

A LA FRILEUSE

1, Rue de l'Horloge, RENNES

Spécialité d'Articles pour Cyclistes et Sport

POUR HOMMES

Bas, Maillots, Culottes, Vestons, Ceintures et Chemises de flanelle
POUR DAMES

Pantalons cloche, Pantalons jupe et Chandails

DÉPOT DU LINGE MONOPOLE

Non pas qu'il faille rester les bras croisés devant son syncope étendu par terre, mais c'est déjà ne pas lui nuire, et c'est beaucoup que de le placer ainsi.

Après avoir enlevé toute constriction : des frictions rudes, des claquements au besoin sur la face, une révulsion vive dans les narines par un chatouillement mécanique (barbier de plume) ou chimique (sels anglais, éther) aideront à le remettre, mais si la syncope est plus grave, on devra avoir recours à la respiration artificielle et aux tractions rythmées de la langue.

Pour la respiration artificielle, se placer en arrière de la tête du malade, lui saisir les bras au-dessus du coude et les élever en même temps sur les côtés de la tête, les abaisser ensuite sur les côtés de la poitrine en appuyant sur le thorax. Le 1^{er} temps réalisant l'inspiration, le 2^e l'expiration.

Les fractions rythmées de la langue peuvent accompagner cette manœuvre, un aide ouvrant la bouche saisit la langue et la maintient à l'aide d'un mouchoir pour l'attirer en dehors au moment de l'expiration (bras au corps) et au contraire la laisse rentrer pendant l'inspiration (bras en l'air).

On ne doit point faire plus de quinze à seize de ces mouvements en une minute et l'on doit opérer sans précipitation, avec tout son sang-froid.

Ces deux méthodes réunies donnent quelquefois presque des résurrections, après plus d'une heure de mort apparente. On peut et l'on doit les appliquer non seulement aux syncopes banales, mais si elles résultent d'asphyxie d'hémorrhagie.

La syncope du coup de chaleur par exemple, dont on devra savoir éviter les fâcheux effets en ne cheminant point par des jours chauds et sans brise sur des routes encaissées et trop ombragées.

Dr R. PATAY,
Délégué médical de l'U. V. F.

Courses d'entraînement du V. C. R.

Les courses d'entraînement que le Vélo-Cycle Rennais avait organisées le 3 avril à l'intention de ses jeunes pédales ont été particulièrement attrayantes. Le temps d'abord incertain, s'est maintenu. Une douzaine de coureurs étaient en piste.

La première course, sur 2,000 mètres, a été courue en 2 séries.

1^{re} série : 1^{er} Guérin, en 3'34"1/5; 2^e, Panaget; 3^e, Durand; 4^e, Delaunay; 5^e, Coyac, qui abandonne avant la fin.

2^e série : 1^{er}, Duvivier, en 3'21"1/5; 2^e, Coupin; 3^e, Blin; 4^e, Lacroix; 5^e, Moanier, qui abandonne.

Finale : 1^{er}, Guérin, en 3'51"1/5; 2^e, Panaget; 3^e, Duvivier; 4^e, Blin; 5^e, Coupin; 6^e, Durand. — D. T. 35" 3/5.

Puis, d'après ces résultats, on établit une course handicap qui donne les résultats suivants : Sur 1,600m. — 1^{er} Guérin (scr.), en 2'30" 3/5; 2^e, Duvivier (20m); 3^e, Coupin (35m); 4^e, Panaget (10m); 5^e, Lacroix (80m), limit.; 6^e, Coyac (60m); 7^e, Durand (45m); 8^e, Delaunay (70m); 9^e, Blin (25m). — D. T. 35".

Il sera intéressant de comparer les résultats des courses futures pour constater les progrès de nos jeunes cyclistes.

L'ensemble était très bien et les courses ont présenté beaucoup d'intérêt.

Nous recommandons à nos amis la lecture de

Dinan-Cycliste

journal cycliste sous la direction de M. E. Thoreux.

Abonnement : 1 fr. par an.

S'adresser : 15, Grande-Rue Dinan.

COURSE DE RELAIS

Dimanche 10 avril, avait lieu la deuxième course de relais organisée par le Journal des Sports et l'Union Véloce-pédique de France.

Le départ s'est fait de Paris à 7 heures du matin au commandement de « En avant ! » du capitaine Drauleite délégué par le Ministère de la Guerre.

A Rennes

Près le pont de Berlin deux mâts sont plantés supportant des faisceaux de drapeaux. En travers une bande indique le « contrôle. »

Le Café de l'Europe présente une animation extraordinaire. Le Journal des Sports affiché extérieurement attire de nombreuses personnes se rendant compte de l'importance de l'épreuve nationale organisée par le Journal des Sports et l'Union vélocipédique de France. Au contrôle, M. le Docteur Patay, Vice-Président du « Vélo-Cycle Rennais », M. Peigné, Chef Consul de l'Union Véloce-pédique de France; M.

Surcouf, Président de « l'Union des Combattants », e M. Mahault, Vice-Président; M. de Rengervé et M. Bigot, etc.

Le départ de Paris s'est effectué à 7 heures le matin. Rennes étant à 354 kilomètres, l'heure probable du passage est 8 heures du soir.

A cette heure, le Café de l'Europe illumine, une foule nombreuse vient pour assister au passage du message. Hélas ! l'attente est déçue. Rien n'arrive. Il est dix heures et l'on est encore sans nouvelle. Après plusieurs échanges de dépêches, on apprend enfin que le message a passé vers 6 h. 12... à Alençon.

Peu à peu, la foule diminue et bientôt l'intérieur du contrôle seul reste animé. On discute l'heure probable de l'arrivée.

A 11 heures, une dépêche annonce le passage du message à Laval à 10 h. 55.

L'équipe du « Vélo Cycle Rennais », composée de MM. Roumieux, Gérard, Coyac, Griffon, Milochau et Carré s'apprête à partir. Les brassards sont ajustés, les machines visitées.

Vers 1 heure, MM. Griffon, Milochau et Carré partent en avant.

Enfin, on entend au loin une corne de bicyclette, tout le monde sort sur le quai et bientôt on aperçoit une lanterne qui s'avance à toute vitesse.

Il est 1 h. 48 du matin, Mr Colliot du « Véloce Club Vitreën » arrive et, au milieu des bravos saluant son arrivée, remet vivement la sacoche renfermant le pli secret que M. Roumieux ajuste à son guidon; puis, accompagné de MM. Gérard et Coyac, ils filent à toute allure vers Dinan.

Le transfert du pli n'a pas demandé 10 secondes.

Courage et bon voyage aux messagers du « Vélo-Cycle Rennais. »

Arrivent ensuite : MM. Vallet et Gérard, formant l'équipe vitreënne.

Le pli est arrivé à Dinan à 3 heures 55 malgré le mauvais état de la route. Le contrôle était fermé et nos messagers ont dû réveiller les Dinannais qui repartent à 5 heures et arrivent à 8 h. 55 à Saint-Brieuc. Le message est à Morlaix à 4 h. 50, et à Brest à 9 h. 30.

L'an dernier, le délai avait été de 30 h. 45 de Paris à Brest. Il est vrai que cette année un fort vent d'Ouest et de la pluie a gêné les messagers, qui ont montré vraiment du courage.

Bravo pour eux !

Il n'est peut-être pas sans intérêt de comparer les temps du parcours de cette année avec ceux de 1897.

GRAND CAFÉ DE LA POSTE

1, Quai Lamennais, 1

TENU PAR

BOULAIRE

Près le Palais des Postes et des Télégraphes

BIÈRE

De la grande Brasserie de la Meuse

DÉCORATION ARTISTIQUE



Itinéraire Paris-Brest

Points itinéraires	distances	Passage	
		en 1897	en 1898
Paris..... (départ)		7 ^h »	7 ^h »
Versailles.....	20 ^k	8 26	7 52
Houdan.....	37	11 »	9 40
Dreux.....	20	11 50	10 56
Verneuil.....	37	1 35	1 40
Montagne.....	36	3 30	4 47
Alençon.....	36	» »	6 30
Mayenne.....	57	7 52	» »
Laval.....	21	9 »	10 55
Vitré.....	37	» »	12 22
Rennes.....	36	11 56	1 48
Dinan.....	53	2 40	3 55
».....	»	» »	5 »
Saint-Brieuc.....	59	7 35	8 55
Guingamp.....	37	» »	» »
Morlaix.....	54	11 »	4 30
Landivisiau.....	20	11 50	» »
Brest.....	39	1 45	9 30
Totaux.....	598 k.	30 ^h 45	38 ^h 30

ARIÉS A RENNES

Le 17 avril, au Vélodrome Laënnec, Ariés a tenté le record local de l'heure et y a réussi.

Ariés est d'abord sympathique et semble vigoureusement constitué. Quoique jeune, il a déjà quelques lauriers à son actif. Se mettant en ligne dans le « Bol d'or », de 1897, il arriva second, très près du 4^{er}, Stein, qu'il vainquit le 17 octobre dernier, à Fougères, dans un match de 6 heures.

Ariés fut le recordman de Paris à Versailles et retour en 53". Depuis le 16 avril, ce record lui est ravi par Bauge, qui, entraîné par des motocycles, fait le parcours en 50'54"4/5.

Dans sa tentative du record de l'heure, Ariés est entraîné par 2 tandems, 1 triplette et 1 quadruplette.

Voici les temps par 10 kilomètres :

10 kilomètres en ...	14' 30"	2/5
20 —	29' 42"	
30 —	43' 63"	
40 —	59' 43"	
40 k. 400 en	1 heure.	

La réunion a pris fin sur un match-poursuite entre la triplette et la quadruplette. Cette dernière a eu l'avantage.

LA TAXE

Après le vote de la Chambre qui, on le sait, était favorable à la réduction de la taxe avec application immédiate, le Sénat avait une première fois détruit nos espérances et accepté le texte d'une proposition de M. Th. Girard, qui n'était qu'une conciliation.

La Chambre appelée à nouveau en discussion sur la taxe a maintenu en partie sa première décision avec application au 1^{er} janvier 1899 et le Sénat a enfin adopté (séance du 6 avril 1898).

Donc, à dater du 1^{er} janvier 1899, la taxe vélocipédique sera ainsi fixée :

6 francs pour les machines à une place.
12 francs pour les machines à deux places.
Et 6 francs pour chaque place en plus.
A partir de la même date, la date de perception et les centimes pour fonds de non-valeurs seront supprimées.

C'est-à-dire que, si pour cette année — il a été impossible d'obtenir qu'il en fût autrement — les cyclistes continuent à payer 40 fr. 85, ils ne payeront plus, à partir du 1^{er} janvier prochain, que 6 francs nets.

Mais, dès cette année, ils vont être astreints à la formalité nouvelle, conséquence de la réduction de la taxe, c'est-à-dire à la plaque de contrôle.

La loi de finances stipule, en effet, que toutes les machines de route doivent être munies, à partir du 1^{er} juillet 1898, de cette plaque de contrôle.

Les cyclistes sont invités à faire, d'ici au 1^{er} juillet, la déclaration prescrite par la loi.

Tout le monde s'y soumettra sans regret, puisque la réduction de la taxe est la conséquence de ces mesures.

Ajoutons que toute contravention à l'obligation de la plaque de contrôle sera punie de peines de simple police, sans préjudice du doublement de taxe qui serait encouru pour défaut ou inexactitude de déclaration.

Un règlement d'administration publique déterminera le modèle de la plaque de contrôle et les conditions dans lesquelles elle sera délivrée aux intéressés.

Espérons que l'Administration aura le bon goût de ne pas nous imposer une affreuse plaque de métal gravé.

LES FUSIONS

1^{re} L'Union vélocipédique de France a englobé les reliques de feu U. C. F. Tout est bien qui finit bien. C'est le triomphe de l'U. V. F. qui, sans conteste désormais régit le Sport cycliste en France de concert avec les principales sociétés étrangères faisant partie de l'International Cyclist Association.

2^e Les vélodromes parisiens de la Seine Parc des Princes sont réunis en une seule administration sous l'habile direction de notre ami H. Desgrange dont la compétence et la valeur sont hors de doute.

3^e Enfin l'Union des Yachts de France et le Yacht Club de France ont fusionné sous le nom de l'Union des Yachts français.

Cette fusion sera d'un heureux effet pour le Yachting français qui se ressentait de la rivalité des 2 sociétés. Une jauge unique sera sans doute le premier bienfait de la nouvelle Union.

Le pavillon de la nouvelle Union sera le pavillon français avec une étoile blanche dans la partie bleue et une étoile bleue dans la partie blanche.

Conclusion : direction unique dans le Yachting comme dans le Cyclisme. Ce doit être le commencement d'une ère de prospérité pour ces deux sports.

ÉCHOS

Union vélocipédique de France

Jersey. — M. Bergougnoux est nommé chef-consul honoraire.
N. J. Parison, 62, King Street à Saint-

Héliar, est nommé chef-consul et M. Noël consul.

Le championnat vitesse de l'U. V. F. sera couru au Parc des Princes le 19 juin.

A signaler les améliorations apportées au Bulletin de l'U. V. F. tendant à le rendre intéressant.

Touring-Club de France

Sont nommés délégués du T. C. F.

A Huelgoat : M. QUÉNERDER.

Lannion : M. MARINIER.

Quimper : M. CHEBRON.

Paris-Roubaix

Le 10 avril s'est faite, pour la troisième fois, la course Paris-Roubaix (280 kilomètres).

En 1896 la course est gagnée par Fischer, en 9 h. 17".

En 1897 Garin gagne la course.

Enfin, le 10 avril dernier, Garin gagne encore, effectuant le parcours en 8 heures 13'16". — 2^e Stéphane, 8 h. 42'48".

La série des motocycles donne : 1^{er}, Degré, en 7 h. 29. — 2^e Osmont, en 8 h. 34".

CHRONIQUE SPORTIVE

3 avril. — Ouverture de la saison au Parc des Princes. — Match Bouhours-Jacquelin gagné par ce dernier avec une belle de 5,000m en 5'58" 3/5 D. T. 42" 3/5. — Bouhours à 8 longueurs. — Course scratch gagnée par Le Vélor. — Course de 25 kilomètres avec entraîneurs, gagnée par Champion en 30'25".

A la Seine, Deschamps gagne l'inter. 1,000m en 2'12" 4/5.

10 avril. — A la Seine, le tandem Jacquelin-Morin gagne le critérium, 3,000m, en 4'41" 1/5.

11 avril. — Victoire de Jacquelin dans l'inter. — Match-poursuite Bouhours-Champion gagné par ce dernier.

17 avril. — Au Parc des Princes. — Match sur 50 kilomètres avec entraîneurs (tandems électriques) Chase bat Bouhours par un tour et demi, couvrant le 50 kilomètres en 1 h. 2'39" (record du monde Stocks 56'50" 1/5).

Les 21 et 24 avril, à Turin, Morin se fait battre. Momo gagne le grand prix de Turin que lui a chaudement disputé Deschamps.

Le tandem Momo-Le Veler se place avant Morin-Reboul dans la finale, ordre même de leur série.

24 avril, au Parc des Princes, match Jacquelin-Bourillon, 2 000m, gagné par Bourillon en 5'50".

PETITES INFORMATIONS

Courses de chevaux le 26 juin à Vitré; le 3 juillet à Hédé; les 10 et 11 juillet à Rennes; le 21 juillet à Redon; le 31 juillet à Châteaugiron; les 31 juillet et 1^{er} août à Dinan; le 4 août à Dinard; les 14 et 15 août à Saint-Malo; le 21 et 22 août au Mont Saint-Michel.

Courses vélocipédiques, le 8 mai à Rennes. Fêtes du cinquantenaire de Châteaubriant les 7 et 8 août à Saint-Malo.