

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

NOTATION ARTISTIQUE

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

épreuves du motocycle où il se classe toujours honorablement; il gagne la plus grande course de l'année (Paris-Bordeaux) appelée très justement le critérium de l'automobile où il bat plus de 40 motocycles et une vingtaine de voitures.

Enumérer les courses auxquelles il prit part, c'est indiquer autant de victoires: 1^{er} dans Paris Bordeaux, 2^e dans Bruxelles-Spa, 3^e dans Paris-Amsterdam et retour, 2^e dans Bordeaux-Biarritz, etc.

En septembre de la même année, M. Fouillaron fonde l'Agence Industrielle d'Automobiles et place notre compatriote à la tête de cette maison où le coureur se révèle grand commerçant. Il met toute son énergie à remplir les fonctions qui lui sont confiées et a su placer la maison qu'il dirige au premier rang du commerce automobile.

Puis, comme nous l'avons dit, le 24 juin Corre partait de Paris en motocycle pour battre le record de Paris-Brest et retour de Charles Terront. Notre compatriote a mis 7 h. 23' 42" de moins que son rival. Il conservera certainement son titre de recordman de Paris-Brest et retour, car il sera bien difficile aux motocyclistes d'établir ce record sans entraîneurs en 33 heures 3' 46", soit 36 kil. à l'heure pendant 1,200 kil.

YAN VÉLO.

U. V. F.

M. Resche-Rigon, secrétaire en chef de la mairie de Saint-Servan, vient d'être promu consul de l'U. V. F. Nos félicitations à l'élus qui sera bientôt entouré d'un bon groupe unioniste.

M. E. de Closmadeuc, banquier à La Roche-Bernard (Morbihan), vient d'être nommé vice-consul.

LE BOL D'OR

Cette épreuve du Bol d'Or a été courue le 9 juillet au Parc des Princes.

Walters arrive premier, ayant parcouru 1.020 kil. 977 dans les 24 heures.

Suivaient Thé avec 951 kil., Garin, 909 kil., Nawn, 792 kil. et Wattelier, 729 kil..

LES VAINQUEURS DU BOL D'OR

Voici la liste des vainqueurs du Bol d'Or depuis sa fondation qui remonte à 1894:

1894 : Huret, 736 kil. 946.
1895 : Huret, 829 kil. 498.
1896 : Rivierre, 859 kil. 120.
1897 : Stein, 764 kil. 826.
1898 : Huret, 853 kil. 468.
1899 : Walters, 1 020 kil. 977.

CHAMPIONNAT DE FRANCE (Vitesse)

Bourrillon est sorti vainqueur et champion de France de l'épreuve courue le 16 juillet au Parc des Princes et ayant couvert le kilomètre en 1'34" 4/5 suivi de Courbe, Nossam, Louvet, Domain.

LISTE DES CHAMPIONS DE FRANCE

Voici les gagnants des Championnats de France (vitesse) depuis leur création:

1881 (10 kil.)	F. de Civry (Paris).
1882 —	F. de Civry (Grenoble).
1883 —	Médinger (Agen).
1884 —	Médinger (Paris).
1885 —	Médinger (Bordeaux).
1886 —	H.-O. Duncan (Agen).
1887 —	Médinger (Bordeaux).
1888 —	Chéreau (Pau).
1889 —	Non couru.
1890 —	L. Cottureau (Cognac).
1891 (5 kil.)	Médinger (Agen).
1892 —	Cassignard (Bayonne).
1893 (4 kil.)	Cassignard (Paris).
— (5 kil.)	Cassignard (Paris).
1894 (4 kil.)	F. Farman (Paris).
— (5 kil.)	Mercier (Paris).
1895 (2 kil.)	Gougoltz (Paris).
1896 —	Jacquelin (Paris).
1897 (4 kil.)	Bourrillon (Paris).
1898 —	Morin (Paris).
1899 —	Bourrillon (Paris).

VÉLOCIPÉDIE MILITAIRE

Les vélocipédistes dans l'armée allemande

L'application de la vélocipédie à l'armée est déjà plus complète en Allemagne qu'en France. Alors que chez nous un seul vélocipédiste, par bataillon, est réglementaire, chaque bataillon d'infanterie allemande a six vélocipédistes exercés.

Sans être, en temps normal, groupés en unité autonome, ils peuvent toutefois être réunis à l'occasion, de manière à constituer par division une troupe de soixante hommes.

Deux officiers instructeurs s'occupent de l'enseignement technique et sont chargés de faire exécuter en tout temps des manœuvres et exercices aux cyclistes du régiment.

Les vélocipédistes groupés sont ordinairement attachés à la cavalerie indépendante, dont ils sont les soutiens pendant le combat.

On sait quels instruments rudimentaires et ridicules sont en service dans l'armée française; les machines allemandes sont,

au contraire, munies de pneumatiques; elles sont légères et roulantes.

Les hommes sont armés d'un fusil modèle 1890, analogue à la carabine en service dans l'armée allemande.

Quant à l'uniforme, il consiste dans une tunique, appelée *liewka*, de couleur bleue; le manteau et la toile de tente sont portés en sautoir, et les bâtons et piquets de tente enfermés dans un sac fixé au cadre de la bicyclette.

Une autre poche, destinée à contenir les cartes, rapports, etc., est disposée sur le devant de la machine.

LES PLAQUES DES BICYCLETTES

Les cyclistes ont reçu un commencement de satisfaction au sujet de la délivrance des plaques de bicyclettes. Tout d'abord, quand la plaque était perdue ou avait été volée, celui à qui elle appartenait ne pouvait s'en faire délivrer une autre qu'à la condition de payer une seconde fois, à raison de 50 centimes pour chaque mois de l'année restant à s'écouler. Il n'en est plus ainsi désormais.

Un cycliste du Petit-Quevilly, M. X..., vient d'en faire l'heureuse expérience. Sa plaque lui ayant été volée au commencement de ce mois, il en demanda une au percepteur, qui ne voulut lui en remettre une que contre paiement de 3 fr. 50 pour les sept mois à courir. M. X... la trouva mauvaise et alla porter une réclamation à la préfecture.

A la suite de cette démarche, il a reçu, par l'intermédiaire de la mairie, une formule à remplir intitulée: « Déclaration motivée par la perte d'une plaque; » et, muni de ce papier, il est retourné chez le percepteur qui, cette fois, lui a remis une plaque sans aucun débours.

Voilà donc une petite question bien réglée. Mais, pour que l'on ait satisfaction complète, il manque encore quelque chose: c'est que les plaques de bicyclettes reçoivent un numérotage. De cette façon, les voleurs de plaques seront moins tentés, par la crainte que le numéro les fasse découvrir.

PÉDESTRIANISME

La Course de Marathon

Dimanche matin, 2 juillet, a été courue pour la troisième fois la grande course pédestre dite de Marathon, organisée par le *Vélo*.

Le départ a été donné à six heures précises à la porte Maillot. Comme les années

précédentes, nombreux étaient les cyclistes qui sillonnaient le matin la route de Paris à Conflans, pour suivre de près les différentes péripéties de cette intéressante épreuve.

C'est le Français Charbonnel qui a signé le premier au pont de Conflans, après avoir couvert les 40 kilomètres du parcours en 2 h. 33' 10". Derrière lui, l'Anglais Hurst est arrivé à 2 h. 35' 12", c'est-à-dire deux minutes après.

C'est la première fois depuis 30 ans que le record n'a pas été battu. En 1896, en effet, le vainqueur du Marathon français, l'Anglais Léonard Hurst couvrait les 40 kilomètres qui séparent Paris de Conflans par itinéraire adopté, en 2 h. 31' 29" 4/5. En 1898, le Français Champion triompha après une lutte épuisante de Hurst, dont la victoire avait paru certaine. Champion fit la distance en 2 h. 30' 10".

LE LAWN-TENNIS A BREST

A côté du sport vélocipédique, qui a pris depuis plusieurs années un développement sur lequel il est inutile de s'appesantir ici, il est un autre sport qui, lui aussi, tend à se vulgariser de plus en plus en France; je veux parler du jeu de lawn-tennis.

De toutes parts, en effet, à Paris et en province, se fondent des clubs de tennis qui comptent dans leur sein des amateurs masculins et féminins d'une adresse remarquable.

De nombreux casinos, des hôtels même ont dressé dans leurs dépendances des courts pour leurs habitués et leurs clients; sur les moindres plages, ne voit-on pas aussi, en été, s'organiser sur le beau sable blanc et dur de longues parties de ce jeu si passionnant et à la fois si hygiénique?

En général, les personnes qui commencent à manier la raquette trouvent les débuts un peu pénibles, ennuyeux souvent; le poignet, l'épaule, les reins, les jambes sont plus ou moins courbaturés; mais au bout de quelques jours, il n'y paraît plus, et c'est alors que le tennis devient vraiment intéressant. On acquiert peu à peu l'adresse voulue, la direction et le renvoi des balles s'améliorent; le coup de raquette est plus assuré; bref, en trois semaines ou un mois, on arrive à faire un bon amateur.

Le Comité du Vélo-Club brestois, qui ne veut pas rester en arrière du progrès, a tenu aussi à vulgariser ce nouveau sport à Brest, comme il a participé, dans une large part, à l'extension du cyclisme dans cette ville.

En mai 1894, un tennis, assez primitif il est vrai, était installé au vélodrome pour les sociétaires du V.-C.-B.; puis, deux ans plus tard, en avril 1896, ce tennis, par suite de la transformation de la piste, fut changé de place en même temps qu'un second jeu était construit à ses côtés. Ce dernier fut cédé en location à un groupe de personnes qui n'ont cessé de l'occuper depuis, ce qui prouve bien que le lawn-tennis n'est pas seulement la vogue d'un moment, mais, qu'au contraire, il devient de plus en plus attrayant à mesure qu'on la pratique davantage.

restreint pour des causes diverses, confié le service à un ambulancier unique, le dévoué capitaine de route Griffon.

Pour suivre toute la course et être assez frais pour pouvoir donner aux blessés les premiers soins il ne fallait plus songer à le laisser pédaler, aussi avons-nous été plus modernes et grâce à l'obligeance de M. Tomine, représentant de la Maison Clément, à Rennes, qui avait fort aimablement mis à notre disposition Friet, chauffeur, nous avons pu installer dans la voiturette portant le fanion de l'ambulance Uvéfiste notre ambulancier muni du grand sac de secours.

Nous nous en sommes parfaitement trouvés, non pas heureusement, qu'il y ait eu des chutes sérieuses, mais parce que l'ambulancier a pu rester sur tout le parcours en contact intime avec les coureurs.

Nos recommandations avaient été de suivre à bonne allure à 100 ou 200 mètres des derniers à l'aller. Au retour, sinon de suivre les premiers, au moins de ne pas attendre les tout derniers moins exposés aux accidents d'ailleurs de par leur allure modérée, maintenant alors la vitesse à 20 ou 25 kilomètres à l'heure.

A l'aller, un des premiers a essuyé une chute sans gravité, mais il était déjà pansé sommairement par un autre cycliste lorsque l'ambulance est arrivée, et il n'était pas besoin de changer le pansement.

Le train des premiers étant très sévère, l'ambulancier jugea plus prudent de rester à Boisgervilly, comptant en cas d'accident plus éloigné, sur les bons soins de notre délégué régional et dévoué ambulancier M. Bernardeau. Griffon revint alors comme je le lui avais recommandé, et les coureurs ne lui donnant pas de travail, il fut tout heureux de pouvoir rendre service à un cycliste assez fortement blessé au genou et qu'il rencontra sur sa route (coïncidence bizarre, c'était justement le compagnon du cycliste qui avait été si empressé auprès de notre coureur immédiatement après sa chute).

Le sac de secours fut mis à contribution, et après un bon lavage antiseptique, un pansement humide bien fait permit de mettre le blessé en état d'être évacué sur Rennes.

Mais voilà l'autre supériorité de notre mode de secours, Griffon put installer commodément le blessé, la jambe allongée, dans la voiturette, et, enfourchant la bicyclette de celui-ci, me revenir à l'ambulance en l'escortant.

Après un examen de la plaie et la fixation d'un pansement sec, le blessé put être ramené en voiturette chez lui.

Nous sommes donc très contents de notre nouveau mode de secours en cours de route; nous pourrions encore le perfectionner, pour l'évacuation des grands blessés, par exemple, qui, en cas de fractures et surtout d'état syncopal, ne se trouveraient pas suffisamment bien installés dans la voiturette, mais comme transport de l'ambulancier et du sac de secours et évacuation pour les petits blessés, le tri et la voiturette conviennent parfaitement.

L'ambulance fixe de Saint-Cyr n'a eu à

Chronique médicale

Nous avons inauguré le 30 juillet, pendant la course des 100 kil., un nouveau mode de secours en cours de route: alors que depuis quatre ans les ambulanciers cyclistes s'espaciaient sur la route, les uns allant jusqu'à Montfort et attendant le retour, les autres de Montfort à Boisgervilly, les derniers enfin rayonnant autour de Saint-Méen, nous avons cette année, où le nombre des ambulanciers était très