

A LA FRILEUSE

1, Rue de l'Horloge, RENNES

Spécialité d'Articles pour Cyclistes et Sport
POUR HOMMESBas, Maillots, Culottes, Vestons, Ceintures et Chemises de flanelle
POUR DAMES

Pantalons cloche, Pantalons jupe et Chandails

DÉPOT DU LINGE MONOPOLE

Ils donneraient plusieurs réunions dont la première le 3 juillet comprenant un match de 50 kilomètres avec entraîneurs entre Montbars de Paris et Dax et Lamy se relayant à 25 kilomètres chacun.

Il sera intéressant de voir ce que ces essais de réunion pourront donner. Nous leur souhaitons du succès.

CHRONIQUE MEDICALE

Mon aimable confrère le Dr Cachet, président du Vélo Domfrontais, un fidèle de nos réunions sportives, où il veut bien présider le jury avec le tact et l'autorité qu'on lui connaît, a fait don à la bibliothèque du V. C. R. d'une thèse que je voudrais voir lire par tous les cyclistes, mais que, pour ceux qui n'auront pas le loisir de le faire, je vais analyser chapitre par chapitre, parce qu'elle en vaut la peine.

Le Dr Guillemet, médecin de la marine, a pris pour sujet de sa thèse inaugurale : « La bicyclette, ses effets psychophysio-logiques. » Pour un marin, il connaît la bicyclette mieux qu'un terrien, et il serait dommage que de longues croisières l'empêchassent d'observer encore les effets de la bicyclette sur nos fonctions.

Dans le premier chapitre, qui fera aujourd'hui le sujet de notre chronique, le Dr Guillemet pose ce principe si connu des physiologistes et des hygiénistes, qu'on marche avec ses muscles, et, en effet, il nous prouve, par une observation serrée, que dans le nouveau mode de progression qu'est la bicyclette, on n'exerce pas que les muscles des membres inférieurs, mais presque tous les muscles de l'économie : surtout les débutants, ceux qui n'ont pas encore oublié les courbatures générales des premières leçons ; plus tard, il le reconnaît, ce sont surtout les muscles lombaires, fessiers, ceux des cuisses, des jambes et des pieds qui sont exercés ; mais les membres supérieurs travaillent aussi, et dans la direction et dans les mauvaises positions, chez ceux qui appuient sur le guidon ou s'y cramponnent aux côtes.

D'un mot très heureux il caractérise fort bien la position de ces pseudo coureurs de routes qui vous passent à l'emballage ne vous montrant plus que leurs muscles fessiers, et je ne puis m'empêcher de citer ce passage :

« L'attitude du corps est celle d'un quadrupède et non d'un bipède dans le cas où le cycliste est presque couché sur la machine.

Cette attitude reconnue la meilleure par les premiers coureurs et critiquée par le public, paraît adoptée en vue de la réalisation d'un maximum d'effort avec un minimum de fatigue.

Ce n'est cependant pas l'attitude que nous préconisons. En général on peut dire que la position droite est la plus favorable et si les professionnels cherchent par tous les moyens possibles à arriver premiers dans une course, la majorité des vélocipédistes poursuit un but tout différent. La position du coureur est sans utilité pour le touriste. Assimiler à ce point l'amateur au professionnel, c'est confondre le cavalier et leockey.

Il parle ensuite d'après le professeur Marcy de la cadence dans les coups de pédale : la cadence pratique pour la meilleure utilisation des forces du cycliste serait à peu près constante et voisine de 110 par minute.

Au point de vue de l'échauffement du corps par l'exercice de la bicyclette, M. Guillemet après de nombreuses observations a pu établir que :

« Les exercices de vitesse pure ne donnent pas une haute température pourvu qu'ils ne soient pas prolongés.

« Dans les courses de fond la température s'élève graduellement puis redescend jusqu'à un certain degré où elle reste stationnaire ».

Le docteur Guillemet a vu la température s'élever à 37° (normale), à 38° après des courses et une fois même par un temps très chaud à 40°.

Il termine ce premier chapitre relatif à l'influence de la bicyclette sur les muscles en rapportant un phénomène très curieux qu'il a pu observer souvent et particulier sur lui-même :

« La force de pression prise au dynamomètre augmentait dans des proportions notables et cela alors qu'il était dans un état de fatigue très consciente (60 kilomètres en 2 h. 1/2 par temps chaud, mauvaise route, sans aucun entraînement), après la course il y avait une augmentation de force de 12 kilogrammes. 500 pour la main droite, 11 kilogrammes. 700 pour la gauche, 34 kilogrammes pour les muscles lombaires.

Les mauvais piétons n'ont qu'à bien se tenir, puisque les poings des bicyclistessurtout au retour deviennent si puissants. Au contraire lorsqu'il avait fait usage d'un excito-moteur tel que la Kola, sa main droite perdait 4 kilogrammes et la gauche 2 kilogrammes. 800 Les lombes 8 kilogrammes.

Dr R. PATAY.

Délégué médical de l'U. V. F.

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

VÉLOCIPÉDISTES MILITAIRES

On s'occupe beaucoup dans ces temps de la vélocipédie militaire, et de ses applications au service en campagne, mais dans tout ce qui a été dit on a un peu négligé de parler des aptitudes qu'ont les cyclistes pour le pas gymnastique. Ce point a cependant, d'après nous, une importance capitale.

Ainsi, des hommes bien entraînés à bicyclette, peuvent couvrir 12 ou 13 kilomètres à pied dans une heure, ce que les autres troupiers ne peuvent faire, n'étant d'ailleurs ni habillés ni chaussés pour cela et leurs poumons n'étant pas habitués aux exercices de vitesse.

On voit par là quels services peuvent encore rendre les vélocipédistes militaires.

Supposons par exemple qu'il faille aller à 15 kilomètres en avant de la ligne pour surveiller les mouvements de l'ennemi, le vélocipédiste pourra se servir des routes pendant une partie du parcours, puis il abandonne sa machine et termine le reste à travers champs, de façon à pouvoir se dissimuler derrière les haies et les hautes cultures. Dès qu'il a vu, il fait face en arrière, toujours au pas gymnastique, reprend sa machine et peut couvrir ainsi ses 30 kilomètres (dont 10 peut-être à pied) en moins de deux heures. Quel éclaireur ordinaire pourrait en faire autant ?

ais pour arriver à de semblables résultats, il faut bien entendu choisir les hommes et les épreuves. Il est évident que faire 12 ou 13 kilomètres à pied, dans une heure (ce qui correspond à 35 kilomètres de vitesse à machine), n'est pas à la portée de tous les cyclistes, et nous croyons que parmi ceux éprouvés peuvent être classés les coureurs.

En effet ceux-ci possèdent forcément des aptitudes physiques, acquises par l'entraînement, et l'on peut attendre beaucoup de leur endurance et de leur énergie.

Il en résulte que, contrairement aux préjugés de certaines personnes, le vélocipédiste militaire peut rendre d'incalculables services, même s'il devait être démonté.

Les puissances étrangères l'ont déjà bien compris, et la France ne restera pas en arrière.

E. GUÉRIN.

NOS « CHAUFFEURS »

Pour servir à l'histoire de l'automobilisme, il peut être intéressant de jeter un

coup d'œil autour de nous et voir quels sont nos premiers chauffeurs.

Nous y trouvons d'abord M. Thuau, fondeur, avec un tricycle de Dion et Bouton (1 cheval 3/4) et devant bientôt posséder, en outre, une voiturette Bollée. Il est vrai que c'est en son usine de la rue de Redon que se fabriquent les principales pièces pour la construction de ces voitures.

M. Bohuon, après avoir pas mal touristé avec sa voiture « Peugeot », l'a cédée et redevient simple piéton. Jusqu'à quand ?

M. Bocéno débute avec un modeste tri (de 3/4 cheval).

M. Bernardeau, le sympathique délégué régional de l'U. V. F. à Saint-Méen, est en train de devenir un chauffeur émérite avec son tri « Clément » (moteur de Dion et Bouton 1 cheval 3/4), suivi de son élégante petite voiturette.

De même, M. Renault, membre du « Vélo-Cycle Rennais », est devenu un excellent chauffeur avec son tri (1 ch. 3/4), accompagné de sa voiturette.

Tous membres du V. C. R. M. Ravalet, de Noyal-sur-Vilaine, est déjà un familier du motocycle avec son tri (1 cheval 3/4).

M. de la Combe, au château de la Breteche, près Hédé, possède une confortable voiture Panhard et Levassor (4 places, moteur 6 chevaux).

Depuis quelque temps, on peut voir un luxueux breack Delahaye à 8 places (moteur de 9 chevaux), appartenant à M. le marquis de la Prévalaye, au château de la Prévalaye, près Rennes.

Enfin, M. de Branbuan, de Pancé, fait ses débuts avec une voiture Rocher-Schneider, 4 places (moteur 5 chev. 3/4).

Signalons aussi MM. Sicot, Tomine et Gatinet à Rennes, Pincemin et Leker à Saint-Brieuc, qui possèdent également des motocycles et en vendent à l'occasion.

Excursion et Pèlerinage à faire

Heureux cyclistes qui possédez une fidèle bécane, si vos loisirs vous permettent une excursion, n'hésitez pas. Vous avez là un coin que la Nature a comblé de tous ses dons ; la Côte d'ém-raude vous attend, et vers elle vous pourrez passer des journées agréables que vous utiliserez suivant vos goûts. Mais n'oubliez pas que les 7 et 8 août vous avez à accomplir vers Saint-Malo et Combourg un pèlerinage auquel vous convie la Société des Bibliophiles Bretons. Ce pèlerinage est celui du « Souvenir » Chateaubriand, ce grand génie dont la Bretagne a raison d'être fière, est mort à Paris dans la nuit du 3 au 4 juillet 1848, puis inhumé le 18 juillet suivant à Saint-Malo, sur le Grand Bey où chacun sait.

Les fêtes préparées sont dignes du génie qu'on entend célébrer. Saint-Malo, le Grand-Bey, le château de Combourg sont encore pleins du souvenir de Chateaubriand quittant notre terre voilà 50 ans, en y laissant une trace immortelle.

Le Pari mutuel sur les Velodromes

Ne vous semble-t-il pas étrange que ce ne soit déjà chose faite ?

Vélodromes et hippodromes n'ont-ils pas une analogie telle que l'on doive retrouver aux vélodromes ce qui a semblé bon aux hippodromes ?

Sur les deux pistes on fait du sport. A l'hippodrome on entend favoriser l'élevage du cheval ; au vélodrome, c'est l'industrie du cycle que l'on veut encourager et soutenir.

Donc, si le pari mutuel est bon pour donner de l'attrait aux réunions des hippodromes et contribuer à grossir les recettes tout en produisant gros à la caisse gouvernementale, il est de toute évidence que pour les mêmes raisons il devrait être établi sur les vélodromes.

Nous le verrons sans doute bientôt.

HIPPISE

Grand-Prix de Paris

Le 35^e Grand-Prix de Paris hippique s'est couru le 5 juin à l'hippodrome du Bois de Boulogne.

Il est gagné par *Le Roi Soleil*, appartenant au baron de Rothschild, et monté par W. Pratt.

A l'issue de la course, le baron de Rothschild a adressé au Conseil municipal de Paris un chèque de 200,000 francs pour les pauvres, afin de fêter la première victoire de son écurie de courses, dans le Grand Prix de Paris.

ÉCHOS

Les Courses de la région

3 juillet, Hédé.
10-11 juillet, Rennes.
17 juillet, Bruz.
24 juillet, Redon.
31 juillet-1^{er} août, Dinan.
4 août, Dinard.
7 août, Châteaugiron.
14-15 août, St-Malo.
21-22 août, Mont-St-Michel.

Le Grand-Prix de l'U. V. F.

Par suite du mauvais temps, le 30 mai, la finale du Grand-Prix de l'U. V. F. fut remise au 2 juin, puis ajournée pour la même raison.

C'est définitivement le 3 juillet qu'elle sera courue sur la piste du Parc-des-Princes.

Le Grand-Prix de Paris-Cycliste

Le Conseil municipal a écarté de nombreuses demandes pour accorder l'organisation du Grand-Prix Cycliste de 1898 à l'U. V. F. et à l'A. P. C.

L'Union Vélocipédique de France est spécialement chargée de la partie sportive et l'Association de la Presse Cycliste de la partie matérielle.

Une plus sage décision ne pouvait être prise et l'Union Vélocipédique de France a le droit d'être fière du choix qui lui donne une consécration officielle, bien que son autorité sportive n'était plus ni discutée ni discutée.

Le Grand-Prix sera couru sur la piste municipale de Vincennes les 24, 28 et 31 juillet.

Les Championnats du monde

Les Championnats du monde de l'International Cyclist Association auront lieu cette année à Vienne, conformément aux décisions du dernier congrès de l'I. C. A.

CHRONIQUE SPORTIVE

5 juin. — Morin battu par Parlyby à Marseille.

9. — Bourillon gagne le prix des Etrangers à Vienne, battant Pontecchi et Sin-grossi.

12. — A Paris, Parc-des-Princes, Cordang gagne son match avec Huret, couvrant les 100 kil. en 2 h. 1'58" 2/5.

A Liège, Jacquelin et Protin, *dead-heat* dans leur match sur 2 000 mètres.

A Vienne, Bourillon gagne le Derby autrichien.

A Berlin, Morin est battu par Huber et Buechner.

19 juin. — A Paris, la Seine, Cordang couvre 50 kil. en 59' 58" 2/5, battant Champion.

26-27 juin. — Morin gagne le championnat de France sans concurrents sérieux.

Morin à Berlin

Berlin, 12 juin.

Décidément, le champion français Morin n'a pas de chance en Allemagne. Il a essuyé, aujourd'hui, deux défaites dans sa série et dans une demi-finale, après avoir gagné la série de repêchage. Le petit Breton n'a pourtant rien perdu de ses qualités exceptionnelles, mais il n'a aussi rien perdu de ses défauts : il manque de cœur et d'audace.

J. de S.
Allons, Morin, plus de cœur, plus de tête, et redevenons vraiment Breton.

QUELQUES PROGRAMMES

10 juillet. — Ernée. — Vélodrome de l'U. V. F.

Course de l'U. V. F. — Objets d'art. — Rég., 50 fr., 30 fr., 20 fr. — Grande Rég., 150 fr., 90 fr., 30 fr., 25 fr. — Adresse, 15 fr., 10 fr., 5 fr. — Tandems, 71 fr., 50 fr., 25 fr. — Consolation, 20 fr., 15 fr., 10 fr.

Adresser les engagements à M. Choux, avant le 8 juillet.

17 juillet. — Vannes. — Vélodrome de la Haye.

Rég., 80 fr., 40 fr., 20 fr. — Course du V. V., 25 fr., 15 fr., 10 fr. — Grande Int., 200 fr., 100 fr., 50 fr. — Tand., 60 fr., 40 fr. Primes, 5 fr. à chaque tour ; 15 et 10 fr. au dernier. — Consolation, 15 fr., 10 fr., 5 fr. — Honneur, médaille vermeil.

Adresser les engagements à M. Le Toumelin, secrétaire du V. V., avant le 15 juillet.

Dernière heure

Le grand prix de l'U. V. F. est gagné par Deschamps, suivi de Grogna et Parlyby. — Morin non classé.

Le Bol d'Or à Roubaix est gagné par Huret, couvrant 852 k. 468 dans les 24 heures.

Au vélodrome de Rennes, Montbart, dans les 25 premiers kilomètres, gagne un tour à Monnier qui avait remplacé Dax, mais Lamy, dans les 25 derniers, bat Montbars de 6 tours.