédait pas encore tous les secrets de la tactique, ne sut pas se placer avant d'arriver au dernier virage et malgré tous ses efforts, n'arriva que second à un demi-quart de roue, devant Muringer et Gougoltz. Total des prix : 350 francs.

Cependant, cette journée fit de Morin l'égal de Jacquelin. Quant à Gougoltz et à Muringer, le jeune breton, en les battant à plusieurs reprises, s'était déjà montré supérieur à eux.

Dans les courses à venir, Morin, Jacquelin et Gougoltz se partageront les succès jusqu'au Championnat de France où il étonnera tout le monde par sa victoire inattendue et fera reposer quelques instants sur lui l'espoir des cyclistes.

Les succès de 1895

La série de courses que nous allons examiner n'est qu'une longue irrégularité dans la forme encore indécise de Morin. Chacun de ses succès, parfois éclatants, est immédiatement suivi d'une surprenante défaite.

On croirait assister au jeu du nageur habile qui, luttant contre les vagues, disparaît tout à coup, et fait le mort. Mais un instant après, il revient à la surface et défie de nouveau la mer démontée.

Cependant, lorsqu'on observe de près ces diverses performances de Morin, on ne les attribue ni à l'habileté, ni au hasard. Ses défaites, il les doit à son manque de tête, à son défaut d'expérience de la piste. Comme je l'ai déjà dit, il ne sait pas prendre une bonne place quand il a affaire à de nombreux concurrents, quand la piste est encombrée.

D'autre part, son style étourdissant, sa pointe finale formidable aura raison des meilleurs tacticiens dès qu'elle pourra se produire à l'aise. C'est la cause de ses victoires.

Ceci dit, continuons le récit de ses courses.

Enhardi par son triomphe du 9 juin, qui vient de le classer parmi nos grands coureurs, Morin va se mesurer avec Jacquelin, le 16 juin, au Vélodrome de Bordeaux-Mondésir. Il est premier dans la course de Juniors, battant Gougoltz. Dans l'Internationale il gagne sa série, mais succombe derrière Jacquelin à la finale. Prix : 150 francs.

Le *20 juin*, à Buffalo, la journée est pour lui très mauvaise. Il court le prix de Boulogne sans résultat. Après avoir gagné sa série, malgré une belle attaque de Grandjean, il est assez mal placé à la finale et se voit dans l'impossibilité de lutter. A l'emballage il est dépassé par Muringer, Gougoltz et Dumond.

Le même jour, il s'adjuge facilement le prix de Saint-Cloud, réservé aux coureurs non placés dans le prix de Boulogne. Après avoir viré en quatrième position, il est premier par une épaisseur de pneumatique, devant Denesle et Mercier. Prix : 80 francs.

Le *23 juin*, à la Seine, nous notons une défaite et une victoire. Dans le Prix de Liège, 2,000 mètres, Morin arrive troisième, derrière Banker et Jacquelin et devant Protin, le fameux champion belge, dont la présence à Paris était un événement pour le monde cycliste.

Mais à l'épreuve suivante, prix de Charleroi, il triomphe brillamment de Muringer, second, et de Jacquelin, troisième. Pour excuser la défaite de ce dernier, on mit en avant les nombreuses courses qu'il venait de fournir et qui l'avaient fatigué. N'empêche que, cette fois encore, Morin attira sur lui tous les yeux et confirma sa réputation déjà universelle.

Total des prix de cette journée : 300 francs.

Le *27 juin*, à Buffalo, il est non placé dans le prix de Compiègne, gagné par Jacquelin. Dans l'épreuve de Tandems, prix de Fontainebleau, il arrive 2e avec Farman. Prix : 60 francs.

Le *30 juin*, à Bordeaux, Protin devait courir son match avec les frères Loste. Morin, qui voulait se rencontrer avec le champion belge, battu par lui le dimanche précédent se rendit au Vélodrome de Mondésir.

La finale de la Grande Internationale les mit en présence, ainsi que Dumond et plusieurs autres coureurs. Protin battit difficilement Morin d'une demi-roue, à tel point que pendant un instant, le public applaudissait Morin comme vainqueur.

Sa défaite de ce jour-là valait plus qu'une victoire. Protin, en effet, battu par surprise le 23 juin, s'était repris et marchait merveilleusement à Bordeaux. Il disait après la course : « Je ne regrette qu'une chose ; C'est que ma victoire sur Morin ne sera pas comptée à sa juste valeur. Vous ne savez pas en France ce que vaut ce gamin-là. »

Morin émerveilla le public dans la course de Juniors, où il laissa sur place Leneuf, Guerry et Fortuny. Prix : 300 francs.

Pendant que la presse commente ses succès en des articles élogieux, le jeune champion se dérobe aux félicitations des Parisiens et vient passer trois semaines en Bretagne.

Le *7 juillet*, il prend part aux courses de Brest, où il ne trouve aucun concurrent de valeur suffisante. Il gagne facilement toutes les épreuves : Régionale, Internationale, Primes au poteau. Il enlève la course de Tandems avec son ami Tocqué. Prix : 430 francs.

A Morlaix, le *14 juillet*, par suite d'une mauvaise organisation, il n'arrive que deuxième à la Régionale. Aux Tandems, il est premier avec Tocqué. Il gagne l'Internationale ayant un tour de piste d'avance sur ses concurrents. Prix : 250 francs.

Le 26 juillet, il revient à Paris dans une forme splendide qu'il perfectionne encore par trois jours d'entraînement. Nous allons le voir continuer ses merveilleux exploits dans les matches internationaux.

Les matchs internationaux

Le lecteur, sans doute, s'est déjà rendu compte que, comme le héros de Corneille, Morin pour ses coups d'essai, vaut des coups de maître. Il s'en convaincra davantage après le rôle merveilleux que va jouer le jeune champion dans le match franco-anglais.

Cette épreuve internationale consacrera définitivement sa haute qualité. Il sera de taille, désormais, à lutter contre tous les coureurs français, voire même européens, car des huits champions qui étonnèrent ce jour-là par leurs prouesses l'immense assistance du vélodrome de la Seine, ce fut lui qui déploya à la fois le plus de tactique et de vitesse. On admira les progrès énormes qu'il avait accomplis et ceux qui marqueraient bientôt l'apogée de sa forme. On avait confiance dans le champion de l'avenir.

Aguerri par ses précédentes courses, où il avait lutté un peu en novice, Morin est devenu, en effet, maître de lui. Il se tient maintenant sur ses gardes ; et tout en ayant confiance dans sa force, se défie de ses concurrents.

Ce n'était cependant pas une besogne facile

que d'infliger un échec à des adversaires comme ceux qui composaient le team anglais : Barden, un valeureux sprinter qui avait fait depuis longtemps ses preuves et qui venait de battre Jacquelin le 14 juillet, dans une épreuve des plus régulières ; Harris et Edwards, si remarquables par leur habileté et leur parfaite connaissance de la course, qui avaient eu raison eux-mêmes, l'année précédente, de tous nos coureurs ; Schoffield, enfin, remis d'une récente indisposition, était aussi grandement à redouter.

Le match fut couru en quatre manches, le 28 juillet, au Vélodrome de la Seine.

Dans la première manche, Morin et Muringer sont opposés à Harris et Schoffield. Voici les résultats :

1er Morin, 2e Muringer, 3e Harris, 4e Schoffield.

Points : *Français*, 3 ; *Anglais*, 7.

Après les deux premiers tours très lents, Morin prend la tête ; au dernier tour, Harris le remplace, mais, avant le virage, Schoffield est devant, d'une longueur et gêne Harris et Morin. Le premier fait une embardée, mais le second réussit à se dégager, passe devant Muringer et le précède de plusieurs longueurs au poteau.

Morin est vivement applaudi.

A la troisième manche, Morin et Muringer luttent contre les deux autres Anglais, Edwards et Barden. La victoire de Morin est encore plus éclatante.

Résultats : 1er Morin, 2e Barden, 3e Muringer, 4e Edwards.

Points : *Français*, 4 ; *Anglais*, 6.

Morin, toujours défiant, prend d'abord la

précaution de se placer. Quand la cloche sonne, Edwards, emballe et mène le train ; puis, il cède la place à Barden, derrière lequel Morin se place au virage. La lutte entre les deux champions a lieu dans la ligne d'arrivée ; mais Morin, dans un rush formidable, arrive premier au poteau, qu'il passe relevé, tandis que Barden et Muringer luttent désespérement pour la seconde place.

Inutile de décrire l'enthousiasme du public et les applaudissements qui saluèrent la victoire de Morin.

L'équipe française sortit victorieuse du match avec un avantage de 12 points sur les Anglais. Mais le succès de la journée, tout le monde le reconnut, était dû en grande partie à la brillante conduite du jeune Breton. Total des prix : 600 francs.

Dès ce moment, Morin fut considéré comme notre champion incontesté, celui qui pouvait, entre tous, défendre contre les étrangers, notre honneur national et nous donner, parmi les nations, la suprématie sportive. La presse cycliste salua le digne successeur de Cassignard, dont il rappelle d'ailleurs par bien des points, la structure nerveuse et puissante, l'emballage irrésistible sur les cent mètres. On parlait de le matcher contre Zimmermam, le fameux Yankee volant, qui s'entraînait alors à Buffalo et à la Seine. Dans la forme superbe où il se trouvait, Morin eût sans doute été un concurrent bien dangereux pour le Champion américain ; mais celui-ci quitta bientôt Paris pour de lointaines contrées, sans avoir pu se mesurer avec aucun de nos concurrents.

A la réunion du *4 août*, à Buffalo, Morin confirma sa victoire du match franco-anglais.

Dans le prix du Havre, scratch, 2,000 mètres, il gagne sa série, sa demi-finale, battant Muringer et Piette, et enfin la finale où il rencontre Gougoltz et Deschamps, Jacquelin n'ayant pu réussir à se classer. Gougoltz mène le dernier tour à toute allure, mais dans la ligne d'arrivée, Morin le dépasse comme il veut et gagne dans un style magnifique.

On court ensuite le prix du Parc, Internationale de 402 mètres 33.

Morin, après avoir gagné sa série, bat Jacquelin dans la 2e demi-finale. Ce dernier, après avoir mené le train, fait une embardée au virage. Morin se rapproche de lui, arrive à sa hauteur et le dépasse facilement au poteau.

A la finale, Morin suit Gougoltz jusqu'à l'entrée de la dernière ligne ; là il démarre brusquement et réussit à le battre d'une longueur. Piette était troisième à peu de distance. Prix : 400 francs.

Un match avec Houben, l'excellent champion belge, et Morin, avait été annoncé pour le dimanche *11 août* au Vélodrome de la Seine. Mais Houben, qui connaissait sans doute la grande valeur de Morin et qui se sentait indisposé au moment de courir, remit à une date ultérieure la rencontre tant désirée. Il voulait, pour lutter avec un homme tel que Morin, être en possession de tous ses moyens.

Nous voici maintenant au Championnat de France, superbe course qui va mettre en présence les meilleurs coureurs que nous possédons et désigner celui qui est véritablement supérieur aux autres. Inutile de dire qu'après ses récents succès, Morin était le favori tout désigné. Il venait de battre très régulièrement

Jacquelin et Gougoltz et toutes les espérances reposaient sur lui.

Avant de faire le compte-rendu de cette épreuve si importante, je dirai quelques mots d'un épisode intéressant de la vie de Morin, épisoque qu'on pourrait intituler : *Un champion aux enchères* et qui donnera une idée exacte de l'estime que professaient pour le jeune champion toutes les maisons de vélocipèdes.

Les succès si retentissants remportés par Morin sur les machines Peugeot empêchaient depuis longtemps M.-F. Charron de dormir. Tout le monde sait que M. Charron représente à Paris la marque Humber.

Il sollicita donc plusieurs fois Morin de monter les machines de sa maison. A force d'insistances, Morin se laissa persuader et deux jours avant le Championnat, il signait avec M. Charron un traité qui lui garantissait une somme fixe de 400 francs par mois, avec dédit de 1 500 francs.

Le lendemain même, la dernière page des journaux vélocipédiques annonçait par de grands placards que Morin monterait une Humber dans l'épreuve nationale ; mais la maison Peugeot n'avait pas dit son dernier mot.

Comme le traité qui existait entre elle et Morin impliquait un dédit de 1 000 francs, Morin vint verser cette somme. Ses directeurs ne voulurent rien entendre et lui proposèrent un nouveau traité par lequel ces appointements étaient élevés à 750 francs par mois. On lui offrait, en outre, de payer pour lui le dédit du traité signé la veille avec Humber. Morin accepta ces nouvelles conditions sur lesquelles M. Charron ne renchérit pas. Une polémique

assez violente entre les deux maisons rivales clôtura l'incident.

Cependant, nous arrivons au 15 août, date du Championnat de France. Parmi les adversaires les plus dangereux que Morin va rencontrer, il faut citer Jacquelin — qui n'est pas un partant certain — Gougoltz, Muringer et Burillon.

J'ai déjà habitué le lecteur aux surprises les plus grandes dans les diverses performances de Morin. Il semble qu'il cherche toujours à déjouer les prévisions les plus précieuses et c'est lorsqu'on compte le plus sur lui qu'il essuie une défaite. Nous allons en avoir une nouvelle preuve.

Morin gagne d'abord sa série, battant facilement Bourillon 2e, et Louvet 3e.

A la première demi-finale, il gagne également de plusieurs longueurs sur Antony, 2e, Muringer et Courbe d'Outrelin non placés.

A la finale, quatre coureurs seulement paraissent en piste : ce sont Morin, Antony, Gougoltz et Bourillon. Jacquelin n'avait pu se classer dans sa série.

Pour le public, Morin a course gagnée : tous les yeux sont fixés sur lui. Antony mène d'abord le train, suivi de Morin, Bourillon et Gougoltz. Cet ordre ne se modifie pas jusqu'à la cloche. Tout à coup, Morin emballe et est second au virage. A ce moment, Antony qui tient toujours la tête, le gêne et lui fait faire une embardée. Gougoltz et Bourillon en profitent pour passer.

Morin fait un effort prolongé pour les rejoindre, mais Gougoltz passe premier, suivi de Bourillon à une demi-roue. Morin ne peut arriver que 3e.

Le jeune Breton, on le voit, dut sa défaite à un

incident de course. Néanmoins, l'épreuve se termina dans les conditions les plus régulières. Prix : 200 francs.

Morin, découragé, courut sans enthousiasme dans le match franco-belge, disputé trois jours après à la Seine. Il triompha des Belges avec Jacquelin dans la première manche, où il fut premier. Dans la quatrième manche, il n'arriva que second. Les Français eurent l'avantage par 14 points contre 26 à leurs adversaires. Prix : 600 francs.

Fin de saison

Avant son triomphe dans le Grand Prix, Morin remporta encore quelques bonnes victoires à la fin de la saison 1895.

Tout d'abord, le match franco-belge couru, il part pour la Bretagne où il demeure quinze jours et où il signale son court séjour par deux succès faciles, l'un le 25 août, à Lannion, l'autre le 26, à Lamballe. Dans ces deux journées il gagne 220 francs.

Il revient ensuite à Paris, s'entraîner en vue du Grand Prix.

Le 1er septembre, il court à Buffalo le prix de Bordeaux, course scratch de 2 000 mètres. Après avoir gagné sa série, malgré une surprise de Louvet, il se mesure dans la finale avec Jacquelin et Xertaun. Au dernier virage, Jacquelin rejoint Morin qui a mené toute la course et finalement, lui prend une demi-roue au poteau. Morin est donc mis en échec, mais il va tout de suite se rattraper. Prix : 100 francs.

Le 8 septembre, à la Seine, il arrive second dans le Grand Prix de l'Union, derrière Banker, l'étonnant Américain, émule de Zimmermam. Il

observe la façon de courir de son adversaire et va le battre dans huit jours.

Le 15 septembre, en effet, il rencontre de nouveau Banker à la Seine, dans le prix de Châlons, Internationale de 2 000 mètres.

Je ferai d'abord remarquer l'effort incroyable qu'il dut produire pour gagner sa série contre Baras et Denesle.

Les deux premiers tours furent très lents. Tout à coup, Baras qui tenait la tête, démarre à une allure incroyable et prend aux autres une avance d'environ 50 mètres. Il semblait avoir course gagnée et s'était même presque arrêté : alors Morin emballe de son côté, rejoint peu à peu Baras et réussit à lui prendre une longueur entière au poteau.

L'arrivée de la finale fut des plus sensationnelles. Au dernier virage, Banker est en tête et part le premier ; mais Morin, qui le suit, se dégage promptement. Une lutte émouvante s'engage entre eux, tout le public est debout et des bravos enthousiastes saluent la victoire de Morin qui passe le premier au poteau, avec une roue d'avance sur Banker. Bourrillon est 3e et Gougoltz 4e. Prix : 500 francs.

Le 19, à Buffalo, Morin prend sa revanche sur Jacquelin dans l'épreuve du quart de mille (402 mètres 33). Il bat en même temps Gougoltz 3e. Prix : 150 francs.

Le 22, il va courir à Montbéliard, en compagnie des frères Reboul et de Chabaud. Il enlève facilement l'Internationale et l'Honneur. Prix : 250 francs.

De Montbéliard, il se rend avec Bourrillon aux courses de Mulhouse. La piste, sans doute, n'était pas régulière, car les deux coureurs

furent battus par Tony Reboul, le joyeux Marseillais. Morin arriva second et Bourrillon troisième.

Le Grand Prix de Paris

Encore un mois et la saison sportive de 1895 sera terminée. Si les succès qu'elle a valus à Morin n'ont pas été bien nombreux, au moins leur éclat a-t-il affermi sa brillante réputation et attesté sur beaucoup sa supériorité indiscutable. Mais le jeune champion n'a pas donné tout ce qu'on attendait de lui. Tous ses partisans n'ont vu dans cette longue série de défaites et de victoires qu'un lent, mais sûr acheminement vers le triomphe final.

Morin, en cette fin d'année, est bien décidé à leur donner raison et à justifier les nombreuses espérances que sa splendide forme avait fait concevoir. Quel plus beau couronnement, d'ailleurs, de ses débuts sportifs, qu'un succès au Grand Prix, succès international qui, tout en faisant triompher nos couleurs, le placera du même coup au sommet de l'échelle sportive, au-dessus des champions Américains et des Belges, au-dessus des Anglais et des Italiens, au-dessus de ses camarades de France. On l'appellera le champion du monde, le Français volant. On ne se souviendra plus de ses anciennes défaites, de

ses échecs inexplicables ; il aura tout réparé par cette performance merveilleuse.

Il a compris que sa victoire est nécessaire, et sa victoire complète : ici, la seconde place ne serait plus glorieuse. Il faut arriver premier.

Outre la gloire et la fortune qui attendent le vainqueur du Grand Prix, le jeune homme a aussi à cœur de faire triompher la machine qu'il monte et de reconnaître les procédés pleins de délicatesse dont MM. Peugeot ont toujours usé envers lui.

Quinze jours avant la grande épreuve, il se dit donc : « Je gagnerai. » Et dès ce moment sa victoire est certaine.

Il commence sa préparation par un entraînement sévère dont les journaux vélocipédiques racontent chaque jour les péripéties. Souvent, il fait des essais contre les triplettistes les plus habiles et, après s'être collé à leur roue, il parvient à se mettre à leur hauteur sur la ligne de but.

Le 6 octobre, jour où l'on court sur la piste de Vincennes les séries éliminatoires, il est au mieux de sa forme.

Les organisateurs avaient décidé que les deux premiers de chaque série couraient dans les demi-finales. Morin était en tête de la quatrième série, qui comprenait en outre Muringer, Broadbridge et Fossier.

Inutile de dire que la journée du 6 fut pour notre champon un premier triomphe.

Fossier, l'apôtre des grandes multiplications, prend la tête dès les premiers tours. Dans la ligne d'en face, Morin se trouve assez mal placé, mais à la sortie du virage il se dégage vivement, dépasse Broadbrige et Fossier et gagne de deux longueurs franches.

C'était un bon présage pour l'épreuve définitive du 13. D'ailleurs, les pronostics que les organes vélocipédiques émirent toute la semaine, du 7 au 12, étaient bien de nature à encourager notre héros. Tous reconnaissaient son excellente forme et les plus pessimistes n'osaient affirmer la victoire de Banker ou de Protin. Le premier, cependant, s'était montré le coureur le plus régulier de l'année ; le champion belge, de son côté, semblait avoir de grandes chances.

Enfin nous voici au dimanche 13 octobre. Si Morin avait pu connaître l'avenir, il eût chanté lui aussi :

Le jour de gloire est arrivé.

Le Vélodrome de Vincennes regorge de spectateurs. Vingt mille personnes environ se pressent dans l'enceinte pour acclamer le vainqueur. Il ne manque plus à la solennité que la présence du président de la République. Malheureusement, M. Félix Faure n'a pas pu venir... et s'est fait représenter.

Je m'arrête dans ma description, conseillant au lecteur de se reporter pour plus amples détails aux récits qu'ont fait de la journée mes excellents confrères Pierre Laffite, du *Petit Rose* et Frantz du *Petit Vert* sans parler de la compétence de P. Dalon et de Victor Breyer.

Cependant, on court la dernière série éliminatoire, celle qui va réunir les partants de la finale.

Dans la série, Morin bat Verheyen et Louvet. Son succès est fort méritoire, car Verheyen le surprend au dernier virage. Notre ami emballe les coudes en l'air, une embardée se produit, et il ne réussit à vaincre qu'à une épaisseur de pneumatique.

La finale met aux prises Baker, Courbe d'Outrelon, Morin et Bourrillon. Protin et Jacquelin ont été battus par Courbe. Gougoltz n'a pu se classer dans la série de Bourrillon.

Voici le moment solennel : Qu'on me permette d'en emprunter le récit à P. Dalon, du *Paris-Vélo* :

« Morin part en tête, suivi de Banker, Courbe et Bourrillon : Banker, puis Courbe, viennent le remplacer. Courbe garde la tête jusqu'à la cloche où Bourrillon démarre, mais il se contente de se placer derrière Morin, ce dernier placé derrière Banker. A la sortie du virage, les trois hommes démarrent, Banker prend le milieu de la ligne, ayant à sa droite Morin, à sa gauche Bourrillon.

» L'émotion s'empare du public tout entier, mais elle est de courte durée, car Morin se détache vigoureusement pour gagner par une demi-longueur sur Bourrillon qui, dans les premiers mètres, pend la seconde place à Banker. Les machines des trois hommes étaient engagées les unes dans les autres. Mais la victoire de Morin a paru aisée. »

Résultats :

1er prix, 6 000 F : Morin ; 2e, 2 000 F : Bourrillon ; 3e, 800 F : G.-A. Banker ; 4e, 400 F : Courbe d'Outrelon.

Le lecteur a encore présent à la mémoire l'enthousiasme qui suivit la victoire de Morin et le triomphe qui fut réservé au jeune champion. Il fut chaudement félicité par M. Caumeau du conseil municipal de Paris, qui le présenta à M. le Capitaine de Lamotte, représentant le président de la République, et à M. Lépine, préfet de police.

Morin reçut, avec une modestie habituelle, les éloges de toutes ces notabilités et demeura confus d'un tel débordement de félicitations et de louanges.

Le lendemain même, dédaigneux de la gloire et des honneurs il allait s'entraîner à Buffalo, en compagnie de Bourrillon et de Banker.

Le soir, il offrait à ses amis, au restaurant de l'Espérance, un banquet intime auquel assistaient Gougoltz, Lesna, Thé, Bourrillon, Smits, Lacombe, Peck, Juillard, L.-B. Fanor, M. Sicot, etc.

Quelques jours après, renonçant à courir le Grand Prix de Madagascar, il revenait à Saint-Brieuc par Caen où il prit part aux courses du 20 octobre. Il fut l'objet, de la part de la population, d'une manifestation très sympathique et gagna tous les prix.

D'autres témoignages de sympathie, plus cordiaux, s'il est possible, l'attendaient à son arrivée à Saint-Brieuc. Tous ses compatriotes étaient fiers de sa victoire et le lui prouvèrent de mille façons exquises. Plusieurs punchs furent offerts en son honneur au Café Tardivel et l'on ne savait trop ce qu'il fallait le plus admirer, ou de la modestie dont le jeune homme faisait constamment preuve, ou de l'enthousiasme délirant que l'on mettait à célébrer sa victoire...

***

Ami lecteur, faut-il, pour me conformer à l'usage, donner une conclusion à ce modeste travail ! Non, n'est-ce pas. Vous l'avez déjà formulée vous-même, cette conclusion. D'ailleurs, n'a-t-elle pas été écrite au commencement de

l'ouvrage par une plume plus habile et plus autorisée que la mienne ?

Comme tous les cyclistes qui ont suivi avec intérêt l'année sportive, M. Mousset considère Morin comme le plus ferme espoir de notre sport vélocipédique.

Il ne faudrait pas croire, en effet, que notre sympathique compatriote va se reposer sur ses lauriers du Grand Prix. Cette brillante victoire n'est que le début, et non l'apogée de sa forme. Elle sera en outre pour lui un encouragement dans les luttes de l'avenir. Elle lui donnera la mesure de sa valeur et la confiance nécessaire pour vaincre les adversaires les plus redoutables.

Puisse-t-il rencontrer l'année prochaine les Johnson, les Zimmerman, tous ces prodiges de vitesse, et, par de plus importants succès, fournir pour les éditions futures des *Débuts d'un champion*, un grand nombre de pages encore plus glorieuses...

MORIN et BOURILLON
montent des Machines
PEUGEOT

2

Le cyclisme au temps des belles moustaches

Les Fils de PEUGEOT Frères

DE VALENTIGNEY (Doubs)

VÉLOCIPÈDES

Sur piste comme sur route, les machines **Peugeot** ont toujours brillé au premier rang.

Leur rigidité et leurs roulements sont sans égal.

VOITURES AUTOMOBILES

Les grandes courses spéciales à ce genre de locomotion ont été gagnées par des Voitures **Peugeot.**

USINES A VALENTIGNEY, TERRE-BLANCHE, BEAULIEU, MANDEURE

SUCCURSALES A PARIS, MARSEILLE, BORDEAUX, RENNES

Agences dans toutes les Villes de France

Sur demandes faites aux Succursales et Agences, envoi **FRANCO** du Catalogue illustré des Vélocipèdes **Peugeot** et de l'Album illustré des Voitures automobiles **Peugeot.**

L'hygiène

Règle générale d'*hygiène* applicable aux cyclistes de tout âge et de tous sexes :

Lutter autant que possible contre le désir d'aller vite. Les bicyclettes ne demandent qu'à rouler. Il est très difficile de ne pas céder « *au délire de la vitesse* ». Avec une machine légère, sur une bonne route, pour peu que la moindre brise le pousse, un amateur, même mal entraîné, fait facilement vingt-cinq kilomètres à l'heure. C'est trop, puisque, à quatorze ou seize kilomètres, le pouls s'élève à 150.

***

L'exercice du vélo facilite la digestion, à moins que l'allure ne soit trop rapide.

Par suite, il faut *manger* souvent et suffisamment dans les longs parcours ; s'abstenir au contraire si on veut effectuer un travail énergique et de courte durée.

Si l'on est sanguin préférer les végétaux aux viandes et arroser largement son vin.

Si l'on est lympathique, éviter les excès de légumes et de certains farineux ; se nourrir sur-

tout de viandes rôties, de purée de lentilles ou de haricots.

Pour entreprendre une longue course en bicyclette, les médecins recommandent une alimentation légère, composée particulièrement de laitage et de viande blanche. En cours de route, boire modérément et particulièrement, et surtout, éviter de boire de l'eau-de-vie. « Pour les touristes, l'eau-de-vie est l'eau de mort des jambes » ; on ne boira, si c'est nécessaire, que de l'eau avec peu de vin, ou, mieux encore, du café. En raison principalement des mauvaises conditions dans lesquelles se trouve le cycliste, pour respirer, il devra apporter les plus grands soins à maintenir en bon état la peau qui est, comme l'on sait, un agent important de la respiration ; elle ne fonctionne bien que si les pores sont maintenus libres de toute obstruction, et ouverts.

Ces soins sont davantage encore nécessaires au moment d'entreprendre une course ou une excursion fatigante au cours de laquelle il sera important d'éviter l'essoufflement. Dans ce cas, trois ou quatre jours avant, le vélocipédiste prendra un bain tiède à 30°, afin de débarrasser la peau des détritus dont elle peut être recouverte.

Ce bain pourra être alcalin, avec un peu de *borate de soude*.

A la sortie du bain, quelques bonnes frictions. Une petite course en vélocipède ou à pied devra être faite aussitôt pour provoquer la réaction.

Le lendemain et les jours suivants, deux ou trois bains plus froids de 20 à 25° environ très courts, pendant quatre à cinq minutes ; frictionner avec une flanelle ou une brosse en crin, puis

faire une course de quelques kilomètres en vélo. Un bon massage lent est encore préférable à la course, et prépare mieux les muscles.

*
* *

Vous avez bu, et vous avez envie de boire encore, ce qui arrive presque toujours, car plus on boit plus on a soif, surtout quand il fait très chaud ou très froid, ou beaucoup de poussière. Que faire alors.

Sucez un croûton de pain sec. Vous provoquerez ainsi une salivation supplémentaire qui rafraîchira la bouche et la gorge.

*
* *

Sur une bonne piste, en plein air, la bicyclette représente un agent d'ascension et, par conséquent, est assimilable à la cure du terrain de Œrtel.

Pour les *affections de l'estomac*, Chomel a pu dire que l'on digérait avec ses jambes : cela n'est point vrai de tous les dyspeptiques et beaucoup, parmi les nerveux, ne peuvent supporter la marche durant la digestion. Les longues promenades coupées par le repas du milieu du jour leur sont interdites, sous peine de souffrance d'abord, d'indigestion plus tard. Ces mêmes dyspeptiques peuvent digérer à bicyclette, car c'est la marche avec ses secousses qui paralyse et dilate leur estomac ; rien de semblable à bicyclette, où les secousses sont remplacées par une trépidation insignifiante.

Les *affections de poitrine*, et notamment la toux et l'asthme nerveux, les affections de la vessie et de la prostate ne sont pas une contre-indication à l'emploi de la bicyclette. Si elles

subissent quelquefois au début une légère aggravation, elles se trouvent améliorées par la continuation d'un exercice modéré et exempt de refroidissement.

La vélocipédie est recommandable, d'une manière générale dans les cas d'arthritisme, goutte, rhumatisme, constipation opiniâtre (par suite des mouvements donnés aux organes du ventre), de diabète, d'obésité, de dilatation de l'estomac et la plupart des autres affections digestives, auxquelles la trépidation de la machine est très favorable ; contre l'anémie, la chlorose, les hémorroïdes, les maladies du foie telles que hypochondrie, neurasthénie, obsessions, démenche hystérique, etc. Un peu de vélo, d'une façon bien réglée, est un excellent contre-poids pour les nerfs, et surtout pour la surexcitation nerveuse qui accompagne un excès de travail.

Il ne faut pas s'inquiéter si la persistance des mêmes mouvements et la flexion prolongée des bras amène parfois de légers accidents nerveux, tels que la paralysie passagère des deux mains précédée et suivie de fourmillements, d'anesthésie ou d'hypoesthésie. Cette modification de la sensibilité et du mouvement dure de huit jours à trois semaines et cède avec le repos. L'anesthésie est une forme de dé au bout des doigts et le plus souvent au bout des annulaires et des auriculaires. Les fourmillements peuvent remonter jusque dans les bras. Cet accident n'a aucune gravité. Il est assez fréquent chez les femmes qui se livrent avec trop d'ardeur au cyclisme.

***

Avis aux dames. — L'usage immodéré du vélo peut allonger le pied.

Ce sont les muscles de la région lombaire et ceux de la partie antérieure de la cuisse qui fatiguent le plus dans la montée des côtes. Aussi les cyclewomen devront-elles sans vergogne mettre pied à terre dans les fortes montées. Il est inutile de se hasarder dans ces exercices violents qui n'offrent pas pour leurs compagnons hommes les mêmes inconvénients.

Enfin, *les affections* particulières aux *femmes* trouvent dans l'usage de la bicyclette une forme d'exercice aussi agréable qu'inoffensive et efficace : la cause en est dans l'absence de secousses et dans l'attitude penchée du corps.

***

La bicyclette fournit un exercice symétrique, rythmé, essentiellement automatique et, par conséquent, très propre à rétablir l'harmonie circulatoire des deux hémisphères cérébraux, quand celle-ci a été troublée par un travail intellectuel prolongé.

Il faut en user avec modération, c'est-à-dire en allant jusqu'à la transpiration sans atteindre la fatigue, quand on l'emploie à la suite d'un *travail intellectuel* pénible. On dépasse la mesure chaque fois que l'on provoque de l'insomnie ou une simple agitation du sommeil.

***

L'important pour le cycliste est de pouvoir et de *savoir respirer* ; quelques conseils pratiques à ce sujet :

La respiration s'accélère pendant l'exercice musculaire, elle ne doit jamais dégénérer en oppression.

Respirer d'une façon rythmée, par le nez de préférence, en fermant la bouche.

La respiration mixte à la fois par le nez et la bouche est mécaniquement impossible.

Respirer l'air par le nez et le faire ressortir par la bouche : interrompre la course ou du moins ralentir la marche, si l'essoufflement se manifeste.

On ne doit pas *fumer*, même pour se réchauffer le nez et les mains, car c'est imposer une surmenage aux poumons, chargés déjà d'une grande fatigue, celle de fournir à votre sang l'oxygène, que l'on consomme en quantité si considérable pendant la marche.

***

La *laine* est par exellence le vêtement du cycliste ; le contact de la peau avec la toile et le coton est nuisible, en raison de l'activité plus grande de la transpiration, la laine seule peut arrêter l'évaporation trop rapide. Il faut apporter plus d'attention à la qualité des effets qu'à leur nombre. Des vêtements nombreux et lourds tiennent trop chaud lorsqu'on se livre à des exercices violents, et lorsque les muscles sont au repos un refroidissement est inévitable. En portant des effets de laine légers, on ne peut attraper de rhumes sérieux en faisant des courses à bicyclette, même l'hiver, avec prudence.

Éviter toute pression sur le corps par une partie du vêtement, col, corset, ceinture, jarretière ; une gêne circulatoire mécanique est particulièrement à redouter chez le cycliste en marche.

Se maintenir toujours dans l'attitude verticale, pour ne pas déformer la colonne vertébrale et le thorax, l'attitude courbée gêne en outre les contractions du cœur et le fonctionnement des poumons.

En marche, surveiller son *pouls* ; au delà de cent pulsations à la minute, il faut interrompre la course, ou tout au moins ne pas marcher à une allure excessive, ni monter une côte.

***

Eviter de *transpirer*. Veiller à la propreté minutieuse et au bon fonctionnement de la peau, qui sera assuré par de grands lavages à l'eau tiède, grand bain, douche (en jet brisé, tiède et très courte).

Si l'on est myope, ou presbyte, porter des verres qui corrigent ce trouble de la vue. Après une course sur une route poussiéreuse, se laver les yeux avec de l'eau bouillie boriquée.

Ne jamais se mettre en route l'estomac chargé d'aliments et de boissons ; boire le moins possible ; se nourrir d'aliments facilement digestibles et substantiels sous un faible volume ;

S'abstenir de tabac, d'alcool, de morphine, etc., véritables poisons pour le cœur et les muscles.

Le vélocipède active la *circulation*, il augmente l'émission des urines plus que tout autre exercice ; sous bois et surtout sous bois de pins, l'émission est plus abondante et plus fréquente que sur route en pleine campagne.

***

Le vélocipède doit être interdit aux personnes ayant une maladie organique du *cœur* quand elle a dépassé la période de compensation. Cependant, avant cette période, un usage

méthodique du vélocipède pourra être conseillé à condition de ne jamais pousser l'exercice jusqu'à l'essoufflement.

Le pouls donne à ce sujet des indications précieuses à recueillir. Tout d'abord il faut observer que la course augmente toujours beaucoup la fréquence des mouvements du cœur. Mais si le chiffre des pulsations, de 110 à 120 par minute environ, redevient au repos rapidement normal, c'est que l'excitation du cœur n'a pas dépassé une mesure raisonnable. Se méfier au contraire des irrégularités se produisant à l'état de repos, elles sont l'indice d'une altération du muscle cardiaque.

La bicyclette est tout à fait contraire aux personnes dont le cœur ne focntionne pas normalement, et elle peut entraîner après un effort, des accidents mortels, donc il ne faut faire de la bicyclette qu'après autorisation du médecin. Cet examen doit être pratiqué non seulement avant, mais encore après la course, certaines tares cardiaques ne se manifestent que sous l'influence de la fatigue et du surmenage.

Ne marcher qu'à une vitesse modérée, 12 kilomètres à l'heure. Ne forcer la vitesse qu'après entraînement méthodique et quotidien. Même après quelques jours seulement d'interruption, reprendre de nouveau à allure volontairement ralentie.

*
* *

D'éminents praticiens prétendent que toutes les maladies proviennent d'un défaut de circulation, que seul peut corriger l'exercice physique.

Aucun exercice physique ne mettant davantage le sang en circulation que la vélocipédie, il

en résulterait que la vélocipédie est l'exercice qui convient aux malades du cœur. Mais il conviendra d'en régler l'usage.

Une personne atteinte d'une maladie du cœur ne devra faire aucun effort. Elle marchera à 12 ou 13 kilomètres à l'heure, et ainsi elle évitera que trop de sang à la fois ne se présente au cœur et produise étouffement. Les côtes seront montées à pied dès qu'elles sembleront nécessiter un effort. De même les descentes trop en pente. En un mot, pas d'efforts surtout en début, telle est la règle médicale à suivre.

A l'appui de cette théorie, on peut citer deux autorités : le Dr Piorry qui, dans son mémoire couronné par l'Institut, *Les effets thérapeutiques des inspirations volontaires*, dit que l'hypertrophie du cœur se traite bien par les inspirations profondes et accélérées ; et le Dr Dally qui pour la même maladie, conseille « des mouvements respiratoires accompagnés de torsions, flexions, extensions des membres ».

Bien entendu, la *femme* ne doit faire usage que des machines garnies de pneumatiques, qui suppriment les secousses nuisibles.

Moyennant ces conditions, elle peut se livrer au cyclisme sans inconvénient. Il résulte même de l'enquête à laquelle les fervents de la bicyclette se sont livrés auprès des plus savants docteurs, que cet exercice est salutaire dans les cas de neurasthénie, arthrite sèche, anémie, chlorose, nervosisme, hystérie, rhumatisme subaigu et chronique, diabète, obésité, emphysème, bronchite chronique, dyspepsie, migraines fréquentes, danse de Saint-Guy et tremble-

ments nerveux, adhérences péri-utérines non compliquées de phénomènes inflammatoires.

*
* *

La femme fera bien, pour monter à bicyclette, d'abandonner le corset, qui, pendant la promenade gênerait le développement nécessaire des poumons, dont la dilatation doit être alors plus grande.

Une simple ceinture soutenant tout juste, assez large et bien maintenue autour de la taille, sera bien suffisante. Le corset ordinaire ferait perdre tout le bénéfice hygiénique de cet exercice.

A la moindre montée, le corset provoque une insuffisance respiratoire par la constriction de la cage thoracique. Il faut adopter un corset-ceinture ne serrant que l'abdomen sans toucher aux fausses côtes, et permettant de lier les jupes au-dessus des hanches sans serrer directement les cordons sur la peau, ce qui amènerait une constriction intolérable.

*
* *

Toute inflammation aiguë des organes internes, avec douleur et fièvre, doit faire proscrire l'usage de la bicyclette comme de tout autre exercice.

Pour les lésions chroniques indolores, la bicyclette à petites doses est l'exercice le moins fatigant.

Les métrites, avec augmentation du volume de l'utérus, ne constituent pas une contre-indication. De même les salpingites, salpingo-ovarites anciennes. En cas d'inflammation chronique péri-utérine, la bicyclette peut cons-

tituer un succédané du massage suédois. Les femmes étant assises dans cet exercice, les déviations utérines ne s'y exagèrent point.

Il faut insister sur les avantages qu'en retire la santé générale. La femme digère mieux, dort mieux, ses épaules s'élargissent. Au bout de peu de temps, elle est forcée d'élargir ses robes aux épaules et à la partie supérieure de son corsage.

Ces observations sont dues à Mme Gaches-Sarraute, doctoresse.

*
* *

Rien de plus dangereux qu'un *bain froid* après une course ou un exercice violent. Il faut une constitution des plus robustes pour résister à un abaissement aussi brusque de la température du corps.

Un bain chaud est de beaucoup préférable pour rétablir la circulation et pour éviter la raideur des muscles.

La valeur des onguents ne consiste que dans la friction qui accompagne leur emploi. Donc n'employez que l'eau chaude, du moins en bains.

La *douche* froide à peine tiède, mais très courte, est un luxe assez utile ; à défaut d'appareil à hydrothérapie on devra avoir chez soi : une énorme éponge, un gant de crin et de l'alcool qui permettront de se tenir aussi frais et aussi hygiéniquement propre qu'au sortir du plus savant bain oriental.

Immédiatement après chaque course, changer de vêtements. Au retour d'excursion, se déshabiller, se laver la tête et le cou à grande eau, puis passer l'éponge tout le long du corps, s'essuyer bien, enfin se frictionner vivement, soit avec des gants à friction, soit avec un linge

un peu rude, de façon à provoquer une réaction vive.

*
* *

Contre la *fatigue* et le surmenage :

L'arsenic, ou plus justement l'acide arsénieux, est un produit sans odeur, presque sans goût, qui exhale, lorsqu'on le jette sur le feu, des vapeurs qui sentent fortement l'ail, stimule singulièrement l'appétit et la digestion, et donne de l'agilité aux muscles. Véritable modérateur de la nutrition, c'est un aliment d'épargne, le meilleur des médicamens stimulants et régulateurs des fonctions cardiaques et respiratoires. Il régularise l'assimilation de l'air et du sang.

On emploie l'arsenic sous forme d'arséniate de soude en granules dosés à un milligramme seulement.

Prendre un seul granule par jour pendant un mois, puis deux ensuite. On ne doit pas dépasser trois en aucun cas.

L'effet n'est pas immédiat. Au bout de dix à quinze jours seulement on commence à sentir efficacement la valeur de ces granules. Les côtes semblent moins dures aux touristes ; les emballages époumonnent moins les coureurs ; c'est le régénérateur par excellence pour les cyclistes.

*
* *

Le *bain chaud*, spécialement le bain de vapeur pendant un bon quart d'heure, dissipe les courbatures.

*
* *

L'*entraînement* doit être progressif, même pour les vélocipédistes expérimentés.

Les enfants ne doivent pas faire de vélocipédie avant l'âge de douze à treize ans, les organes respiratoires et le cœur n'étant pas formés suffisamment pour supporter le gavage aérien, l'alimentation gazeuse intensive qui résulte de courses prolongée à grande vitesse. Les excursions, à partir de treize ans, ne devront pas dépasser 30 à 40 kilomètres par jour, on augmentera de 10 environ par an jusqu'à vingt et un ans.

*
* *

A la suite de grandes fatigues, des frictions faites soir et matin, avec une petite cuillerée de teinture d'arnica ou de rhum, rendront la souplesse et la force au mollet et à la jambe.

*
* *

La *chute* est la grande maladie du cycliste. Voici les premiers soins à prendre en cas d'accident de ce genre :

Appliquer sur la partie meurtrie des compresses imbibées soit d'eau fraîche avec addition d'eau blanche (extrait de Saturne 15 à 20 gouttes pour un verre d'eau) soit de teinture d'arnica ou d'eau-de-vie, ou de vinaigre, ou d'eau salée. Ces compresses seront maintenues humides.

Boire par petites gorgées l'eau fraîche additionnée de quelques gouttes d'arnica : les jours suivants, prendre des infusions de menthe poivrée.

*
* *

Le *coup de soleil* est un des accidents les plus fréquents en route. Il faut frotter la partie atteinte avec du beurre ou avec un blanc d'œuf battu en neige, ou encore mieux lotionner avec

un mélange de teinture de benjoin et d'eau, à raison d'une cuillerée de benjoin pour un demi-litre d'eau. La vaseline boriquée sera utile pour se préserver des crevasses ou pour les guérir.

*
* *

Contre les foulures :

Appliquer sur la partie atteinte un mélange de savon noir et d'essence de térébenthine ; entourer d'un bandage solide, mais pourtant permettant la circulation du sang.

*
* *

Contre les *maux d'yeux et le coup d'air*, si fréquent en vélo :

Faire macérer quelques graines de lin dans de l'eau bien propre ; passer le liquide à travers un linge fin et bassiner les yeux huit ou dix fois par jour ; l'enflure disparaîtra.

*
* *

Contre les *coliques* :

Appliquer un cataplasme bien chaud ou une serviette chaude, et boire une infusion d'anis ou de badiane, ou de camomille.

S'il s'agit de coliques violentes, trois à cinq perles de chloroforme ou d'éther dans un peu d'eau froide.

*
* *

Le *lait glacé* est la chose au monde la plus dangereuse après un exercice. Donc un vélocipédiste échauffé par la marche, qui avale un verre de lait froid, risque sa vie.

Pas d'*eau glacée* non plus, du moins tant que le corps est en transpiration. On a vu des gens

tomber raides morts, après absorption de semblable breuvage, ou succomber à une phtisie galopante. Le meilleur est, lorsqu'on a de l'eau fraîche à sa disposition, de se gargariser la bouche et de rejeter l'eau, en même temps de se lotionner le front et les oreilles. Se placer la tête entière sous un robient est encore une belle occasion d'attraper la mort !

Si l'on peut, il faut *boire chaud* ; une boisson chaude désaltère beaucoup mieux et d'une façon plus durable qu'une boisson froide, et comme elle plaît moins, on en absorbe une moindre quantité. Prendre de préférence du thé avec quelques gouttes de citron, ou du café (sans excès, deux à trois verres par jour au plus) ou du bouillon : comme boisson froide, le bouillon froid est le moins mauvais.

*
* *

Pour le cycliste en voyage, *la petite pharmacie* de poche se compose d'arnica, d'alcali, d'ammoniaque, de perchlorure de fer et d'un peu de sublimé, et si l'on veut, d'un peu de collodion pour les coupures.

Un excellent rénovateur des forces est un breuvage ainsi composé : dans une demi-bouteille de bon vin de Bordeaux, qu'on fait bouillir, on jette cinq à six morceaux de sucre et un peu de cannelle. Prendre quelques cuillerées.

*
* *

Contre les *écorchures* :

Laver à grande eau et recouvrir avec du collodion ou de la baudruche.

*
* *

Onguent pour les blessures :

Lanolin	4	onces
Pétrole	12	—
Glycérine	12	—
Oxyde de zinc	4	—
Acide carbonique	3	drachmes

Mélanger d'abord le lanolin avec le pétrole, puis ajouter la glycérine, enfin, quand ces substances sont bien mélangées, y incorporer l'acide et l'oxyde de zinc.

*
* *

En cas de *plaie saignante* :

Etancher avec du coton hydrophile et rapprocher les bords de la plaie avec du sparadrap.

*
* *

En cas d'*évanouissement* :

Coucher le malade horizontalement, élever les bras, déboutonner les vêtements, puis aspersion d'eau froide et faie respirer éther, vinaigre, acide acétique, sels anglais.

*
* *

Comment on fait un *pansement* :

Se laver soigneusement les mains. Nettoyer absolument la plaie avec de l'eau bouillie dans laquelle on peut ajouter un antiseptique tel que 30 grammes d'acide borique pour 1 litre, 3 1/2 % (pas davantage) d'acide phénique, un peu d'alcool, ou de coaltar. Tamponner avec de l'ouate hydrophile. Mettre une compresse de plusieurs épaisseurs imbibée d'un mélange antiseptique comme il est dit plus haut : par-

dessus un tampon d'ouate hyrophile, et entourer le tout avec des bandes de toile.

*
* *

En cas d'*ampoule* :

Percer la peau avec une aiguille d'acier, enfilée d'un fil de coton dont on laisse passer un bout de chaque côté ; graisser ce fil au besoin ; ne pas arracher la peau.

*
* *

Contre une *piqûre* qui semble venimeuse :

Alcali, acide phénique, solution de 1/1 000 de sublimé. Pour un cas grave, une morsure de vipère, par exemple sucer fortement et cautériser à l'ammoniaque ou au fer rouge.

*
* *

Une *sangle* en cuir qui entoure la taille au bas du ventre et s'attache au guidon au moyen de crochets, permet de monter les côtes avec plus de facilité.

Le costume

Le costume d'homme. Indications de la mode et de l'hygiène :

Veston droit, genre dolman, avec col officier. Pas de gilet. Chemise en flanelle. Culotte courte, avec boucle au genou, la jarretière ou l'élastique gênant ou arrêtant la circulation du sang. Bas en laine, rattachés à la culotte par des jarretelles.

Si le veloceman porte un costume foncé, noir ou bleu, et qu'il vienne à pleuvoir en cours de route, chaque goutte de pluie fait une tache qu'il est fort difficile d'enlever.

*
* *

La chaussure doit être à talons plats, pas de bottines, mais le soulier très découvert.

Pourtant quelques amateurs préfèrent le soulier lacé, le lacement commençant aux doigts des pieds.

Mais il vaut mieux porter le soulier franchement découvert : une barrette en cuir passe sur le cou-de-pied, une autre barrette transversale part du bout du pied et se rattache à la première.

Petit chapeau boléro ou mieux casquette à la jockey.

*
* *

Quant aux couleurs, le vêtement cycliste d'homme sera de *couleur* claire autant que possible car les couleurs foncées absorbent la chaleur, les nuances claires au contraire, maintiennent aux corps la fraîcheur, relative bien entendu.

Le gris est joli et moins salissant qu'on ne croirait ; mais il a l'air poussiéreux. Le blanc plus joli encore, exige des nettoyages trop fréquents, parce qu'il se défraîchit vite partout où se produit un frottement. Le beige foncé est seyant, peu salissant, mais passe généralement au soleil, et la transpiration en altère la couleur.

La culotte doit recouvrir le genou, mais être assez large du bas pour ne pas gêner les mouvements de la jambe. Elle recouvrira le genou, point fort important. Le froid, en effet, frappant sur l'articulation, peut y déterminer un épanchement de synovie.

*
* *

Si l'on est très *sensible au froid*, porter sur la peau à même un maillot très coulant en soie ou en jersey de mérinos. Ou bien placer dans le dos et sur la poitrine une feuille de papier, telle qu'un journal simple ou plié en deux. Ce papier interrompt absolument le passage de l'air. Pour la même raison le papier dans la chaussure tient bien chaud aux pieds.

*
* *

Pourquoi voit-on des cyclistes distingués et

riches s'exhiber à vélo, habillés en mendiants ou en vagabonds ?

Pensent-ils vraiment que tout est bon pour rouler à vélo : souliers non cirés, bas troués, culottes et vestes douteuses, casquette crasseuse ?

Ils semblent s'appliquer à donner ainsi l'idée que la vélocipédie est composée du rebut de la société.

Le cycliste doit s'habiller le plus proprement possible ; qu'on n'invoque pas le prétexte qu'on abîme beaucoup en véloçant : ce n'est pas une excuse.

Pourtant, on ne doit pas perdre de vue que ces vêtements se défraichissent rapidement, mieux vaut donc renouveler fréquemment des vêtements d'un prix modéré que d'employer des étoffes très durables, mais très coûteuses et tôt défraîchies.

Nous empruntons l'opinion suivante, sur le costume cycliste féminin, à un livre fort bien fait et documenté : *le Dictionnaire de la femme*.

Que sera le *costume féminin* : jupe ou culotte ?

La jupe a l'inconvénient de ramasser la poussière et de gêner les mouvements, surtout en cas de chute. Aussi beaucoup de femmes ont-elles adopté la culotte bouffante, moins gracieuse pour la plupart, parce qu'elle dessine trop les hanches fortes et la large assiette de la bicycliste, mais beaucoup plus commode. Persuadés, donc, que l'opposition à la culotte est un préjugé appelé à disparaître, nous conseillerons ce vêtement demi-masculin qui donne moins de prise au vent, et qui permet de monter des machines d'hommes, toujours plus solides à

poids égal. Le chapeau canotier est seul vraiment pratique. Après lui, on peut voir le béret, le boléro, la toque si la femme est jeune.

Quant au chapeau de ville à fleurs et plumes, rien n'est plus laid et plus ridicule. Le chapeau de feutre rond est tolérable avec la jupe.

Le corset doit être banni comme gênant la respiration et comprimant le cœur.

Si le corset en serrant la taille est nuisible, il en est de même des jarretières, qu'il faut bannir complètement, même en dehors de l'usage du vélo. En bicyclette, il faut avoir les jambes libres de tout lien gênant plus ou moins la circulation, il est si facile de faire tenir ses bas sans lien, ne serait-ce qu'en les roulant dans le haut jusqu'au pli de la culotte — avec une jupe il faut attacher les bas à la ceinture au moyen de liens appropriés, les bas tiendront aussi bien qu'avec des jarretières et au bout d'un certain nombre de kilomètres les jambes ne seront point engourdies ni lourdes, comme il arrive si souvent avec un lien circulaire.

La voilette est de rigueur, non seulement pour garantir le teint, mais pour arrêter les moucherons qui sans elle entrent dans l'œil, dans le nez, dans la bouche, et forcent parfois la cyclowoman à s'arrêter.

***

Procédés pour rendre les *étoffes imperméables* :

Pour toutes les étoffes, les bien secouer et brosser, et mettre à tremper dans un bain ainsi composé :

Faire dissoudre 250 grammes d'acétate de plomb et 250 grammes d'alun en poudre dans

5 litres d'eau, agiter le mélange et laisser reposer, puis décanter en évitant de remuer le fond.

Laisser séjourner l'étoffe pendant 24 ou 30 heures ; puis enlever l'étoffe à plat, sans la tordre, et l'étendre, sur une pelouse si c'est possible, ou l'attacher soigneusement sur des cordes, en évitant les plis.

*
* *

Pour imperméabiliser une étoffe de lin, prendre du sous-acétate d'alumine. Pour la toile, se servir d'huile de lin siccative mélangée avec du bitume épuré. Encoller d'abord l'étoffe au moyen de mucilage de graine de lin, et enduire de plusieurs couches du mélange.

*
* *

Pour enlever les *taches d'huile* sur les vêtements, imbiber d'essence de térébenthine, et saupoudrer, pendant que l'étoffe est encore humide, avec du plâtre à modeler.

Pour enlever le cambouis, étendre du beurre sur la tache, essuyer avec une serviette et savonner à sec. Rincer ensuite à grande eau. Si la tache est ancienne, il n'y a rien à faire.

*
* *

Eviter rigoureusement dans le costume tout ce qui serre, interrompt la circulation du sang et gêne la respiration. Donc, pas de corset, pas de jarretières. Celles-ci seront utilement remplacées par de souples jarretelles, ou par une épingle de nourrice, piquée dans la culotte au-dessus du genou.

La ceinture doit être large, les souliers décou-

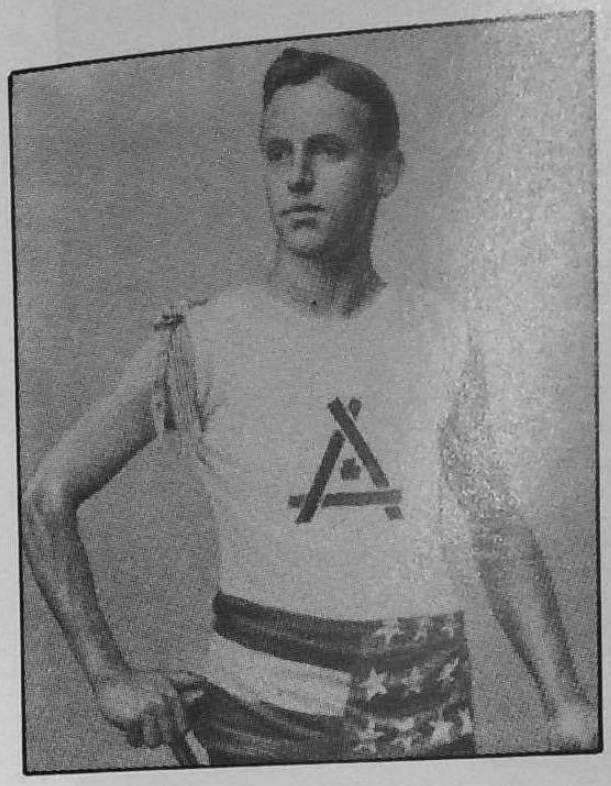
Ludovic Morin, vainqueur du Grand Prix de Paris 1895, 1896, 1897.

Ludovic Morin en costume de ville.

Ludovic Morin et son chien.

Ludovic Morin en 1897.

Ludovic Morin pose pour Peugeot.



G.-A. Banker.

Farman.

Edmond Jacquelin.

Paul Bourillon.

Charles Terront, vainqueur du premier Paris-Brest-Paris en 1891.

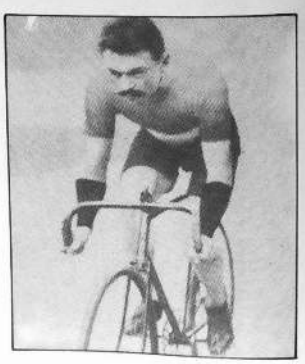
Vélo des années 1890.

Forme du guidon.

Tomaselli.

A. Zimmermann.

Gougoltz.



Gabriel Poulain.

verts, de manière à ne serrer ni la cheville ni le mollet.

Les genoux seront préservés le plus possible du froid, ne seront jamais découverts, et le velocéman fera bien d'employer en hiver des genouillères tricotées en laine fine.

*
* *

Le pantalon peut être remplacé par la culotte descendant à mi-jambe, fermée au bras par des boutons et non par une jarretière, à laquelle on joint les leggins ajustés, de la même étoffe que la culotte, boutonnant de côté depuis le genou jusqu'au pied.

*
* *

Pour se garantir du *soleil*, le meilleur couvre-nuque consiste en un grand mouchoir ou foulard blanc (0,90 m × 0,55) placé entre la coiffure et les cheveux, retombant bien en arrière et de côté sur les épaules et le cou. Il absorbe la transpiration de la tête et du front, et laisse circuler l'air.

*
* *

L'été, si l'on a les *yeux sensibles*, on portera un lorgnon de chasse ne pouvant glisser du nez, à verres légèrement fumés, et à même un voile vert garantissant toute la figure, afin de se préserver de la réverbération des rayons solaires sur la route ; en vélo, la coquetterie doit passer après la commodité et la santé.

La machine

LE CHOIX D'UNE MACHINE

Quand vous voulez acheter une machine, si vous n'avez pas des connaissances sérieuses en mécanique, choisissez une grande marque, méfiez-vous surtout des innovations non encore consacrées.

Si vous voulez néanmoins aller à l'économie, voyez plusieurs fabricants, n'ajoutez que peu de foi à ce que chacun dit des avantages de sa propre marque, mais écoutez attentivement les critiques qu'il fera de celle des autres ; c'est par ce moyen que vous pourrez vous faire une opinion sur des marques de second ordre.

Un des principaux inconvénients de la bicyclette de mauvaise qualité, est que le coureur, toujours préoccupé d'éviter une chute, n'a le temps de rien voir.

*
* *

Il importe de faire choix d'une multiplication et d'un développement. Ce sont les bases qui doivent d'abord guider l'acheteur.

La *multiplication* s'obtient en multipliant le nombre des dents de la roue dentée du pédalier par le diamètre de la roue motrice, et en divisant le total obtenu par le nombre de dents du pignon de la roue motrice.

Par exemple la multiplication d'une bicyclette dont la roue d'arrière est haute de 0,70 m, dont la roue dentée a 18 dents et le pignon 9 dents, est de 1,40 m, car

$$\frac{18 \times 0{,}70}{9} = 1{,}40$$

Le *développement* s'obtient en multipliant le chiffre de la multiplication de la machine par le nombre 3,1416, qui est, comme on sait, la formule de circonférence. Pour une bicyclette de 0,70, telle que la précédente, le développement est de 4,39 m car 1,49 m × 3,1416 = 4,39 m, c'est-à-dire qu'à chaque tour complet de manivelle, la bicyclette avance de 4,39 m.

*
* *

Pour obtenir une bonne vitesse sans trop de fatigue sur route plate, le meilleur développement est celui de 5,50 m, un développement plus grand serait fatigant ; en pays de côtes, 5 mètres et au-dessus.

*
* *

Les *changements de multiplication*, jusqu'à ce jour, sont compliqués et sont loin d'avoir donné des résultats entièrement satisfaisants. Le meilleur changement de multiplication consiste à remplacer le pignon arrière. Ce procédé nécessite peu de temps avec un mode d'attache de pignon bien fait, et permet au cycliste de rouler

en toute sécurité ; c'est en outre le moins coûteux de tous les changements de multiplication, et n'entraîne aucune complication dans la fabrication de la machine.

*
* *

Les grands pignons et la chaîne à rouleaux à pas étroits sont les meilleurs systèmes.

La faveur croissante dont jouissent les chaînes à rouleaux à maillons courts nous engage à donner un avertissement à ceux qui s'en servent. Ce chaînes à maillons courts, comme toutes les chaînes à rouleaux du reste, doivent être plus tendues que les chaînes à blocs, sans quoi elles ont une tendance à sortir des dents du pignon.

*
* *

La longueur des *manivelles* doit être proportionnée à la multiplication d'une machine ; exemple : une multiplication de 1,37 m demande des manivelles de 0,15 m ; 1,60 m veut 0,17 m ; etc.

*
* *

Le *cadre* doit être bien proportioné à la taille, plutôt grand que petit ; ne pas crainde d'avoir les jambes bien tendues lorsque la pédale est au bas de sa course. Le cadre de 0,60 avec manivelles de 0,18 convient pour 0,75 à 0,85 d'entre-jambes, cette mesure prise à partir du talon comme lorsqu'on prend mesure d'un pantalon.

*
* *

Une machine *légère* n'est pas forcément plus rapide qu'une machine lourde, la vitesse dépendant surtout de la rigidité. Une machine légère

mal construite occasionnera une perte de force plus grande qu'une machine lourde irréprochable.

*
* *

On choisit une machine d'après le service qu'on veut en obtenir et d'après son propre poids dont on est propriétaire.

*
* *

Pour *peser* sa machine sur une bascule sans craindre de la détériorer, on la met sur l'épaule et on se fait peser avec, puis on se pèse seul et on prend la différence du poids.

*
* *

Quel poids doit avoir une machine de course ou de route ? Quelles sont les multiplications les plus favorables ? Voici sur ce point quelques indications utiles :

Poids du cavalier	Poids (Piste)	Multipl.	Poids (Route)
50 kil.	7 à 9 kil.	1.70 env.	10 à 12 kil.
60 —	8 à 10 —	1.70 —	11 à 13 —
70 —	9 à 11 —	1.65 —	12 à 14 —
80 —	11 à 13 —	1.60 —	14 à 16 —

Machine nue, sans garde-crotte ni frein, etc.

Les cyclistes très vigoureux pourront augmenter cette multiplication de 20 à 25 cent.

*
* *

Comment se compose le poids d'une machine par pièces séparées ? Voici ce détail pour une machine lourde. On réduira facilement pour la machine légère.

Pièces.	
Cadre au complet et brasé comprenant cuvettes de direction et cuvettes de mouvement	2 000
Fourche complète avec son tube de direction et son collier de serrage, cuvette, son contre-écrou et billes de direction	» 700
Guidon et ses poignes	» 500
Roue d'avant montée, moyeu complet, rayons, jante	1 200
Chambre à air, sa valve et l'enveloppe du bandage	1 100
Roue d'arrière montée moyeu complet, rayons, jante	1 900
Chambre à air, sa valve et l'enveloppe du bandage	1 300
Pièces de mouvement pédalier axe et son pignon, cône et contre-écrou, manivelles, clavettes	1 550
Chaîne	1 000
Pédales complètes, la paire	» 500
Mécanisme de réglage de la tension de la chaîne	» 250
Tige de selle	» 300
Selle	1 000
Frein complet	» 800
Garde-crottes et leurs tringles, la paire	» 700
Total	14 800

Plus les roues sont grandes, plus le roulement est bon et doux. Une roue arrière plus petite que celle d'avant donne à la machine un aspect disgracieux et n'a pas d'autre avantage que de faire la machine plus basse et plus facile à enjamber. Plus les roues sont grandes plus le roulement est bon et doux ; les machines doivent être de préférence à roues plates de 0,70 m ou de 0,65 m pour dame ou cavalier de petite taille.

*
* *

Les pédales à caoutchouc ont le seul avantage de ne pas détériorer la chaussure. En revanche

elles sont plus lourdes que les pédales à scies et adhérent moins bien au pied.

*
* *

Le diamètre d'une roue se mesure toujours extérieurement au caoutchouc, et non sur la jante.

*
* *

Il est à remarquer qu'une roue dont les rayons sont nickelés jusqu'au croisement seulement est d'un bien plus bel aspect. L'émail protège mieux les rayons contre l'oxydation, et les cailloux de la route qui volent contre les rayons et la jante ont bien plus tôt fait d'enlever une mince couche de nickel qu'une forte épaisseur d'émail.

*
* *

Il y a des fervents du caoutchouc creux, dans les pays où les chemins sont très mauvais, et où l'on crève tout le temps. La seule grosseur pratique est celle de 32 millimètres ; plus gros, les caoutchoucs alourdissent plus qu'ils n'offrent davantages.

*
* *

La *grosseur du pneu* ne doit pas dépasser 40 à 45 millimètres ; au-dessous, la résistance est insuffisante pour les gros poids ; au-dessus, on s'alourdit inutilement.

*
* *

Un pédalier au-dessous de 130 millimètres de largeur ne présente aucun avantage, car dans la station normale, l'homme ne rapproche jamais entièrement les talons ; on doit rechercher sur-

tout dans un pédalier la grande simplicité et des modes d'attache à l'abri de tout accident ; un bon roulement ne peut être obtenu qu'avec des cônes distincts de l'axe et des cuvettes absolument concentriques, évitant toute cause de résistance au roulement.

*
* *

Il est indispensable pour qu'un carter donne de bons résultats, que le moyeu arrière et le pédalier soient disposés spécialement pour le recevoir.

*
* *

Il faut toujours s'entourer de précautions et de garantie lorsqu'on achète un vélo à l'amiable, car si la *machine* a été *volée*, on pourra être obligé de la rendre sans avoir droit au remboursement du prix qu'elle a coûté.

Acheté aux enchères publiques, le vélo volé devrait aussi être rendu à son propriétaire, mais contre remboursement de la somme payée.

*
* *

Dès qu'on a acheté un vélo, il faut se mettre en règle avec le *percepteur*.

La déclaration doit être faite à la mairie de la commune où le cycle soumis à l'impôt séjourne habituellement ; elle doit être faite dans le délai de trente jours qui suit la possession de la machine. La taxe n'est due que proportionnellement au temps qui reste à courir entre le 1er du mois dans lequel l'achat a été effectué et la fin de l'année.

Si la déclaration n'est pas faite en temps voulu, on devra payer double taxe.

Le démontage, le nettoyage.

Les opérations qui peuvent être faites par le cycliste lui-même, à sa machine, sont les suivantes :

Réparation et entretien des pneumatiques.

Vérification des roues.

Démontage et remontage de la machine.

Nettoyage et réglage de tous les mouvements, serrage des écrous.

Il ne faut pas tenter autre chose si l'on ne possède pas de connaissances mécaniques.

*
* *

Croirait-on qu'une bicyclette, dépourvue même de tout accessoire superflu, se compose de plus de 850 pièces assemblées ? En voici le détail :

Le cadre comprend : 8 tubes, 6 chemises intérieures, 10 goupilles, 2 entretoises, 4 raccords, 1 boulon, 1 écrou et de 2 tubes pour tiges de selle. Soit	31
La fourche de direction : 1 tête de fourche, 2 fourneaux, 1 tube, 3 chemises intérieures, 4 cuvettes, 1 collier de serrage, 1 boulon, 1 écrou, 1 contre-écrou, 66 billes, 2 tubes pour le guidon et 2 poignées	85
Le pédalier : 1 tube-cuvette, 2 contre-écrous, 2 vis de serrage, 1 axe, 2 cônes, 1 rondelle, 22 billes, 2 manivelles, 1 roue dentée, 5 vis ou chevilles, 2 clavettes, 2 écrous et 2 rondelles	45
La roue arrière : 1 jante, 1 chambre, 1 valve en 8 parties, 1 enveloppe, 32 rayons, 32 cheminées, 1 axe, 2 écrous, 2 cônes, 1 graisseur, 1 corps de moyeu, 2 cuvettes, 2 rondelles, 16 billes, 1 pignon et 1 contre-écrou	104
La roue avant : même nombre moins le pignon et le contre-écrou	102
Les tendeurs de chaînes : 2 boulons, 2 écrous et 2 chapeaux	6

La chaîne : 96 maillons se décomposant chacun en 4 parties, savoir : 2 flasques, 1 rivet et 1 rouleau, soit au total 381, plus le boulon de jonction et son écrou	386
Les pédales : 2 axes, 4 joues, 2 tubes de recouvrement, 4 cuvettes, 2 cônes, 4 écrous, 2 écrous de recouvrement, 2 rondelles, 40 billes et 4 scies	66
La selle : 1 cuir, 4 ressorts, 4 pièces à la tension, 3 au chariot, 8 rondelles ou contre-rivures et 4 écrous	24
Total	852

Sans tenir compte de la décomposition des poignées, de la chaînette, des bouchons de valve, des enveloppes, des grisseurs, etc., qui sont faits de pièces assemblées.

On se rendra compte, en lisant cette énumération, qu'une bonne bicyclette construite avec des pièces bien finies et révisées avec soin, doive toujours être un objet cher. On conçoit aussi la difficulté qu'il y a à obtenir des pièces interchangeables.

*
* *

Chaque écrou ou vis est *fileté de droite à gauche* et se dévisse en tournant en sens inverse, c'est-à-dire de gauche à droite. Le contraire n'a lieu que pour certains contre-écrous, tel celui qui retient parfois le pignon de la roue motrice, ou pour les axes ou écrous des manivelles gauches, que le mouvement de rotation tendrait à dévisser en marche.

*
* *

Si en voulant se servir d'une clé anglaise, on s'aperçoit que les deux bords de la clé n'encadrent pas exactement le boulon à dévisser, il suffit de placer dans la clé une pièce de monnaie. La clé devra toujours avoir juste la dimension voulue pour embrasser l'écrou ; ce point est très important pour ne rien détériorer.

D'ailleurs, il faut bien se dire que, tant qu'il y aura des écrous fermés avec une clé, celle-ci les détériorera ou se détériorera elle-même plus ou moins, il faut donc ne démonter les écrous que le moins souvent possible.

*
* *

Toute pièce doit être démontée sans aucun effort, à moins de présenter une certaine élasticité comme les foureaux de la fourche de direction ou les branches de fourche arrière.

En tout cas, s'il faut employer un moyen quelque peu énergique, éviter de se servir d'un marteau d'acier, qui ferait dans les mécanismes des désordres graves. S'il est absolument nécessaire de frapper pour démonter une pièce trop juste, prendre un morceau de bois ou autre corps peu dur. Lorsque les parties frappées sont creuses, telles que les tubes par exemple, le bois dont on se sert épousera bien la forme de la pièce et sera aussi large que possible, afin que la portée se fasse sur une grande surface.

S'il s'agit de parties trempées et pleines, employer un repoussoir en bronze.

Si enfin on ne trouve à sa portée qu'un marteau ordinaire, on interpose alors entre lui et la pièce à frapper un morceau de bois plat sur lequel on peut frapper à grands coups sans inconvénient.

*
* *

Dans la machine, certaines pièces sont assem-

blées par un boulon que termine un écrou. Si, en démontant, on commence par desserrer le boulon ; on le casse. Il faut toujours commencer par l'écrou dans le desserrage ; et toujours finir par lui dans le serrage.

*
* *

Si les parties assemblées sont *rouillées*, les baigner d'huile ou de pétrole pendant quelques heures, le liquide pénètre dans les joints et facilite le démontage. Il est encore plus sûr et plus rapide de chauffer, à l'aide d'une lampe à main ou d'un tisonnier rougi au feu, la pièce extérieure.

*
* *

Un *soin* exagéré des *machines* est nuisible. Trop de cyclistes il est vrai se soucient très peu du nettoyage et de l'entretien de leur machine ; mais beaucoup au contraire ne peuvent arriver à la moindre halte sans aussitôt enlever la poussière qui recouvre la machine, frotter l'huile qui découle des boîtes à billes, etc.

C'est une précaution excessive, qu'aucune nécessité ne justifie, car une machine qui a roulé ne peut être brillante et vernie comme au sortir de chez soi. Il faut en prendre son parti, et une tache huileuse n'a rien de déshonorant.

D'autres ont la manie de démonter eux-mêmes ou de faire démonter à tout bout de champ leur machine, pour nettoyer les cônes, les boîtes à billes, etc. Rien n'est plus mauvais, les écrous, les boulons, les vis fréquemment torturés, serrés, desserrés, finissent par jouer, les pas de vis s'usent, du jeu se produit : alors on voit les malheureux cyclistes courir chez le vendeur, anxieux, inquiets, se plaignant de leur machine qui pourtant leur avait été livrée en bon état, et n'a souffert que de l'excès d'amour et de sollicitude !

Le juste milieu, tout est là. Nettoyer intelligemment, ce qu'il faut, et quand il faut. Un ou deux démontages complets par an sont bien suffisants.

Par exemple, au retour d'une promenade, même par le beau temps, un prudent bicycliste ne doit jamais remettre au lendemain le nettoyage de sa machine. C'est le moyen de la conserver longtemps en parfait état.

*
* *

Ne jamais confier à d'autres le soin de nettoyer sa machine. Seul on connaît bien le fort et le faible de sa bicyclette, on a pu constater, durant la promenade, telle dégradation, tel défaut de réglage, etc.

Le démontage et le nettoyage à fond ne s'imposent qu'à de rares intervalles.

Si la machine est simplement couverte de poussière, lui donner un coup de plumeau, et l'essuyer ensuite avec un chiffon bien sec.

Si elle est recouverte de boue, se garder de l'inonder d'eau, la nettoyer avec une éponge légèrement humide, bien l'essuyer avec une peau de chamois, et passer ensuite, sur l'émail et le nickel, un chiffon de toile à peine imbibé de pétrole. Se servir de peaux de chamois bien souples et bien propres, sous peine de rayer.

Pour nettoyer ces peaux, il faut bien les brosser, les laver au savon de Marseille et les laisser tremper une heure dans de l'eau chaude.

Rincer ensuite dans de l'eau tiède additionnée

de savon et de soude, les tordre dans un torchon, faire sécher assez vite.

***

Autant que possible, ne jamais laver les machines. Ce ne sera pas nécessaire d'ailleurs si la boue est enlevée avant d'avoir eu le temps de sécher ; l'eau, si bien essuyée qu'elle soit, pourrait séjourner en quantité minime dans certaines parties qui échappent à l'œil, et causer la rouille.

***

Dans les pays humides, sur les bords de la mer, on préservera le *nickel* de la *rouille* en passant un chiffon un peu gras, ou mieux en le recouvrant d'une légère couche de vernis à tableaux allongé un peu d'esprit de vin. Cette précaution n'enlève rien au brillant.

La graisse ne vaut rien pour l'entretien des machines, l'huile ordinaire non plus, elle encrasse et elle rouille. Il faut employer de l'huile d'armes fine, les lavages se feront au pétrole ou à l'essence. L'éther ou le sulfure de carbone est encore ce qu'il y a de mieux, mais c'est un peu cher.

On peut *graisser* avec de la vaseline dissoute à la chaleur, introduire en cet état dans une burette, puis dans les roulements.

***

Le pétrole ou l'essence employés peuvent resservir nombre de fois, il suffit de laisser déposer les corps étrangers et de soutirer la partie supérieure, qui redevient aussi limpide que si elle n'avait pas servi.

***

On emploie utilement la graisse dont se servent les électriciens pour le graissage des dynamos ; on l'introduit par les trous de graissage au moyen d'une seringue, et la machine reste graissée pendant plusieurs mois.

***

Le *nettoyage et l'entretien de la chaîne* sont une des préoccupations du cycliste. Les moyens préconisés sont nombreux tous recommandables. Nous en indiquons ci-après quelques-uns. On choisira d'après les circonstances et d'après ce qui pourra guider la préférence de chacun.

Il faut la démonter souvent, la brosser, puis la laisser tremper une heure dans un bain de pétrole et l'essuyer avec beaucoup de soin.

Cependant la brosse a l'inconvénient de tasser dans les jointures tous les grains de poussière qu'elle ne peut chasser.

***

Faire dissoudre, sur un feu doux, par parties égales, de la vaseline et de la plombagine, et enduire la chaîne de cette solution au moyen d'une brosse dure.

La quantité de plombagine doit être telle que la pâte obtenue soit assez consistante pour ne pas couler facilement, et cependant assez fluide pour pénéter dans toutes les articulations de la chaîne.

On pourra être un peu plus large dans le graissage, si l'on prévoit que la route sera mauvaise et mouillée.

*
* *

La chaîne est de toutes les parties de la bicyclette, celle qui s'encrasse le plus facilement, qui s'use le plus vite et produit le plus de frottements nuisibles au bon fonctionnement de la machine. Aussi doit-elle être toujours tenue très propre et convenablement lubréfiée. D'un autre côté, s'il faut huiler la chaîne, il faut aussi faire en sorte qu'elle ne soit pas humide. Chaque maillon étant parfaitement huilé, ensuite on frotte la chaîne jusqu'à ce qu'elle soit sèche. En frottant, il ne faut pas enlever l'huile qui se trouve entre les maillons, mais pas une parcelle d'huile ne doit rester sur la surface extérieure. Plus elle sèche, mieux cela vaut. La grésine, corps gras, ne produit pas de cambouis. L'huile en excès ramasse et retient la poussière, et par suite augmente beaucoup le frottement.

De même, dans les cuvettes trop baignées d'huile, la poussière se ramasse, et, même avec les cuvettes les mieux faites, il en pénétrera quelque peu sur les billes, d'où des inconvénients dans leur marche. En général, on peut le dire, il y a plus de machines trop graissées que de machines pas assez graissées.

Beaucoup de cyclistes vident leur burette sur les maillons, ce qui est inutile, car l'huile ne pénètre point à l'intérieur, et nuisible, la poussière formant avec elle une pâte qui active l'usure. Pour avoir une chaîne bien graissée, on l'enlève, on l'enroule et on la laisse pendant une nuit dans un bain d'huile. Ensuite, on la fait égoutter, et on la roule fortement dans un peu de sciure de bois qui boira toute l'huile ; on la passe à la brosse, on l'essuie. On met l'huile dans un

petit plat creux juste assez profond pour contenir la chaîne.

*
* *

En temps de pluie, la *boue* se met souvent dans les *maillons* et rend le roulement fort dur ; pour l'empêcher, enduire la chaîne de vaseline ou mieux, après avoir enlevé la chaîne, la laisser plonger pendant quelque temps dans de la graisse bouillante ; la graisse pénètre partout et la lubrification est parfaite.

*
* *

Faire bouillir la chaîne dans une solution de soude ; laisser sécher, plonger dans un mélange très chaud de bonne huile d'olive ou de vaseline, ou de pied de bœuf (2/3), et de suif en pain (1/3).

La graisse fondue bouchera hermétiquement les interstices de la chaîne. Retirez la chaîne chaude, laissez refroidir, essuyez avec soin et remettez en place.

*
* *

Bien des cyclistes abandonnent l'huile pour le graissage de leurs chaînes. Lorsqu'elles sont propres, ils mettent du savon blanc de Marseille ordinaire, le plus frais possible, sur les dents des pignons.

*
* *

Dans tous les graissages, éviter que l'huile ne tombe sur les caoutchoucs, car c'est un dissolvant pour ce produit.

*
* *

Lorsque la chaîne est tendue à excès et très encrassée de *boue sèche*, prendre un maillet de bois, une planchette, etc., tout instrument qui ne soit ni en pierre ni en métal, et frapper à petits coups sur la chaîne en faisant tourner la roue. La chaîne se détend, et la machine reprend son roulement, la terre séchée, les mille poussières qui encrassaient, sont tombés sous les coups de maillet.

Pour enlever la *boue fraîche* sur une machine, sans rayer le vernis, saupoudrer de sciure de bois qui tombera ensuite toute seule. Un coup de plumeau suffira. Pour terminer, essuyer les parties noires avec un chiffon humecté de pétrole, mais non mouillé.

***

Lorsqu'on a affaire à une chaîne très sale, la passer et retourner à plusieurs reprises dans une flambée de bois blanc ; toutes les impuretés brûleront et la chaîne sera nettoyée, il suffira de la bien secouer et brosser pour faire tomber la crasse calcinée.

***

Pour nettoyer les *coussinets* avec du pétrole, introduire quelques gouttes seulement pour dissoudre les vieilles huiles ; faire tourner la roue en penchant la machine à droite et à gauche ; puis rincer au pétrole jusqu'à ce qu'il sorte clair.

Il est utile pour réussir cette opération, de se servir de seringues spéciales pour injecter le pétrole.

Laisser sécher, puis graisser à l'huile de baleine.

Si la machine est très sale, nettoyer à l'essence de pétrole.

***

Pour graisser les *axes de roulement*, démonter et nettoyer complètement l'intérieur des coussinets et les remonter après les avoir remplis à saturation de graisse consistante, à l'aide d'une petite spatule en bois mince. Les billes roulent, ainsi immergées, dans une masse compacte de graisse remplissant exactement tous les vides des coussinets jusqu'à leur bord extérieur, et formant dans leur bord intérieur un joint étanche et onctueux absolument impénétrable à la poussière. Le graissage est assuré pour très longtemps, les frottements sont bien réduits, le roulement est très doux et sans choc, la graisse ne s'échappe point, comme l'huile, à l'extérieur des coussinets.

***

Le graissage à l'huile présente d'ailleurs pour la lubrification des roulements, plusieurs inconvénients.

Il encrasse beaucoup les coussinets et le moindre excès d'huile déborde et détériore les bandages.

L'huile débordée établit un véhicule entre la poussière qui se pose à l'extérieur, et l'intérieur des coussinets.

Les roulements ne tardent pas à être remplis d'une pâte qui ronge les cônes et cuvettes et oblige à des nettoyages complets. Il est donc préférable de graisser avec la graisse consistante, mélange de suif de mouton et vaseline.

*
* *

Pour enlever la rouille ou les taches sur le bronze d'armes, les frotter à la paille de fer fine, et huiler légèrement.

Pour enlever la boue au fur et à mesure qu'elle s'accumule, on fixe sur un tube d'arrière de la bicyclette, à la hauteur de la chaîne, un petit pinceau à colle, de manière à frotter légèrement. Il n'en résulte aucune gêne pour le roulement qui est même facilité par la propreté des maillons.

*
* *

Frotter avec un chiffon chaque *rayon*, qu'il soit émaillé ou nickelé ; de même les moyeux, les axes, etc. ; pour ceux-ci, passer autour d'une bande suffisamment longue que l'on tirera alternativement de la main gauche et de la main droite, en la faisant aller et venir par les deux extrémités.

*
* *

On doit laisser tremper pendant une heure dans le pétrole les pièces recouvertes d'huile ou de poussière. Le cambouis qui les recouvre se détache alors sans difficulté, la rouille même disparaît souvent par ce seul contact, et il suffit de frotter légèrement avec un chiffon huilé un peu, à la fin de l'opération, pour remettre en parfait état de propreté.

*
* *

Se défier des poudres blanches, ou autres, dites brillantines, leur grain trop fin s'introduit dans les boîtes et les parties flottantes.

*
* *

Si l'on constate quelques légères taches de rouille sur la machine, la frotter avec un oignon coupé en deux, ou avec de la glycérine, puis essuyer avec un linge de flanelle.

*
* *

Pour enlever la rouille sur les parties nickelées, on dissout la rouille avec du pétrole et, après avoir essuyé, on enduit les surfaces nickelées avec du vernis à tableau, très légèrement à l'aide d'un pinceau (nécessaire au bord de la mer).

*
* *

Les *parties émaillées* seront lavées et essuyées avec un chiffon légèrement imbibé de pétrole. On obtient ainsi un très beau brillant. Les parties nickelées seront frottées avec du drap, ou mieux avec la peau de chamois, ou des serviettes spécialement préparées connues sous le nom de serviettes prodigieuses. Ne pas employer les poudres ou pâtes à polir le cuivre pour enlever les taches de rouille.

Pour polir l'émail (non pas la peinture), quelques gouttes de paraffine ; avoir soin de bien essuyer ensuite pour éviter de souiller ses vêtements.

*
* *

On enlève sur l'*aluminium en plaques* les matières grasses, en l'immergeant dans une solution concentrée de potasse ou dans le benzine : il en sort bien nettoyé mais terne.

La plaque est passée alors dans une solution

aqueuse d'acide azotique à un tiers d'eau, puis dans l'acide azotique pur, et enfin lavée à l'eau pure. Sécher ensuite dans de la sciure de bois, et polir avec du rouge fin et une peau de chamois.

Pour obtenir un brillant éclatant, frotter le métal avec une peau de mouton garnie de sa laine, enduite d'une émulsion par parties égales d'huile d'olive et de rhum.

On obtiendra encore un bon résultat avec le pétrole, ou bien avec un mélange de borax, d'eau chaude et d'ammoniaque.

Le remontage.

Si on ne veut pas s'embrouiller irrémédiablement dans le grand nombre de petites pièces, boulons et écrous que comporte une bicyclette, il faut prendre l'habitude de replacer chaque pièce au fur et à mesure du nettoyage. Il serait bien fort, celui qui pourrait, après avoir démonté les 850 pièces d'une machine, affirmer que tel écrou ou tel boulon doit être placé à tel endroit. Or, bien qu'on dise que toutes les pièces sont interchangeables, il est certain qu'une machine ne fonctionne bien et sans usure, que lorsque chaque pièce occupe la place qui lui a été assignée par le fabricant.

*
* *

Le *remontage* de la machine présente souvent quelques difficultés. M. Baudry de Saunier signale notamment celles qui se présentent pour remonter les pédales.

« Il arrive que, dans les pédales à axes recouverts, l'axe et le tube central de la pédale laissent assez d'espace entre eux pour que, lors-

qu'on veut remonter la pédale, les billes, au lieu de rester dans la rainure de la cuvette, tombent dans cet espace, bloquent l'axe... et donnent sur les nerfs de l'opérateur.

» Le remède est simple, mais j'avoue ne l'avoir pas trouvé le premier jour et avoir copieusement pesté contre tant de pédales ! Il suffit de faire un cornet de papier qu'on introduit à l'extrémité du tube central de la pédale. Les billes replacées, on substitue l'axe au cornet, on commence de l'autre côté et voilà ! »

*
* *

Si l'on a démonté les cuvettes de roulement dans les coussinets à billes, avoir soin de bien les remettre dans la position qu'elles occupaient. On fera bien, en remplaçant les billes, de les agglutiner ensemble par un mélange de vaseline, suif et beurre. La douceur du roulement sera certainement augmentée par ce mélange de matières dans lequel tourneront les billes, et celles-ci seront plus facilement mises et retenues en place.

*
* *

Si le *collier* qui entoure le *guidon* serre insuffisamment quand l'écrou a été vissé à fond, mettre un morceau de papier émeri entre le guidon et ce collier.

*
* *

De temps en temps vous assurer que vos *écrous sont serrés à fond*, afin d'éviter des chutes sérieuses, en tout cas c'est là une cause d'usure rapide pour la machine.

Lorsqu'une pédale a trop de jeu par suite de

l'usure des filets, on place en travers des filets un petit morceau de fil métallique mou et on visse par-dessus.

*
* *

Ne jamais laisser de jeu au *cône* d'ajustage de la *tête de la roue*, car les cahots continuels affaibliraient cette partie de la roue qui apporte le plus grand effort.

*
* *

Une machine qui roule parfaitement ne doit pas faire de *bruit*. Si donc quelque bruit insolite se fait entendre, il faut en rechercher la cause, généralement due à l'une des irrégularités suivantes :

Les outils qui se heurtent dans la sacoche : il faut les envelopper ; une cliquetis indique que les rayons se sont détachés de leur point d'attache sur le moyeu ; un clic distinct signifie que le même accident vient de se produire à la jante ; un bruit de refoulement est produit ordinairement par une manivelle trop lâche ; un fort bruit de ferraille provient de ce que la chaîne est trop sèche ; un pignon qui a trop de jeu produit un bruit sourd.

Si des parties de jonction des ressorts de la selle frottent entre elles, on y intercalera une mince rondelle de cuir.

Si la chaîne semble, lorsqu'on roule, casser bruyamment des noisettes, malgré huile et pétrole, la démonter, tailler une longue lanière de cuir très mince, un peu plus large que le pignon, et y percer autant de trous que le pignon a de dents, placer ce cuir de façon qu'il porte sur le pied des dents et enfin, remonter la chaîne,

qui ne criera plus. En huilant légèrement ce cuir, on obtiendra une excellente lubrification de la chaîne.

*
* *

Dans les boîtes à billes, entre le bord de la boîte et le cône, il existe toujours un espace libre qui favorise l'entrée de la boue et de la poussière. Pour remédier à cet inconvénient et empêcher l'usure qui en résulterait très vite, on colle une bande de drap ou de feutre sur la boîte à billes elle-même, en ayant soin qu'elle dépasse les bords et s'appuie seulement sur l'espace libre entre la boîte et le cône, sans y être collée.

*
* *

Au remontage, éviter les *chocs* des pièces entre elles, procéder par pressions progressives. S'il s'agit de tubes s'emboîtant l'un dans l'autre, faire tourner l'un d'eux, ce qui facilite l'entrée, les graisser légèrement. Dans les parties serrées à bloc et appelées à ne pas tourner, les laisser sécher afin d'éviter le glissement produit par l'huile et les corps gras.

Chaque *boulon doit être serré* complètement, de façon à résister aux chocs en cours de route. Inutile de serrer à les rompre, opérer graduellement, et frapper quelques coups de maillet sur la tête du boulon fermé, pour bien assurer les portées. Les clavettes de manivelles seront ainsi serrées.

Si l'on remarque un écrou dont le taraudage est usé, et qu'on manque de moyens de le faire remplacer immédiatement, découper dans un gant ou dans un papier souple un petit morceau

carré qu'on place sur le mamelon de la pièce, et visser l'écrou en forçant.

Pour le nettoyage, et en toute occasion d'ailleurs, il faut éviter d'appuyer une bicyclette contre un mur de pierres sous peine de rayer les poignées et le gouvernail. Appuyer la machine contre une palissade, contre un arbre, ou s'il est nécessaire d'utiliser un mur en pierre, interposer entre le mur et la machine un journal plié, ou un mouchoir.

De même, si l'on doit, pour le nettoyage, retourner sa machine les roues en l'air, éviter le pavé, la pierre, plus encore le macadam. On choisira la terre meuble, la paille ou bien l'herbe nettoyée de cailloux.

***

Le moindre choc peut fausser les roues et il est utile de s'assurer souvent de leur parfaite concentricité par une visite minutieuse. Avec un peu d'habitude on reconnaît à l'œil une *roue déviée*.

Pour le déterminer d'une façon certaine, suspendre la bicyclette à l'aide d'un support, prendre un bout de craie ou de plâtre que l'on place près de la jante en s'appuyant sur la fourche ; faire ensuite tourner la roue. La partie excentrée, s'il y en a une, vient alors frotter contre la craie que l'on rapproche progressivement de la jante.

Le blanc marquera la partie déviée, et on tendra alors les rayons tirant le côté opposé ; les rayons placés du côté où a touché la craie seront légèrement détendus. Veiller à ce que chaque rayon conserve la même tension, ce que l'on reconnaît les faisant vibrer sous le doigt. Le travail est délicat. Si l'on est pas sûr de soi, mieux vaut le confier à un spécialiste.

Les *rayons* seront toujours tendus, et pour cela ils devront vibrer quand on les pince. En tendant un rayon, on tend du même coup ceux qui lui sont opposés et on détend légèrement ses voisins.

Lorsqu'un rayon tangent est cassé, l'enlever et démonter le caoutchouc à cet endroit. Enfiler le nouveau rayon en passant le bout par le trou du moyeu et en l'amenant ensuite vers la chemine qu'il suffit alors de visser. Si le rayon à remplacer est du côté du pignon de la roue motrice, enlever le pignon, pour opérer plus facilement.

***

En remontant la *roue motrice*, s'assurer qu'elle se trouve bien exactement au milieu du cadre, s'assurer que les deux pignons, celui de l'axe des manivelles et celui du moyeu de la roue motrice, se trouvent bien dans le même plan. Il suffira d'examiner si les dents des pignons tombent exactement au milieu des maillons de la chaîne.

***

En remontant la *roue arrière* ou en mettant la chaîne en place, veiller à ce que cette roue soit bien dans l'axe de la machine. Les bords de la jante doivent se trouver à égale distance de chaque branche de la fourche arrière partant du pédalier.

***

Les *coussinets* seront soigneusement réglés,

de façon qu'ils ne prennent pas de jeu, on s'en assurera en ébranlant la roue transversalement et en observant les coussinets. S'il y a du jeu, resserrer légèrement les coussinets jusqu'à ce que le jeu ait disparu, la roue continuant à tourner librement et à s'arrêter sans secousse.

*
* *

La chaîne doit flotter légèrement étant montée. Trop de serrage la rend dure, trop de jeu tente à la faire sauter par-dessus les dents de pignons.

*
* *

Le réglage des *roulements* se fait au moyen des cônes ou des cuvettes. Visser ceux-ci progressivement jusqu'à ce que l'on sente une légère résistance. S'assurer que tout roule très doux et bloquer solidement les contre-écrous.

*
* *

Si le roulement devient plus dur après le serrage des contre-écrous, desserrer légèrement le cône ou la cuvette de réglage et bloquer à nouveau.

*
* *

Si l'on ressent en marchant des *secousses dans les bras*, c'est que la douille de direction est mal réglée, et il faut enlever tout le jeu qui s'y trouve. Si la machine est bien réglée, les pneumatiques doivent suffire à éviter toute trépidation de ce genre.

*
* *

Faire attention aux billes, une seule éraillée

ou brisée suffit pour détériorer immédiatement le cône ou la cuvette la plus dure.

*
* *

Un *organe faussé* peut être redressé par le cycliste lui-même, pourvu qu'il ne soit pas trempé. S'il est trempé, laisser le travail à un spécialiste, qui devra le recuire et le redresser en ayant soin que la pièce porte bien sur l'enclume, et que cette portée soit aussi courte que possible. Il vaut mieux frapper longtemps que procéder vite, et à petits chocs. La retrempe est extrêmement délicate pour ces petits objets d'acier. Un des meilleurs procédés est la *trempe à l'huile*, dans le mélange suivant :

	1° Huile de baleine	2	parties
	Suif	2	—
	Cire	1	—
Ou bien encore :	2° Eau	1 000	—
	Gomme arabique ..	20	—

Si les outils sont en acier fondu, ne pas les chauffer au delà du rouge cerise. Plonger obliquement en donnant une légère torsion.

On peut recommander le pétrole pour la trempe de petites pièces d'acier ; elle se fait par les procédés habituels. Les objets restent blancs et ne se faussent pas. Il faut être prudent et ne pas trop approcher le feu de l'huile.

Après avoir été redressée ou retrempée, une pièce tourne rarement bien concentrique, à moins d'être rectifiée.

*
* *

Au cas où on aurait faussé l'axe, démonter la pièce, et *la serrer* à plusieurs reprises dans un

étau, entre deux morceaux de plomb. Agir de la même façon s'il s'agit d'une pédale faussée. On devra la démonter et redresser l'axe au moyen d'un étau en le mettant entre deux morceaux de plomb ou de bois tendre. Se servir d'un maillet en bois, et mettre toujours la portion la plus longue entre les mâchoirs de l'étau.

*
* *

Il est assez rare qu'on veuille *nickeler* ou renickeler soi-même sa machine, car l'opération est assez délicate. Pourtant si l'on veut tenter l'expérience et si l'on dispose des éléments nécessaires, voici la formule d'un bain :

Un kilogramme de sulfate pur de nickel,
750 grammes de tartrate neutre d'ammoniaque,
5 grammes d'acide gallique,
20 litres d'eau.

Le tartrate neutre d'ammoniaque est obtenu par saturation d'une solution d'acide tartrique par l'ammoniaque. Le sel de nickel doit être neutre.

Faire dissoudre le tout dans trois à quatre litres d'eau, et faire bouillir une demi-heure environ, puis étendre d'eau jusqu'à vingt litres de liquide ; filtrer.

Le nickelage obtenu est très blanc, mou et homogène, sans rugosités à sa surface ; son prix est à peine supérieur à celui du cuivrage. Il n'est besoin que d'un faible courant.

Il est difficile de remailler au four une partie seulement du cadre. Ce travail, pour être irréprochable, demande à être refait complètement.

*
* *

Ciment pour les bandages de cycles, formule du Dr Allsnell : 4 parties de gutta-percha, 5 de caoutchouc, 3 de colle de poisson et, comme dissolvant, 40 de bisulfure de carbone. Nettoyer les fentes avant d'y mettre le ciment, qu'on applique au besoin par couches successives. Serrer le bandage et laisser sécher une nuit.

*
* *

Pour conserver le *brillant de l'émail*, principalement après une longue course, lavez ou essuyez la bicyclette, imbibez dans un mélange d'huile de lin et d'alcool pur un tampon de flanelle douce ; frottez toutes les parties émaillées, laissez sécher une heure ou deux et frottez avec une peau de daim souple et fine ; l'alcool s'évaporant, faire cette composition en petite quantité, et au moment de s'en servir, la mélanger un quart d'alcool par trois quarts d'huile.

*
* *

Email protecteur pour les petits raccords.

Ambre	453 grammes
Huile de lin	28 centilitres
Asphalte	85 grammes
Résine	85 —
Térébenthine	56 centilitres

Faire bouillir l'huile de lin et y jeter l'ambre ; quand il est fondu, ajouter asphalte et résine. Sortir du feu et délayer peu à peu avec la térébenthine.

Pour *étendre l'émail*, se servir d'un pinceau

fin, prendre très peu de vernis à la fois. On se munit à l'avance d'un petit flacon d'essence de térébenthine. Si la couche de vernis déposée est trop épaisse, on l'enlève à l'aide d'un chiffon imbibé d'essence.

Quand on aura fini, le pinceau sera lavé à fond dans l'essence jusqu'à ce qu'il ait repris sa propreté.

LE PNEU

Le pneumatique qui garnit les roues de vélo est fait de caoutchouc.

Le caoutchouc se compose de 78,2 parties de carbone pour 12,8 parties d'hydrogène. Sa densité est de 0,925 ; presque le même poids que l'eau. Il devient dur par le froid, et reprend sa souplesse par la chaleur. Après un long repos, il durcit.

Insoluble dans l'alcool, il se dissout complètement dans l'éther, et partiellement, à chaud, dans le pétrole. On le dissout par économie dans la benzine et la térébenthine, ou le sulfure de carbone, mais l'odeur de ce dernier est fort désagréable.

Formule d'une *dissolution de caoutchouc*, séchant très vite et ne dénaturant pas ce produit :

Caoutchouc	26	parties
Benzine	50	—
Essence de térébenthine	70	—

Soumis à une chaleur de 120°, le caoutchouc commence à fondre, en répandant une odeur désagréable.

Le caoutchouc des pneumatiques est généralement bon et les fuites insensibles d'air viennent, dans la plupart des cas, de la valve ; le plus souvent, du point d'attache de la valve à la chambre à air ; il faut tout d'abord serrer les écrous qui pressent fortement la chambre à air contre le talonde la valve.

Si les bulles d'air paraissent sortir de l'extrémité de la valve, c'est que les parties intérieures de la valve ne fonctionnent pas régulièrement par suite de l'introduction de poussières, de grains de sable. Lorsque la fermeture est assurée par un petit tube intérieur en caoutchouc, ce tube peut être troué ou usé et ne plus fermer convenablement. Alors démonter la valve, en nettoyer toutes les parties avec un chiffon, renouveler le petit tube en caoutchouc si c'est nécessaire, et revisser le tout bien à fond.

Les pneumatiques ne forment en réalité que trois classes caractérisées par leurs différents systèmes d'attache :

1° Ceux dont l'enveloppe est retenue dans la jante au moyen de tringles métalliques, câbles d'acier, etc., système Dunlop, Gallus, etc. ;

2° Ceux dont l'enveloppe, pourvue sur ses bords de renflements ou bourrelets, s'accroche d'elle-même dans la jante ; Clincher, Michelin, l'Hirondelle, Torrilhon, etc. ;

3° Ceux qui n'emploient ni tringles, ni bourrelets et sont formés d'un seul tube caoutchouc posé sur la jante.

***

Liste des objets nécessaires pour la réparation des pneumatiques : Tire-pneu. — Toile gommée et bandes de caoutchouc. — Dissolu-

tion de caoutchouc. — Tube de valve. — Benzine. — Talc.

Pour réparer des pneumatiques, il faut soigneusement nettoyer au préalable les parties à assembler. Les laver à la benzine ou les approprier à l'aide de toile émeri, et seulement alors passer la dissolution de caoutchouc.

Avant l'assemblage, laisser sécher la dissolution jusqu'à ce qu'elle adhère assez fortement sous la pression du doigt. Lorsqu'il s'agit d'une simple pastille, serrer les parties assemblées entre deux pièces de monnaie.

*
* *

Pour réparer les *crevasses* ou fentes qui se produisent avec le temps ou par suite d'accidents, on nettoie soigneusement la fente, puis on applique un mastic composé de :

16 parties de sulfure de carbone,
2 parties de gutta-percha,
4 parties de caoutchouc,
1 partie de colle de poisson.

Si la fente est ouverte, appliquer le mastic par couches successives, maintenir les bords au moyen d'un fil médiocrement serré et laisser sécher. Après un jour ou deux, suivant l'état, on enlève le fil, puis avec un couteau bien affilé et mouillé, on coupe la saillie du mastic au-dessus des bords rapprochés.

*
* *

Quelle que soit la façon dont la *valve* est construite, la partie essentielle est toujours une rondelle en caoutchouc. Au bout de peu de mois, le caoutchouc perd ses qualités et devient inerte ;

la valve laisse alors échapper l'air. Il faut enlever le clapet et mettre une nouvelle rondelle, ce qui rend la valve étanche.

Beaucoup de valves sont construites avec un ressort à boudin qui maintient le clapet en place : dans d'autres, le caoutchouc forme clapet et s'acquitte de cette fonction sous la pression de l'air ; choisir de préférence une valve sans tube de caoutchouc, et dont le clapet manœuvrant automatiquement sans ressort soit maintenu par une vis.

Une valve n'a jamais besoin d'huile pour fonctionner convenablement et l'huile abîmerait le pneu.

Il ne faut jamais employer un pneumatique dont la valve a perdu son bouchon, car la poussière et la saleté pénètreraient dans l'intérieur et seraient cause de nombreux ennuis.

Quand, en retirant les pneumatiques, la chambre à air adhère à la doublure de l'enveloppe extérieure, il faut l'en séparer avec soin et avant de remplacer la chambre à air, mettre dans l'intérieur de l'enveloppe extérieure un peu de craie en poudre, on pourra aussi mettre de cette poudre sur les mains et en frotter la chambre à air.

*
* *

En gonflant les pneumatiques très dur, on a peu à craindre des *clous* et bouts de silex.

Le clou s'enfonce rarement du premier coup jusqu'à la chambre à air ; il pénètre d'abord dans l'enveloppe extérieure, la tête restant en dehors et faisant saillie. En disposant sur les fourches de la machine un fil de fer placé à quelques millimètres au-dessus du pneumatique, le

clou se trouvera arraché dès son premier passage entre les fourches.

Ce moyen est indispensable en Bretagne, et dans les pays où les paysans portent des clous à leurs souliers ou à leurs sabots, car ces souliers ferrés des paysans laissent déposer une partie de leurs clous sur les routes.

Si votre bicyclette ramasse un clou, sur la route, il faut d'abord, avant de démonter le pneu, regarder si le clou est resté dans la piqûre et ne l'arracher qu'après avoir marqué la place qu'il occupait. Démontez ensuite, sortez la chambre à air dont vous tirerez le caoutchouc en tout sens. Si cela ne suffit pas, marquez sur la chambre à air l'endroit approximatif où doit se trouver le trou, puis sortez-la de la jante et gonflez-la ; la fuite d'air se décèlera par un sifflement à l'endroit marqué ; sinon, mouillez avec de la salive et alors apparaîtront les bulles d'air significatives. Vous aurez ainsi l'endroit exact où se trouve le trou.

Nettoyez avec de la benzine, ou du papier de verre, essuyez ; enduisez assez fortement de dissolution une pastille de caoutchouc de 2 centimètres environ de diamètre et enduisez également la place sur un espace plus grand que la pastille, et laissez sécher la dissolution jusqu'à ce que le brillant ait disparu, que la dissolution soit presque sèche, ce qu'il est facile de reconnaître avec le doigt, appliquez alors la pastille et appuyez-là avec soin, dans toutes ses parties, sur la chambre à air, entre deux pièces de monnaie. En une minute l'adhérence est complète.

*
* *

Par un temps de neige, pour éviter que les roues ne s'augmentent du volume des flocons qui s'attachent, enduire les pneus d'un peu de savon noir.

*
* *

Lorsqu'une *hernie* se forme sur le pneumatique ; il ne faut pas attendre qu'elle éclate. Si on ne veut ou ne peut faire une réparation complète de la *toile*, prendre une bande de toile de deux ou trois centimètres de large, qui doit toujours faire partie de la trousse, bander fortement à l'endroit de la hernie en comprenant un rayon de la roue dans le bandage, ce qui empêchera ensuite celui-ci de glisser, assujettir enfin, soit avec la boucle de la courroie, soit avec une épingle ou même un morceau de ficelle, on roulera ainsi sans danger.

Lorsque le pneumatique crève en route et qu'il est impossible de le réparer, enlever le bandage, puis la chambre à air, qu'on portera pliée et attachée au guidon, puis, pour ne pas rouler sur la jante, acheter quelques mètres de grosse corde, telle qu'une corde à puits que l'on enroulera dans le creux de la jante, et ficeler le tout comme un saucisson. On fera très bien quelques kilomètres ainsi, sans abîmer ni jante, ni bandage, ni chambre à air.

Si l'on crève par une petite piqûre, et si l'on manque de caoutchouc ou de dissolution, gratter avec une lame de canif, ou même un morceau de silex, et coller sur la piqûre un timbre-poste. Si la chambre à air n'est pas déchirée, mais simplement crevée par un trou imperceptible, comme cela se voit souvent, cette réparation suffira provisoirement.

*
* *

Pour être à l'aise, il faut que le pneumatique de la roue d'avant soit beaucoup plus mou que celui de la roue d'arrière.

*
* *

Lorsque la machine *roule durement*, comme si l'on était sur une roue en bois, c'est que le pneu est trop gonflé.

*
* *

Dès que l'on aperçoit une *hernie*, démonter le pneu et coller une toile à l'intérieur de l'enveloppe pour renforcer la partie coupée ou usée.

*
* *

Pour garantir le pneu, on peut y adjoindre des *bandes protectrices*. Les bandes protectrices très larges ont l'inconvénient de se décoller très facilement ; il n'est, d'ailleurs, pas utile que la bande recouvre l'enveloppe ailleurs que sur la partie de roulement, qui seule s'use, se perfore et a besoin d'être protégée.

Pour coller ces bandes :

Gonfler le pneumatique et le nettoyer soigneusement à la benzine, de même que la partie intérieure de la bande ;

Enduire de dissolution de caoutchouc les deux parties à assembler et les laisser sécher, jusqu'à ce que la dissolution adhère fortement sous la pression du doigt, ce qui demande quelques heures.

Appliquer la bande sur l'enveloppe en ayant soin que les bords ne se relèvent pas, laisser sécher une nuit au moins ;

Eviter, pendant les premiers jours, de rouler sur des routes détrempées ou nouvellement empierrées.

LE GUIDON, LE FREIN, LA SELLE, L'ECLAIRAGE

Le *guidon* est mis à sa hauteur d'après la selle. On verra qu'il est bien placé lorsqu'il permettra au cycliste d'allonger complètement les bras sans bomber le dos.

Le meilleur guidon est de forme américaine, les poignées relevées à un niveau très sensiblement supérieur à la tête du guidon. Les poignées viennent ainsi mieux en main, la traction se fait dans un sens plus rationnel, et la disposition a encore l'avantage de permettre de raccourcir la douille, ce qui offre plus de solidité.

*
* *

Dans les pays montueux, le guidon à double cintre est avantageux parce qu'il permet de s'aider des reins.

*
* *

Les *poignées de liège* s'approprient en les frottant avec un peu de flanelle imbibée d'essence de térébenthine.

*
* *

Pour faire tenir les poignées au guidon, employer le ciment suivant :

Faire fondre de l'alun et appliquer aux extrémités du guidon. Cette matière forme un ciment excellent.

***

Une *poire de trompe* qui se décolle, accident fréquent, se répare avec un morceau de gutta-percha en feuille que l'on fait chauffer à la flamme d'une bougie, et qu'on applique bien exactement. On peut encore se servir d'un morceau de caoutchouc bien mince, collé avec la dissolution ordinaire.

***

Toute machine doit être pourvue d'un *frein* solide. En pays accidenté, c'est indispensable ; en route plate, si le besoin ne s'en impose pas d'une manière aussi évidente, il n'en est pas moins vrai qu'on peut risquer savie dans maintes circonstances où un frein aurait permis de se tirer d'affaire.

Quel frein choisir ?

Quatre systèmes différents par leur application se présentent actuellement au bicycliste : le frein sur la roue d'avant, le frein sur la roue d'arrière, le frein sur la jante, le frein sur le moyeu.

Les deux premiers ont l'inconvénient d'user très vite le pneumatique, et de le crever inévitablement un jour ou l'autre. Le frein à brosse a aussi ce défaut.

Le frein sur la jante ne fonctionne bien que sur des roues absolument réglées, ce qui n'est pas toujours facile à obtenir. S'il porte à faux sur un seul point, on n'obtient pas le résultat cherché.

Le frein sur le moyeu s'encrasse facilement par suite de la poussière qui s'accumule, et alors il ne serre plus. La bande d'acier qui le recouvre peut s'échauffer au point de disparaître entièrement, ce sont là de graves reproches. Pourtant, il est le plus solide, le plus immédiatement efficace, on doit lui donner la préférence, moyennant des soins et de la surveillance.

***

Si l'on choisit mal sa *selle*, cet accessoire devient vite un instrument de torture pour le cycliste en voyage, la meilleure est encore la selle de course courte et à bec droit ; les selles compliquées forcément volumineuses sont inutiles. Il n'est pas nécessaire de surcharger une selle de ressorts pour amortir les chocs, ces ressorts toujours trop forts ou trop faibles présentent l'inconvénient du manque de fixité du point d'appui, d'où une fatigue pour le cycliste contrarié dans la souplesse de son coup de pédale.

Chaque cycliste peut faire sa selle, c'est-à-dire la façonner à la forme convenable par un usage raisonné.

Pour donner au cuir une souplesse très grande et le mouler exactement aux formes qu'il doit supporter, mouiller le cuir avec une éponge sur sa face interne non polie, l'enduire ensuite, toujours sur la même face, d'une couche de dégras, que l'on trouve chez les marchands de chaussures ; faire pénétrer ce produit dans le cuir avec la main ou un tampon de drap ; laisser le cuir ainsi pendant vingt-quatre heures ; on essuie soigneusement et la selle est prête.

Deux ou trois opérations semblables, suivies d'une route de quelques heures, font une selle excellente.

Une selle qui se détend d'une façon excessive, se retend facilement en la mouillant avec une éponge pendant quelques jours de suite.

Placer toujours sur la machine la selle parfaitement horizontale, de cette façon le bec de celle-ci ne vous fatigue ni ne vous blesse.

Tout cycliste doit connaître, et retenir de mémoire la *hauteur de selle* qui convient à sa taille, c'est-à-dire, la distance en centimètres qui doit séparer, afin qu'il soit en bonne position, le dessus de la selle et l'axe de la pédale, lorsque la manivelle est en bas de sa course. Sans quoi il faudra une heure de tâtonnements pour mettre à hauteur voulue selle et guidon. Que de jambes trop longues, que de jambes trop courtes !

La longueur entre la selle et la pédale se prend la jambe tendue, en posant le talon du pied (et non la pointe) sur la pédale.

Donc quand vous aurez trouvé la position de selle qui vous convient le mieux, mesurez soigneusement la distance de l'axe des manivelles au centre réel de la selle, et inscrivez soigneusement cette distance sur votre carnet si vous craignez de ne pas vous en souvenir au bon moment.

On a plus de force quand la selle est plus basse et plus en arrière, mais on se fatigue moins quand la selle est plus en avant et plus haute.

*
* *

Les lanternes les plus compliquées ne sont pas les meilleures. L'important est qu'elles soient bien suspendues et toujours maintenues très propres.

La meilleure *lanterne* se compose d'une lentille bi-convexe et d'un réflecteur parabolique argenté ou nickelé. Employer l'*huile* de colza de première qualité, mélangée d'un tiers de pétrole, auquel mélange on ajoute une grande cuillerée de café de camphre en poudre pour les plus petits modèles et deux cuillerées pour les grands ; choisir les mèches bien sèches et la dimension correspondant au bec ; tailler la mèche très régulièrement en forme de V, afin d'obtenir une dépression au milieu de la mèche, éviter la fumée et faciliter le réglage, il vaut mieux en effet que la flamme ne se termine pas en pointe. Le pétrole introduit dans le mélange en conserve la fluidité et facilite l'allumage ; le camphre augmente le pouvoir éclairant de la flamme ; mises en trop grande quantité, ces deux matières produisent de la fumée.

Lorsque l'on éteint, le récipient doit être toujours plein ; descendre la mèche de façon à l'abriter du contact de l'air ; la changer souvent ainsi que l'huile, et laver le récipient à la potasse lorsque l'huile s'épaissit et prend une teinte foncée.

Le réflecteur se nettoie avec du tripoli et un chiffon de laine ; le frotter ensuite avec une peau de chamois.

Pour empêcher les lanternes en toile de brûler, il suffit de les tremper dans l'eau avant de les allumer. Le vent même n'empêchera pas la bougie de brûler.

Pour conserver l'huile : introduire dans le récipient où séjourne l'huile de la lanterne quelques petits morceaux de plomb, de préférence des petits plombs de chasse. Cela empêchera l'huile d'épaissir rapidement.

De préférence, *placer la lanterne* à gauche.

D'abord elle éclairera la route et non les trottoirs ou les fossés ; elle vous gardera davantage des voitures qui passent ainsi plus au large ; elle risquera moins d'être brisée.

Il est préférable de placer la *lanterne* sur une des branches de la fourche directrice ; sur la douille elle gêne le paquetage.

Par le vent votre *lanterne s'éteint* ; vous la rallumez elle s'éteint de nouveau, etc.

Faites alors un tampon avec du papier, de l'herbe, des feuilles, de la terre même, introduisez-le sous le chapeau de la lanterne, du côté où le vent souffle le plus fort, de façon à bien boucher cette seule ouverture ; l'autre côté suffira pour le tirage, et la lanterne ne s'éteindra plus.

Pour empêcher l'*huile de geler*, y mêler une petite cuillerée du mélange suivant :

Acide borique, en paillette, 5 grammes ;
Alcool à 95°, 100 grammes.
Agiter avec l'huile à brûler ordinaire.

*
* *

Si la *lanterne est encrassée* par de la vieille huile, faites dissoudre 40 grammes de potasse dans un litre d'eau chaude et lavez-la bien avec ce liquide.

Les verres ne doivent se nettoyer qu'avec un chiffon ou une peau humectée d'alcool.

*
* *

Lorsqu'une *mèche de lanterne* n'a pas servi pendant longtemps et brûle mal, la nettoyer dans de l'essence ou du pétrole et l'essuyer avec un linge sec. Couper les mèches plus bas au milieu que sur les bords.

*
* *

Dans les *lanternes à bougie*, employer de préférence des bougies à trous. En cas de choc, elles risquent moins de s'éteindre par suite de la projection de la cire fondue contre la mèche.

*
* *

L'éclairage à l'huile est souvent insuffisant, voici la formule d'un éclairage beaucoup plus éclatant : mélangez et les agitez avec force, une partie d'alcool et une partie d'essence de térébenthine, laissez reposer. La liqueur se sépare en deux couches ; décantez la couche supérieure. Et servez-vous en pour garnir la lampe, elle noircira à peine la mèche et donnera une lumière très vive.

*
* *

Formule d'huile ne gelant pas l'hiver : choisir l'huile de pied de bœuf qui gèle moins ; y introduire environ un quart de vaseline, et aussi un quart de pétrole purifié.

Agitez avant de vous en servir.

*
* *

Ayez toujours soin de retirer la lanterne au retour de promenade, car en inclinant la machine de côté pour la placer sur un support, l'huile pourrait se répandre sur les pneumatiques et perdre les caoutchoucs.

*
* *

Le *remisage* pendant la saison d'hiver :

Une machine, qui ne dit pas servir pendant plusieurs mois, doit être légèrement enduite de

vaseline dans tous ses détails, et conservée dans un local bien sec. Si l'on peut, suspendre la machine au plafond en entourant la corde d'un chiffon, là où la machine porte, pour que l'émail ne s'éraille pas.

Laisser les pneumatiques dans l'état où ils se trouvent. Il serait bon de les regonfler de temps en temps afin qu'ils ne durcissent pas trop et que la valve fonctionne bien.

Eviter soigneusement le voisinage du feu. La chaleur est mauvaise pour les pneus et peut les faire fendre.

ÊTES-VOUS PATRIOTE ?

Oui, assurément, puisque vous êtes Français

Eh bien ! pourquoi montez-vous des machines importées en France du fond des pampas d'Amérique et pour lesquels vous ne pourrez jamais avoir de pièces détachées de rechange.

Laissez donc les habitants du Nouveau-Monde qui n'ont point, en vélocipédie surtout, vos connaissances pratiques, expérimenter les casse-têtes à billes qu'ils nous expédient, et achetez les seules vraies machines bien Françaises,

LES PEUGEOT

qui seules peuvent vous être complètement garanties, car

Peugeot monte ses machines avec des cadres fabriqués par **Peugeot,**
avec des jantes fabriquées par **Peugeot,**
avec des rayons fabriqués par **Peugeot,**
avec des chaînes fabriquées par **Peugeot.**

Il est donc bien inadmissible que **Peugeot** veuille tromper **Peugeot** sur les matières employées.

Malgré les tentatives des concurrents qui ont tenté de lui enlever la Représentation de **Peugeot**

Emile THOREUX Fils

reste le seul Agent pour Dinan et l'Arrondissement de la Marque des Grands Prix de Paris et des Championnats du Monde.

Lui demander le Catalogue, 20, rue de l'Horloge, 20.

3

Morin et les autres

Le Grand Prix de Paris

SA FONDATION PAR L'A.P.C.

L'idée première du Grand Prix de Paris revient à l'Association de la Presse Cycliste (A.P.C.) que présidait M. Jean Battaille. C'était en 1894, l'Association venait de naître l'année précédente, elle cherchait un moyen de se mettre en lumière. C'est alors que M. Gustave Viterbo, secrétaire de l'Association, proposa au comité de demander au Conseil municipal de Paris de patronner et de doter une grande épreuve cycliste, qui porterait le nom de Grand Prix de la Ville de Paris, et dont les bénéfices seraient attribués aux pauvres. Il y avait alors au Conseil municipal un noyau de sportmen : MM. André Berthelot, Max Vincent, Quentin Bauchard, Paul Escudier, Caumeau et Puech. C'est ce dernier qui accepta de déposer la proposition au Conseil. Elle ne fut pas acceptée d'emblée, mais le Conseil autorisa l'A.P.C. à mettre son épreuve sous le couvert du nom de la Ville de Paris et vota une somme de 2 000 francs pour être employée à l'achat d'un objet d'art destiné au vainqueur.

De plus, l'épreuve devait se courir dans l'est de Paris. On travaillait alors, dans le bois de Vincennes, à la construction d'une piste de 400 mètres en ciment, dont la création avait été décidée l'année précédente sur un rapport de M. Caumeau, à la suite d'une pétition présentée par M. Sauton et qui avait réuni 7 000 signatures d'électeurs des quartiers Est de Paris. Mais cette piste ne pouvait être prête à temps. Il y avait, fort heureusement, alors à Charenton, presqu'en bordure du bois, une piste dénommée vélodrome de l'Est. Elle était en ciment, mesurait 333 mètres, et constituait pour l'époque une piste très convenable. Une entente fut signée avec le directeur de cette piste, M. Clerc. Malheureusement, toutes les délibérations et les pourparlers avaient pris du temps et la réunion ne put être donnée que le 14 octobre. Elle fut disputée sous une pluie torrentielle. C'est l'Américain Géo-A. Banker, qui eut la gloire de remporter le premier Grand Prix de Paris et le bronze, le *Vainqueur de Marathon*, acquis avec le montant de la subvention du Conseil municipal. Le 19 octobre 1894, quelques jours après la réunion, dont le succès avait produit le meilleur effet auprès des conseillers municipaux qui y assistaient, M. Quentin Bauchard présentait avec ses collègues Max Vincent, Escudier et André Berthelot une proposition tendant à la création d'un Grand Prix de 20 000 francs. La somme fut réduite à 10 000 francs avec la condition que l'épreuve serait disputée sur la nouvelle piste municipale et que les bénéfices seraient attribués, déduction faite des frais, aux pauvres de Paris. Le Grand Prix de Paris était officiellement créé. A la subvention de

10 000 francs du Conseil municipal, vint s'en adjoindre une autre de 2 000 francs, portée depuis à 3 000 francs, du Conseil général de la Seine.

1898. U.V.F. : M. RIGUELLE

L'organisation fut assumée jusqu'en 1898 par l'A.P.C.. et, après dissolution de cette dernière, par l'Union Vélocipédique de France qui confia les fonctions de commissaire général à M. Alfred Riguelle, lequel les a toujours remplies depuis lors. Depuis 1895, le meeting se disputa en trois journées, deux dimanches et un jeudi, à des dates qui variaient entre juin et septembre et furent ensuite fixées en juin puis en juillet. La réunion se tint jusqu'en 1900 sur la première piste municipale, qui mesurait 400 mètres et, à partir de 1900, sur la nouvelle piste, édifiée à l'occasion de l'Exposition, à proximité de la première et qui mesura 500 mètres. Construite en ciment, elle est parfaite pour les courses de vitesse, mais ses virages sont tout à fait insuffisants pour les courses de fond. En sorte qu'il a fallu supprimer l'entraînement par motocyclettes ou trouver un procédé, tel que l'éloignement du rouleau protecteur, pour réduire la vitesse. Malheureusement aussi, elle ne dispose pas, pour le moment, de tribunes permanentes, ce qui nécessite, à chaque meeting, la construction à grands frais de tribunes et d'aménagements qui ne sont pas toujours très confortables. Le Conseil municipal de Paris a voté une somme de 80 000 francs pour la construction de tribunes permanentes, somme qui

sera amortie par un prélèvement sur les recettes.

Le Grand Prix se court par séries qui se disputent le premier dimanche et qualifient 8 hommes ; un prix de repêchage, ou prix de l'Espérance est couru le jeudi et en désigne un neuvième. Ces neuf hommes sont répartis le second dimanche en trois demi-finales, dont le gagnant est qualifié pour la finale.

Depuis sa création, le Grand Prix a été gagné 9 fois par un Français, 3 fois par un Américain, 2 fois par un Hollandais et un Danois, une fois par un Allemand et un Italien. Morin l'enleva trois fois de suite, en 1895, 1896 et 1897, Friol également trois fois en 1907, 1909 et 1910. Meyers deux fois, en 1902 et 1903, Kramer deux fois, en 1905 et en 1906 et Ellegaard deux fois, en 1901 et 1911, à dix ans de distance !

Un seul incident marqua l'arrivée du Grand Prix. C'était en 1897. La finale réunissait Bourrillon, Morin et Nossam ; à la sortie du dernier virage, Bourrillon se rabattit trop vivement sur Nossam qui fut balancé sur la pelouse et leva la main. Morin, qui était en arrière à l'extérieur, la leva aussi. Puis, tous deux partirent à la poursuite de Bourrillon qui gagna par une longueur et demie, Morin devançait Nossam de quelques centimètres. Sur une réclamation de Nossam, Bourrillon fut déclassé et placé troisième, tandis que de vives protestations s'élevaient de la part d'une partie du public qui avait cru voir Nossam devant Morin. En fait, ils étaient si près l'un de l'autre que seul le juge à l'arrivée, en l'espèce Victor Breyer, pouvait rendre une décision. En tout état de cause, et, sans l'avoir gêné, Bourrillon meilleur que Nossam devait

gagner ; Morin, parti trop tard, n'avait pas le temps de revenir sur lui. En 1900, il y eut aussi des protestations contre les décisions du juge, M. Raoul d'Arnaud, classant Jacquelin premier, tandis que d'autres avaient vu Momo. Profitons de cette double occasion pour s'élever contre de telles prétentions. Seul, le juge à l'arrivée est placé de manière à voir les coureurs sur la ligne ; de tout autre point du vélodrome, en cas d'arrivée disputée, il est impossible de se rendre compte quelle est celle des deux roues qui précède l'autre. C'est pourquoi, et avec juste raison, dans tous les genres de sports, le règlement porte que la décision du juge à l'arrivée est sans appel.

A part le classement de Bourrillon, le Grand Prix fut toujours gagné régulièrement, sinon toujours par le meilleur homme, car il faut tenir compte des incidents de course qui peuvent se produire, non seulement dans la finale, mais encore dans les demi-finales. C'est ainsi que Meyers en 1904, Poulain et Ellegaard en 1907, furent éliminés dans leurs demi-finales, alors qu'ils avaient des chances pour prendre la première place dans l'ultime épreuve. Enfin, en 1908, tous les coureurs de marque, à part Jacquelin, s'abstinrent, à la suite de dissentiments avec les organisateurs sur une question de prix. Jacquelin, contre son ordinaire, courut mal la finale et ce fut un Lyonnais, Pouchois, qui l'emporta. C'est le seul coureur dont le nom dépare la liste des vainqueurs du Grand Prix.

L'allocation de la première place, après avoir été de 6 000 puis de 8 000 francs a été réduite à 5 000 francs depuis 1902. Le total des prix oscille autour de 20 000 francs. Il a été de 19 940

francs pour 1908. Il faut y ajouter les médailles et les objets d'art offerts par différents donateurs et ceux attribués aux amateurs. Les recettes ont varié entre 45 200,80 francs en 1895 et 69 543,70 francs en 1903 ; les bénéfices entre 6 633,55 francs en 1898 et 34 577,95 francs en 1903. En 1908, à la suite de la grève des coureurs, il y eut 5 562,30 francs. Le total des recettes a été jusqu'en 1911 de 1 027 564,65 francs contre 678 815 francs de dépenses, donnant 348 749,65 francs de bénéfices, dont ont profité les pauvres de Paris.

FELIX FAURE AU GRAND PRIX

Le Grand Prix est la seule épreuve cycliste qui fut honorée d'une visite du Chef de l'Etat. En 1896, Félix Faure, sur les instances de M. Pierre Baudin, alors président du Conseil municipal, consentit à se rendre à Vincennes. Il parut d'ailleurs fort peu s'intéresser aux péripéties de la réunion et à la victoire de Morin et la délicate intention des membres du comité de l'A.P..C., qui tous avaient arboré des guêtres blanches, pour être à l'unisson de l'élégance présidentielle, ne parut pas le toucher. Depuis lors, malgré les démarches pressantes des conseillers municipaux et des députés, ni M. Loubet, ni M. Fallières n'ont consenti à venir donner à la plus grande manifestation sportive cycliste, qui est en même temps une fête de bienfaisance, l'appui de leur présence qu'ils ne ménagent pas aux épreuves hippiques, aux Salons de peinture et aux Expositions canines.

EN 1900, GRAND PRIX DE L'EXPOSITION

En 1900, la piste municipale vit deux Grands Prix, le second, dénommé Grand Prix de l'Exposition, fut couru le jeudi 13 septembre, au cours d'un meeting organisé par l'administration de l'Expostion et qui ne comportait pas moins de 100 000 francs de prix. L'allocation du premier, dans le Grand Prix de l'Exposition, était de 15 000 francs, c'est la plus forte qui ait jamais été donnée dans une épreuve cycliste. Elle revint à Meyers, qui triompha dans la finale de Tom Cooper et de Jacquelin dans cet ordre.

Les championnats de France

CHAMPIONNAT DE VITESSE DE L'U.V.F.

La plus ancienne épreuve sur piste est le championnat de France vitesse, qui fut créé en 1881 par l'Union Vélocipédique de France, l'année même de sa fondation.

Il se courait naturellement en bicycle, et ce que l'on qualifiait de piste, c'était tout simplement une place sur laquelle on tournait, comme le Carrousel à Paris, les Quinconces à Bordeaux, la place Bellecour à Lyon, ou une allée de cours avec un virage sur place à chaque bout, comme à Angers. L'épreuve se courut chaque année sur 10 kilomètres jusqu'en 1889 ; en 1885, sur un réclamation de de Civry, Médinger, arrivé premier, fut distancé et le titre de champion réservé.

En 1889, à la suite d'une crise qui sévit à l'U.V.F., le championnat ne fut pas disputé. Une société dissidente, la Société d'Encouragement pour le développement de la vélocipédie en France, fit courir une épreuve sur l'avenue de

Versailles à Saint-Cloud, qui fut qualifiée de championnat et revint à Cottereau.

En 1890, le championnat fut couru pour la première fois sur une piste permanente, à Cognac, toujours sur 10 kilomètres. La distance fut réduite à 5 kilomètres l'année suivante, puis à 1 000 mètres en 1893 ; en 1894, il y eut deux championnats, l'un de 5 000 et l'autre de 1 000 mètres. La distance fut ensuite réduite à 2 000 en 1895 et à 1 000 en 1897. Depuis 1900, elle est de 1 333 mètres, soit deux tours du Parc-des-Princes.

Le championnat de France fut gagné cinq fois par Médinger, qui accomplit cette prouesse d'être champion de France à huit ans de distance, la première fois en 1883 et la dernière en 1891. Il fut encore second en 1892 et en 1894. Ce fut cette année qu'il mourut de mort tragique [1]. Jacquelin trois fois, en 1896, 1900 et 1902, de même que Friol fut quatre fois champion, en 1905, 1906, 1907 et 1910 ; Cassignard, deux fois, en 1892 et 1893. Cette année-là, il remporta les deux championnats de 1 000 et 5 000 mètres et mourut lui aussi tragiquement. Enfin, Bourrillon en 1897 et 1899 et de Civry en 1881 et 1882, détinrent deux fois le titre. Tous les vainqueurs furent Français à l'exception de Duncan et Maurice Farman (Anglais) et Gougoltz (Suisse).

CHAMPIONNAT DE FOND

Le championnat de fond remonte à 1885 ; il fut

1. Paul Médinger abattu le 23 avril 1895 par sa femme.

toujours couru sur 100 kilomètres. Il se disputa la première année à Grenoble et Dubois en fut le premier détenteur. Jusqu'en 1890, le Tour de Longchamp fut la piste choisie, c'était l'épreuve capitale de l'année, qui attirait des milliers de spectateurs au bois de Boulogne, et le spectacle de cette lutte intense et sans merci, où les concurrents se menaient à eux-même un train endiablé, était vraiment très prenant. L'année 1888 vit les bicyclettes se rencontrer avec les grands bis. La petite machine fut seule en piste l'année suivante. En 1890, le championnat fut couru sur la piste de Courbevoie ; la première piste permanente établie à Paris ; l'année suivante, à Buffalo, puis à la Seine jusqu'en 1895, à Roubaix en 1896 et depuis 1897 au Parc-des-Princes.

Le championnat se courut sans entraîneurs jusqu'en 1893. De 1894 à 1897, l'entraînement se fit par machines multiples. Depuis 1898 — à l'exception de celui de 1901 qui se disputa derrière entraîneurs à bicyclette — les championnats sont courus derrière motocyclettes. Il est curieux de comparer le temps de Dubois en 1885 qui fut le plus long, avec le record fait par Darragon en 1906. Il y a trois heures de différence. Le premier est, en effet, de 4 h 14 mn 19 s. et le second de 1 h 14 mn 57 s.

Bouhours remporta quatre fois le titre de champion de fond, en 1897, 1898, 1900 et 1902 ; Parent trois fois en 1908, 1909 et 1910 ; Darragon en 1906, 1907 et 1911, obtint également trois fois les lauriers de champion ; de Civry deux fois, en 1886 et 1887 : Terront deux fois en 1888 et 1889 ; en 1890, il tomba à 200 mètres de l'arrivée en même temps que Dervil, avec qui il luttait pour

la première place. Si on met à part de Civry, qui fut deux fois champion de vitesse et deux fois champion de fond, le championnat des 100 kilomètres revint plusieurs fois à un coureur de vitesse, tant qu'il se courut sans entraîneurs. C'est ainsi que Charron le gagna en 1891, Lucien Louvet en 1895, Cassignard faillit le gagner en 1892. Il tomba au derniertour, étant en tête.

Tous les vainqueurs furent Français, exceptés Henri Farman et Edouard Taylor (Anglais tous les deux).

CHAMPIONNATS DE TRICYCLES

Le championnat de tricycles vitesse fut disputé de 1884 à 1895, tantôt sur 10 kilomètres, tantôt sur 5 000, 2 000 et 1 000 mètres. Le championnat de fond sur 50 kilomètres de 1886 à 1893. Tous deux furent supprimés à la suite de la campagne énergique de Victor Breyer, dans le *Vélo*. Tous les vainqueurs furent Français, à l'exception d'Eole, Belge, qui gagna les deux championnats en 1886.

Les championnats de France sont maintenant ouverts aux seuls Français. Il y eut ces dernières années une polémique très violente, au sujet de Poulain, auquel quelques-uns contestaient sa qualité de Français. Il pourrait arriver pourtant qu'un championnat revint à un étranger, c'est dans le cas où celui-ci, né en France de parents étrangers, serait encore mineur et opterait plus tard pour la nationalité de ses parents. Mais il n'en aurait pas moins été Français au moment où l'épreuve se disputait.

Les grands matches

DU MATCH

Un match, c'est-à-dire la rencontre de deux hommes, — car c'est par une fâcheuse extension du terme qu'on en est arrivé à dire un match à trois, ou un match à quatre — un match constitue-t-il une formule de course supérieure à la course ouverte ? Il n'est pas un sportsman qui ne répondra par la négative. Le match exige une tactique toute spéciale, toute limitée et, quelle que soit la réputation des hommes en présence, il ne vaudra pas, pour un sportsman, une jolie course. Et cependant, depuis qu'il y a des vélodromes, il y a des matchs. Le match offre certainement des avantages. Outre qu'il semble, en apparence seulement, devoir permettre de trancher la question de suprématie pendante entre deux adversaires dont la valeur est sensiblement la même, il permet aux organisateurs d'assurer au public la rencontre de ces deux hommes. Dans une course ouverte, l'alea des séries, des demi-finales est tel qu'il peut fort bien arriver qu'un des meilleurs ne parvienne pas à

se sortir de cette succession d'embûches. La foule montre donc, le plus souvent, une préférence pour ce genre de rencontres, et les directeurs de vélodromes, qui sont bien obligés de compter avec les préférences du public qui paie, font comme elle.

Le match exige une tactique, toute spéciale quoique limitée. Tel coureur, fort habile en course ouverte, est incapable de se sortir d'un match sérieux, désemparé, dès qu'il se trouve en présence d'un adversaire isolé. Tel autre, au contraire, victime de son manque de tactique en course, toujours enfermé ou balancé par des adversaires plus adroits, se trouve mieux à son affaire dans un match, où il a plus à demander à ses jambes et moins à sa tête. Morin fut un exemple du premier cas, Dupré en est un du second. Jacquelin, plus complet, excellait aussi bien dans une course que dans un match. Je ne parle pas de Zimmerman, pour lequel il n'y eut pas d'adversaires.

Si l'on ne sort pas de France, et si l'on ne remonte pas aux temps préhistoriques des Osmond, des Synger, des Dick Howell et des Furniwal, le plus ancien match qui ait laissé une trace dans l'histoire est celui de Fournier et de Cassignard.

FOURNIER-CASSIGNARD

Le 26 août 1892, à la suite du record de l'heure de Fournier (39 kilomètres 322), M. H. O. Duncan lançait un défi, appuyé d'une somme de 2 500 francs, à tout coureur, jusqu'à 25 milles. De Civry releva le défi au nom de Cassignard

pour un match à courir en trois manches de 1, 2 et 10 kilomètres sur la piste de Hern Hill ou celle de Buffalo. Les représentants des coureurs s'entendirent pour choisir la piste de Buffalo, sur laquelle devaient se disputer, le 18 septembre, les matchs de 1 et 10 kilomètres ; la belle, s'il était besoin, devait se courir le dimanche suivant. M. René de Knyff était choisi comme juge à l'arrivée. L'annonce de match causa une sensation dans le monde cycliste, où les deux coureurs avaient leurs partisans acharnés. Tous deux commencèrent aussitôt leur entraînement, Fournier sous la direction de Snook, Cassignard sous celle de Merelees. L'intérêt de la rencontre se doublait de ce fait que les deux hommes ne s'étaient pas trouvés en présence depuis longtemps et qu'ils n'avaient jamais été aux prises à Buffalo. Cassignard était plus vite sur 100 mètres. Fournier avait un démarrage rapide et un enlevage plus long. La défaite de Cassignard par Médinger, à tricycle il est vrai, le dimanche qui précéda l'épreuve, fit de Fournier le favori de la presse.

Une foule énorme se pressait autour des balustrades et une véritable émotion sportive — on n'était pas blasé comme aujourd'hui — étreignit les cœurs quand les deux concurrents parurent en piste. Dans la première manche, courue sur 1 000 mètres, Fournier démarra à la sortie du virage, après la cloche. Cassignard se contenta de le suivre et essaya de se dégager dans le dernier virage. Mais la faible dimension de la ligne droite ne lui permit pas de refaire le terrain. Fournier triompha par trois quart de longueur.

L'épreuve de 10 000 mètres fut à peu près la

répétition de la première. Les deux adversaires menèrent tour à tour, mais le train resta lent. Au vingt-deuxième tour, Fournier, qui avait la corde, démarra à la cloche, forçant son adversaire à voyager. Dans la ligne opposée, Cassignard vint à sa hauteur, mais il dut voyager encore dans le dernier virage et à la sortie, il était à une longueur de Fournier. A ce moment son pneu creva et il renonça à pousser. Fournier gagna de 4 longueurs.

Ce résultat donna lieu à de nombreuses polémiques. Comme tous les matchs fameux, celui-là fit couler des flots d'encre. On s'entendit pour dire que Cassignard manquait de tactique et que, sur une course en ligne droite, il aurait gagné. De fait, le coureur bordelais regrettait, avant le match, qu'il ne se disputait pas à Herne Hill où les lignes droites étaient bien plus longues.

L'année suivante, Cassignard était au maximum de la renommée que peut atteindre un coureur cycliste. Il avait battu tout ce qui portait un nom comme professionnel en Europe. Il y avait, d'autre part, en Belgique, un autre jeune coureur, Protin, qui ne pouvait plus trouver d'adversaires parmi les amateurs. L'idée vint à quelques sportsmen de faire rencontrer les deux champions. La Ligue Vélocipédique Belge, d'esprit plus libéral que nos associations françaises, accorda assez facilement l'autorisation. Le 25 septembre, Cassignard, répondant à une lettre de Protin, lui proposait de le rencontrer, le dimanche suivant, 30 septembre, sur la piste de Bruxelles, sur 2 000 mètres, avec entraîneurs jusqu'au dernier tour.

Hélas, les deux coureurs ne devaient jamais

se revoir. A l'heure où il eût dû s'aligner contre Protin, Cassignard était mort. C'est en effet le 28 septembre qu'il se fracassait le crâne dans une chute de cheval.

ZIMMERMAN CONTRE TOUS

Les différentes apparitions de Zimmerman en piste, lors de son second voyage en France, comme professionnel, en 1894, furent des matchs.

L'année précédente, il avait couru à Buffalo, mais, encore amateur, il n'avait pu s'aligner que contre des purs. Or, les amateurs français étaient, alors comme aujourd'hui, bien inférieurs, surtout en vitesse, aux professionnels. On espérait qu'Hermet, cependant, qui possédait une jolie pointe de vitesse, forcerait Zim à s'étendre. Il fut décollé au train et l'Américain gagna de 10 mètres sur Vogt qui précédait André, Du Cros, Desgrange et de Madec.

Il revint au printemps de l'année suivante, mais cette fois ayant jeté aux orties sa blanche tunique d'amateur. Sa venue fit couler des flots d'encre dans la presse spéciale. On verra plus loin comment il fut chambré, à son arrivée, par un des quotidiens spéciaux qui réussit à cacher à l'autre son débarquement à Paris. Très long à se mettre en forme, par suite de sa méthode même, Zim ne faisait aucune impression à l'entraînement, ne sprintant pas et se laissant battre par des galettes de vingtième ordre. Soudain, prétextant la rigueur de la température, il partit pour Florence afin de s'entraîner sous un ciel plus chaud. On parla de désertion, de

bluff. L'excellent Mousset, qui s'était fait l'ardent défenseur du *Flying Yankee*, restait presque seul à la soutenir. — Attendez, attendez un peu, disait-il, vous allez voir comment il va les mettre tous dans sa poche ! Et puis, un beau jour, on apprit qu'il s'était aligné dans une course à Florence, et qu'il avait été battu par Dani. Vous jugez les exclamations. — Qui ça, Dani ? Mais deux jours après, tout changeait, et le champion marchait de victoire en victoire. Une seule fois, à Bruxelles, dans une course ouverte, il se laissait battre par Houben, mais on trouverait beaucoup d'excuses à sa défaite. Quelle que soit la qualité d'Houben, et il la prouva l'année suivante en battant tous ceux qu'on lui opposa, on ne peut pas le comparer à un Zimmerman. A sa descente de machine, du reste, Zim offrait 10 000 francs à Houben s'il voulait se rencontrer de nouveau avec lui. En attendant, son manager, Troy, lançait un défi à tout coureur pour n'importe quel enjeu. Il y eut, à ce sujet, une petite histoire amusante. Il y avait, en ce moment, dans le monde des vélodromes, un coureur nommé Tricot, joyeux gaillard, dont les réparties et les plaisanteries étaient célèbres de Neuilly à l'Etoile, mi-entraîneur, mi-manager, sorte de bohême du cycle qui ne manquait pas d'humour. Il s'en fut au vélodrome Buffalo, porter un défi au champion pour un enjeu d'un louis. Il déposa même le louis, qui avait dû lui être confié pour la circonstance par un journaliste facétieux. Naturellement, Zim ne répondit pas.

Mais quelques confrères feignirent de prendre la chose au sérieux, et, tout à coup, le défi Tricot-Zim commença à remplir les colonnes

des quotidiens spéciaux. On donnait chaque jour des notes sur son entraînement, on publiait des tuyaux sur sa forme.

— Qui sait, disait Arator dans le *Vélo*, si ce jeune homme, qui me paraît rempli de bonnes intentions, ne lâchera pas Zimmerman au train ! On n'allait pas tarder à voir qu'il fallait autre chose, pour décoller Zimmerman. Le jeune Louvet, de son côté, qui avait gagné l'année précédente le championnat de 100 kilomètres, avait lancé lui aussi un défi, mais il avait été rejeté par les impresarii qui demandèrent au jeune champion de montrer tout d'abord sa qualité vis-à-vis des autres coureurs français. Enfin, on fit appel aux Anglais qui passaient pour nous être supérieurs.

Ce fut d'abord à Edwards, le meilleur homme de vitesse d'Angleterre et excellent tacticien que revint l'honneur périlleux de se mesurer avec le redoutable Américain. La recontre fut fixée au 1er juillet au vélodrome Buffalo. Dans la première manche, Edwards mena le train. A la cloche, Zim commença à se dégager et les deux coureurs entrèrent ensemble dans le virage ; à la sortie, Zim avait dix longueurs d'avance. Edwards poussait de toutes ses forces, tandis que Zim, qui semblait ne faire aucun effort, augmentait son avance et gagnait par 15 longueurs. Entre les deux manches, Edwards demandait à Zim de ne pas le battre d'aussi loin. Dans la seconde manche, Zim se contentait de mener le train, et sans démarrer, dans la dernière ligne droite, décollait son adversaire et gagnait de 2 mètres. Les adversaires les plus intransigeants du coureur américain étaient fixés.

Le 8 juillet, il se rencontrait avec Harris, un excellent petit coureur qui mourut l'année suivante d'une chute en course, en Angleterre [1]. Le résultat fut le même qu'avec Edwards, plus probant peut-être encore.

C'est alors que le père Barden accepta le défi au nom de son fils. Le grand Barden était un bon coureur de train, spécialiste des courses derrière tandems. Le match fut conclu pour le 15 juillet à la Seine en deux manches, l'une d'un mille, l'autre de 5 milles avec entraîneurs. Le père Barden ne se faisait aucune illusion sur l'issue de la première. — Mon fils sera battu de 2 longueurs, disait-il. En réalité, Zim le décolla dans le dernier virage, le laissant sur place et gagna par 10 mètres sans pousser.

Pour la seconde manche, le père Barden — un type de manager très curieux — était sûr de vaincre. La seule chose qu'il craignait, c'est que « ça n'allât pas assez vite ». La direction du vélodrome ayant refusé les tandems proposés par lui, il ne s'en trouvait plus qu'un ; le père Barden en réclamait trois. Fournier offrit de mener tant qu'il pourrait à bicyclette et de laisser ensuite la place au tandem. Refus. Enfin, un excellent amateur, Garnier, proposa à Fournier de monter avec lui, et le père Barden consentit à se contenter de deux tandems, auxquels l'ordre fut donné d'aller « tant qu'ça peut ». Jallu et Siolliac prirent d'abord les matcheurs, Barden suivait, Zim en deuxième position. Puis Fournier-Garnier les reprirent, passant comme des fous. Au sixième tour, Barden, écœuré,

1. A.W. Harris fit une chute mortelle au vélodrome de Birmingham le 21 avril 1897.

décollait et se relevait. On vit alors Zim se dégager de derrière Barden, bondir littéralement, emballer pour rejoindre le tandem, derrière lequel il resta jusqu'au poteau, aux acclamations enthousiastes de 10 000 spectateurs. Et cependant, Zim n'avait jamais couru derrière entraîneurs ; il avait une machine multipliée à 1,70 m, tandis que celle de son adversaire l'était à 1,85 m.

Nous savons comment le 21 juillet, toujours à la Seine, Zim gagna le Grand Handicap du mille devant Jacquelin (60), Mercier (40) et Louvet (40), battant le record français en 2 mn 9 s. 1/5. Il avait d'abord gagné la course scratch devant Wheeler, Louvet, puis Verheyen et Médinger. Le 16 septembre, il se rencontrait au vélodrome du Parc, à Bordeaux, avec le tandem des frères Loste, sur un mille. La piste de Bordeaux était ronde, les tandemistes avaient la corde, Zim dut voyager pendant toute la course et fut battu d'une roue.

En Angleterre, Zim se donna le luxe de gagner une course de 50 milles, mais quarante-huit heures après, il refusa de prendre part à une course ouverte, alléguant la fatigue compréhensible d'une épreuve de 80 kilomètres. Il assista à la victoire du grand Osmond, le seul Européen qui fut digne de lui être opposé.

LE BRASSARD N° 1

L'année 1896 vit une série de matchs qui trouvèrent leur raison dans une épreuve, ingénieuse création de l'excellent Tristan Bernard qui

alors, sous le prénom de Paul, présidait aux destinées sportives du vélodrome de la Seine.

Dépourvu de l'attrait du jeu, le sport cycliste est obligé de chercher dans ses propres ressources un élément d'attraction toujours nouveau, qui permette de tenir constamment en haleine la curiosité du public. Le « Brassard n° 1 » fut, en ce genre, une des idées les plus heureuses. Ce brassard consistait en un enjeu de 400 francs, plus une rente de 20 francs par jours et la garde du brassard au bénéfice du vainqueur. Celui-ci devait répondre à tous les défis qui lui était envoyés ; en cas de forfait ou de défaite, le brassard et les avantages y attachés passaient au vainqueur. Le premier titulaire devait être désigné par une épreuve ouverte qui fut disputée le 19 avril au vélodrome de la Seine. Après les séries éliminatoires, Jacquelin, Dumont et Gougoltz terminèrent dans cet ordre dans la finale.

Le premier challenger fut le jeune américain Macdonald, tout récemment arrivé en France et qui avait failli battre Bald. La rencontre fut fixée au 3 mai et Jacquelin disposa deux fois de suite de son jeune rival avec une étonnante facilité.

Trois semaines plus tard, c'était au tour de Johnson. Le vainqueur de Sanger et de Tyler, qui avait même une fois triomphé du grand Zim, avait été battu en match par Morin. Mais cette double défaite était trop complète, et il pensait s'en réhabiliter. Deux fois de suite, Jacquelin partit en tête et gagna facilement.

Le dimanche suivant, 31 mai, Jaap Eden entrait en lice. Le Hollandais était alors dans une forme superbe et tous deux venaient de bat-

tre Johnson ; aussi, leur rencontre, dont l'issue était douteuse, avait amené une foule considérable au vélodrôme de la Seine. Dans la première manche, Jacquelin, parti trop tôt, ne peut résister à l'attaque de Jaap qui l'importa de trois longueurs. La deuxième manche fut gagnée par Jacquelin. Dans la troisième, après une lutte terrible, tout le long de la ligne d'arrivée, le « Rentier », comme on l'appelait, perdit de justesse.

Le 21 juin, il prit sa revanche, battant deux fois Jaap Eden, en partant une fois de devant et l'autre fois de derrière.

Le 26 juillet, il était en présence de Chinn, qu'il venait de battre dans le prix du 14 juillet, mais qui n'en était pas moins un bon coureur, d'aspect élégant, quoique puissant et paraissant avoir un grand style. Chinn avait bien failli avoir raison de Morin dans une demi-finale du Grand Prix de Paris. Il n'exista pas contre Jacquelin, celui-ci se livra à une série de feintes qui démontèrent complètement le malheureux Anglais.

Le 9 août, c'est au tour de l'Italie. Jacquelin battit deux fois Pontecchi, un peu surpris par la tactique habile de son adversaire.

Le 13 septembre, par un temps affreux et la pluie qui faisait rage, Jacquelin se rencontrait avec le gros Parlby. Jacquelin gagna la première manche. Dans la seconde, il partit un tour et demi avant la fin. Parlby s'élançait à la poursuite de son adversaire, le rattrapait et gagnait de 100 mètres. Dans la finale, la pluie tombait à torrents ; dans la ligne d'arrivée, au moment de l'effort, Jacquelin manquant de tomber s'arrêtait, tandis que Parlby, plus téméraire, poussait jusqu'au bout.

Une nouvelle rencontre mit en presence le 27 septembre à nouveau « Rentier » et le primitif possesseur. Elle fut tellement acharnée et les deux rivaux étaient si près l'un de l'autre qu'il fallut cinq épreuves pour donner la victoire au Français.

La période prévue pour le Brassard se terminait avec le mois de septembre, et Jacquelin ne reçut pas de nouveau défi. Il est à remarquer que les dix adversaires que Jacquelin eut à rencontrer dans ses huit matchs étaient tous étrangers. Aucun Français ne se hasarda à défier le redoutable boulanger.

Il ne fut pas question du Brassard jusqu'en 1903 où, à la fin de l'année, le Vélodrome d'Hiver tenta de ressusciter l'épreuve. Jacquelin, qui possédait encore le trophée, un superbe brassard de brocat blanc brodé d'or, le remit en jeu. Il triompha de Van den Born le jour de Noël, mais la mode était passée et l'épreuve du Brassard ne revit plus ses beaux jours d'antan.

Si Morin ne se rencontra pas avec Jacquelin pour le Brassard, il eut par contre, au cours de sa carrière, de nombreux matchs dont quelques-uns sont restés célèbres. Tel est celui qui le mit aux prises avec Johnson, pour la première apparition en piste du sprinter américain.

JOHN S. JOHNSON

Au début de 1896, on apprenait l'arrivée en Europe d'un team américain, conduit par Tom Eck, et qui comprenait entre autres coureurs Macdonald et John S. Johnson. Il régnait autour

de ce dernier comme une sorte de légende. Le *White flyer*, le sprinter blanc, comme on l'appelait, avait battu dans son pays les meilleurs entre les meilleurs ; il se jouait avec le record du mille, le descendant un peu plus bas, chaque fois que quelqu'autre le lui enlevait. Le grand Zim, lui-même, avait hésité devant le défi qu'il lui avait lancé, et finalement, avait reculé. La venue de Johnson fut un événement dans le monde cycliste. Ce fut l'occasion pour les deux quotidiens spéciaux de montrer une fois de plus leur rivalité dans une lutte à l'information dont le *Vélo* encore une fois triompha. L'année précédente, le journal vert était parvenu à amener Zimmerman à Paris, sans que son rival sût encore qu'il était en France. Zim était d'une taille qui n'était pas commode à dissimuler et sa physionomie était caractéristique. Et cependant, je me souviens que le jour de mon arrivée, il sortait des bureaux du *Vélo*, installé alors rue Vivienne, en compagnie de Paul Rousseau, un des directeurs, quand ils vinrent à passer à côté du rédacteur en chef du *Paris-Vélo*, le journal concurrent, qui ne remarqua pas que c'était le fameux sprinter que ses rédacteurs cherchaient encore en Angleterre ! Le même jour Johnson, que ceux-ci étaient allés attendre à Liverpool, tandis que Victor Breyer montait à Cherbourg dans le bateau qui l'emmenait à Hambourg et pouvait télégraphier de cette ville une première interview. Cette petite lutte pour les arrivées de coureurs se continua plus tard pour les boxeurs, ces nouveaux héros du jour.

Ce fut le 17 mai, que Johnson parut pour la première fois en piste et c'est à Morin que revenait le périlleux honneur de se mesurer pour la

première fois avec lui. Une foule innombrable s'était rendue au vélodrome de la Seine. Elle fut déçue, car la rencontre resta dans les annales sportives comme le type de la course d'attente. Ce fut, entre les deux rivaux, une lutte pour la seconde position ; le « sur place » ne suffisant pas, tous deux arrivèrent à virer autour l'un de l'autre et il y eut un moment où les deux adversaires tournèrent le dos au sens de la piste. Ils en vinrent à saisir la barrière et restèrent là jusqu'à ce que les commissaires se décidassent à annuler l'épreuve !

Finalement, Morin fut le meilleur. Dans la première manche, il força Johnson à emballer en tête, se laissa emmener et passa dans les cent derniers mètres pour gagner de 3/4 de longueur.

Dans la seconde manche, l'Américain surprit Morin par une feinte à l'avant-dernier virage et, démarrant au quart de mille, lui prit près de 20 mètres. On crut Morin vaincu, quand celui-ci, levant les coudes, comme il le faisait dans ses emballages désespérés, revint comme une flèche. A l'entrée de la ligne droite, il était sur son rival, et, après s'être un instant reposé, il l'attaquait. Johnson, épuisé par son effort, faiblissait tout de suite et succombait d'une longueur. Jamais Morin ne fut dans une forme aussi éblouissante. Ce fut d'ailleurs cette année-là qu'il gagna son second Grand Prix, après une lutte terrible avec Chinn dans la demi-finale et avec Jacquelin dans la finale.

MORIN ET JACQUELIN

Pendant tout le reste de la saison, Morin et

Jacquelin ne s'étaient plus rencontrés. Tous deux avaient des partisans enthousiastes, convaincus autant les uns que les autres de la supériorité de leur favori. Aussi, l'annonce d'un match entre eux souleva-t-elle un fantastique intérêt. La rencontre était fixée au 25 octobre au vélodrome de la Seine et, quoiqu'on fût bien avant dans la saison, la foule était si compacte, qu'il avait fallu fermer les portes du vélodrome avant que le match commençât.

Dans la première manche, Jacquelin était en tête dans la ligne opposée. Il ne chercha pas à placer son démarrage, mais il se contenta d'accélérer son allure. Il prit le dernier virage très à l'extérieur et, à l'entrée de la ligne droite, les deux hommes étaient en pleine action. Morin se dégagea alors sur la droite, remontant peu à peu Jacquelin qui résistait désespérément. Ils passèrent la ligne d'arrivée collés ensemble, Morin l'emportait d'un quart de roue. Mais, en descendant, il déclara que pour 10 000 francs, il ne courrait pas la seconde manche, Jacquelin l'ayant fait voyager en quittant la corde.

Rentrés au quartier, les deux rivaux, qui étaient jusque-là fort bons amis, eurent une vive altercation et peu s'en fallut qu'ils n'en vinssent aux mains. Enfin, après de vives discussions et sur les instances de nombreux sportsmen, Morin consentit à courir la seconde manche. Elle eut la même physionomie que la première. A l'entrée de la dernière ligne droite, Morin se dégagea et donna l'impression de dominer son adversaire, quand, à la suite d'une embardée, on ne sut jamais duquel des deux coureurs elle provint, les machines se heurtèrent et les deux

hommes furent précipités sur le sol. Jacquelin n'avait rien ; Morin était blessé à la cuisse. Ils rentrèrent au quartier au milieu de la consternation générale. Il fut décidé que la manche serait recourue le dimanche suivant. Mais le mardi, Morin, mal conseillé, annonçait qu'il ne se présenterait pas. Il donnait pour cela une foule de raisons spécieuses dont aucune n'avait de valeur. Finalement, Jacquelin fit *walk over* pendant que Morin courait aux Arts Libéraux. Les deux anciens amis se fâchèrent complètement à la suite de ce refus inexplicable et, pendant plus d'un an, furent des ennemis acharnés.

MORIN ET BOURRILLON

Le 17 janvier 1897, Morin et Bourrillon se rencontraient aux Arts Libéraux. Dans chacune des manches, Bourrillon partit crânement en tête, dans la ligne opposée. Dans la seconde manche seulement, Morin put résister au démarrage et dans les derniers mètres s'assurer un avantage de 15 centimètres. Dans la première manche et dans la belle, il succomba.

Le 15 novembre de la même année, on assista à la revanche tant attendue du match historique contre Jacquelin. Il se disputa au Parc-des-Princes. Jacquelin gagna facilement les deux manches, la première par une demi-roue, la seconde par 20 mètres ; Morin relevé. Très troublé par cette rencontre avec celui en face duquel il ne s'était pas retrouvé depuis plus d'un an, Morin avait été complètement désemparé et ne s'était pas défendu.

AUTRES MATCHES

Parmi les matches qui remontent à peu près à la même époque, citons ceux de Houben, en 1895, contre Médinger, Fournier, Jacquelin que le vainqueur de Zimmerman battit les uns après les autres, le match Protin-Houben la même année, dont le premier sortit vainqueur et qui suscita tant d'intérêt que tout un groupe de sportsmen parisiens, parmi lesquels Tristan Bernard, Léon Hamelle, Toulouse Lautrec, Desgrange, etc., firent le voyage de Bruxelles pour y assister.

Depuis cette époque, les rencontres qui ne mirent en présence que deux coureurs furent nombreuses. Celles seules qui méritent de retenir l'attention furent celles de Jacquelin avec Major Taylor.

MAJOR TAYLOR

Major Taylor arrivait en France précédé d'une réputation incomparable. Sa couleur, ce que l'on savait de son caractère, la fermeté de ses convictions religieuses qui lui interdisaient de courir le dimanche, l'histoire de sa rivalité avec Kramer, tout cela en faisait un être un peu à part, un de ces héros qui remuent l'âme des foules, et surtout de la foule française, si nerveuse, si impressionnable. Tel Zimmerman battu par Dani, sa première course en Europe, après une préparation mauvaise, gênée par le froid — il faut de la chaleur à ce fils du soleil — avait été une défaite à Berlin, mais par des adversaires derrière lesquels il n'est pas déshonorant de se trouver, Arend et Ellegaard. Le lendemain, il battait ses vainqueurs de la veille et c'était, partout où il passait, une succession de triomphes. Pour sa première apparition en France, Taylor était matché contre Jacquelin. Après avoir paru en déclin, celui-ci venait de se réhabiliter en enlevant le Grand Prix de Nantes et en gagnant deux des manches d'un match contre Ellegaard et Grogna. Il y avait, le jour de l'Ascension, au Parc-des-Princes, 20 000 spectateurs au moins pour assister à cette impressionnante rencontre. Le temps gris et froid était loin d'être à l'avantage du nègre [1], qui paraissait impressionné désagréablement. Dans la première manche, Jacquelin plonge du haut du dernier virage, Major happe sa roue au vol ; il l'attaque à son tour, remonte peu à peu et c'est pendant plus de cent mètres une lutte coude à coude. Mais Jacquelin prend le meilleur et passe le poteau avec 3/4 de longueur d'avance.

Dans la seconde manche, le Nègre était handicapé de toute sa première défaite. Cette fois, Jacquelin attend l'attaque ; Major le surprend, lui prend deux longueurs, mais Jacquelin bondit, passe, gagne, relevé et, dans un geste fâcheux, esquisse un pied-de-nez, non pas tant à l'adresse de son rival battu qu'à la face de ceux qui ont pronostiqué la victoire du sprinter noir. La foule envahit la pelouse, se précipite sur la piste, les barrières sont rompues, et c'est en triomphe, sur les épaules de ses admirateurs, que le vainqueur est ramené à sa cabine. Cependant, dans la cabine voisine, le pauvre Major se désole : « Fini, plus champion, moi ! » Mais il

1. Ce texte a été écrit à la fin du siècle dernier.

se reprend vite et demande sa revanche au vainqueur.

Le lundi de la Pentecôte, 27 mai, le temps est chaud, le soleil radieux. Le nègre va prendre une revanche éclatante et par deux fois. Dans la première manche, il part en tête et Jacquelin ne peut parvenir à le remonter ; dans la deuxième, Taylor ne se dégage que dans les 100 derniers mètres et gagne de loin.

Depuis cette époque, on nous a donné beaucoup de matches, on en a abusé. Mais aucun n'a présenté le même intérêt sportif et n'a remué les foules autant que ceux dont nous venons de conter, en quelques mots, l'histoire.

CORRE ET TERRONT

Les rencontres à deux coureurs sont également fréquentes sur le fond. En réalité, dans ces circonstances, le match ne diffère pas de la course, puisque la tactique fait défaut, et il ne mérite guère de trouver une place dans l'histoire de la course. Quelques-uns, cependant, font exception, ne serait-ce que pourle mouvement qu'ils crèèrent au moment où ils furent disputés. Au premier rang, il faut citer le match Corre-Terront, qui passionna non seulement le monde cycliste, mais encore la foule ignorante des joies de la route. Vers la fin de 1892, Corre avait lancé un défi à son vainqueur de Paris-Brest pour un match à courir sur 1 000 kilomètres avec entraîneurs. Le Breton venait d'échouer dans sa tentative pour battre le temps de Terront dans Paris-Brest et retour, mais il avait battu de loin son temps sur l'aller

et le record des 1 000 kilomètres sur route ; ses partisans étaient nombreux et l'issue de la rencontre paraissait bien incertaine. Elle l'était, en effet. Le départ du match fut donné le 24 février 1893, à 10 heures du soir, sur la nouvelle piste de la Galerie des Machines (400 m). Les deux hommes firent preuve d'un courage et d'une endurance également remarquables. Ni l'un ni l'autre ne parvinrent à se prendre un mètre sur la piste, malgré l'aide des 40 entraîneurs dont ils disposaient chacun et qui comprenaient les meilleurs coureurs d'Europe. La victoire de Terront fut une preuve du soin qu'il avait mis à la préparer. Il avait disposé une chambre à air coupée en deux et fermée à une extrémité qui lui permit de rester 27 heures sans quitter sa selle, tandis que Corre fut obligé à plusieurs reprises de descendre de machine pour s'isoler. Il perdit de ce fait 23 tours, dont il ne put parvenir à reprendre un seul. Terront, de son côté, était venu en collision avec Médinger et était tombé. Les deux adversaires avaient convenu alors de s'arrêter 12 minutes et ils respectèrent cette convention. Finalement, Terront l'emporta en 41 h 50 m 52 s 4/5.

CORRE ET STEPHANE

Le courageux Breton n'était pas satisfait. Les 1 000 kilomètres, disait-il, c'était sa distance, mais il lui fallait un autre adversaire. Il le trouva en Stéphane qui venait de battre deux fois le record des 24 heures. La rencontre se produisit les 16 et 17 janvier 1894 aux Arts-Libéraux. Elle fut l'occasion d'un triomphe

complet pour Stéphane, qui accomplit le parcours en 39 h 28 m 8 s., battant le temps de Terront de 2 h 30 mn. Corre, indisposé, se montra au-dessous de lui-même et fut battu de 172 kilomètres. Le pauvre garçon, courageux et endurant, se faisait des illusions sur sa qualité. Il s'était d'ailleurs très mal nourri, ce qui explique, car il n'en faisait qu'à sa tête.

Il finit par trouver en Pachot un troisième adversaire qu'il battit au vélodrome de Lille, devant des banquettes et sans pouvoir égaler le temps de Stéphane, battant cependant celui de Terront en 40 h 36 m 56 s.

AUTRES MATCHES

Je citerai encore les matches Dubois-Linton, en 1895, qui faillirent voir s'écrouler sous les applaudissements la voûte de la Galerie des Machines ; le match Huret-Rivierre, les 10 et 11 octobre 1896, au Vélodrome d'Hiver, dans lequel ce dernier, malade, abandonna pendant que Huret couvrait 878 km 265 ; le match à trois Huret-Rivierre-Cordang, au Parc-des-Princes, les 14 et 15 août 1897. Le coureur hollandais arriva sur la piste avec ses machines d'entraînement, quadruplettes et quintuplettes, munies de coupe-vent à l'arrière. Personne ne s'y attendait, ces coupe-vent ayant été fabriqués dans le plus profond secret. « Je suis perdu, s'écria Huret, si vous ne me donnez pas de coupe-vent ! » Cela ne l'empêcha pas de couvrir, dans la première heure, 47 km 153, ce qui battait le record de l'épreuve ; mais, pendant ce temps, ses entraîneurs montaient hâtivement,

sur toutes leurs machines, des coupe-vent de fortune, fabriqués avec du carton, la toile des pliants, des plaques de tôle. La chute de Cordang laissa le champ libre à Huret, car Rivierre ne put essayer de lutter et abandonna au petit jour. Huret démolit tous les records depuis la deuxième heure, couvrant 909 km 027.

Parmi les matchs « à côté », il faut citer celui qui mit en présence, en 1893, sur la piste du Trotting-Club de Levallois, le danois Meyer à bicyclette et le colonel Cody, celui-ci montant autant de chevaux qu'il lui plaisait. Le match se courait en 3 journées, à raison de 4 heures par jour. Le cow-boy triompha, couvrant 349 km 375. Le cycliste, désavantagé par la piste, n'avait pu mettre à son actif que 332 km 500. Cody eut, depuis, d'autres rencontres avec Gaby, Fournier, avec la triplette Lamberjack-Coquelle-Pastariano, à Bruxelles, mais leur peu de sportivité ne mérite pas qu'on s'y arrête plus longtemps.

Quelques contemporains de Ludovic Morin

CORRE Jean-Marie.
Né à Trémel (Côtes-d'Armor) le 21 mai 1864, décédé en 1915.

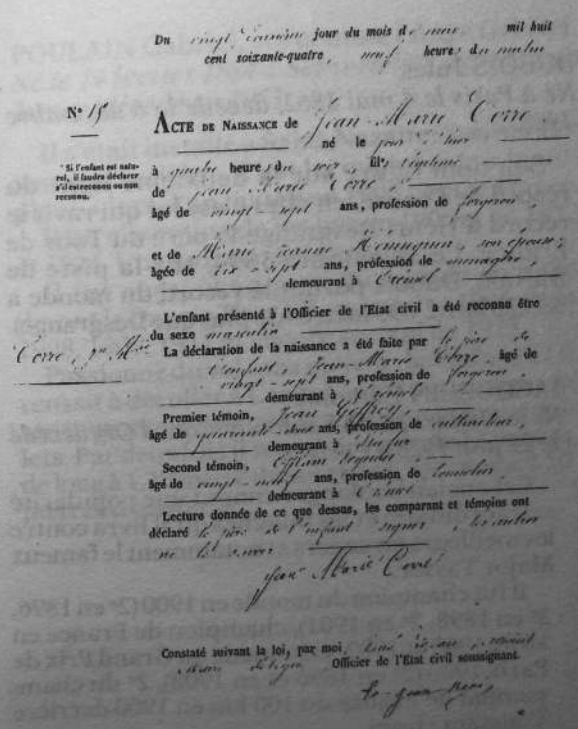
Le véritable prénom de ce coureur est Jean-Marie et non Corentin comme l'indique Jean-Paul Ollivier dans son *Histoire du cyclisme breton* ou Jean Corentin comme l'affirme Georges Cadiou dans son dernier ouvrage *les Grands du cyclisme breton.* (Voir acte de naissance en page suivante).

Le Trégorois termina 4e du premier Paris-Brest-Paris en 1891, épreuve remportée par Charles Terront.

En 1892 il bat le record de Charles Terront sur 1 000 km sur route en 58 h 35 mn sur le parcours de Paris-Brest, toutefois il s'arrête au retour à Mortagne-au-Perche.

En 1893 il est battu par Terront dans le grand match sur 1 000 km à l'occasion de l'inauguration du premier Vélodrome d'Hiver place du Champs-de-Mars à Paris.

En 1894 il est battu par Stéphane sur 1 000 km à Paris.



Du vingt-deuxième jour du mois de mai mil huit cent soixante-quatre, neuf heures du matin

N° 15

Si l'enfant est naturel, il faudra déclarer s'il est reconnu ou non reconnu.

ACTE DE NAISSANCE de Jean-Marie Corre né le jour d'hier à quatre heures du soir, fils légitime de Jean-Marie Corre, âgé de vingt-sept ans, profession de forgeron, et de Marie-Jeanne Hennequin, son épouse, âgée de dix-sept ans, profession de ménagère, demeurant à Trémel

L'enfant présenté à l'Officier de l'Etat civil a été reconnu être du sexe masculin

Corre, Jn Mie

La déclaration de la naissance a été faite par le père de l'enfant, Jean-Marie Corre, âgé de vingt-sept ans, profession de forgeron, demeurant à Trémel

Premier témoin, Jean Geffroy, âgé de quarante-deux ans, profession de cultivateur, demeurant à Stafur

Second témoin, Efflam Seynon, âgé de vingt-neuf ans, profession de tonnelier, demeurant à Trémel

Lecture donnée de ce que dessus, les comparant et témoins ont déclaré le père de l'enfant signer, les autres ne le savoir

Jean Marie Corre

Constaté suivant la loi, par moi, [illegible] Officier de l'Etat civil soussignant.

Le Jean-Marie

En 1895 il est second de Bordeaux-Paris derrière le Danois Dieppe Charles Mayer. Cette même année il boucle seul un Tour de France de 5 012 km en 25 jours.

DUBOIS Jules.
Né à Paris le 4 mai 1862, décédé le 6 décembre 1928.

Son nom figure sur la deuxième ligne du record de l'heure, en effet c'est lui qui ravit le record à Henri Desgrange le père du Tour de France. Le 31 octobre 1894, sur la piste de Buffalo, Dubois portait le record du monde à 38,220 km (2 895 mètres de plus que Desgrange).

JACQUELIN Edmond.
Né le 31 mars 1875 à Santonay (Côte-d'Or), décédé le 29 juin 1928 à Paris.

Cet ancien boulanger connut une popularité extraordinaire et les matches qu'il livra contre les meilleurs étrangers et notamment le fameux Major Taylor.

Il fut champion du monde en 1900 (2e en 1896, 3e en 1898, 2e en 1901), champion de France en 1896, 1900 et 1902, vainqueur du Grand Prix de Paris 1900 (2e en 1896 et en 1908), 2e du championnat de France du 100 km en 1900 derrière Constant Huret.

Il avait débuté sur la piste en terre du Champ-de-Mars en louant un vélo au départ de chaque course. Très populaire, il attirait les foules quand il se mettait en poste et on créa même des épreuves à son intention. En 1896, Tristan Bernard inventa le brassard rente [1] (20 francs par jour) et Jacquelin devait le conserver pendant un an.

POULAIN Gabriel, surnommé l'Ange Gabriel.
Né le 14 février 1884 à Saint-Hélier dans l'île de Jersey, décédé en 1953.

Il s'était installé à Saint-Nazaire. Son maillot vert était célèbre. C'est lui qui inventa « le surplace » lors d'un match en 1906 contre Mayer.

Il fut champion de France en 1905 et en 1922 et 1924. Une longévité étonnante...

Il fut aussi champion du monde en 1906 devant le Danois Thor Ellegaard, 2e e 1906, 2e en 1908, 1909, 1911 et encore second en 1923.

Passionné du vol sans moteur, le 9 juin 1921 il réussit à décoller à Longchamp sur un engin de son invention l'*Aviette* à la seule force de ses mollets. Par deux fois il réussit les vols de 12 mètres de long à 1,20 mètre du sol et de 1,50 mètre à 9,50 mètres d'altitude.

1. Il est aussi l'inventeur de la cloche pour signaler le dernier tour.

Anthologie du vélo

LE VÉLO D'OCCASION

(Chansonnette dédiée au coureur breton Corre par son compatriote Théodore Botrel, Musique de E. Feautrier. Pisa Editeur, 85, rue Saint-Lazare, Paris.)

I

L'an dernier pour suivre la mode
Je voulus un vélo commode :
Un de mes amis m'offrit l'sien
Pour 200 francs, c'était pour rien...
Vite, j'en fis l'acquisition,
Car, c'était un' bonne occasion.

II

Alors commencèr'nt mes déboires...
Je dus ach'ter les accessoires :
Selle, lanterne, pompe extra,
Clefs, garde-crotte et cœtera...
Soit : cinquant' francs d'augmentation
Sur ma bicyclett' d'occasion !

III

Pour avoir un' machin' coquette
Je lui fis faire un bout d'toilette :
Pour commencer j'la fis r'venir

Puis renickeler pour finir...
Soit : quarant' francs d'augmentation
Sur ma bicyclett' d'occasion.

IV

Le premier jour une pédale
Se casse tout net... et j' métale
Devant l'magasin d'un marchand
Qui m' la remplaça sur-le-champ :
Soit : quinze francs d' réparation
Pour ma bicyclett' d'occasion

V

Trois jours après, dépens's nouvelles
V'la-t-il pas que mes manivelles,
Mon cadre, ainsi que mon guidon
Se gondolèr'nt comm' du carton...
Soit : quarant'francs d'réparation
Pour ma bicyclett' d'occasion !

VI

Pendant huit jours mes pneus roulèrent,
Puis tous deux ensemble éclatèrent
Et fur'nt tant abimés de ce fait
Qu'on dut m'les changer tout à fait...
Soit : deux cents francs d'réparation
Pour ma bicyclett' d'occasion !

VII

J'en avais plein l' dos, je vous jure,
Quand m'advint cette autre aventure :
Ma fourche casse et, patatras !
En tombant je m' démolis l'bras...
Soit : deux cents francs d' médication
Pour ma bicyclett' d'occasion !

VIII

Hélas ! en ramassan ma « pelle »
J'écrabouille un' veil' demoiselle...
Et la grincheuse, ayant du mal,
M'assigna devant l' tribunal :

Soit : cinq cents francs d'condamnation
Pour ma bicyclett' d'occasion !!!

IX

Bref ! cette horrible bicyclette
M'a coûté les yeux de la tête ;
Comme elle m' revient à douz' cent francs
J'voudrais bien la revendre deux cents.
J'la tiens à votr' disposition :
C'est un' véritable occasion !!!

Le cyclisme aujourd'hui

« Coureur cycliste : c'est le plus beau métier du monde. Je n'ai jamais changé d'avis. »

Ainsi se termine le livre de Louis Bobet, *Champion cycliste*, Hachette (1959).

Le cyclisme est sans doute le plus beau de tous les sports et c'est l'un des plus dur. Il faut saluer tous ces champions qui accomplissent des exploits surhumains. Les mots ne sont pas assez forts pour décrire la volonté, le courage des coureurs cyclistes. On reste sans voix et béat d'admiration après la victoire de Bernard Hinault dans Liège-Bastogne-Liège en 1980, épreuve disputée par des conditions atmosphériques dantesques.

Aujourd'hui, hélas, il y a de moins en moins de cyclisme à la télévision. La place du cyclisme dans le journal *l'Equipe* est de plus en plus réduite. En 1989, après l'arrivée du Giro remporté par Laurent Fignon, ce journal n'a même pas publié dans ses colonnes le classement du grand prix de la montagne, du classement par points... Le Giro est la seconde grande épreuve

par étapes au monde et *l'Equipe* est le seul quotidien sportif français.

Il y a plus grave encore. En France, de trop nombreux journalistes sportifs ignorent l'histoire du sport, écrivent et racontent n'importe quoi.

Voici quelques exemples :

— *L'Equipe*, 10 septembre 1989 :

« Pour la cinquième fois d'affilé, l'ultra rapide Kaïchi Nakano venait de remporter le championnat du monde de vitesse, performance que n'ont jamais pu réaliser les prestigieux Jeff Scherens et Antonio Maspes, vainqueur à sept reprises cependant. »

C'est faux. Jeff Scherens, champion du monde de vitesse en 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 et 1937.

— *Vélo*, n° 158, article de Noël Couedel :

« ... Sur la ligne de départ, Bernard Hinault, qui avait disputé en Italie son premier championnat du monde, s'était offert le luxe de devancer Merckx qui disputait lui son dernier, pour la sixième place, Bernard Hinault donc s'approche de Freddy Maertens... »

C'est faux. Couedel écrit n'importe quoi : 1976, Ostuni, Merckx 5e, Hinault 6e ; 1977, San Cristóbal, Merckx 33e, Hinault 8e.

— *Sprint*, n° 52, article de Roger Bastide :

« En 1935, a 22 ans, Bartali (né le 18 juillet 1914) gagne le Giro. Et encore en 1937. Venu au Tour de France, une chute l'élimine alors qu'il s'était imposé en probable vainqueur mais en 1938 il l'emporte en grand seigneur. Le premier italien vainqueur, c'est le délire... »

C'est faux. Le premier italien vainqueur du Tour de France est Ottavio Bottechia, en 1923.

— Durant le Tour de France 1986, Europe 1 a organisé un concours avec la collaboration de Système U. Le 21 juillet la réponse indiquée à l'antenne était inexacte. La question posée : « Quel est le vainqueur le plus âgé du Tour de France ? », et la réponse donnée : « Gino Bartali ».

C'est faux. Le vainqueur le plus âgé du Tour de France est le Belge Firmin Lambot qui avait 36 ans en 1922, Gino Bartali avait seulement 34 ans en 1948.

Il est possible de relever des erreurs dans d'autres disciplines.

Football :

— *Ouest-France*, 28 mai 1982, article de Pierre Romer :

« Benfica avec un titre pour deux finales, l'Inter de Milan (deux titres sur trois), précédèrent l'ère hollandaise... »

C'est faux. Il fallait écrire : Benfica avec deux titres pour cinq finales, l'Inter de Milan deux titres sur quatre.

— Livre de Francis Le Goulven et Robert Ichach, *Beckenbauer l'homme qui valait deux milliards*, Pac (1977), page 83 :

« Coupe du Monde 1970... Durant de longues minutes interminables, les Allemands butent sur le mur érigé devant eux. Le portier italien Zoff est excellent. »

C'est faux. Le gardien italien pour ce célèbre match était Albertosi et non pas Zoff.

Athlétisme :

— *Ouest-France*, mercredi 8 septembre 1982, article de Pierre Tual :

« Première femme au monde à franchir 2 m en

hauteur puis à porter à 2,01 m un record mondial qu'elle détient toujours, Sara Simeoni possède un palmarès prestigieux. »

C'est faux. C'est l'Allemande Rosemarie Ackermann qui est la première femme qui ait franchi deux mètres le 26 août 1977 à Berlin-Ouest. Elle avait été championne olympique de la spécialité aux jeux Olympiques de Montréal en 1976.

— *L'Equipe*, 10 septembre 1982, article de Noël Couedel :

« Daley Thompson... Il devient champion olympique aux Jeux de Moscou avec 8 495 points. C'est le plus jeune champion de la spécialité. »

C'est faux. Le décathlon des Jeux de Londres en 1948 fut remporté par l'Américain Bob Mathias qui avait seulement 17 ans, il triompha de nouveau à Helsinki en 1952.

Une simple petite question : « Quel est le poste occupé par Noël Couedel ? » N'est-il pas directeur de la rédaction de *l'Equipe*...

De telles erreurs sont inadmissibles, inqualifiables, scandaleuses. Que diriez-vous si André Castelot écrivait : « Louise Michel, la vierge rouge de la Commune, fille naturelle de Napoléon et d'Eléonore Denuelle de La Plaigne [1]. »

Je possède des centaines et des centaines d'autres exemples. Je n'ai sans doute pas eu la chance de rencontrer un vieux ministre connaissant Guy Lux...

1. Louise Michel était bien une enfant naturelle mais c'est le comte Léon qui est le fils naturel de Napoléon et d'Eléonore Denuelle de La Plaigne.

Je dénonce les lacunes de certains journalistes mais j'ai beaucoup d'admiration pour les seigneurs et les géants comme Pierre Chany, Henri Garcia, Denis Lalanne, Jean-Paul Ollivier, Daniel Pautrat, Jean-Paul Brouchon, Georges Cadiou, Jean-Marie Leblanc, le nouveau directeur du Tour de France (cette nomination a été très bénéfique pour la société du Tour de France et dans le même temps une très lourde perte pour le journal *l'Equipe*) et Robert Parienté sans doute l'un des meilleurs spécialistes au monde de l'athlétisme, qui vient de consacrer un livre à l'écrivain André Suares.

Quand on parle de cyclisme, il faut saluer tous ces parents qui consentent d'énormes sacrifices pour que leurs enfants pratiquent ce magnifique sport.

Il faut aussi saluer tous ces dirigeants de clubs qui donnent beaucoup de leur temps pour la réussite de ce sport qui est si cher à leur cœur.

Mais que dire de tous ces gens du troisième âge qui encombrent les comités régionaux, les fédérations. Leur but n'est pas de servir le cyclisme, ils sont là uniquement pour profiter des voyages, des repas plantureux, bien arrosés... Les exemples sont nombreux. Là un président vendait du champagne à son comité.

Le cyclisme doit retrouver la place qui était la sienne dans les médias.

Vive le cyclisme.

Roland LADEVE.

CYCLISTES

Si vous voulez des Costumes de la plus grande fantaisie, d'une confection parfaite et de la dernière mode, d'un bon marché exceptionnel enfin, adressez-vous en toute confiance à

La Maison LEKER
de Saint-Brieuc

Elle est réputée la première du département pour les grands assortiments qu'elle possède en draperies noires et couleurs, haute nouveauté pour vêtements d'hommes.

La Maison LEKER

Grâce aux achats avantageux qu'elle vient de faire peut laisser ses marchandises aux prix les plus modérés. C'est son bon marché sans exemple qui lui a valu sa nombreuse clientèle et son succès toujours croissant.

La Maison LEKER

en effet, vient d'agrandir tout récemment ses vastes magasins et à l'occasion de leur inauguration, un grand rabais a été consenti sur toutes les marchandises.

34 et 36, rue Saint-Guillaume et 5, rue du Champ-de-Mars
à SAINT-BRIEUC

SUCCURSALES A BINIC, PORTRIEUX, PLOURHAN, PLÉNEUF

Table des matières

Préface de Bernard Hinault 9

I. MORIN, LES DÉBUTS D'UN CHAMPION

Préface 13
Portrait du champion 18
Ses débuts 23
L'entraînement 27
Premiers succès : 1893 34
Le champion de Bretagne (1894) 39
Paris ! Les premières courses 46
Les succès de 1895 53
Les matchs internationaux 57
Fin de saison 64
Le Grand Prix de Paris 67

II. LE CYCLISME AU TEMPS DES BELLES MOUSTACHES

L'hygiène 75
Le costume 92
La machine 98

III. MORIN ET LES AUTRES

Le Grand Prix de Paris 145
Les championnats de France 152
Les grands matches 156
Quelques contemporains de Ludovic Morin 178
Anthologie du vélo 182
Le cyclisme aujourd'hui 185

CET OUVRAGE A ÉTÉ COMPOSÉ
PAR BREIZH-COMPO À SAINT-BRIEUC
ET ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE YVES JACQ
À SAINT-BRIEUC

Dépôt légal : juin 1990.

Grâce à Roland Ladève, historien du cyclisme, partez à la découverte d'un pionnier de la petite reine, Ludovic Morin, en réalité à l'état civil Louis Jules Paul Morin, né à Saint-Brieuc le 25 août 1877, a été en son temps une idole et sa notoriété était sans doute supérieure à celle des champions d'aujourd'hui.

Morin a remporté le Grand Prix de Paris en 1895, 1896, cette année-là en présence du président de la République de l'époque Félix Faure, et en 1897 ; et détail peu connu, il est sans doute le premier coureur cycliste à qui un livre a été consacré.

Les conseils donnés aux cyclistes de la fin du siècle dernier vous ferons sans doute sourire :

"*Avis aux dames.* — L'usage immodéré du vélo peut allonger le pied. Ce sont les muscles de la région lombaire et ceux de la partie antérieure de la cuisse qui fatiguent le plus dans la montée des côtes. Aussi les cyclewomen devront-elles sans vergogne mettre pied à terre dans les fortes montées."

ISBN 2-9504787-0-0

120,00 F TTC

Couverture : Philippe Etiemble
Illustration : René Glorion