

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

DÉPÔT DU LINGE MONOPOLE

GRAND CAFE DE LA POSTE

1, Quai Lamennais, 1

TENU PAR

BOULAIRES

Près le Palais des Postes et des Télégraphes

BIÈRE

De la grande Brasserie de la Meuse

DÉCORATION ARTISTIQUE

sée par les membres du Sport-Club. Le général gouverneur présidait. Le tout Tananarive des premières était présent, les dames avaient arboré les plus fraîches toilettes auxquelles se mêlaient les plus brillants uniformes. On se serait cru avec un peu de bonne volonté à Longchamps ou au vélodrome d'être un jour de courses à sensation. Voici les résultats donnés par le *Journal Officiel* :

Courses de malgaches (1 kilomètre), gagnée par Georges Razamianama, en 2 m. 1 s.

Course d'Européens (1 kilomètre), gagnée par M. Pochard, en 1 m. 39 s.

Course de demi-fond (7 kilomètres), gagnée par M. Pochard, en 10 m. 34 s.

La réunion a pris fin sur un défilé auquel ont participé M^{lle} Rasanjy, très gracieusement costumée aux couleurs françaises, et la plupart des coureurs.

Et, comme il fallait à tout ceci une conclusion pratique, le *Journal Officiel* termine ainsi le compte-rendu de la réunion :

« Il n'est pas superflu de faire remarquer l'intérêt qui s'attache à faire naître et à développer le goût du cyclisme chez les Malgaches. L'extension de ce sport permettra, en effet, surtout lorsque le réseau de routes aura été complété, de recruter des coureurs à bicyclette qui rendront les plus utiles services en facilitant et en activant les communications postales. »

J'adopte volontiers cette conclusion à la fois pratique et utilitaire.

**

Le piéton crie toujours après le cycliste qu'il accuse d'écraser nombre de gens, hommes, femmes, enfants; à les entendre, plus de sécurité pour eux sur la voie publique, grâce à nos infernales machines et aux odieux pédards; ils oublient volontiers le cocher dans ses imprécations. Or, veut-on savoir les ravages exercés parmi le genre humain par cette estimable corporation? La statistique est là pour nous répondre: elle accuse, pour la première quinzaine de septembre 1897, 18 tués et 112 blessés. Sans commentaires, n'est-ce pas?

**

On réglemente un peu partout la circulation des automobiles, et des inscriptions *ad hoc* sont placardées à l'entrée de beaucoup de communes. La rédaction de ces écrits est souvent amusante. En voici un qui est une perle, il se trouve à l'entrée du village de Frejus :

Il est expressément défendu
aux
AUTOMOBILES et MOTOCYCLES
de traverser la ville
autrement qu'AU PAS

Sous peine de procès-verbal

Le pas du cheval-vapeur! C'est une trouvaille...

MONSIEUR UN TEL.

CHRONIQUE MEDICALE

Nous continuerons, si vous le voulez bien, à parler de la thèse du D^r Guillemet, dont nous avons déjà analysé le premier chapitre.

Dans le chapitre II, intitulé : « On court avec ses poumons », l'auteur envisage le rôle de la bicyclette sur l'appareil respiratoire, et il commence en ces termes :

« Il n'est pas une fonction de l'organisme sur laquelle l'usage de la bicyclette ait une aussi profitable influence. »

D'après Richet, en effet, la ventilation se proportionne au travail musculaire effectué, et par conséquent plus les muscles travaillent, plus grande est la ventilation, l'activité respiratoire. Dans le premier chapitre, Guillemet a prouvé que la bicyclette était de tous les exercices celui qui mettait en jeu le plus de muscles; nous n'avons donc qu'à en tirer la conclusion.

Mais, pour bien courir, il faut savoir bien respirer, ce qui n'est pas donné à tout le monde, les chanteurs qui ont appris à bien respirer deviennent vite de bons coureurs; et notre aimable starter en est bien un exemple « théoriquement, il faudrait respirer par le nez et expirer par la bouche »; la position du coureur couché sur sa machine a donc ainsi une influence pour annihiler le choc direct de la colonne d'air antérieure ne permettant plus facilement l'expiration par la bouche.

« L'usage même modéré de la bicyclette active les mouvements respiratoires d'une façon notable. Dans les courses de vitesse ils atteignent un chiffre élevé. Cependant l'entraînement en diminue le nombre en augmentant la capacité respiratoire. »

Des observations prises par l'auteur au vélodrome du Parc de Bordeaux confirment ce fait :

Deux professionnels qui présentaient après une course de 5 kilomètres à la vitesse de 42, à l'heure 68 et 54 respirations (le 1^{er}, 23 ans; le 2^e, 18) ne présen-

taient plus au 21^e jour d'entraînement, toujours au même train, que 46 et 44 respirations, soit une diminution de 22 et de 40 respirations dans le même espace de temps.

Guillemet prouve encore par l'observation de deux autres cyclistes, Giel-Loyal et Stéphane, que pour bien courir, il faut savoir et pouvoir bien respirer, et il ajoute : « Grâce à l'incessante action respiratoire qu'elle produit, la bicyclette est un merveilleux instrument capable de donner au poumon et à son enveloppe leur maximum de développement. »

Il entre alors dans une argumentation très serrée pour prouver que c'est surtout l'exercice des membres inférieurs qui développe les mouvements respiratoires.

Il s'appuie sur l'autorité de Tissot pour dire que c'est une erreur de croire qu'à de larges pectoraux correspondent de larges poumons : Les gymnastes français, très fort aux appareils, sont de piètres coureurs. Développer le train supérieur plus que le train inférieur, c'est commettre une erreur sinon une faute physiologique. Nous sommes pleinement de cet avis et nous rappellerons aux lecteurs du *Rennes-Velo* une article : « Vélocipédistes militaires 1^{er} juillet 98 », paru sous la signature de l'ami Guérin qui prouve lui aussi par expérience que les cyclistes militaires sont plus que d'autres aptes au pas gymnastique et bien entraînés à machine, capables de courir à pied 12 à 13 kilomètres en une heure.

D^r PATAY,

Délegué médical de l'U. V. F.

Je remercie bien sincèrement le *Vélo-Cycle Rennais* et le *Rennes-Velo* de la part qu'ils ont prise au deuil cruel qui vient de nous frapper, et des manifestations toutes spontanées de leur sympathie et de leur amitié.

D^r PATAY.

VÉLOCIPÉDIE MILITAIRE

Du Combat

Le prince de Hohentzelle dit, dans sa lettre sur le rôle de la cavalerie dans la bataille : « Je pourrais énumérer bien des faits, qui m'ont été rapportés, de cavaliers qui seuls ont observé l'ennemi de fort près sans avoir été vus et ils attiraient le moins l'attention quand c'était au plus fort de la bataille qu'ils se risquaient ainsi dans le voisinage immédiat de l'ennemi. »

Si des cavaliers arrivent ainsi à passer inaperçus, à plus forte raison des vélocipédistes, dont la hauteur apparente au-dessus du sol est moindre et qui, leur machine sur le dos, profiteront du moindre couvert, pourront-ils chercher des renseignements presque jusque dans les rangs de l'adversaire.

Or le général en chef, les généraux d'armée, de corps d'armée et de divisions auront fréquemment à se rendre compte pendant l'action, des mouvements prononcés par l'ennemi, soit en avant d'eux, soit sur leurs flancs.

Mais les officiers montés, qui les accompagnent, sont sans relâche employés à la transmission des ordres et, le plus souvent, ils n'en auront pas sous la main ou ne pourront en distraire aucun pour ce genre de reconnaissance.

C'est alors que, si un groupe de vélocipédistes est à leur disposition, ils pourront le lancer aux renseignements. Ceux-ci seront obtenus souvent plus sûrement et plus rapidement que par des cavaliers, et le général aura ménagé les forces si précieuses des chevaux et de ses officiers d'état-major.

C'est surtout lorsqu'il y aura de grandes distances à parcourir que l'on devra recourir aux cyclistes. Supposons que le général en chef reçoive le renseignement, par les officiers qui sont en observation dans le ballon, qu'une colonne commence à déboucher sur un de ses flancs. Elle est encore très éloignée, mais elle l'inquiète et il se demande, comme Napoléon à Waterloo : « Est-ce Grouhy ? Est-ce Blicher ?... » — En tout cas, il importe qu'il soit renseigné le plus rapidement possible, afin d'avoir le temps de prendre ses dispositions en conséquence. Or, le temps, avec l'étendue des champs de bataille de l'avenir, est un facteur des plus importants.

S'il a une section de vélocipédistes sous la main, ceux-ci fileront par les routes, à une allure que le meilleur cheval ne pourrait soutenir, et le général en chef ne tardera pas à être renseigné.

Si c'est l'ennemi qui s'avance et qu'il y ait, comme certains officiers l'ont demandé, une compagnie de vélocipédistes par corps d'armée, le général en chef pourra envoyer plusieurs de ces compagnies au loin, au-devant de l'ennemi. Celles-ci, en s'embusquant et en utilisant le terrain à propos, tenteront de jeter de l'indécision dans les rangs de l'adversaire, qui ne s'attendait pas à être arrêté si tôt, et feront tous leurs efforts pour retarder sa marche en le harcelant et en forçant certaines de ses unités à un déploiement prématuré.

La cavalerie, dont le rôle dans la bataille est de garder les flancs, joindra ses efforts à ceux de cette infanterie montée, qui lui servira en outre de soutien, et l'ennemi ne progressera ainsi que lentement et difficilement.

Après la bataille, le prince de Hohentzelle, comparant l'action de la cavalerie autrefois et aujourd'hui, s'exprime en ces termes :

« Frédéric-le-Grand a chassé jusqu'au

« dernier ennemi de toute la Silésie. Dans les guerres récentes, au contraire, la poursuite se ralentit et s'arrête dès que la cavalerie n'est plus certaine d'être suivie par l'infanterie, sur laquelle il lui faut s'appuyer, avec laquelle elle doit rester en contact, et qui a pour mission d'attaquer et d'ébranler l'adversaire dès qu'il fera mine de s'établir solidement dans quelque position. »

Que faut-il en effet, avec la puissance des armes à feu actuelles, pour que la cavalerie puisse exécuter la poursuite à pied, sans trêve ni repos, sur l'ennemi en retraite? De l'infanterie qui la renseignera sur la valeur de la résistance qu'elle rencontre et qui brisera cette résistance.

C'est ainsi qu'après *Warth*, la cavalerie de la III^e armée, faute de soutien d'infanterie, fut arrêtée par quelques débandés, bien embusqués, et perdit les traces de Mac-Mahon.

L'adjonction d'infanterie montée à bicyclette s'impose donc encore. Elle ne retardera pas le mouvement de la cavalerie chargée de la poursuite et brisera par le feu les résistances que celle-ci rencontrera.

De plus, dans une poursuite à fond, dans le genre de celle fournie par la cavalerie française après Iéna et aboutissant à l'anéantissement de Blicher, les distances qui séparent les divisions de cavalerie du reste de l'armée, deviennent considérables.

Or, il est de la plus haute importance que les renseignements que la cavalerie poussée en avant doit fournir sur le compte de l'ennemi, parviennent au quartier général et que celui-ci reste constamment en relation avec le commandant de la cavalerie.

Les vélocipédistes lui seront alors d'un puissant secours et, en établissant au besoin des relais d'estafettes à bicyclette, la liaison sera toujours maintenue.

AMRHA !

CHRONIQUE SPORTIVE

Le 6 août, à Philadelphie, *Elkes* élève le record de l'heure, à 55 k 831, et *Taylor* abaisse le record du mille à 1'32" 3/5.

Philadelphie est bien loin de nous. Enfin, il semble que ce soit le pays des vitesses folles.

4^e août, Grand-Prix d'Amsterdam gagné par Meyer.

13, 14, 15 août, course de 72 heures, au Parc des-Princes

1^{er} Miller, 1,812 k.; 2^e Frédéric, 1,785 k. 333; 3^e Joyeux, 1,652 k.; 4^e Faure, 1,604 k. 660, etc.

Nous réproprons ces épreuves monstres qui ne prouvent rien et ne sont que des imitations de la scandaleuse spéculation de Madison-square.

16 août, Grand-Prix d'Anvers. 1^{er} Morin, 2^e Deschamps, 3^e Broca.

19 août, Grand-Prix d'Ostende. 1^{er} Broca, 2^e Fischer.

21 août, Grand-Prix d'Allemagne. 1^{er} Arend, 2^e Bourrillon, 3^e Jaquelin



28 août, Grand Prix de Berlin gagné par Bourrillon.
Les championnats du monde se courront à Vienne du 7 au 12 septembre.

ÉCHOS

Union Vélocipédique de France

Sont nommés :

Consul à Domfront, M. L. Gaigé, secrétaire du V. D.

Vice-consuls :

A Rennes, M. Th. Renaud, propriétaire; A Montfort-sur-Meu, M. Quatrebœufs, greffier;

A La Hisse (près Dinan), M. Taillandier, hôtel de la Gare.

Touring-Club de France

Sont nommés délégués :

A Combourg, M. A. Parent, pharmacien;

A Lézardrieux (C.-du-N.), M. le D^r Laboureur.

DÉFIS

Le défi Lewis-Allix aura son dénouement en septembre. M. Allix se mettra probablement en piste sur le vélodrome fougérais le 22 septembre, et M. S. Lewis le 29 suivant.

On avait annoncé un défi de MM. Guérin-Panaget et Duvivier à trois coureurs de Fougères, distance 1 à 5 kilom., enjeu 75 fr., à courir dans la première quinzaine de septembre.

Nous croyons savoir que ce défi fut lancé à tort. Cependant, nous verrions avec plaisir les Fougérais prendre la parole et souhaitons voir les six concurrents aux prises sur le vélodrome Laënnec; nous sommes persuadés que le trio rennais ne reculerait pas.

TRIBUNAUX

Cycliste attaqué par des chiens

M. le lieutenant Négrel, du 118^e d'infanterie, se promenait à bicyclette aux environs de Quimper, le 25 avril 1898, vers 8 heures et demie du matin lorsqu'il fut attaqué par des chiens qui furent cause d'une chute grave à la suite de laquelle M. Négrel dut rester plusieurs semaines à l'hôpital.

N. Négrel porta plainte à M. le Procureur de la République de Quimper.

Les chiens appartenaient, l'un à M. Le Bozec (Jean) et considéré comme chien de chasse; l'autre à Le Bozec (Pierre), considéré comme chien de garde.

Le Tribunal de Quimper condamne solidairement Le Bozec (Jean) et Le Bozec (Pierre) par corps, chacun à 50 francs d'amende et en outre à payer au lieutenant Négrel une somme de 500 francs, à titre de dommages intérêts.