

A LA FRILEUSE

1, Rue de l'Horloge, RENNES

Specialité 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

GRAND CAFÉ DE LA POSTE

1, Quai Lamennais, 1

TENU PAR

BOULANGER

Près le Palais des Postes et des Télégraphes

BIÈRE

De la grande Brasserie de la Meuse

DÉCORATION ARTISTIQUE

peuple qui l'entretient si généreusement. De plus, ses anciens sujets ne se résignent pas, conservant toujours l'espoir du retour de leur roi.

Pourquoi donc hésiter? L'exécution, c'est la justice, la paix et l'économie.

Enfin, pour la troisième fusillade, ne pourrait-on, avec quelques ménagements dictés par la galanterie, l'offrir très gracieusement à Ranavalo, ex-reine des Malgaches?

Comme Behanzin, elle jouit à nos dépens d'une captivité royale. Pour les mêmes raisons et en dépit d'une grimace des Anglais, nos ennemis coloniaux, l'exécution de Ranavalo amènerait un peu de paix vers Madagascar et fournirait une sérieuse économie budgétaire.

Que le Gouvernement ait donc le courage de purger la Société des trois sujets ci-dessus; il fera œuvre de justice et réalisera des économies considérables qui lui permettront la réduction de l'impôt cycliste... avec bénéfices et tranquillité.

VÉLOCIPÉDIE MILITAIRE

Service de sûreté en marche et en station

Nous avons vu, dans nos précédentes causeries, la cavalerie secondée par les cyclistes, déployer toute son activité dans l'exploration. Elle a alors pour objectif unique l'ennemi. Elle s'attache à lui comme le taon aux flancs du cheval et ne s'occupe des troupes en arrière que pour leur envoyer des renseignements.

Le service de sûreté est alors confié, partie à la cavalerie du corps, partie à des détachements de toutes armes.

La majeure partie de la cavalerie de corps assure la sûreté de première ligne.

Les escadrons divisionnaires et les détachements de toutes armes concourent à la protection immédiate.

La cavalerie de corps agissant, en avant de la colonne et dans un réseau plus serré, à la façon de l'exploration, tout ce que nous avons dit précédemment peut lui être appliqué. Occupons-nous donc, aujourd'hui plus spécialement de la protection immédiate des colonnes.

Elle est assurée par l'avant-garde, les flancs-gardes, et l'arrière-garde.

Le Règlement provisoire du 2 avril 1892 sur la vélocipédie disait: « Pendant les marches, les vélocipédistes pourront mettre en relation deux colonnes paral-

« lèles, les flancs-gardes d'une colonne ou « même les éléments de cette colonne. »

Avant-garde. — Une avant-garde comprenant de la cavalerie, de l'infanterie et de l'artillerie, il est essentiel que les fractions constituées de ces trois armes, marchant à des distances assez grandes les unes des autres, soient maintenues en relations d'une façon constante, rapide et sûre.

Autrefois, les estafettes à cheval étaient seules chargées de ce service. Outre que cela affaiblissait les escadrons divisionnaires, les renseignements arrivaient beaucoup moins vite qu'au moyen de cyclistes, sous peine d'avoir des chevaux vite fourbus. Aussi aujourd'hui ce rôle d'estafettes est-il presque exclusivement réservé aux vélocipédistes et les colonnes d'infanterie, *même les plus faibles*, en seront pourvus en campagne.

De plus, ceux-ci pourront encore être employés, seuls ou concurremment avec la cavalerie, pour éclairer les colonnes. Le cas est prévu par l'article 8 du Règlement du 5 avril 1895: « Le commandement est juge de l'opportunité de l'emploi des vélocipédistes dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'art. 1 (éclaireurs et partisans).

« Leur vitesse exceptionnelle, leur aptitude à fournir en peu de temps de longs trajets, le silence de leur marche « sont des avantages susceptibles d'être » utilisés. »

« *Flancs-gardes.* — Elles occupent, dit le Règlement, pendant le passage de la colonne, les points importants d'où l'ennemi pourrait inquiéter la marche. »

Il faut donc que les flancs-gardes gagnent d'abord ces positions, souvent assez éloignées, puis qu'elles se replient à temps pour prendre la queue de la colonne. D'où peu de temps à rester en observation et par suite protection de trop courte durée, enfin choix d'un point d'observation souvent trop rapproché, afin de ne pas forcer la colonne à s'arrêter pour attendre le retour de ses flancs-gardes.

Or, les éléments de production doivent assurer non seulement la sécurité, mais aussi la régularité de la marche. Ils ne rempliront pas leur mission s'ils sont pour la colonne une cause d'arrêt et de retard.

La division Guyot de Lespart du 5^e corps, marchant de Bitché sur Froeschwiller eût le tort d'agir ainsi: à chaque embranchement, une troupe était envoyée dans la direction probable de l'ennemi et la colonne s'arrêtait pour atten-

dre qu'elle revint et eût repris sa place. Grâce à ce système défectueux de protection, la division, après neuf heures de marche, ne put atteindre que Niederbronn, et n'arriva pas sur le champ de bataille.

On est donc entre deux écueils: ne pas envoyer la flanc-garde assez loin, et alors elle ne protège pas — ou bien l'envoyer assez loin pour qu'elle protège, mais alors elle a peu de temps pour stationner et subit en outre un surcroît de fatigue considérable.

Aussi, pour ménager les forces de l'infanterie, est-on amené souvent à n'envoyer sur les flancs que de la cavalerie qui, si elle n'est pas capable de garder de près, renseigne du moins au loin sur le danger.

Le règlement allemand est très précis à cet égard: « Toute troupe agissant pour son compte, fût-ce un bataillon, doit être pourvu de quelques cavaliers destinés à l'éclairer », et encore:

« La cavalerie (dans une colonne) doit être affectée dans des proportions telles que l'infanterie n'ait pas à envoyer de patrouilles de reconnaissance en dehors de la route. »

Le règlement français est moins catégorique, mais l'esprit en est le même.

Quand il existe un chemin parallèle à la route de marche, on l'utilise ordinairement en le faisant suivre par une flanc-garde mobile.

Voici donc la question des flancs-gardes nettement posée et nous demandons alors: « La vélocipédie ne serait-elle pas en mesure de donner la solution cherchée? »

La réponse fera le sujet de notre prochaine causerie.

AMRHA!

A propos de la Fédération cycliste de l'Ouest

Puisque la Fédération Cycliste de l'Ouest est à l'ordre du jour, voulez-vous me permettre de venir en dire deux mots?

Je féliciterai d'abord M. Duchemin, l'aimable président de l'U. V. L., d'avoir proposé cette union, et je voudrais voir les Sociétés cyclistes de l'Ouest l'accepter avec plus d'empressement. Toutefois, j'irai plus loin que lui en demandant que cette union soit non seulement une « Union amicale », mais aussi une union pratique. Ce serait le seul moyen de contenter tout le monde: les Sociétés qui possèdent un vélodrome et qui donnent des courses, les coureurs et les amateurs.

Je m'explique. Qui dit association dit règlement à intervenir. Or, ne serait-ce pas l'occasion de régler « provincielement », passez-moi cette expression, des courses qui doivent avoir lieu en province? Les règlements de courses ont été faits en général pour Paris, et ne sont pas absolument parfaits pour nous, qui avons à compter avec un public spécial et différent de celui qui fréquente les vélodromes parisiens. Il a d'autres exigences, le plus souvent ne prend qu'un intérêt superficiel aux courses elles-mêmes, et veut surtout jouir d'un spectacle agréable et ne traînant pas en longueur. Donc, premier point: faire un règlement de courses qui permette de satisfaire autant que possible le genre de public que nous avons, et qui aurait pour conséquences de nous l'attirer et de nous le conserver.

Il est évident que si nous constituons une Fédération, les Sociétés qui en feront partie devront verser une cotisation annuelle. Eh bien, pourquoi ne pas prélever sur cette cotisation une somme assez ronde qui permettrait chaque année d'attribuer, par voie de tirage au sort, un ou deux prix sérieux à une des Sociétés de l'Union? On l'appellerait le « Prix de la Fédération ». Il donnerait une importance exceptionnelle à la réunion de la Société qui l'aurait obtenu, et dédommagerait les coureurs de l'ennui qu'ils auraient de subir un règlement fait par des provinciaux et pour des gens de la province.

Avec la Fédération, nous aurions ainsi la possibilité d'établir comme le demande M. Duchemin, un calendrier annuel de nos réunions. Nous pourrions discuter et fixer amicalement, avec les Sociétés voisines, la date des courses projetées, et nous éviterions ainsi la contrariété de voir, au dernier moment, une fête cycliste gênée par des courses qui doivent avoir lieu le même jour et dans la même région.

Enfin, et ce ne serait pas un des moindres avantages, l'union projetée nous mettrait tous en relations. Elle nous fournirait l'occasion de nous voir, de nous connaître, de causer de la bicyclette, de notre sport favori, et même de préparer des excursions en commun. Car il faut bien le dire, les courses ne sont qu'un des petits côtés du sport vélocipédique, et l'un des moins importants à côté des grands avantages que la bicyclette procure à ceux qui s'en servent, à quelque profession qu'ils appartiennent, à quelque degré de l'échelle sociale qu'ils soient placés.

Je peux donc dire que ces quelques considérations, sans compter d'autres raisons qu'il serait trop long de développer ici, sont bien suffisantes pour motiver la proposition de M. Duchemin, et en faire souhaiter la prompte réalisation.

D^r CACHET,

Président du Vélo Domfrontais.

NOTA. — Nous prions les Sociétés qui n'ont pas encore répondu de vouloir bien adresser au plus tôt la réponse au questionnaire qui leur fut envoyé.

V. C. R.

ÉCHOS

Courses de Dames

A Londres, piste de l' Aquarium, du 28 décembre au 8 janvier, course de dames durant 12 jours, à raison de 3 heures par jour.

Dans les trois dernières heures, Louise Roger a couvert 90 kilomètres, et l'on a été unanimes à admirer l'allure aisée qu'elle a conservée durant toute l'épreuve.

Voici les résultats définitifs:

1. M^{lle} Louise Roger, 1,143 kil. 411.
2. Miss Farrar, 1,112 kil. 421.
3. Miss Anderson, 1,102 kil. 621.

Puis viennent ensuite: 4. Miss Blackburn; 5. Miss Harwood; 6. M^{lle} Eglée.

Même piste, du 17 au 22 janvier, course de 6 jours, dont voici les résultats:

1. M^{lle} Dedacle, 639 kil. 458.
2. Miss Blackburn, à 2 mètres.
3. Miss Harwood, à une roue.
4. Miss Marcelle, 634 kil. 466.
5. Miss Anderson; 6. Miss Patisson;
7. M^{lle} Béany.

Match de Motocycles

Le 16 janvier, sur la piste du Parc des Princes, s'est couru le match Corre-Osmont, sur tricycles à pétrole et pour une durée de 6 heures.

Résultat: Osmont, 236 kil.; 2^e, Corre, 174 kil.

Au Syndicat des Coureurs

Siège: Avenue de la Grande Armée, Paris.

Bureau complété le 20 janvier:

Président, M. Balajal. — Vice-Présidents, MM. Gras et Ruinat. — Secrétaire, M. Le Veler. — Trésorier, M. Ludovic Morin.

Comité, MM. Jallabert, Henri Jallu, Croissy.

L. Merin, conscrit

Le 27 janvier, Ludovic Morin. Grand Prix de Paris et de l'U. V. F., tirait au sort à Saint-Brieuc et amenait le numéro 247.

Il était très choyé par ses amis et compatriotes, tout particulièrement par ses deux vieux amis Pincemin et Tardivel.

Les Championnats du Monde

Les dates des Championnats du Monde attribués, lors du dernier congrès de l'I. C. A., à l'Autriche, et qui doivent se disputer à Vienne cette année, viennent d'être arrêtées. Ces épreuves annuelles auront lieu les 4, 8 et 11 septembre.

Quelques gains

Gains de coureurs français en 1897, d'après la Presse:

Morin et Bourrillon tiennent la tête avec 60,000 fr. de profits; Constant Huret, 48,000; Champion, 18,000; Piette, 13,000; Nieuport, 12,000.

Jacquelin, Ruinat, Taylor et Domain, chacun, 10,000 fr.; Stein, 9,000; Boulay, Félix Henry, Soibud, Guignard, chacun

8,000; Bourette, 6,000; Gras et Le Veler, chacun 5,000; Gaston Prévôt et Germain, chacun 3,000 fr.

Et les autres? Nous livrons ce point interrogatif aux jeunes disposés à s'emballer sans espoir sérieusement fondé.

Liermi

Liermi, le coureur bien connu dans notre région, vient d'être atteint de folie. Depuis quelque temps déjà il donnait des signes évidents de faiblesse cérébrale, qui ne firent que s'accroître, à tel point qu'ils viennent d'amener son internement à l'asile de Bas-Foin, à Dinan.

Ce n'est d'ailleurs pas sans incident qu'on a pu l'interner. Il avait été arrêté à Paris et on voulait le conduire à Dinan en chemin de fer; on ne put arriver à le mettre en wagon qu'en lui faisant revêtir la camisole de force.

Au passage en gare de Rennes, il usa d'un stratagème pour s'éloigner quelques instants des agents qui l'accompagnaient en profita pour se débarrasser de la camisole de force, s'enfuit, se procura dans la ville une bicyclette et fila sur Brest; on l'y retrouva et il fut conduit au Bas-Foin.

Gilbert Miriel — Liermi en religion vélocipédique — avait vingt-huit ans. Il débuta dans la vélocipédie en s'engageant dans la course Paris-Brest que gagna Terront. Puis il parla de tenter de battre le record de Terront, mais n'essaya jamais.

Il figura dans la course de vingt-quatre heures de 1896, s'y classa, et même prit part à une épreuve de Bordeaux-Paris.

Il vient de tenter une évasion, escaladant un mur de sept mètres de hauteur et n'a réussi qu'à attraper une entorse qui a facilité sa réintégration à l'asile.

BAL DU « VÉLO-CYCLE RENNAIS »

Samedi 22 janvier 1898, pour la première fois, le Vélo-Cycle Rennais offrait un bal à ses sociétaires. Disons de suite que ce début a été un gros succès.

Ce bal avait lieu au Carrelis, qui possède, comme on le sait, une magnifique salle de danse.

Avant 9 heures, les invités arrivent déjà. L'entrée et la cour étaient magnifiquement éclairées à l'acétylène par les soins de M. Pinson (Emile). Cet éclairage a fonctionné supérieurement, et produisait un très bon effet. Le vestibule et la salle étaient superbement décorés. M. Rauch, avec ses belles tentures, et M. Rouault, avec ses jolies plantes vertes, ont montré qu'ils savaient faire avec le meilleur goût artistique.

L'orchestre prélude, les couples se forment et bientôt dans la salle de nombreux danseurs entraînent leurs danseuses.

Beaucoup de fraîches toilettes. A 10 heures 1/2 la fête bat son plein; plus de 300 personnes avaient répondu à l'appel du « Vélo-Cycle Rennais ».

Quelques noms au hasard: M. Châtel, président; M^{me} et M^{lle} et MM. Havard; M^{me} et M. Th. Morin; M^{me} et M. Vaillant, vice-président de la « Rennaise »; M^{me} et M. Roumieux; M^{lle} Galou, M^{me} et M.