

SECTION V.

SPORT HIPPIQUE

I. — CONCOURS HIPPIQUE.

Comité de la Société hippique française, chargée d'organiser le concours,

Président : M. le comte G. DE JUIGNÉ.

Vice-président : M. le marquis DE BARBENT ANE.

Membres.

MM. le prince Auguste D'ARENBERG; le général BAILLOD; le comte Karl DE BEAUMONT; le baron DECARAYON LA TOUR; le marquis DE CASTELBAJAC; le marquis DE CROIX; le général baron FAVEROT DE KERBRECH; le duc DE LA FORCE; DE LA HAYE - JOUSSELIN; DE SCITIY AUX DE GREISCHE; le marquis	DE MORNAY; le comte DE LA ROQUE-ORDAN; le baron Alph. DE ROTHSCHILD; le comte ROEDERER; le comte Louis DE SAINT-QUENTIN; le baron DU TEIL DU HAVELT; le comte Roger DE TERVES; le marquis DE VAUGIRAUD.
--	---

Lieu de réunion : Terrain de l'avenue de Breteuil où la Société hippique française donnera son concours de 1900.

Date : Trois jours, les 29, 31 mai et 2 juin 1900.

PROGRAMME

Première journée. — Mardi 29 mai.

ÉPREUVES D'OBSTACLES.

1 ^{er} prix, une somme de.....	6,000 francs.
2 ^e prix, une somme de.....	3,000
3 ^e prix, une somme de.....	1,000

TOTAL.....	10,000
------------	--------

(Engagement, 40 francs par cheval.)

Deuxième journée. — Jeudi 31 mai.

PRIX INTERNATIONAUX DE SELLE.

1 ^{er} prix, un objet d'art ou une somme d e	4,000 francs.
2 ^e prix, un objet d'art ou une somme d e	3,000
3 ^e prix, un objet d'art ou une somme d e	2,000
4 ^e prix, un objet d'art ou une somme d e	1,000

TOTAL.....	10,000
------------	--------

(Engagement, 40 francs par cheval.)

CHAMPIONNAT DU SAUT EN LARGEUR.

1 ^{er} prix, un objet d'art ou une somme de.....	4,000 francs.
2 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	1,000
3 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	500
4 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	500
TOTAL.....	<u>6,000</u>

(Engagement, 40 francs par cheval.)

Troisième journée. — Samedi 2 juin.

ATTELAGES À 4 CHEVAUX.

1 ^{er} prix, un objet d'art ou une somme de.....	6,000 francs.
2 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	3,000
3 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	1,000
A chaque attelage présenté :	
Un souvenir, valeur.....	250 ^f }
Gratification à l'écurie.....	100 } 350 ^f
Prévision pour 30 attelages.....	10,500
Indemnité de transport aux attelages venant de l'étranger, prévision : 15 à 500 francs.	<u>7,500</u>
TOTAL.....	<u>28,000</u>

(Engagement, 100 francs par attelage.)

CHAMPIONNAT DU SAUT EN HAUTEUR.

1 ^{er} prix, un objet d'art ou une somme de.....	4,000 francs.
2 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	1,000
3 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	500
4 ^e prix, un objet d'art ou une somme de.....	500
TOTAL.....	<u>6,000</u>

(Engagement, 40 francs par cheval.)

TOTAL GÉNÉRAL des prix : 60,000 francs.

Règlements. — Les règlements appliqués seront ceux de la *Société hippique française*.

CLAUSES SPÉCIALES.

ARTICLE PREMIER. *Engagements*. Les engagements seront reçus du 1^{er} mars au 25 mai 1900, à 5 heures du soir. Ils devront être adressés : du 1^{er} mars au 8 mai, au siège de la Société hippique française, avenue Montaigne, 33, Paris; du 9 au 25 mai, au secrétariat de la Société hippique française, *Concours central de Paris*, place de Breteuil.

ART. 2. *Transports*. Par application de l'article 2 de la convention du 27 juin 1898 passée entre le Commissariat général de l'Exposition de 1900 et les Administrations des chemins de fer français, les chevaux destinés à prendre part au Concours hippique de l'Exposition seront transportés sur les réseaux français aux prix et conditions des tarifs spéciaux, G. V. 19 et P. V. 29, tarifs qui prévoient l'application du prix plein à l'aller et le retour gratuit au point de départ ou à la station-frontière.

ART. 3. Les propriétaires qui désireront bénéficier de ces avantages devront faire parvenir leurs engagements un mois au moins avant le concours, afin qu'on puisse leur adresser en temps utile l'accusé de réception des engagements et les pièces leur donnant droit aux réductions sus énoncées.

ART. 4. Pour obtenir des facilités analogues jusqu'à la frontière française, les propriétaires et éleveurs étrangers devront s'adresser aux Commissaires généraux accrédités par leur Gouvernement près de l'Exposition universelle de 1900.

ART. 5. *Jury*. Le Jury sera composé de membres français et de membres étrangers; il sera nommé par le Commissaire général, conformément à l'article 12 du règlement général des concours de l'Exposition.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. G. COLLIÈRE,

AU NOM DU COMITÉ D'ORGANISATION.

Le 10 mai 1899 avait lieu la première réunion du Comité consultatif spécial, nommé par arrêté de M. le Ministre du commerce en date du 29 avril de la même année, pour organiser le *Concours international de sport hippique*, Section V des concours internationaux d'exercices physiques et de sports.

Cette première réunion, présidée par M. Delaunay-Belleville, directeur général de l'Exploitation, assisté de M. Mérillon, délégué général des Sports, était consacrée à l'exposé général de la mission confiée au Comité de la Section V et se termina par l'élection par les membres du Comité, d'un bureau qui fut constitué comme suit :

Président : M. DE LA HAYE-JOUSSELIN; *premier vice-président* : M. CARON; *deuxième vice-président* : M. le comte DE COSSÉ-BRISSAC; *troisième vice-président* : M. le colonel BOUGON; *secrétaire* : M. Albert BORDEAUX.

Dans la deuxième réunion, qui eut lieu le 24 mai, fut discuté le choix des exercices qui, tout en offrant le plus d'intérêt, mettraient le mieux en valeur les avantages et les beautés du sport hippique. On adopta en principe l'organisation d'un *polo international*, d'un *carrousel militaire*, d'une *fantasia arabe* et d'un *concours hippique*.

On se préoccupa de l'arrêté ministériel du 7 mai, qui affectait l'hippodrome municipal de Vincennes à toutes les manifestations hippiques, emplacement qui fut immédiatement repoussé comme ne répondant sur aucun point aux fêtes du genre de celles projetées, ni au goût du public qu'il fallait y attirer pour assurer le succès.

Quatre sous-comités furent nommés pour étudier l'organisation de chacune de ces fêtes hippiques.

La réunion se termina par la recommandation faite par M. le Délégué général, de rester, pour les prévisions budgétaires, dans des limites raisonnables, les crédits mis à la disposition du Comité des Sports devant être très divisés.

Les projets élaborés par chacun des sous-comités devaient être soumis au Comité tout entier dans la réunion du 26 juin. A cette réunion, les deux sous-comités du *carrousel* et du *concours hippique* tombèrent d'accord pour demander que la cour de l'Ecole de guerre et une partie de la cour de Fontenoy fussent mises à la disposition de ces deux fêtes hippiques.

Le voisinage de l'Exposition devait attirer un public considérable; l'utilisation, pour ces deux fêtes, des mêmes installations devait avoir comme conséquence appréciable une économie très importante, d'autant plus que la *Société hippique française* offrait de prendre à sa charge une part des frais d'aménagement, dans le cas où elle serait autorisée à donner son concours hippique annuel sur le même emplacement.

Dans la réunion suivante, qui n'eut lieu que le 19 octobre, un projet de budget élaboré par M. Albert Bordeaux, secrétaire du Comité des Sports, fut présenté au Sous-Comité. Il s'élevait à la somme de 162,350 francs pour le Concours hippique

international et était établi sur la base d'une entente avec la *Société hippique française* pour l'installation à frais communs des aménagements nécessaires dans la cour de l'École de guerre.

Mais les démarches faites auprès des autorités compétentes dans le but d'obtenir la concession pendant quelques semaines n'avaient pas réussi, et le programme proposé, dont la réussite reposait sur le choix de l'emplacement, fut ajourné.

Nouvelle réunion, le 14 novembre, dans laquelle est apporté un nouveau projet de programme plus important avec des prix pour des chevaux attelés seuls, en paire, pour des chevaux de selle et pour des épreuves d'obstacles. Le même sort lui est réservé. L'emplacement manque toujours. On propose la pelouse de Bagatelle, mais on ne s'arrête pas un instant à cette motion, l'éloignement devant occasionner un supplément de dépenses en même temps qu'une énorme diminution de recettes.

Désireux d'arriver à un résultat, M. le Délégué général proposa de confier à la *Société hippique française* l'organisation d'un *concours international* avec un programme approuvé par M. le Commissaire général, et pour le compte de l'Exposition. Toute la section se rallia à cette proposition, qui fut acceptée par M. le comte DE JUIGNÉ au nom de la *Société hippique française*.

Enfin, le 12 décembre, en présence du refus notifié par l'autorité militaire d'accorder la cour de l'École de guerre et aussi pour des raisons d'ordre budgétaire, il est décidé, d'un commun accord, que la *Société hippique française*, dont l'intention est toujours de donner son concours ordinaire, distraira de son programme habituel quelques épreuves ayant un caractère international pour les réserver à un *Concours hippique international*. La réussite de ce nouveau projet est subordonnée au succès des pourparlers engagés par la *Société hippique française* à l'effet d'obtenir la concession d'un terrain situé place de Breteuil et ayant les dimensions requises.

Des fêtes proposées par le Comité de la Section V, deux allaient se réaliser : le *Polo* et le *Concours hippique*.

Entre temps, on avait dû renoncer à la *fantasia*, un projet similaire ayant été apporté au Commissariat général par une entreprise particulière ; au *carrousel*, le concours de l'armée ayant été refusé ; à un concours de ménage pour tous cochers, comme n'offrant qu'un intérêt relatif.

Le 4 décembre, M. le Délégué général avait adressé à la *Société hippique française* la lettre suivante :

MONSIEUR LE PRESIDENT,

Comme suite à notre conversation de ce jour, je vous serais reconnaissant de vouloir bien consulter votre Société sur l'accueil qu'elle serait disposée à faire à la proposition suivante, que je compte présenter à l'approbation de l'Administration supérieure de l'Exposition.

Cette proposition consisterait à charger la *Société hippique*, agissant comme mandataire de l'Exposition, pour tout ce qui concerne le programme et son exécution, d'organiser deux ou trois journées consacrées à un grand concours international de maîls et à un grand concours, également international, de sauts d'obstacles. En ce qui concerne la partie financière, la *Société hippique* en prendrait

la charge moyennant une subvention ferme de 50,000 francs et une garantie supplémentaire de 30,000 francs qui serait payée au vu des comptes jusqu'à concurrence du déficit, s'il était supérieur à la subvention ferme, sans pouvoir jamais, en ce qui concerne l'Exposition, dépasser le chiffre total de 80,000 francs.

Le chiffre de ce déficit serait établi par la différence entre : d'une part, les recettes brutes des journées affectées aux concours de l'Exposition et comprenant les inscriptions des concurrents et les entrées du public, et, d'autre part, toutes les dépenses de ces journées, comprenant les prix et la participation proportionnelle aux frais généraux.

Je vous serais reconnaissant de me faire savoir votre réponse, qui ne constituera d'engagement ferme d'aucun côté, mais qui me permettra de saisir beaucoup plus utilement l'Administration supérieure.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes meilleurs et plus dévoués sentiments.

Le Délégué général, signé : MÉRILLON.

Je vous rappelle que vous avez bien voulu me dire également que vous pensiez que la *Société* sentirait volontiers à consacrer une matinée à un concours de ménage professionnel pour lequel elle demanderait à l'Exposition de fournir simplement les prix s'élevant à environ 5,000 francs.

Dès le 6 décembre, le Comité de la *Société hippique française* acceptait les propositions contenues dans cette lettre et décidait de soumettre à l'approbation du Commissariat général de l'Exposition un programme se montant à la somme de 60,000 francs et comprenant les épreuves suivantes :

Épreuves d'obstacles.
Concours de chevaux de selle.
Concours d'attelages à quatre.

Championnat de saut en largeur.
Championnat de saut en hauteur.

Le 6 janvier 1900, les programmes définitivement arrêtés étaient envoyés à l'impression.

Mais le traité à intervenir entre l'Exposition et la *Société hippique française* n'était signé que dans le courant de février. Nous croyons intéressant de le reproduire ici :

Entre les soussignés :

M. Alfred PICARD, Commissaire général de l'Exposition universelle de 1900, stipulant au nom de l'État, d'une part,

Et la *Société hippique française*, représentée par M. le comte DE JUIGNÉ, *président*, à ce autorisé par décision spéciale de la Société, en date du 6 décembre 1899, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

OBJET DE LA CONVENTION.

ARTICLE PREMIER. Conformément aux propositions du Comité de la Section V (Sport hippique) des Concours internationaux d'exercices physiques et de sports, le Commissaire général de l'Exposition universelle de 1900 confie à la *Société hippique française* l'organisation d'un concours hippique, qui se tiendra au cours de l'Exposition de 1900, suivant le programme arrêté par le Commissaire général, après avis de la Commission supérieure des Concours internationaux d'exercices physiques et de sports, dont un exemplaire est annexé à la présente convention.

L'exécution de ce programme sera soumise au contrôle permanent du Service des Sports, auquel il sera donné communication, avant exécution, de toutes les dispositions, décisions et mesures quelconques relatives à cette exécution.

PERSONNEL ET MATÉRIEL.

ART. 2. La *Société hippique française* s'engage à mettre à la disposition de l'Administration de l'Exposition tous les moyens d'action nécessaires, en personnel et matériel, pour la réalisation du programme de concours ci-annexé.

La composition des Comités d'exécution, et le personnel employé pour l'organisation des concours devront être présentés à l'agrément de l'Administration de l'Exposition.

CONSTRUCTIONS, INSTALLATIONS ET FRAIS GÉNÉRAUX.

ART. 3. Les installations, constructions et frais généraux de toute nature, nécessaires à l'organisation du concours, seront à la charge des organisateurs.

SUBVENTION.

ART. 4. L'Administration de l'Exposition accorde pour l'organisation du Concours hippique une subvention fixée à forfait à 50,000 francs.

Cette subvention sera versée entre les mains de M. COLLIÈRE, secrétaire général de la *Société hippique française*.

Le payement de cette somme aura lieu, savoir : 26,000 francs le 1^{er} mars 1900, 26,000 francs le 1^{er} avril 1900.

TAXES À PERCEVOIR.

ART. 5. La *Société hippique française* est autorisée à percevoir les taxes prévues au programme annexé et à effectuer les recettes habituelles aux concours de même nature, après approbation par l'Administration de l'Exposition de la nature et du tarif de chaque recette.

Les sommes provenant de ces perceptions seront affectées concurremment avec la subvention à forfait stipulée à l'article 4, et les autres subventions qui pourront être obtenues d'autres administrations ou de particuliers, à compenser les dépenses relatives à l'organisation du concours.

DÉPENSES.

ART. 6. Au moyen des ressources définies aux articles 4 et 5, la *Société hippique française* pourvoira à la délivrance des prix énumérés au programme ci-annexé et en général à toutes les dépenses d'organisation du concours.

GARANTIE.

ART. 7. La *Société hippique française* ne pourra prétendre à aucun remboursement ou à aucune allocation supplémentaire de la part de l'Administration de l'Exposition si elle ne justifie pas :

1° Que le montant des ressources susindiquées a été entièrement employé à l'organisation du concours, objet du présent traité ;

2° Qu'il est insuffisant pour couvrir les dépenses approuvées par l'Administration.

Cette double justification étant dûment effectuée, le déficit ainsi constaté sera remboursé à la *Société hippique française* par l'Administration de l'Exposition, jusqu'à concurrence d'une somme de 30,000 francs.

Cette somme sera payable, s'il y a lieu, un mois après la remise des comptes et jusqu'à concurrence des justifications susénoncées, sans pouvoir jamais dépasser le forfait supplémentaire ci-dessus.

ART. 8. Ne seront admises dans les justifications de dépenses indiquées à l'article 7, que les dépenses comprises soit au programme annexé, soit dans un budget de prévisions soumis à l'approbation de l'Administration avant toute exécution.

ART. 9. Le règlement général de l'Exposition de 1900, les règlements spéciaux et les conditions générales ou particulières qui sont ou qui pourront être imposés aux exposants, entrepreneurs ou concessionnaires de l'Exposition, sont applicables à l'organisation des concours qui font l'objet de la présente convention et à toutes les opérations qui en découlent.

La publicité et l'envoi des programmes ne pouvaient être commencés qu'en mars, c'est-à-dire deux mois à peine avant l'ouverture du concours.

Un grand nombre de programmes fut envoyé en France et à l'étranger dans les ambassades, dans les sièges des sociétés de courses, des concours hippiques, dans les grands cercles civils et militaires, etc. Mais il eût fallu, pour attirer l'élément étranger, entrer en correspondance directe avec les propriétaires, les éleveurs, se mettre à leur disposition pour leur supprimer toutes difficultés, pour leur donner toutes les explications qui sont nécessaires pour de semblables organisations; mais le temps manquait pour se procurer les listes de personnes intéressées à prendre part à un concours de ce genre.

La composition du Jury, dans lequel devait nécessairement entrer un élément étranger assez important, présentait certaines difficultés. Mais le comte de Juigné, grâce à ses relations étendues dans le monde du sport, était, dès le mois de février, en mesure de présenter à l'approbation du Commissaire général une, liste contenant les noms de personnalités dont la haute honorabilité et la compétence incontestables devaient donner aux concurrents français et étrangers toutes les garanties désirables.

Le Commissaire général nommait alors un certain nombre de jurés, en autorisant le jury à se compléter, suivant les nécessités pratiques, par des jurys spéciaux. Le Jury, ainsi formé, fut constitué et divisé comme suit:

Président : M. le comte G. DE JUIGNÉ, président de la *Société hippique française*.

Vice-président: M. le marquis DE BARBENTANE, vice-président de la *Société hippique française*.

Concours de chevaux de selle. — *Membres français* : MM. le prince D'ARENBERG, *président*; le comte D'ALSACE, prince D'HÉNIN; le marquis DE CASTELBAJAC, le comte Maurice DE COSSÉ-BRISSAC, le commandant DOMENECH DE CELLÈS, PLAZEN, le comte DE SAINT-QUENTIN, le commandant VARIN.

Membres étrangers : MM. le comte ESTERHAZY [Autriche], le prince Serge GALITZINE [Russie], HERBERT [Angleterre], le comte D'OULTREMONT [Belgique], H. PASSÉGA [Turquie].

Concours d'attelages à quatre. — *Membres français* : MM. DE LA HAYE-JOUSSELIN, *président*; le duc DE LA FORCE, le vicomte DE LA ROCHEFOUCAULD, le comte DE LA ROQUE-ORDAN, le baron LEJEUNE.

Membres étrangers : MM. le duc DE CROY [Allemand], GORDON-BENNETT [Américain], RIDGWAY [Américain], le prince TROUBETZKOY [Russe].

Épreuves d'obstacles. — *Membres français* : M. le général BAILLOD, *président*; MM. le colonel BOUGON, le baron DEMARÇAY, Pierre LÉGLISE, le baron DU TEIL DU HAVELT,

Membres étrangers : MM. HERBERT [Angleterre], The EARL OF LANSDALE [Angleterre], le comte D'OULTREMONT [Belgique], le marquis DE ROCCAGIOVINE [Italie].

Championnat du saut en largeur. — *Membres français* : MM. A. BORDEAUX, E. CARON, le commandant DE FRAVILLE, le marquis DE LA ROCHEFOUCAULD-BAYERS.

Membres étrangers : MM. HERBERT [Angleterre], The EARL OF LANSDALE [Angleterre], le comte D'OULTREMONT [Belgique], le marquis DE ROCCAGIOVINE [Italie].

Championnat du saut en hauteur. — *Membres français* : MM. CAZE DE CAUMONT, le commandant DE DAMPIERRE, PÉAN DE SAINT-GILLES, le comte ROEDERER.

Membres étrangers : MM. HERBERT [Angleterre], The EARL OF LANSDALE [Angleterre], le comte D'OULTREMONT [Belgique], le marquis DE ROCCAGIOVINE [Italie].

Commissaires pour les obstacles. — Bureau : MM. le comte René DE BEAUMONT, DE LA HAMAYDE, le marquis DE LA GARDE ; Commissaires : MM. le marquis DE BALLEROY, A. BORDEAUX, CAZE DE CAUMONT, le comte Gérard DU DOUËT, René DURINGE, J. GUICHARD, le comte G. DE LHOMEL, PÉAN DE SAINT-GILLES.

Si nous nous sommes étendus un peu Longuement sur la période de préparation du concours, c'est pour bien établir combien était insuffisante la période de temps laissée pour l'exécution, et aussi, pour aller au-devant d'une critique qui pourrait être adressée à la *Société hippique française* chargée de cette exécution, d'avoir donné une publicité trop peu étendue aux programmes du concours.

Les nations voisines de la France, l'Italie, l'Allemagne et surtout la Belgique, ont seules répondu à l'appel qui leur était adresse. Pour se faire entendre des pays plus éloignés, il eût été nécessaire d'offrir des prix plus élevés et plus nombreux et d'accorder des indemnités de déplacement en rapport avec les distances à parcourir.

Néanmoins, étant donné les éléments modestes dont disposait le Comité des Sports, le budget restreint qui lui était alloué, étant donné l'emplacement peu favorable à ce genre de fête, en raison de son éloignement du centre de Paris, le concours hippique international a eu en succès incontestable.

En effet, le nombre des chevaux français et étrangers qui se sont présentés devant les différents Jurys a été suffisamment élevé pour donner à cette manifestation sportive un caractère nettement international.

L'examen des programmes de chaque épreuve donne pour les engagements, au point de vue de la nationalité, la composition suivante :

DÉSIGNATION DES ÉPREUVES.	CHEVAUX OU ÉQUIPAGES appartenant à des propriétaires de nationalité:							TOTAUX.
	ALLEMANDE.	AMÉRICAINE.	AUTRICHIENNE.	BELGE.	ESPAGNOLE.	ITALIENNE.	RUSSE.	
Épreuves d'obstacles	//	1	//	11	//	5	1	27
Chevaux de selle	//	1	//	2	//	3	//	45
Championnat du saut en largeur	//	1	//	3	//	2	2	9
Attelages à quatre chevaux	1	1	1	9	1	//	2	16
Championnat du saut en hauteur	//	1	//	4	//	5	1	7

Dans l'épreuve d'obstacles organisée suivant les conditions et règlements de la *Société hippique française*, les trois premiers prix ont été enlevés par trois chevaux faisant leur parcours sans faute et qui ont dû être classés par le chronomètre suivant la méthode adoptée en France.

1^{er}. *Benton II*, cheval bai, âgé de 10 ans, d'origine irlandaise, monte avec une précision remarquable par M. HAEGEMAN, officier de lanciers, Belge, instructeur à l'École de cavalerie d'Ypres. Parcours en 2 m. 16 s.

2^e. *Windsor-Squire*, cheval alezan, âgé de 9 ans, d'origine anglaise, monté par M. VAN DE POËLE, gentleman beige, très connu dans les courses et les concours hippiques en Belgique et en France. Parcours en 2 m. 17 s. 3/5.

3^e. *Terpsichore*, jument baie, âgée de 6 ans, née dans le département de la Loire-Inférieure, montée par M. DE CHAMPSAVIN, lieutenant-instructeur de cavalerie à l'École de Saint-Cyr, avec un entrain et un style très admirés. Parcours en 2 m. 26 s.

La longueur du parcours à faire était de 850 mètres environ. Les obstacles à franchir étaient au nombre de 11, dont un obstacle double et un obstacle triple, et consistaient en talus, mur, barrières, barres, etc., ayant de 1 m. 10 à 1 m. 20 de hauteur; la rivière avait 4 mètres environ de largeur.

Dans la catégorie des chevaux de selle, où d'ailleurs l'élément étranger était le moins représenté, les 4 prix sont décernés à des chevaux appartenant à des propriétaires français.

Le 1^{er} prix est attribué à *Général*, cheval alezan de pur-sang, importé d'Angleterre, ayant de grandes lignes et beaucoup de distinction.

Le 2^e prix, à la jument alezan *Ritournelle*, née dans le département de la Loire-Inférieure et appartenant à M. le comte Henry DE ROBIEN.

Le 3^e prix, à un poney gris de fort joli modèle à M. le marquis DE MONTESQUIOU-FÉZENSAC.

Le 4^e prix à une jument d'origine anglaise présentant le type de „hunter,, et appartenant à M. le comte D'HAVRINCOURT.

Les 4 chevaux primés représentaient quatre types bien caractérisés, mais bien différents, du cheval de selle:

Le hack, de pur-sang ; le cheval, de demi-sang ; le poney, de promenade; le hunter, cheval de chasse.

L'épreuve du *Championnat en largeur*, qui se faisait à Paris pour la première fois, a obtenu le plus grand succès.

17 concurrents étaient inscrits. Tous ont franchi la rivière à la largeur de 4 m. 50, mais plusieurs ont été éliminés à 4 m. 90.

Le 1^{er} prix a été gagné par la jument baie *Extra Dry*, âgée de 8 ans, d'origine anglaise, montée par M. C. VAN LANGHENDONCK, officier de guides, Belge, et sautant 6m. 10.

Les chevaux classés à la suite avaient sauté 5 m. 70, 5 m. 30 et 4 m. 90.

Le succès le plus considérable était réservé à la troisième journée, au programme de laquelle étaient inscrits le *Concours d'attelages à quatre* et le *Championnat du saut en hauteur*.

Les dimensions restreintes de la piste ne permettaient malheureusement pas de faire entrer en même temps les 31 attelages inscrits et dont la réunion constituait une des exhibitions les plus importantes de ce genre qu'on ait jamais vues.

Tous les *coaches* étaient menés par les propriétaires ou par les plus expérimentés de

leurs amis, et on peut dire que les maîtres des guides se trouvaient réunis sur le petit et éphémère hippodrome de la place de Breteuil.

Tous les engagé méritent de figurer dans le compte rendu; en voici la liste :

NUMÉROS.	PROPRIÉTAIRES.	COULEURS DES MAIL-COACHES.
	MM.	
1	Le comte GEOFFROY D'ANDIGNÉ	Caisse brun grenat, train rouge.
2	Le comte J. d'ARLINCOURT	Caisse bleue, train jaune d'or.
3	A. CHANU.....	Caisse rouge, train rouge clair.
4	Georges CHAUDOIR [Belge].....	Caisse grenat, train rouge.
5	Le comte DU DOUET DE GRAVILLE.....	Caisse bleue, train rouge.
6	Octave GALLICE	Caisse jaune, train rouge.
7	Le marquis de GUADALMINA [Espagnol]..	Caisse jaune paille, train rouge.
8	Max GUILLEAUME [Allemand].....	Caisse vert foncé, roues rouges, train cuir rouge foncé.
9	James HENNESSY.....	Caisse bleue et jaune, train bleu.
10	Le baron LA CAZE	Caisse amarante, train rouge.
11	Le baron LA CAZE	Caisse bleue, cannelée rouge, train rouge,
12	Paul LAMBERT [Belge].....	Caisse rouge, train rouge.
13	Le comte de LARIBOISIÈRE.....	Caisse bleu clair, train rouge.
14	Hermann John MANDL [Américain].....	Caisse verte et noire, train rouge.
15	Georges NAGELMACKERS [Belge].....	Caisse brune, train rouge.
16	Georges NAGELMACKERS [Belge].....	Caisse brune, train rouge.
17	Le baron DE NEUFLIZE	Caisse jaune, train jaune.
18	Le duc DE NOAILLES	Caisse rouge, train rouge.
19	ORBAN [Belge].....	Caisse bleu ciel, rechampi rouge, tram gros bleu, rechampi rouge.
20	Le prince ORLOFF [RUSSE]	Caisse rouge brun, train rouge vermillon.
21	Georges PAUWELS [Belge].....	Caisse brune, train rouge.
22	DE POLIAKOFF [Russe]	Caisse orange, tram rouge.
23	DE SAINT-LÉGER.....	Caisse bleu foncé, train bleu clair.
24	Gaston SAINT-PAUL DE SINÇAY [Belge]..	Caisse jaune, train jaune.
25	Léon THOME	Caisse grenat, train rouge.
26	Le baron DE VEAUCE	Caisse jaune, train rouge.
27	Philippe VERNES	Caisse amarante, train vermillon.
28	Jacques DE WARU	Caisse noire et rouge, train rouge.
29	Le comte Georges DE ZOGHEB [Autrichien]	Caisse bleue, train rouge.
30	Le baron DE ZUYLEN DE NYEVELT [Belge]	Caisse bleue, train jaune.
31	Le baron DE ZUYLEN DE NYEVELT [Belge]	Caisse bleue, train jaune.

L'embarras du Jury a dû être des plus grands pour arriver à faire une sélection dans cet ensemble d'équipages touchant tous à la perfection et pour trouver les trois lauréats.

Le 1^{er} prix a été décerné à M. NAGELMACKERS.

Le 2^e à M. THOME.

Le 3^e à M. le baron DE NEUFLIZE.

Et leur mérite se rapprochait tellement qu'on aurait pu se demander en les voyant défiler lesquels des trois étaient premier, deuxième ou troisième.

Le programme de cette dernière journée se corsait par le *Championnat du saut en hauteur*, pour lequel étaient inscrits 18 concurrents.

Le 1^{er} prix était partagé *ex-æquo* entre le cheval *Canela* (taille 1 m. 59) à M. Oscar HEEREN, monté par M. GARDÈRE, et le cheval *Oreste* (taille 1 m. 64) à M. Paolo MALFATTI monté par M. le comte Giovanni TRISSINO; ils avaient sauté tous deux la barre à 1 M. 85.

Placé 3^e, *Ludlow*, à M. le baron de MARCHI, monté par M. A. MOREAU, sautant 1 m. 70.

Le 4^e prix au cheval *Melopo*, monté par M. le comte Giovanni TRISSINO, sautant 1 m. 80 après barrage.

Résultats financiers. — En France comme ailleurs, tout finit par des chiffres, nous allons donc terminer ce rapport en disant un mot des résultats financiers.

Le concours n'a pas, il faut le reconnaître, attire la foule, et les raisons en sont multiples, nous ne les énumérerons pas toutes. Il suffira de rappeler que les attractions de tout genre réunies sur les bords de la Seine étaient trop nombreuses pour espérer qu'un gros courant se détournerait jusqu'à la place de Breteuil, les moyens de communication faisaient un peu défaut. Pour avoir le nombre, les voitures, omnibus, tramways ne suffisaient plus, il faut le chemin de fer.

Mais tout le public élégant français et étranger, présent à Paris qui s'intéresse aux chevaux, a défilé dans les tribunes foraines installées sur l'emplacement des anciens abattoirs de Grenelle.

Les recettes se sont ressenties naturellement de cette abstention du nombre, mais l'événement était prévu.

Il suffira, pour s'en rendre compte, de jeter un coup d'œil sur les totaux du tableau que nous donnons ci-après, comprenant le budget des recettes ou dépenses prévues par la *Société hippique* française et le tableau des résultats financiers du concours.

Cet état appelle quelques observations intéressantes. Il est à remarquer d'abord que, bien que le traité avec l'Exposition attribuât à la *Société hippique*, avec la subvention fixe de 50,000 francs, une garantie éventuelle de 30,000 francs, la *Société* a établi son budget sans toucher au montant des prix du programme, fixé à 60,000 francs, en ne prévoyant sur la garantie de 30,000 francs qu'un prélèvement de 19,000 francs.

Le résultat, grâce à l'administration habile de la *Société* et à sa clientèle importante, a été encore meilleur; car le compte financier n'a exigé sur la garantie qu'un prélèvement d'environ 2,000 francs, de telle sorte que les trois belles journées du concours hippique de l'Exposition n'ont coûté, pour 60,000 francs de prix décernés, que la subvention fixe de 50,000 francs.

Ce résultat, qui fait grand honneur à la *Société hippique*, établit encore combien était favorable aux manifestations sportives de l'Exposition le système énergiquement soutenu et appliqué par le service des sports et qui consistait à confier l'organisation et l'exécution de chacune des spécialités sportives à un organisme déjà existant autorisé et compétent.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES.

RECETTES			
	RÉALISÉES.		PRÉVUES.
Abonnements à 20 francs:			
583 sociétaires.	11,660 00	13,600 ^f 00 ^e	8,000
97 abonnés	1,940 00		3,000
			11,000
Allocation de l'Exposition universelle de 1900.	50,000 00		50,000
Engagements de chevaux:			
51 chevaux de selle	2,040 00	8,340 00	800
80 épreuves d'obstacles.	3,200 00		2,400
31 attelages à 4 chevaux ...	3,100 00		2,900
			5,200
Recettes des tourniquets	14,400 00		12,000
Recettes diverses:			
Vente de 118 cartes de dame, à 10 francs.	1,180 00	2,608 50	2,000
Vente de 2,457 programmes.	1,228 50		500
Location du buffet.	200 00		300
			2,800
TOTAL	88,948 50		81,000
Prélèvement sur la garantie supplémentaire de l'Exposition de 1900	2,329 15		19,000
SOMME égale aux dépenses	91,277 65		100,000

Concours. — Personnel:		
Gardiens, soldats	865 ^f 80 ^e	810
Employés auxiliaires	315 00	275
Police et contrôle	981 00	1,540
Gratifications aux auxiliaires	85 00	150
TOTAL	2,246 80	2,775
Concours. — Matériel :		
Aménagements.	31,643 55	32,000
Papeterie spéciale	486 50	500
Sable et arrosage	483 15	
TOTAL.	32,613 20	32,500
Publicité:		
Compagnies des omnibus et tramways.	200 00	200
Affichage.	142 00	300
Impressions, affiches.	1,231 20	2,000
Divers et timbres.	116 80	500
TOTAL.	1,690 00	3,000

		DÉPENSES	
		RÉALISÉES.	PRÉVUES.
Primes:		—	—
Rubans.		62 00	250
Plaquettes. ...		203 80	500
Plaques. . .		69 30	75
Prix pour chevaux de selle.		10,000 00	10,000
Prix pour chevaux sautant des obstacles.		22,000 00	22,009
Prix pour attelages à 4 chevaux,		22,080 00	28,900
TOTAL.....		54,415 10	60,825
Dépenses diverses:			
Musiques.		163 10	500
Remises sur vente d'imprimés.....		122 85	50
Divers, frais d'envoi des plaquettes.....		26 60	350
TOTAL.....		312 55	900
TOTAL des dépenses. . .			
{ Concours. — Personnel. . .		2,246 80	2,775
{ Concours. — Matériel. . .		32,613 20	32,500
{ Publicité.		1,690 00	3,000
{ Primes.		54,415 10	60,825
{ Dépenses diverses.		312 55	900
TOTAL général des dépenses.		91,277 65	100,000

II — CONCOURS DE POLO HIPPIQUE.

Comité d'organisation.

Président. M. le comte Jean DE GANAY, président du Comité de la Société du Polo de Bagatelle.

Secrétaire. M. FOURNIER-SARLOVÈZE, officier de cavalerie, membre du Comité de la Société du Polo de Bagatelle.

Membres.

MM. ADAM, président de la Société sportive d'encouragement; Luis DE ERRAZU, membre du Comité de la Société du Polo de Bagatelle; le baron LEJEUNE, membre du Comité de la Société	du Polo de Bagatelle; le prince DE POIX, membre du Comité de la Société du Polo de Bagatelle; le marquis DE VILDAVIEJA, membre du Comité de la Société du Polo de Bagatelle.
---	--

Emplacement du concours. — Un grand concours international de polo est organisé à l'Exposition universelle de 1900, sur le terrain de la Société du Polo de Bagatelle, à Paris. Ce concours sera ouvert aux clubs de polo du monde entier.

Date. — Il commencera le lundi 28 mai 1900 et durera une quinzaine de jours.

PROGRAMME.

En dehors du grand prix de l'Exposition absolument ouvert à tous les teams, le concours sera divisé en plusieurs classes de façon à équilibrer la force des teams. Cinq coupes internationales, comportant plusieurs prix, seront réparties entre les diverses classes.

DÉTAIL DES PRIX.

Grand prix international de l'Exposition. — Une coupe de 2,000 francs au team vainqueur et une plaquette en or à chaque joueur de ce team.

Prix de Longchamp, handicap international. — Aux vainqueurs, quatre objets d'art d'une valeur de 300 francs chacun.

Grand prix international de Paris. — Aux vainqueurs, quatre coupes d'une valeur de 500 francs chacune.

Coupe de Bagatelle, handicap international. — Aux vainqueurs, quatre plaquettes en or.

souvenir. — Une plaquette d'argent sera offerte en souvenir à chacun des joueurs qui seront venus prendre part aux Concours internationaux de polo.

En plus des prix précédents, une partie des prix donnés annuellement par la Société du Polo de Bagatelle sera disputée pendant le séjour des teams étrangers, qui pourront y prendre part.

Règlement. — Le règlement appliqué sera celui de *Hurlingham*.

CLAUSES SPÉCIALES,

ARTICLE PREMIER. *Engagements.* Les engagements, reçus dès à présent, devront être adressés jusqu'au samedi 12 mai 1900, avant 6 heures, à M. le Secrétaire du Polo, pelouse de Bagatelle, Bois de Boulogne, Paris.

ART. 2. Ces engagements devront être faits par le capitaine de chaque team et contiendront les noms des joueurs et de leur club, ainsi que la désignation des couleurs. Le nombre des poneys et celui des palefreniers devant les accompagner seront également indiqués.

ART. 3. La Direction du Concours prend à sa charge les frais d'installation et de nourriture des poneys pendant vingt jours, au moment du concours, chaque team ayant droit à un maximum de seize chevaux. Les palefreniers venant avec les chevaux reçoivent une indemnité de 5 francs par jour pendant le même temps.

ART. 4. *Transports.* Par application de l'article a de la convention du 27 juin 1898, passée entre le Commissariat général de l'Exposition de 1900 et les Administrations des chemins de fer français, les chevaux destinés à prendre part aux concours hippiques de l'Exposition seront transportés sur les réseaux français aux prix et conditions des tarifs spéciaux, G. V. 19 et P. V. 29, tarifs qui prévoient l'application du prix plein à l'aller et le retour gratuit au point de départ ou à la station-frontière.

ART. 5. Les joueurs qui désireront bénéficier de ces avantages devront faire parvenir leurs engagements deux mois au moins avant le concours, afin qu'on puisse leur adresser en temps utile l'accuse de réception des engagements et les pièces leur donnant droit aux réductions indiquées plus haut.

ART. 6. Pour obtenir des facilités analogues jusqu'à la frontière française, les joueurs de nationalités étrangères devront s'adresser aux Commissaires généraux accrédités par leurs Gouvernements près de l'Exposition universelle de 1900.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. FOURNIER-SARLOVÈZE,
SECRÉTAIRE DU COMITÉ D'ORGANISATION.

Le concours international de *polo hippique* a eu lieu sur le terrain de la *Société du Polo de Paris*, à Bagatelle, du lundi 28 mai au lundi 11 juin.

Conditions générales du concours— Le concours de *polo hippique* s'adressait aux clubs de polo du monde entier sans restriction aucune. Afin de ne pas décourager les clubs de création récente et ne comprenant pour ainsi dire que des nouveaux joueurs, les organisateurs du concours avaient divisé le concours en plusieurs classes afin d'équilibrer les forces des teams et de laisser à chacun une chance de succès. En outre, la Direction du concours avait pris à sa charge les frais d'installation et de nourriture des poneys pendant 20 jours, chaque team ayant droit à un maximum de 16 chevaux. Enfin, les palefreniers venant avec les chevaux reçurent une indemnité de 5 francs par jour pendant le même temps. Les compagnies de chemins de fer elles-mêmes favorisèrent notre concours en appliquant leurs tarifs spéciaux aux poneys de polo, tarifs particulièrement avantageux, puisqu'ils avaient prévu l'application du prix plein à l'aller, et le retour gratuit au point de départ. C'est sous ces conditions générales, faites pour ne décourager personne, que s'ouvrit notre concours de polo.

Intérêt technique. — Au point de vue technique, il était intéressant de comparer les diverses méthodes de polo employées par les divers teams dans l'action de la partie. Nous avons vu, en effet, que certains teams jouaient avec une cohésion parfaite, chaque joueur étant soutenu, dans ses plus petits détails de jeu, par tous ses partenaires à la fois; d'autres teams, au contraire, semblaient se soucier moins de l'effort commun que de l'effort individuel, laissant ainsi une plus grande part d'initiative à chacun de ses joueurs; d'autres, enfin, paraissaient concilier les deux méthodes. C'est ainsi; en observant et en comparant, que nous avons pu nous rendre compte, par les résultats obtenus,

des meilleures méthodes. Les Anglais, en particulier, par leur ensemble, leur cohésion parfaite et leur rapidité d'action, nous ont montré leur supériorité très nette, et à la fois les qualités et les défauts de nos joueurs français.

Intérêt moral et intérêt économique. — Si le concours de polo n'avait servi qu'à montrer les qualités maîtresses essentielles à tout joueur de polo, j'entends l'énergie, l'endurance, la rapidité de décision et d'exécution, il aurait déjà fait beaucoup; mais, dans un autre ordre d'idées, notre concours devrait montrer que le polo-hippique a par lui-même un intérêt économique très réel. Le polo a, en effet, dans ces dernières années, influé beaucoup sur le développement de l'élevage d'une certaine catégorie de poneys dits *polo-poneys*. Les statistiques montreraient facilement qu'il y a douze ans, quand le polo commença en France, tous les polo-poneys étaient achetés à l'étranger; depuis quelques années, au contraire, plus de 30 p. 100 de ces poneys sont élevés en France. Il serait donc incontestablement utile de favoriser le développement du polo en France, puisque ce serait y développer en même temps l'élevage et la production d'une nouvelle et très intéressante classe de chevaux pouvant, malgré leur petite taille, porter de gros poids et être d'une grande utilité en temps de mobilisation.

Participation des étrangers. — Certaines causes politiques, et particulièrement la guerre sud-africaine, ont empêché les étrangers de répondre à notre invitation en aussi grand nombre que nous l'avions tout d'abord espéré. C'est ainsi que plusieurs teams anglais, australiens et de l'Amérique du Sud, qui devaient venir se disputer nos prix, en ont été empêchés par le départ, au Transvaal, de leurs meilleurs joueurs. Mais la qualité des teams restés en présence a largement compensé la quantité, car nous avons eu les joueurs réputés les plus fameux. A la veille du concours, nous comptons comme concurrents:

Le team de Bagatelle.	Le team des Foxhunters [Angleterre].
Le team de Paris.	Le team de Rugby [Angleterre].
Le team de Compiègne.	Le team de United [Mixte].
Le team de l'Amérique du Nord.	Le team de Hambourg [Allemagne].

Au dernier moment un nouveau désappointement nous attendait, car nous recevions une dépêche du capitaine du team allemand nous apprenant que la maladie d'un de ses joueurs empêchait le team de se rendre à Paris.

Quoi qu'il en soit, les diverses épreuves furent chaudement disputées et, si les Anglais, nettement supérieurs, d'ailleurs, furent victorieux, ce ne fut pas sans une superbe résistance des nôtres.

Les *Foxhunters* battent le team de *Rugby* dans le grand prix international de l'Exposition.

Le *United team* bat le team de *Bagatelle* dans le grand prix international de Paris.

Quant aux prix de Bagatelle et de Longchamp (handicap), ils furent gagnés: le premier par le team A (MM. BISCHOFFSHEIM, baron FOY, RAOUL DUVAL, L. DE ERRAZU) et, le second, par le team C (MM. le duc DE BISACCIA, F.-J. MACKEY, baron E. DE ROTHSCHILD, L. DE ERRAZU).

Le Jury officiel chargé de contrôler les résultats avait été formé par M. le Commissaire général, comme suit:

Membres français: MM. BOUSSOD (Jean), CARON (E.), FAUQUET-LEMAÎTRE, FOURNIER-SARLOVÈZE, Comte GREFFULHE, Baron LEJEUNE, Baron Édouard DE ROTHSCHILD.

Membres étrangers : MM. Luis DE ERRAZU [Espagne], GILL [Grande-Bretagne], membre du *Rugby-Polo-Club*; RAWLINSON [Grande-Bretagne], membre du *Hurlingham*; Marquis DE VILLAVIEJA [Mexique].

Nécessités financières du concours. — Un tel concours ne pouvait pas ne pas occasionner de gros frais, tant pour l'entretien spécial du terrain que pour l'achat des prix, les frais de nourriture des poneys, les constructions des tribunes, etc. Nous établîmes un budget de prévisions de dépenses de 38,685 francs, qui fut approuvé et j'ai hâte d'ajouter que, grâce à une administration sévère, non seulement nous n'avons pas atteint ce chiffre, mais nous sommes même restés au-dessous de 30,000 francs. Si même la presse avait voulu nous aider, au lieu de garder un silence absolu et comme systématique, le public serait venu plus nombreux, et les recettes auraient pu compenser certaines dépenses d'une façon appréciable.

But à atteindre. — Le but à atteindre, pour l'avenir, serait de développer le polo hippique, de le faire connaître du public, de le rendre populaire en France, comme il est populaire en Angleterre. Et, le plus sûr moyen d'y arriver, serait de multiplier les concours internationaux, comme celui de cette année, afin de permettre aux teams des divers pays de se mesurer entre eux et, en se mesurant, de se comparer les uns aux autres. Le *concours de polo*, par ses résultats, aura ainsi, nous l'espérons, aidé beaucoup nos efforts dans le but que nous poursuivons.

SECTION VI.

VÉLOCIPÉDIE.

COURSES VÉLOCIPÉDIQUES.

Comité d'organisation. — *Président.* M. PAGIS, président de l'Union vélocipédique de France.
Directeur du concours. M. RIGUELLE (Alfred), président de la Commission sportive de l'Union vélocipédique de France.

Secrétaire. M. ROUSSEAU (Paul), secrétaire de l'Union vélocipédique de France.

Membres.

MM. BERTHELOT (A.), député; PAULIN-MÉRY, député; DE ROUVRE, président de l'Hémicycle; LELONG, constructeur; MINART, publiciste; TAM-	PIER, publiciste; ROY (Pierre), secrétaire de la Commission de vélocipédie de l'U. S. F. S. A.
--	--

Emplacement du concours. Piste de 500 mètres à Vincennes.

Date. Du 9 au 16 septembre 1900.

PROGRAMME.

Première journée. — Dimanche 9 septembre.

Grand prix de l'Exposition. Course ouverte, internationale, 2,000 mètres, huit séries éliminatoires, 375 francs de prix par série, soit au total: 3,000 francs.

Course de primes. Pour coureurs de deuxième catégorie, 10,000 mètres: 1,500 francs répartis en vingt primes.

Handicap international. 5,000 mètres: 3,000 francs répartis à raison d'un prix pour chaque série et de six prix pour la finale.

Course de tandems. Internationale par séries et demi-finales s'il y a lieu, 2,000 mètres: 4,000 francs répartis à raison d'un prix pour chaque série ou demi-finale et de trois prix pour la finale.

Deuxième journée. — Lundi 10 septembre.

Course inter-régionale. Réservée exclusivement aux coureurs français. Par groupes de coureurs représentant des régions; séries et finales à courir le même jour: 3,000 francs répartis à raison d'un prix individuel pour chaque série et de trois prix de groupe pour la finale.

Une somme de 3,000 francs, à titre de frais de séjour, sera répartie également entre tous les participants à cette épreuve.

Le détail de cette course sera spécialement envoyé aux intéressés par l'Union vélocipédique de France.

Troisième journée. — Mardi 11 septembre.

Grand prix de Vincennes amateurs. Course ouverte, internationale pour tous les amateurs répondant à la définition de l'U. V. F. *Séries éliminatoires.* Objets d'art: 500 francs répartis en neuf prix.

Criterium de demi-fond. Course de 100 milles anglais (160 kilom. 932) avec entraîneurs, internationale: 10,000 francs répartis en cinq prix.

Quatrième journée. — Jeudi 13 septembre.

Grand prix de Vincennes amateurs. Demi-finales et finale, internationale, 2,000 mètres; objets d'art: 3,500 francs répartis à raison de trois prix pour les demi-finales et de trois prix pour la finale.

Grand Prix de l'Exposition. Demi-finales et finale, course ouverte, internationale, 2,000 mètres: 27,000 francs répartis à raison de neuf prix pour les demi-finales et de trois prix pour la finale.

Course de 50 kilomètres. Course ouverte, avec entraîneurs, internationale: 7,000 francs répartis en cinq prix.

Cinquième journée. — Vendredi 14 septembre.

Grande course des Nations. Course internationale par équipe de 3 hommes par nation représentée: 6,500 francs répartis à raison de neuf prix individuels et de trois prix pour les trois équipes gagnantes.

Le classement de cette course se fera par équipe et par points.

Sixième et septième journées. — Samedi 15 et dimanche 16 septembre.

SAMEDI 15.

Prix des étrangers. Épreuve réserve à tous les coureurs étrangers ayant participé au Grand prix de l'Exposition des 9 et 13 septembre, 1,000 mètres, séries et finales: 3,000 francs répartis en trois prix pour les demi-finales et trois prix pour la finale.

SAMEDI ET DIMANCHE.

Course du Bol d'Or. Vingt-quatre heures avec entraîneurs.

Départ le samedi à 6 heures du soir, arrivée le dimanche à 6 heures du soir.

Course internationale: 25,000 francs répartis en quatre prix ou six prix suivant la quantité de coureurs engagés.

Règlements. Règlement de courses de l'Union vélocipédique de France.

ENGAGEMENTS.

ARTICLE PREMIER. Les courses sont ouvertes aux coureurs professionnels ou amateurs possédant la licence de l'Union vélocipédique de France ou les licences que l'Union vélocipédique de France reconnaîtra ⁽¹⁾.

ART. 2. Les engagements sont reçus au siège social de l'Union vélocipédique de France, rue des Bons-Enfants, 21, jusqu'au 31 août à midi.

ART. 3. Aucun engagement ne sera accepté s'il n'est accompagné du montant des droits d'entrée qui sont ainsi fixés: Grand prix de l'Exposition, 20 francs; Course de primes, 5 francs; Handicap, 5 francs; Course de tandems, 5 francs par coureur; Course inter-régionale, 5 francs par coureur; Grand prix d'amateurs, 5 francs; Critérium de demi-fond, 10 francs; Course de 50 kilomètres, 10 francs; Grande course des Nations, 5 francs par coureur; Prix des Étrangers, 5 francs; Course du Bol d'Or, 50 francs.

ART. 4. Toutes les courses, sauf le Handicap et la Course des primes, comportent l'obligation absolue de partir.

ART. 5. Dans les épreuves suivantes: Critérium de demi-fond, Course de 50 kilomètres et Course du Bol d'Or, les engagés devront justifier, aux commissaires chargés de l'organisation, d'un service suffisant d'entraîneurs, faute de quoi les coureurs inscrits pourraient être refusés.

ART. 6. Les engagements doivent contenir: 1° les nom et prénoms du coureur; 2° son adresse; 3° son pseudonyme, s'il y a lieu; 4° sa nationalité; 5° ses couleurs; 6° l'indication des épreuves auxquelles il veut prendre part; 7° l'indication de sa licence et le numéro de celle-ci.

Pour la course de tandems, les courses inter-régionales et pour la Grande course des Nations les engagements devront parvenir par équipe complète ou par groupe complet.

ART. 7. Les mandats ou chèques représentant les droits d'entrée et accompagnant les engagements devront être libellés au nom de M. le Trésorier du Comité d'organisation.

⁽¹⁾ Depuis le 5 décembre 1899, un traité intervenu entre l'Union vélocipédique de France, l'Union des sociétés françaises des sports athlétiques et la Fédération cycliste des amateurs français a réuni en une seule et même classe tous les amateurs français.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. RIGUELLE,

DIRECTEUR DU CONCOURS.

Observations générales. — Lorsque l'Exposition universelle de 1900 décida de créer des concours sportifs on pensa immédiatement aux concours vélocipédiques, en raison du développement extraordinaire du sport cycliste atteint, depuis l'année 1891, en France et à l'étranger. Il fut alors constitué une VI^e section, dite *section de vélocipédie*, qui chargea deux de ses membres, MM. Riguelle et Rousseau, de présenter un rapport indiquant l'ensemble des concours vélocipédiques à organiser.

En présence de l'impossibilité matérielle où se trouvait la VI^e section de s'occuper d'une façon suivie desdits concours, il fut décidé de faire appel à la participation de l' *Union vélocipédique de France*, à son comité directeur et à ses commissions sportives.

L' *Union vélocipédique de France* délégua à son tour ses pleins pouvoirs à M. Riguelle qui fut nommé trésorier-directeur des concours, à charge par lui de présenter un projet définitif avec l'indication des épreuves à disputer, le montant des allocations indispensables pour en assurer le succès et un aperçu des recettes probables fournies par le public assistant auxdits concours.

M. Riguelle se mit à l'œuvre immédiatement et présenta un projet où il concluait à l'allocation d'une somme nette de 110,000 francs, destinée à fournir les prix des concours vélocipédiques. Il joignait à l'appui de son rapport un programme détaillé desdites épreuves où il s'était efforcé de réunir tous les types de courses actuellement en usage sur les vélodromes de France et de l'étranger, avec des allocations telles que la participation des plus grands coureurs du monde entier devait être assurée.

Ce rapport, soumis à l'Exposition universelle, subit quelques modifications, dont la plus importante consista à réduire la somme de 110,000 francs demandée à la somme de 100,000 francs; mais il fut en même temps décidé que l' *Union vélocipédique de France*, chargée de l'organisation de ces concours, aurait, moyennant une somme supplémentaire de 25,000 francs, dont elle n'aurait point à rendre compte, toutes les charges de l'organisation à ses risques et périls, et il fut convenu que sur les recettes effectuées, l'Exposition universelle rentrerait d'abord dans tous ses débours et que, si les recettes excédaient 125,000 francs, le surplus en serait partagé par parts égales entre l'Exposition et l' *Union vélocipédique de France*.

C'est dans ces conditions que M. Riguelle, trésorier-directeur des concours, se mit à l'œuvre sous la haute direction du Service des sports, fixa du 9 au 16 septembre la date de ces concours et commença aussitôt la publicité nécessaire pour en assurer le succès.

Les recettes des concours vélocipédiques se sont élevées exactement à la somme de 57,097 fr. 70 qui, aux termes des conventions précitées, a fait retour à l'Exposition, déduction faite de la somme de 25,000 francs qui était allouée à l' *Union vélocipédique de France* pour les frais d'organisation.

Les recettes se décomposent comme suit :

Location.....	550 ^f 00 ^c	Recettes du 14 septembre...	1,691 ^f 00 ^c
Recettes à l'entraînement...	1,497 70	Recettes du 15 septembre...	5,987 00
Recettes du 9 septembre...	13,838 00	Recettes du 16 septembre...	12,051 00
Recettes du 10 septembre...	1,643 00		
Recettes du 11 septembre...	2,538 00	TOTAL.....	<u>57,097 70</u>
Recettes du 13 septembre...	17,302 00		

Il est certain que les prévisions qui avaient été faites au moment de la remise par le soussigné de son projet primitif n'ont point été réalisées et il importe avant de donner les résultats des concours vélocipédiques, d'indiquer à quelles causes cet insuccès relatif est dû.

Ces causes sont à la fois d'ordre général et d'ordre spécial.

Elles sont d'ordre général en ce sens que ces concours ont souffert de l'éloignement et du délaissement dans lequel le public a laissé l'annexe de Vincennes, aux moyens de transports, plus nombreux qu'avant il est vrai, mais encore insuffisants pour arriver jusqu'à ladite annexe.

Il importe, en outre, de ne pas oublier que c'est sur la promesse de la présence du Chef de l'État, le jour de la finale du grand prix au Vélodrome de Vincennes, que le programme fut basé et il est certain que si les organisateurs avaient pu prévoir que le Chef de l'État ne pourrait venir ils n'eussent jamais mis en semaine, même un jeudi, une épreuve de cette importance où le premier prix n'est pas inférieur à 15,000 francs.

Il eût été facile alors d'intervertir l'ordre des épreuves et de fixer, par exemple, au premier dimanche l'épreuve capitale du Bol d'Or et au second dimanche la finale du grand prix de l'Exposition. Les organisateurs avaient alors ample motif pour doubler ces deux dimanches les prix des places et s'assurer ainsi une recette qui aurait atteint certainement les prévisions du projet.

Les causes d'ordre spécial sont les suivantes:

Le programme, qu'on avait de bonnes raisons d'étendre sur huit jours consécutifs, est devenu trop long, étendu sur un pareil nombre de jours, en raison-encore de l'absence de tout membre du gouvernement aux réunions principales de la semaine.

Il faut ajouter encore que la pluie est venue contrarier toute la journée du lundi 10 septembre et qu'une épreuve principale des concours, la course de vingt-quatre heures, dite le *Bol d'Or*, s'est trouvée à peu près dépourvue d'intérêt par l'abandon au bout de quatre heures d'un des principaux coureurs et par l'abandon de l'homme de tête au bout de dix-neuf heures.

Quoi qu'il en soit, il est bien certain que ces concours vélocipédiques ont eu un extrême retentissement et qu'ils ont pu donner aux nations sportives l'idée très nette que la France tenait toujours, comme elle le fait depuis plus de six ans, la tête du mouvement cycliste.

Il est à remarquer, en effet, que pendant tout le temps qu'ont duré ces concours aucun vélodrome de province ou de l'étranger n'a tenté la moindre concurrence. Il semble même que tous se soient fait un devoir de s'abstenir pendant cette période.

Il faut noter enfin que ces concours ont obtenu la participation de tous les coureurs en renom dans le monde entier et qu'à peu près tous les pays où le sport cycliste a une certaine activité ont été représentés, jusques et y compris la Nouvelle-Zélande.

Résultats techniques. — Les résultats techniques sont indiqués par le classement final des coureurs dans les principales épreuves, comme suit:

GRAND PRIX DE L'EXPOSITION.

AMATEURS, 1,000 MÈTRES. — FINALE.

MM.

1^{er} TAILLANDIER [Français]. Temps: 2 m. 52 s.;
derniers 200 mètres: 13 secondes.

2^o SANZ, à une demi-longueur.

3^o LAKE, à une longueur.

COURSE DE 100 KILOMÈTRES.

MM.

1^{er} CHASE [Anglais]..... 1^h 46^m 9^s 1/5

2^o BOUHOURS [Français]..... 1 46 9 3/5

3^o TAYLOR [Français]..... 1 47 26 1/5

4^o ROBL [Allemand]..... 1 47 56 2/5

5^o LEONARD [Français]..... 1 49 47

Non placés: Lesna, Tom Linton, Bovy, Bor,
Huret, Andresse, Ryser.

PROFESSIONNELS, 2,000 MÈTRES. — FINALE.

MM.

1^{er} MEYERS [Belge]. Temps: 4 m. 32 s. 2/5;
derniers 200 mètres: 12 s. 1/5.

2^o COOPER [Américain], à 1 longueur 1/2.

3^o JACQUELIN [Français], à 3/4 de longueur.

COURSE DE 100 MILLES.

(160 kilom. 900.)

MM.

1^{er} TAYLOR [Français]..... 2^h 57^m 53^s 4/5

2^o WALTERS [Anglais]..... 2 58 54

3^o BOUHOURS [Français]..... 3 1 36

4^o LESNA..... 3 12 15

5^o HURET..... 3 14 38

6^o LEONARD..... 3 19 52

COURSE DES NATIONS. — FINALE.

(1,500 mètres.)

1^{re} L'AMÉRIQUE. Temps: 2 m. 17 s. 1/5;
derniers 200 mètres: 12 s. 2/5..... 10

2^o LA FRANCE..... 11

Ordre d'arrivée:

MM.

1^{er} JACQUELIN.

2^o COOPER.

3^o MAC FARLAND.

MM.

4^o BOURRILLON

5^o BANKER.

6^o J.-B. LOUVET.

POUR LE TROISIÈME PRIX. — Comme deux
équipes sont *dead heat* pour le troisième prix, le
jury décide de les faire recourir. Résultats:

1^{re} L'ITALIE. Temps: 2 m. 23 s. 2/5; der-
niers 200 mètres: 12 s. 3/5..... 8

2^o L'ANGLETERRE..... 13

Ordre d'arrivée:

MM.

1^{er} TOMMASELLI.

2^o GREEN.

3^o BIXIO.

MM.

4^o SINGROSSI

5^o SUTHERLAND.

6^o JENKINS.

COURSE DU BOL D'OR.

(24 heures.)

1^{er} CORDANG [Hollandais]..... 956^h 775^m

2^o ROBL [Allemand]..... 864 775

3^o GARIN [Français]..... 890 275

4^o FREDERIC [Suisse]..... 872 775

5^o FOUREAUX [Français]..... 844^h 275^m

6^o WALTERS [Anglais]..... 829 900

7^o MULLER [Italien]..... 739 275

8^o OLIVER [Français]..... 630 775

Il n'y a pas lieu, croyons-nous, d'établir une comparaison entre les méthodes et les résultats desdites méthodes employées par les coureurs étrangers.

Les principes de l'entraînement en bicyclette sont aujourd'hui universellement

connus. Ils sont les mêmes dans tous les pays et il n'y a pas deux façons de les appliquer. Les coureurs qui ne les appliquent point sont en état d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents.

Les principes d'entraînement peuvent se résumer en quelques lignes. Ils sont d'ailleurs tout à l'honneur du cyclisme, qui a été le grand propagateur, dans le monde entier, de la régénération physique de tous les jeunes gens depuis quelques années.

Il est indispensable en effet pour tout athlète qui veut réussir sur piste de vivre d'une façon calme, exempte à la fois de soucis et de préoccupations quelconques. Il est admis qu'il n'est point mauvais pour le coureur cycliste d'avoir entre les mains un métier qui occupe son esprit pendant quelques heures par jour, encore que quelques-uns ne s'en accommodent point et préfèrent se consacrer exclusivement aux soins de leur entraînement. Il est donc indispensable aux jeunes gens qui veulent courir de ne se livrer à aucun excès, et cela s'entend de toutes les habitudes qui peuvent avoir trait à toutes les fonctions du corps humain; le tabac, une nourriture lourde et indigeste, des heures de sommeil mal réglées, trop longues ou trop courtes, une existence différente d'un jour sur l'autre, l'abus des plaisirs sexuels, compromettent irrémédiablement les chances de celui qui veut courir, et il est bien certain que tous ceux qui ont réussi dans ces concours vélocipédiques ont observé les préceptes ci-dessus et il n'est pas douteux que leur santé générale ainsi que leur développement musculaire n'en aient largement profité.

Le précepte ancien *mens sana in corpore sano* n'est en somme que le résumé de tous les préceptes d'entraînement qui ne sont plus aujourd'hui discutés par personne.

En ce qui concerne le cyclisme particulièrement, les coureurs étrangers n'ont pas de méthode qui leur soit spéciale. Dans les premières années du cyclisme on a pu voir des coureurs de certains pays, comme l'Italie, avoir en propre une tactique spéciale qu'on ne retrouvait chez aucun autre peuple. Mais l'expérience a promptement unifié cette tactique et il ne reste plus aujourd'hui pour décider souvent de la victoire, en dehors des qualités musculaires, que l'initiative propre à chaque individualité, sa présence d'esprit et sa décision pendant la course.

Il est bien certain que si, à l'avenir, une pareille tentative devait être faite à nouveau, il serait indispensable de compter sur la présence effective des membres du Gouvernement, comme aussi sur la coopération des commissaires généraux des puissances intéressées.

Il est regrettable que chaque commissaire général n'ait pas fait dans son pays les démarches nécessaires pour obtenir la participation de ses meilleurs champions. Nous aurions eu, avec quelques individualités de plus, un succès encore plus considérable et des luttes plus émotionnantes.

Telles sont les observations que peuvent appeler les concours vélocipédiques de l'Exposition universelle.

L'*Union vélocipédique de France* a fait, pour en assurer le succès, tout ce qui était en son pouvoir et elle est toute prête, si l'occasion doit se représenter un jour ou l'autre, à donner, comme elle l'a fait au mois de septembre 1900, toute sa bonne volonté, son zèle et son concours.

SECTION VII.

AUTOMOBILISME.

COMMISSION D'EXÉCUTION DES CONCOURS.

Président. M. G. FORESTIER, inspecteur général des ponts et chaussées.

Vice-présidents. MM. le comte DE DION, ingénieur-constructeur; JEANTAUD, ingénieur-constructeur; RIVES, membre du Conseil d'administration de l'Automobile-Club de France.

Secrétaire. M. le comte DE CHASSELOUP-LAUBAT, ingénieur.

Membres.

MM. ARCHDEACON, ingénieur; AVIGDOR, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; BALLIF, président du Touring-Club; BARBET, ingénieur publiciste; BENNETT GORDON, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; BERGE (René), ingénieur des mines; BERLIER, ingénieur; BINDER (Maurice), député; Bixio (Maurice), président du Conseil d'administration de la Compagnie générale des voitures; BOCHET, ingénieur des mines; BOLLÉE (Amédée), ingénieur-constructeur; BOUTON, ingénieur-constructeur; BROCA (Georges), président du Conseil d'administration des tramways; CANET (Gustave), ingénieur-constructeur; le marquis DE CHASSELOUP-LAUBAT, ingénieur; CLÉMENT, président du Conseil d'administration de la société Panhard et Levassor; COHENDET, ingénieur-constructeur; COTTENET, président de la Classe 30; CHAUVÉAU, ingénieur-constructeur; CHARRON, membre de l'Automobile-Club de France; CROUAN (Henri), ingénieur-constructeur; DELAHAYE (Emile), ingénieur-constructeur; DESCURES, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; DEUTSCH (Henri), membre du Comité de l'Automobile-Club de France; DILIGEON, ingénieur-constructeur; DUCASSE, ingénieur des mines; DUFAYEL, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; ÉDELIN, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; FALCONNET, ingénieur-constructeur; FERRUS (Capitaine); GIFFARD, pu-

bliciste; GAILLARDET, ingénieur-constructeur; GOBRON, ingénieur-constructeur; HÉRARD, ingénieur-constructeur; HOURY, publiciste; HOSPITALIER, professeur à l'École de physique et de chimie; JENATZY, membre de l'Automobile-Club de France; KELLNER (Georges), président des Cours de carrosserie; KNYFF (René DE), membre du Comité de l'Automobile-Club de France; KREBS (Commandant), ingénieur-constructeur; KRIEGER, ingénieur-constructeur; LAFITTE (Pierre), publiciste; LAFRETÉ (DE), publiciste; LALOGÉ, député; LAMBERT (Colonel); le comte DE LA VALLETTE, membre du Conseil d'administration de l'Automobile-Club de France; LEHIDEUX (André), membre du Conseil d'administration de l'Automobile-Club de France; LEFEBVRE (Léon), ingénieur-constructeur; LEMOINE (Louis), ingénieur-constructeur; LUCENSKI (DE), publiciste; MARRE (Charles), ingénieur-constructeur; MICHEL-LÉVY, membre de l'Institut; MICHELIN, ingénieur-constructeur; MENIER (Henri), vice-président de l'Automobile-Club de France; MENIER (Gaston), député; MEYAN (Paul), publiciste; MILL, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; MOUTER, membre de l'Automobile-Club de France; MORS (Louis), ingénieur-constructeur; MORS (Emile), ingénieur-constructeur; MONMERQUÉ, ingénieur des ponts et chaussées; NANSOUTY (Max DE), ingénieur-publiciste; PIERRON, membre du Comité de l'Automobile-Club de

France; PANHARD (Hippolyte), membre du Comité de l'Automobile-Club de France; PESTOR (Lieutenant), PEUGEOT (Armand), ingénieur-constructeur, PÉRIGNON, ingénieur, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; Pozzi, ingénieur-constructeur; PARTIN, ingénieur-constructeur; PETIT, directeur des cycles Petit; PRÉVOST, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; QUÉNAY, ingénieur-constructeur; RAVENEZ, président du Conseil d'administration de la société Decauville; RÉCOPÉ, membre du Conseil d'administration de l'Automobile-Club de France; RICHARD (Georges), ingénieur-constructeur; le baron ROGNAT, président de la Société *l'Automobile*; RUEFF, éditeur, membre de l'Automobile-Club de France; SCHNEIDER (Eu-

gène), directeur du Creusot; SCOTTE, ingénieur-constructeur; SENCIER (Gaston), ingénieur; SO-LIGNAC, ingénieur-chimiste; THÉNARD (Baron), membre du Comité de l'Automobile-Club de France; le baron DE TURCKHEIM, ingénieur-constructeur; TALANSIER, ingénieur-publiciste; THÉVIN, publiciste, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; VARENNES, ingénieur, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; VINET, membre de l'Automobile-Club de France; WALKENAER, ingénieur en chef des mines; VUILLEMOT, publiciste, membre du Comité de l'Automobile-Club de France; le baron DE ZUYLEN, président de l'Automobile-Club de France.

Emplacement des concours. — Le point de départ et d'arrivée de tous les concours désignés ci-après sera, autant que faire se pourra, le bois de Vincennes (région du lac Daumesnil).

Règlement. — Les règlements appliqués seront ceux de l'Automobile-Club de France.

PROGRAMME DES CONCOURS

Voitures de tourisme.

Date. — Les 14, 15, 16, 18 et 19 mai 1900.

Programme. — 1^{re} catégorie: voitures à 2 places pesant plus de 400 kilogrammes; 2^e catégorie: voitures à 4 places pesant plus de 400 kilogrammes; 3^e catégorie: voitures à 6 places pesant plus de 400 kilogrammes; 4^e catégorie: voitures à plus de 6 places.

Ces différentes voitures accompliront pendant une semaine, du lundi au samedi, le jeudi excepté, cinq parcours de 150 kilomètres chacun; elles partiront de l'enceinte de Vincennes. Les parcours seront organisés de façon à accomplir 50 kilomètres dans la matinée, départ et retour à Vincennes, et 100 kilomètres dans l'après-midi.

Ce concours portera sur la consommation du combustible ou de l'agent d'énergie quelconque employé, sur le fonctionnement du moteur, le confort de la voiture et la facilité de direction.

La vitesse ne pourra pas dépasser 20 kilomètres dans les lieux habités et 30 kilomètres sur les routes, conformément aux termes du décret du 10 mars 1899.

Prix. — 4 objets d'art; 4 médailles de vermeil; 4 médailles d'argent; 4 médailles de bronze.

Motocycles.

Date. — Les 18, 19, 20, 22 et 23 juin 1900.

Programme. — Seront admis au concours tous les motocycles, quel qu'en soit le système.

Chaque motocycle devra effectuer trente fois le parcours de la piste du lac Daumesnil à Vincennes, chaque matin, et quarante fois le même parcours chaque après-midi, soit au total environ 160 kilomètres par jour.

Prix. — Pour chaque série de 10 motocycles de systèmes différents: Un 1^{er} prix (1 objet d'art); un 2^e prix (1 médaille de vermeil); un 3^e prix (1 médaille d'argent); un 4^e prix (1 médaille de bronze).

Courses de vitesse.

Date. — Les 28, 24, 26 et 27 juillet 1900.

Programme. — Course de vitesse pour tous les véhicules, divisés en trois catégories, telles qu'elles ont été définies dans le règlement de l'Automobile-Club de France de 1899. Cette course aura lieu en vertu d'une autorisation spéciale qui sera demandée.

Les véhicules accompliront, en plusieurs étapes, un trajet d'environ 1,500 kilomètres.

Les voitures partiront en file de l'enceinte de Vincennes pour se rendre à Montgeron, d'où les départs chronométrés auront lieu.

Au retour, les voitures seront chronométrées à Montgeron. De là, elles se rendront à l'Exposition de Vincennes où elles resteront exposées pendant cinq jours.

Les résultats journaliers de la course seront affichés dans l'enceinte de l'Exposition de Vincennes.

PRIX.

<i>1^{re} catégorie.</i> — VOITURES (9 prix argent.)		<i>2^e catégorie.</i> — VOITURETTES (7 prix argent.)	
	francs.		francs.
1 ^{er} prix.....	8,000	1 ^{er} prix.....	4,000
2 ^e prix.....	6,000	2 ^e prix.....	2,000
3 ^e prix.....	5,000	3 ^e prix.....	1,000
4 ^e prix.....	4,000	4 ^e prix de 500 francs.....	2,000
5 ^e prix.....	3,000	TOTAL.....	9,000
6 ^e prix.....	2,000	<i>3^e catégorie.</i> — MOTOCYCLES (13 prix argent.)	
7 ^e prix.....	1,000	1 ^{er} prix.....	2,000
2 prix de 500 francs.....	1,000	2 ^e prix.....	1,500
		3 ^e prix.....	1,000
		4 ^e prix de 500 francs.....	2,000
		6 ^e prix de 250 francs.....	1,500
TOTAL.....	30,000	TOTAL.....	8,000

Voitures de place et de livraison.

Date. — Les 6, 7, 8, 10 et 11 août 1900.

Programme. — Concours de voitures de place automobiles et concours de voitures de livraison pouvant transporter jusqu'à 1,200 kilogrammes de charge utile.

Les voitures qui prendront part à ces concours partiront le matin de l'enceinte du bois de Vincennes; elles accompliront un parcours de 30 kilomètres dans Paris, reviendront à Vincennes et en repartiront dans l'après-midi pour accomplir un nouveau parcours de 30 kilomètres.

Ces épreuves se renouvelleront cinq fois pendant une semaine, du lundi au samedi, le jeudi excepté.

Prix. — 3 objets d'art; 3 médailles de vermeil; 3 médailles d'argent; 3 médailles de bronze.

Voiturettes.

Date. — Les 13, 14, 15, 17 et 18 août 1900.

Programme. — Concours de voiturettes ne pesant pas plus de 400 kilogrammes.

Ces véhicules devront être à deux places, soit côte à côte, soit en tandem. Même programme que pour les voitures de tourisme.

Prix. — 3 objets d'art; 3 médailles de vermeil; 3 médailles d'argent; 3 médailles de bronze.

Poids légers.

Date. — Les 17/18. 19, 21 et 22 septembre 1900.

Programme. — Concours de véhicules légers dits *petits poids*, pour transport de marchandises.
Charge utile: 100 kilogrammes au minimum.

Même programme que pour les voitures de place.

Prix. — 3 objets d'art; 3 médailles de vermeil; 3 médailles d'argent; 3 médailles de bronze.

Poids lourds.

Date. — Les 8, 9, 10, 12 et 13 octobre 1900.

Programme. — Concours de voiture, dites *poids lourds*, comprenant:

- 1° Véhicules servant au transport des voyageurs en commun;
- 2° Véhicules servant au transport des marchandises au-dessus d'une tonne;
- 3° Voitures de livraison pouvant transporter 1,250 kilogrammes de charge utile.

Ces véhicules devront accomplir chaque jour, pendant une semaine, le jeudi excepté, un parcours de 50 kilomètres.

Les itinéraires seront combinés de façon que les voitures reviennent à Vincennes au milieu de leur parcours; la première partie s'effectuera dans la matinée et l'autre dans l'après-midi.

Prix. — 3 objets d'art; 3 médailles de vermeil; 3 médailles d'argent; 3 médailles de bronze.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

PAR M. G. FORESTIER,

INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, PRÉSIDENT,

ET M. G. DE CHASSELOUP-LAURAT,

SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION D'ORGANISATION.

PREMIÈRE PARTIE.

I. — ORGANISATION.

La Commission d'organisation des concours internationaux de la Section VII, nommée par M. le Commissaire général de l'Exposition, a soumis à son approbation un programme comprenant les concours suivants:

1° Concours de voitures de tourisme	14 au 19 mai.
2° Concours de voitures de place.....	18 au 23 juin.
3° Concours de voitures de course.....	23 au 28 juillet.
4° Concours de voiturettes.....	13 au 18 août.
5° Concours de poids légers.....	17 au 22 septembre.
6° Concours de poids lourds.....	8 au 13 octobre.

Elle a en même temps demandé que l'exécution de ce programme fut confié à l'*Automobile-Club de France*.

En conséquence, il a été passé entre l'Administration de l'Exposition et l'*Automobile-Club de France*, représenté par MM. DE DION, RIVES et JEANTAUD, une convention aux termes de laquelle:

Constructions. — La laverie et le parc destinés au garage quotidien des véhicules engagés dans les concours seront établis avec leurs annexes par l'Administration et à ses frais et seront mis gratuitement à la disposition des organisateurs.

Des prises de courant permettant la charge des voitures électriques seront disposées par les soins de l'Administration dans ces bâtiments.

Subvention. — L'Administration de l'Exposition accorde en outre pour l'organisation des concours de véhicules automobiles une subvention fixée à forfait à 50,000 francs.

Cette subvention sera versée entre les mains de M. Lehideux, trésorier de l'*Automobile-Club*, rue Drouot, 3, à Paris, délégué à cette fin par l'*Automobile-Club de France*.

Le paiement de cette somme aura lieu, savoir:

Le 15 février 1900.....	20,000 francs.
Le 15 mars 1900.....	20,000
Le 1 ^{er} juin 1900, solde.....	10,000

Taxes à recevoir. — L'*Automobile-Club de France* est autorisé à percevoir les taxes d'engagement ci-après:

	PAR VÉHICULE.
Concours de mai: voitures de tourisme.....	100 francs.
Concours de juin: voitures de place.....	100
Concours de juillet. . .	voitures de course..... 200
	voiturettes de course..... 100
	motocycles de course..... 50
Concours d'août: voiturettes de tourisme.....	100
Concours de septembre: voitures de poids légers.....	100
Concours d'octobre: voitures de poids lourds.....	100

Les sommes provenant de cette perception seront affectées, concurremment avec la subvention à forfait stipulée à l'article 4, à compenser les dépenses relatives à l'organisation des *concours de véhicules automobiles*.

Dépenses. — Au moyen des ressources définies aux articles 4 et 5, l'*Automobile-Club de France* pourvoira à la délivrance des prix énumérés au programme ci-annexé et en général à toutes dépenses autres que celles prévues à l'article 3 et relatives à l'organisation des *concours de véhicules automobiles* comprenant le salaire des employés, les instruments de mesure et le matériel nécessaires à la réalisation des concours.

Garantie. — L'*Automobile-Club de France* ne pourra prétendre à aucun remboursement ou à aucune allocation supplémentaire de la part de l'Administration de l'Exposition qu'à la condition de justifier que le montant des ressources ci-dessus indiquées a été intégralement employé à l'organisation des *concours internationaux de véhicules automobiles* et qu'il est insuffisant pour couvrir les dépenses approuvées par l'Administration; cette double justification étant dûment effectuée, le déficit ainsi constaté sera remboursé à l'*Automobile-Club de France* par l'Administration de l'Exposition jusqu'à concurrence d'une somme fixée à forfait à 50,000 francs.

Cette somme sera payable, s'il y a lieu, en trois termes respectifs de 20,000 francs, 20,000 francs et 10,000 francs, un mois après les justifications correspondantes.

Pour avoir droit au remboursement stipulé à l'article précédent, l'*Automobile-Club de France* devra avoir fait approuver préalablement par l'Administration toutes les dépenses qu'il aurait à engager en dehors des allocations de prix prévues au règlement spécial.

Cette convention a été approuvée le 1^{er} mars 1900 par M. le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, et à la date du 14 mars 1900 la Commission d'exécution a été présentée à l'agrément de M. le Commissaire général.

A la date du 13 mars 1900, cette Commission a présenté un projet de budget approximatif comportant une dépense de 121,225 francs, ainsi répartie:

Constructions.....	17,375 francs.
Secrétariat.....	12,350
Impressions.....	12,000
Itinéraires.....	12,000
Prix.....	67,500

Ce projet de budget a été approuvé par M. le Commissaire général.

IL — RÉSULTATS ET CLASSEMENT.

§ 1^{er}.

Le premier concours des voitures de tourisme a donné lieu à 46 engagements de voitures, sur lesquelles 33 se sont présentées. Elles se répartissaient ainsi :

Voitures à deux places (1 ^{re} catégorie).....	12 voitures.
Voitures à quatre places (2 ^e catégorie).....	15
Voitures à six places (3 ^e catégorie).....	5
Voitures à plus de six places (4 ^e catégorie).....	1

Malheureusement ce concours, qui promettait d'être brillant et dont le succès eût entraîné sans doute celui de tous les concours suivants, a été entravé par les circonstances.

Entre autres, d'abord, le hall de remisage que l'Administration de l'Exposition et la Classe 30 devaient mettre à la disposition de la section VII était loin d'être prêt et les voitures ont dû être remisées tant bien que mal dans la salle même affectée à l'Exposition de la Classe 30.

Ensuite, malgré les termes précis du programme et les recommandations qu'il contenait sur l'absolue nécessité de se conformer aux règlements en vigueur, la préfecture de police, confondant concours et course, mit obstacle à la sortie des voitures de l'annexe de Vincennes dans la matinée du 14 mai; ce ne fut qu'à la suite de démarches personnelles auprès de M. Lépine qu'on obtint l'autorisation de sortir le lendemain. Des commissaires venus le 14, un certain nombre ne revinrent pas le lendemain. Quelques-uns de ces derniers furent découragés par les procès-verbaux dressés dès la première sortie par les agents cyclistes aux conducteurs des voitures qu'ils surveillaient.

Le concours se déroula au milieu de difficultés, et, par suite du manque de Commissaires, bien des constatations utiles ne purent être faites, ce qui n'engagea pas les constructeurs à revenir.

Cependant, le Jury, après avoir pris connaissance des circonstances du concours de tourisme, a décidé :

- 1° De ne pas examiner la voiture n° 5 appartenant à un de ses membres;
- 2° De ne pas classer les voitures n°s 19, 40 et 41, qui, à diverses reprises, avaient trop manifestement enfreint les prescriptions de l'article 8 du programme (vitesses réglementaires dans les agglomérations et sur les routes de campagne);
- 3° De ne pas considérer comme rentrant dans les conditions du programme les voitures n°s 8, 9 et 64, qui ne pesaient pas 400 kilogrammes, qu'à la condition de compter leurs approvisionnements et un poids additionnel ajouté *ad hoc*;
- 4° De ne pas accorder à la 4^e catégorie, ne comportant qu'une seule voiture, un objet d'art qui serait alors reporté à la 2^e catégorie comprenant 15 voitures.

Après avoir examiné et pesé tous les faits signalés sur les feuilles tenues par les Commissaires pendant les itinéraires ou les essais sur piste du 17 mai, il a décidé d'accorder :

1° Un *objet d'art* (plaquette d'or de l'Exposition) aux voitures suivantes :

1^{re} catégorie N° 15, SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES PEUGEOT.

2° catégorie N° 30, M. DELAHAYE.

2° catégorie N° 20, M. DE DIÉTRICH.

3° catégorie N° 42, MM. PANHARD et LEVASSOR.

2° Une *plaquette de vermeil* aux voitures :

1^{re} catégorie N° 29, M. DELAHAYE.

2° catégorie { N° 17, M. BROUHOT.
N° 22, M. HURTU.

3° catégorie N° 18, M. BROUHOT.

4° catégorie N° 43, MM. PANHARD et LEVASSOR.

3° Une *plaquette d'argent* aux voitures :

1^{re} catégorie { N° 13, M. ROCHET-PETIT.
N° 38, M. SERPOLLET.

2° catégorie N° 44, M. BARDON.

2° catégorie { N° 11, M. G. RICHARD.
N° 39, M. SERPOLLET.

3° catégorie N° 31, M. DELAHAYE.

4° Une *plaquette de bronze*, aux voitures :

1^{re} catégorie { N° 6, M. DE RIANCEY.
N° 34, M. PENELLE.

2° catégorie N° 37, SOCIÉTÉ DE MÉCANIQUE INDUSTRIELLE D'ANZIN.

§2.

Bien que la fête si brillante du dimanche 20 mai ait ramené le calme dans les esprits par la suppression des procès-verbaux, le mauvais effet était produit. Les étrangers ne vinrent pas aux concours suivants qui perdirent le caractère d'internationalisme auquel nous tenions tant.

Si le hall de remisage des concours pouvait, à la rigueur, être prêt pour le 18 juin, date du concours prévu pour les voitures de place automobiles, on ne pouvait songer à voir fonctionner à cette date les moteurs de la Classe 20 qui devaient actionner les dynamos destinées à fournir le courant électrique nécessaire à la charge des accumulateurs des voitures à moteurs électriques.

Il fallut donc reporter ce concours au mois d'août et le remplacer par un concours de motocycles sur la piste du lac Daumesnil. Cette substitution fut approuvée le 6 juin par M. le Commissaire général.

Ce concours a été des plus intéressants, bien qu'il n'ait réuni que 9 concurrents et 13 motocycles.

Le parcours total a été de 350 tours de la piste faisant 800 kilomètres ; il a fourni des renseignements précieux sur ces véhicules légers et leur consommation à diverses vitesses.

Le Jury a accordé les récompenses suivantes aux véhicules qui ont pris part à ce concours :

1° *Plaquette or* :

Motocyclette n° 11, M. WERNER.

Tricycles et quadricycle n° 1, 2 et 3,
M. ROCHET-PETIT.

2° *Plaquette de vermeil* :

Tricycle n° 4, M. CRÉANCHE.

3° *Médaille d'argent* :

Quadricycle n° 7, M. RENAUX.

Tricycle n° 8, M. Luc.

§ 3.

Le concours des voitures de course prévu pour le 23 juillet a fini par avoir lieu à peu près à l'époque fixée, mais jusqu'au dernier moment on put douter (que l'Administration supérieure l'autoriserait).

Cependant, l'organisation d'une course entre Paris et Toulouse, comprenant, tant à l'aller qu'au retour, 82 contrôles, et surtout la neutralisation de 21 centres d'agglomération, ne pouvait avoir lieu au dernier moment.

C'est donc sans savoir si elles serviraient (que toutes les mesures ont été préparées. Par suite de cet état d'incertitude, les dépenses qu'elles ont occasionnées se sont notablement accrues, cependant elles ne se sont élevées qu'à 10,800 francs.

Enfin, tout s'est bien passé, le succès a été complet. Sur 78 véhicules engagés, 55 sont partis et 18 sont rentrés au point de départ après avoir parcouru en moins de 21 heures 1,349 kilomètres en dehors des villes neutralisées.

Sur ces 18 véhicules il y a eu 8 voitures, 3 voiturettes et 7 motocycles.

Le Jury, dans sa séance du 15 août, après avoir pris connaissance des temps de la course Paris-Toulouse-Paris, homologuée par la Commission sportive de l'*Automobile-Club de France*, a pris les décisions suivantes :

1° La voiture n° 27, bien que arrivée la huitième dans les conditions imposées par le règlement, ne peut recevoir aucun prix, son propriétaire, M. Gobron, étant membre du Jury;

2° Conformément à l'autorisation accordée sur la demande du Jury, par M. le Commissaire général, le 3° prix est augmenté de 1,000 francs, à raison de la différence insignifiante des temps constatés entre les voitures arrivées deuxième et troisième.

3° Les divers prix prévus au programme sont attribués aux véhicules suivants :

VOITURES.

MM.	TEMPS.	PRIX.
1 ^{er} LEVEGH	20 ^h 50 ^m 9 ^s	8,000 francs.
2 ^e PINSON	22 11 1	6,000
3 ^e VOIGT	22 11 51	6,000
4 ^e GIBAUD	22 55 32	4,000
5 ^e ANTONY	26 46 27	3,000
6 ^e DE TURCKHEIM	37 35 36	2,000
7 ^e RAVEL	41 " 29	1,000

VOITURETTES.

MM.	TEMPS.	PRIX.
1 ^{er} M. RENAULT	34 ^h 33 ^m 38 ^s	4,000 francs.
2 ^e SCHRADER et OURY	45 49 35	2,000
3 ^e GRUS	57 24 43	1,000

MOTOCYCLES.

MM.	TEMPS.	PRIX.
1 ^{er} TESTE.....	23 ^h 54 ^m 1 ^s	2,000 francs.
2 ^e COLLIGNON.....	27 28 32	1,500
3 ^e BARDIN.....	28 " 26	1,000
4 ^e GASTÉ.....	30 32 30	500
5 ^e GLEIZES.....	36 19 14	500
6 ^e FOURNIER.....	42 59 19	500
7 ^e DURAND.....	70 31 40	500

La Commission sportive de l'*Automobile-Club de France* a rappelé au Jury qu'en outre de ces prix les concurrents recevaient de l'*Automobile-Club de France* les médailles suivantes :

VOITURES .

Médaille de vermeil : M. LEVEGH.

Médailles d'argent (vitesse moyenne supérieure à 40 kilomètres) : MM. PINSON, VOIGT.

Médailles de bronze (vitesse moyenne supérieure à 40 kilomètres) : MM. GIRAUD, ANTONY.

MOTOCYCLES.

Médaille de vermeil : M. TESTE.

Médailles de bronze (vitesse moyenne supérieure à 40 kilomètres) : MM. COLLIGNON, BARDIN, GASTÉ.

Heure à 40 kilomètres) : MM. COLLIGNON, BARDIN, GASTÉ.

VOITURETTE

Médaille de vermeil ; M. M. RENAULT.

§4.

Le concours des voitures destinées au service urbain comprenant les *voitures de place* et les *voitures de livraison* pouvant transporter une charge utile de 500 à 1,200 kilogrammes a eu lieu les 6, 7, 8, 9, 10 et 11 août.

Il comportait un parcours total de 300 kilomètres dans les rues de Paris et 33,600 kilomètres sur la piste du lac Daumesnil.

Sur les 14 voitures engagées, qui toutes se sont présentées au concours, il y avait 8 *voitures de place*, dont 6 à moteur électrique et 3 à moteur à mélange tonnant ainsi que 5 *voitures de livraison*, dont 2 à moteur électrique, 2 à moteur à mélange tonnant et 1 à moteur à vapeur.

Dès le premier jour, le moteur de la Classe 20 qui devait fournir le courant électrique a été mis hors de service par un défaut de son massif de fondation, le moteur qui lui a été substitué a grippé, après deux jours de fonctionnement; d'ailleurs, l'obligation de recharger, pendant une partie de la nuit, les accumulateurs des voitures ne rentrant au garage qu'à une heure avancée de l'après-midi, avait déjà créé une série de complications.

Nous avons dû, les derniers jours du concours, envoyer les voitures à moteur électrique se recharger au garage de la rue Cardinet qui était assez à proximité de l'itinéraire adopté, pour ne pas trop modifier le travail des concurrents. Mais toutes ces péripéties ont notablement entravé les constatations de consommation et ont enlevé de l'intérêt à ce troisième concours de voitures de place à moteur électrique.

Au contraire, les voitures à moteur à mélange tonnant ont donné des résultats que les précédents concours ne faisaient pas espérer.

La voiture de livraison à vapeur a offert un grand intérêt.

En somme, le concours des voitures de service urbain a fourni des renseignements précieux.

Après avoir pris connaissance des diverses constatations faites par la Commission d'organisation, le Jury, pour ce concours, a décidé, dans sa séance du 20 août :

1° De ne pas allouer de récompense aux voitures n°s 1, 2 et 3 qui, le samedi 11 août, malgré les ordres formels du Président de la Commission, ont été emmenées du garage de la rue Cardinet avant charge complète de leurs accumulateurs;

2° D'attribuer les récompenses suivantes :

1^{re} CATÉGORIE. — VOITURES DE PLACE À MOTEUR A ESSENCE.

Plaquette d'or : N° 6, M. PEUGEOT.

| *Plaquette d'argent* : N° 15, M. DE RIANCEY.

2^e CATÉGORIE. — VOITURES DE PLACE 1 MOTEUR ÉLECTRIQUE.

Plaquette d'or : N°s 7 et 9, M. KRIEGER.

| *Plaquette de vermeil*: N° 14, M. JEANTAUD.

3^e CATÉGORIE. — VOITURES DE LIVRAISON 1 MOTEUR A ESSENCE.

Plaquette d'or : N° 4, M. BROUHOT.

| *Plaquette de vermeil* : N° 17, M. DE DIÉTRICH.

4^e CATÉGORIE. — VOITURES DE LIVRAISON A MOTEUR ÉLECTRIQUE.

Plaquette d'or : N° 8, M. KRIÉGER.

Immédiatement après ce concours a eu lieu le concours de *voiturettes*. C'est peut-être le concours qui a été suivi avec le plus d'intérêt par le public dans la faveur duquel ce mode de locomotion semble avoir supplanté le motocycle, qu'il surpasse en confortable en même temps qu'il offre l'agrément de places multiples au lieu d'une place solitaire.

Ce concours de voiturettes a réuni 19 engagements sur lesquels 19 voiturettes ont pris part aux épreuves et 12 voiturettes ont effectué les 815 kilomètres sur les mêmes itinéraires que ceux parcourus par les voitures de tourisme qui réellement étaient un peu trop durs pour ces véhicules légers. Leur endurance n'en est donc que plus remarquable et de nature à donner toute sécurité aux acheteurs.

Le Jury, dans sa séance du 20 août, a décidé d'accorder les récompenses suivantes aux véhicules de ce concours :

1^{re} CATÉGORIE

(Voiturettes à deux places pesant moins de 250 kilogrammes à vide, sans approvisionnements, ni outils, ni objets de rechange).

Plaquette d'or : N^{os} 12, 13, 14, GLADIATOR. | *Plaquette de vermeil* : N^o 4, M. Georges RICHARD.

2^e CATÉGORIE.

(Voiturettes à deux places ou plus pesant moins de 400 kilogrammes, dans les mêmes conditions que ci-dessus.)

<i>Plaquette d'or</i> : N ^{os} 1 et 2, MM. RENAULT frères. <i>Médaille de vermeil</i> : N ^{os} 6, 7 et 8, MM. OUTHENIN-CHALANDRE.	<i>Plaquettes d'argent</i> : N ^o 18, M. FERNANDEZ; n ^o 3, M. HANZER. <i>Plaquette de bronze</i> : N ^o 15, M. CRÉANCHE.
--	--

§6.

Du 17 au 22 septembre a eu lieu le concours des *petits poids* ou *voitures légères* de livraison pour colis d'un poids total minimum de 100 kilogrammes.

Dans ce concours les voitures ont été remisées la nuit au garage de l'*Automobile-Club de France*, 6, place de la Concorde.

L'exiguïté des véhicules ne permettait pas d'y placer un Commissaire pour surveiller leur marche sur les itinéraires; on a donc choisi, dans Paris, un certain nombre de points où les conducteurs devaient déposer ou reprendre les colis en faisant viser les feuilles de route. La vérification de la durée des parcours était ainsi assurée. Restait la constatation de la consommation. Les réservoirs étaient plombés au départ après le plein fait, et le vide était rempli à la rentrée au garage.

Pour les 2 voitures à moteur électrique la consommation d'énergie était constatée par les compteurs des poteaux de charge des accumulateurs.

Sur 11 voitures engagées, 10 ont pris part au concours et en ont effectué tous les parcours, soit 307 kilom. 500 dans les rues de Paris et 34 kilom. 350 sur la piste du lac Daumesnil.

Il y avait 8 voitures à moteur à essence et 2 voitures à moteur électrique.

Après avoir pris connaissance des constatations faites pendant le concours, le Jury a, dans sa séance du 16 octobre, accordé les récompenses suivantes :

<i>Plaquettes d'or</i> : N ^o 3, MM. DE DION, BOUTON et C ^e ; n ^o 2, MM. PEUGEOT et C ^e . <i>Plaquette de vermeil</i> : N ^o 9, MM. GILLET, FOREST et C ^e .	<i>Plaquette de vermeil</i> : N ^o 11, SOCIÉTÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (RIKER). <i>Plaquettes de bronze</i> : N ^o 5, M. FERNANDEZ; n ^o 7, M. FOUILLARON.
--	---

§7.

Enfin, du 8 au 13 octobre a eu lieu le concours des *poids lourds*, c'est-à-dire des voitures destinées au transport régulier des personnes ou des marchandises avec l'obligation de porter au moins une tonne de charge utile.

DEUXIÈME PARTIE.

ÉTUDE TECHNIQUE DU CONCOURS ET OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les concours dont nous avons à étudier les résultats techniques ont formé deux catégories bien distinctes : celle relative à l'*automobilisme d'amateurs* et celle relative à l'*automobilisme industriel*.

I. — MOTOCYCLES, VOITURETTES, VOITURES DE TOURISME
ET DE COURSE.

On ne suivra pas l'ordre chronologique des concours, mais on en rendra compte de manière à étudier les voitures dans l'ordre croissant de la complication de leur mécanisme.

Le concours de motocycles qui a eu lieu à Vincennes comportait 815 kilomètres à faire en cinq jours sur la piste du lac Daumesnil, d'un développement de 2,290 mètres, soit 350 tours en tout ou 70 par jour : 30 tours le matin et 40 tours le soir.

A ce concours, ont pris part plusieurs motocyclettes. Nous avons ainsi pu étudier les différents systèmes adoptés pour relier le moteur à la roue motrice.

Le plus simple consiste à placer le moteur à l'avant en le fixant sur la tige du guidon de direction. Dans cette situation, il fait corps avec la roue directrice. La transmission est des plus simples : il suffit de relier par une courroie la gorge du volant et celle d'une couronne fixée à la roue motrice. On avait manifesté quelque inquiétude au sujet de ce dispositif; on craignait que le poids du moteur, qui pesait 9 kilogrammes, ne compromît l'équilibre. Aucun accident n'a eu lieu.

Cette motocyclette construite et présentée par M. WERNER (fig. 1), qui a reçu une médaille d'or, pesait en tout 42 kilogrammes avec son approvisionnement d'essence; la puissance du moteur était de 1 cheval $\frac{1}{4}$, son poids était de 9 kilogrammes. Elle a effectué les 815 kilomètres avec des vitesses moyennes qui, suivant les jours, ont varié entre 47 kilom. 700 et 34 kilomètres par heure.

Une autre motocyclette de ce système a pris part au concours. A l'exposition du Grand-Palais, nous en avons vu une autre dans laquelle le moteur, fixé à la douille de la direction, était solidaire du cadre et la courroie, au lieu de passer sur la gorge d'une couronne placée à la roue avant, motrice-directrice, agissait sur une couronne placée sur la roue arrière, motrice comme dans les bicyclettes ordinaires.

On peut aussi fixer le moteur à l'une des tiges à peu près verticales du cadre, entre la roue avant et la roue arrière (fig. 2). Dans ces conditions, on place la roue à gorge sur la roue arrière.

A l'exposition du Grand-Palais, nous avons vu la motocyclette Jochum qui présente ce dispositif, mais la courroie y est remplacée par une chaîne.

Dans les bicyclettes du concours, le refroidissement du moteur était obtenu par le contact de l'air avec les ailettes du moteur, soit venues de fonte, soit accolées.

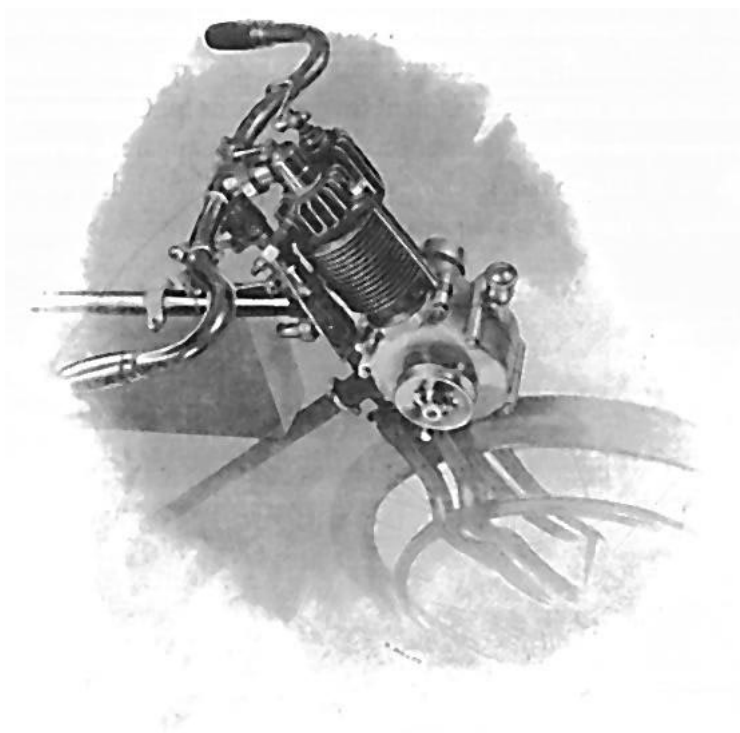


Fig. 1. — Motocyclette Werner.

Dans la bicyclette Jochum, le constructeur a eu peur que ce mode de refroidissement ne fût pas suffisant et a monté sur le volant, des ailettes de ventilateur.

Enfin, on a donné au moteur une troisième position. On l'a placé à l'arrière de la roue motrice, porté par le prolongement des deux fourches qui embrassent l'essieu.

Avec la motocyclette, on a le véhicule automobile le plus simple : un moteur, une courroie réunissant le volant à une couronne fixée à la roue motrice.

On pourrait être porté à penser que la motocyclette est un simple joujou; cependant, un commandant d'artillerie, très au courant de toutes ces questions, nous a affirmé qu'avec un mécanicien habile un officier habitué au tandem pourrait facilement circuler à une assez grande vitesse sur un chemin où un motocycle ne pourrait pas passer.



Fig. 2.

Dans ces conditions, il est intéressant de savoir ce que la motocyclette Werner peut consommer d'essence. Pour faire les 815 kilomètres il lui a fallu 23 lit. 850, ce qui correspond à 0 lit. 029 par kilomètre.

Si nous rapportons cette consommation uniquement à la tonne-kilomètre, nous n'aurions qu'un renseignement sans valeur, car, aux vitesses atteintes, ce n'est pas seulement l'effort de roulement, mais aussi la pression de l'air qui intervient dans la résistance. Si nous faisons le calcul, en adoptant les données de M. C. Bourlet pour la bicyclette, nous voyons qu'avec la surface du cavalier et de son appareil, la pression de l'air correspond à 5 ou 6 kilogrammes, alors qu'avec le poids total de 100 kilogrammes l'effort de roulement ne représente guère que 1 kilogr. 500.

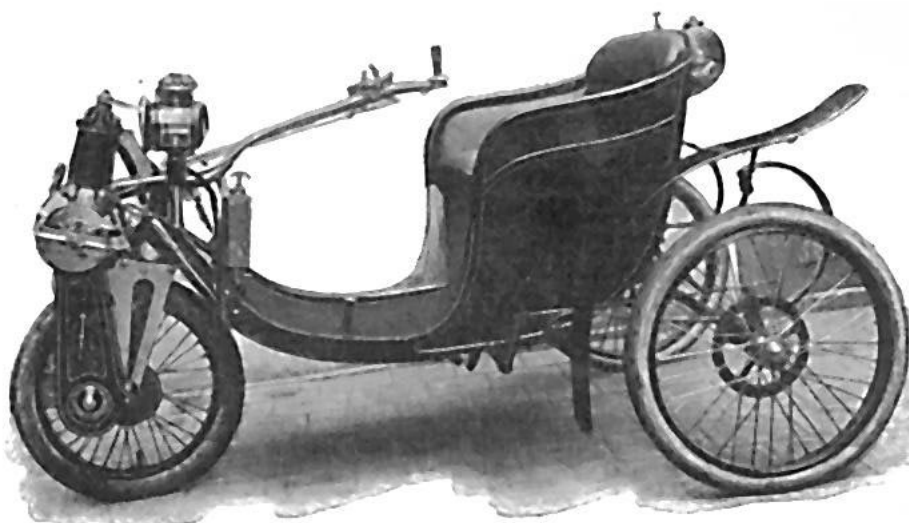


Fig. 3. — V^{te} Levassor et de Boise.

A la vitesse de 45 kilom. 700 la consommation a été de 1 lit. 860 par poncelet-heure de résistance à la jante.

De la motocyclette, nous passons au motocycle, qui se compose d'une roue directrice à l'avant et de deux roues motrices à l'arrière.

On pourrait, comme dans la motocyclette, placer le moteur sur la tige du guidon de direction. Ce dispositif n'a pas figuré au concours, mais, à l'exposition du Grand-Palais, il y avait une voiturette tricycle (fig. 3), de V^{te} LEVASSOR et de BOISSE, où le moteur était placé dans cette situation.

En général, le moteur est porté par l'essieu arrière; la suspension étant obtenue par les pneus. Les deux roues arrière sont alors motrices, d'où nécessité d'un organe de plus. Dans les virages, et même en palier les deux roues n'ont pas, en effet, la même trajectoire ni la même vitesse; il faut que le mouvement du moteur puisse se répartir entre les deux roues par un organe approprié: c'est l'organe qu'on appelle le différentiel. Le moteur engrène directement avec le différentiel placé sur l'essieu arrière. Les roues dentées de l'arbre moteur et de la couronne du différentiel présentent des nombres de

dents calculés de manière à obtenir une démultiplication convenable. La seule difficulté de construction consiste à donner à l'essieu moteur coupé au milieu par le différentiel, une solidité convenable. On y parvient en entourant les deux parties de l'essieu par des douilles faisant corps avec les plateaux boulonnés du carter du différentiel. Quelques constructeurs augmentent la rigidité par un pont, un haubannage ou un renforcement triangulaire de l'essieu.

Dans les motocycles, le moteur a une puissance d'environ 3/4 chevaux. Il est refroidi par ailettes. Le mécanisme de transmission est des plus simples; il n'y a ni changement de vitesse, ni débrayage. L'allumage étant électrique, la régulation se fait par l'avance à l'allumage et l'étranglement de l'aspiration manœuvrés à la main.

Un grand nombre de motocycles ont figuré au concours.

Le Jury a donné une médaille d'or aux deux motocycles ROCHET-PETIT (fig. 4), une médaille de vermeil au motocycle CREANCHE (fig. 5), une médaille d'argent au motocycle Luc. Tous ces motocycles étaient construits d'une manière analogue. Ils n'ont différé que par leurs consommations et leurs vitesses, comme on peut le voir sur le tableau suivant:

MÉDAILLES	NOMS.	POIDS. kilogr.	PUISSANCE du MOTEUR. chevaux.	REFROIDIS- SEMENT.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSUMMATION Par VOITURE-KILOMÈTRE.	
					ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
					kilomètres	kilom.	litres.	litres.
MOTOCYCLES.								
Or.....	ROCHET-PETIT	180	2 3/4	"	"	"	"	"
Or.....	ROCHET-PETIT	190	2 1/4	Ailettes.	20 600	38 400	0 0257	1 298
Vermeil....	CRÉANCHE.....	130	2 3/4	Idem.	24 230	39 500	0 0300	1 100
Argent.....	LUC.....	136	2 3/4	Idem.	37 360	43 200	0 0467	2 120

Au poids du motocycle, il faut ajouter celui des approvisionnements et du cavalier. On arrive ainsi à un poids total de 200 à 300 kilogrammes pour un moteur de 3/4 chevaux.

Si nous rapportons les consommations au véhicule-kilomètre, nous trouverions 0 lit. 025, 0 lit. 030 et 0 lit. 046 au lieu de 0 ht. 029 pour la motocyclette.

De même pour la consommation par poncelet-heure de résistance à la jante, on a 1,298, 1,100, 2,120 au lieu de 1,760.

Le motocycle est un appareil qui a joui d'une grande vogue. Depuis quelque temps, on s'est ingénié à le transformer de manière à permettre d'avoir deux places. On a d'abord eu des remorques qu'on attelait derrière. On a fini par en faire un quadricycle pour avoir un siège en avant.

Plusieurs quadricycles ont pris part au concours. Ils ne diffèrent pas des tricycles comme montage du moteur — seulement l'existence de deux roues à l'avant entraîne un système plus compliqué pour la direction.

Alors qu'il suffisait, dans le tricycle, d'agir, comme dans la bicyclette, sur le guidon dont la tige portait la fourche de la roue directrice, il faut dans le quadricycle agir sur un mode convenable de connexion des deux roues avant.

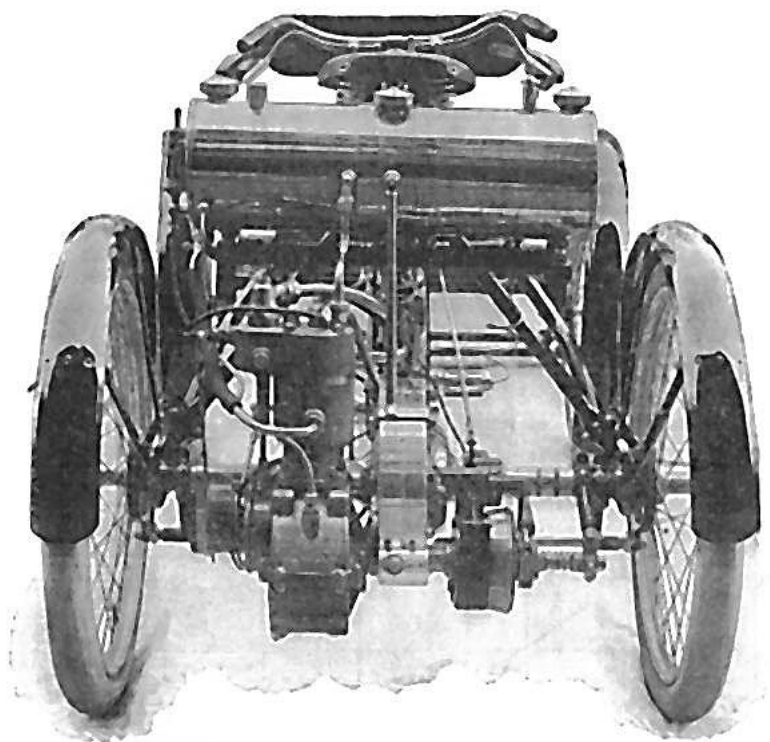


Fig. 4. — Tricycle Rochet-Petit.

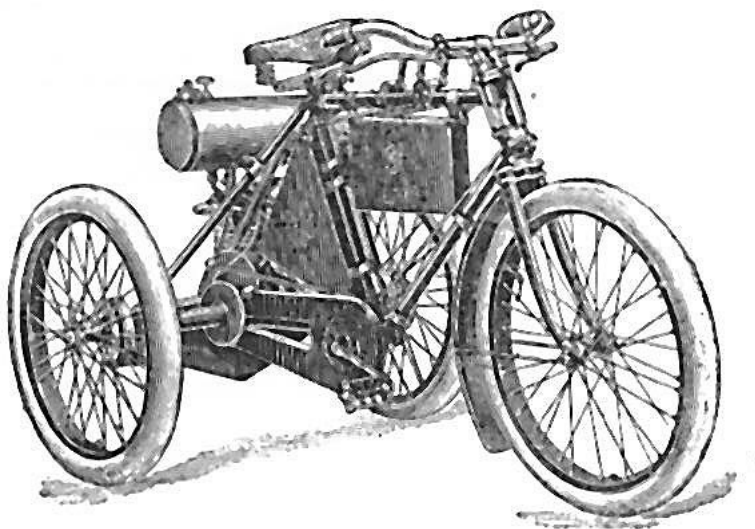


Fig. 5. — Tricycle Créanche.

Le mode de direction adopté pour les quadricycles est la direction que nous appelons en V; c'est-à-dire que les deux bras des roues directrices sont reliés par deux tiges qui

viennent se relier aux deux branches d'un V mobile autour de sa pointe fixée au milieu de l'essieu.

Le tableau suivant donne tous renseignements utiles sur les quadricycles récompensés au concours:

MÉDAILLES	NOMS.	POIDS. kilogr.	PUISSANCE du MOTEUR. chevaux.	REFROIDIS- SEMENT.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSOMMATION Par VOITURE-KILOMÈTRE.	
					ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE.
					kilomètres	kilom	litres.	litres.
QUADRICYCLES.								
Or.....	ROCHET-PETIT.....	200	2 3/4	Ailettes.	29 760	33 600	1 3700	1 390
Argent	RENAUX.....	200	3 1/2	Idem.	31 770	41 600	1 0000	1 560

Le quadricycle Rochet-Petit (fig. 6) avait un moteur de 3 chev. 1/2; malgré son poids un peu plus fort, 200 kilogrammes, il n'a consommé que 1 kilogr. 39 par poncelet-heure de résistance à la jante.



Fig. 6 ⁽¹⁾. — Quadricycle Rochet-Petit.

Le concours des voiturettes comportait 800 kilomètres sur deux itinéraires parcourus cinq jours de suite et 34 kilom. 350 représentés par 15 tours de la piste du lac Daumesnil.

Les voiturettes ont été partagées en deux catégories: celles pesant 250 kilogrammes au plus à vide, c'est-à-dire sans pièces de rechange ni approvisionnement. Celles pesant plus de 250 kilogrammes et moins de 400 kilogrammes dans les mêmes conditions.

Après avoir transformé le motocycle en quadricycle, qui, s'il présentait à l'avant une

⁽¹⁾ La figure 6 ne représente pas le quadricycle qui a pris part au concours mais celui qui, exposé au Grand-Palais, comportait un changement de Vitesse et le refroidissement à eau de la culasse du moteur.

place convenablement suspendue, ne donnait au cavalier qu'un siège rudimentaire, il était naturel qu'on cherchât à procurer aux deux compagnons de route deux places convenables l'une à côté de l'autre; c'est-à-dire à transformer le quadricycle en voiturette. Entre la voiturette de 250 kilogrammes (première catégorie du concours) et un quadricycle comme ceux exposés au Grand-Palais, il n'y a pas de différence quant à la complication du mécanisme.

Le tableau suivant donne les détails nécessaires sur les voiturettes de 250 kilogrammes récompensées:

VOITURETTES. — 1^{re} CATÉGORIE : PESANT À VIDE 250 KILOGRAMMES.

MÉDAILLES	NOMS.	POIDS.	PUISSANCE du MOTEUR.	REFROIDISSE- SEMENT.	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
						ITINÉRAIRE.	PISTE.
						kilomètres	kilom.
Or.....	GLADIATOR	kilogr 250 300 400	3 (Aster).	Eau. Pompe.		25	34 000
Vermeil	G. RICHARD.....	250 260 400	3	Ailettes. Ventilateur.		21	28 200

MÉDAILLES.	NOMS	CONSOMMATIONS						
		TOTALES		par VOITURE-KILOMÈTRE		par TONNE- KILOMÉTRIQUE		par PONCELET- HEURE. RÉSISTANCE à la jaute sur la piste.
		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE	PISTE.	ITINÉRAIRE	PISTE	
		litres	litres	litres	litres	litres	litres	litres
Or.....	GLADIATOR.....	48 5	2 26	0 057	0 065	0 129	0 150	1 950
Vermeil	G. RICHARD	68 0	3 850	0 084	0 112	0 205	0 276	4 000

ABRÉVIATIONS : V., à vide ; M. , en ordre de marche ; C. , en charge

La puissance des moteurs était un peu plus considérable: 3 chevaux au lieu de 2 chev. 3/4; de même le poids en charge 400 kilogrammes au lieu de 200 kilogrammes. On a craint que le simple refroidissement par ailettes ne suffise pas. Pour le moteur GLADIATOR (fig. 7), on a employé la circulation d'eau par pompe centrifuge; pour le moteur Georges RICHARD (fig. 8), le refroidissement est obtenu par un ventilateur actionné par le moteur.

Dans le motorcycle et le quadricycle, où la suspension est formée par les pneus, le moteur engrenait directement avec le différentiel placé sur l'essieu arrière.

Il existe des voiturettes pesant 250 kilogrammes, et même plus, où ce dispositif si simple est conservé, comme on a pu le voir au Grand-Palais.

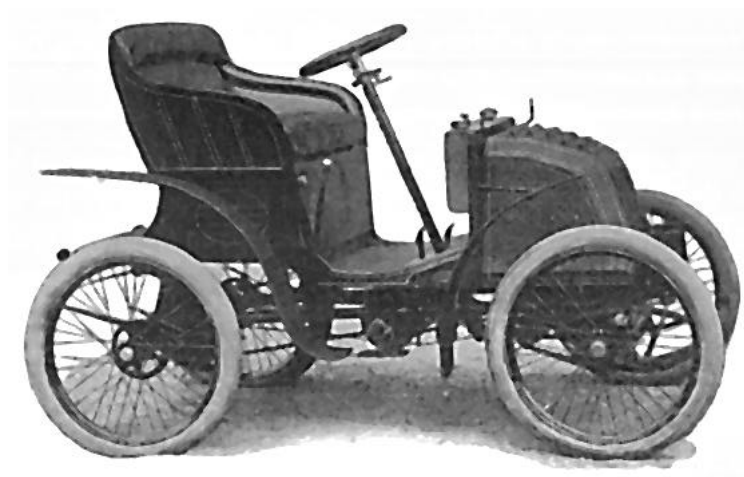


Fig. 7. — Voiturette Gladiator.

Il n'en a pas été ainsi au concours de voiturettes. Le moteur porté par le châssis était placé à l'avant, d'où nécessité d'un second organe de transmission déformable pour obéir aux déplacements relatifs du châssis et de l'essieu séparés par des ressorts.

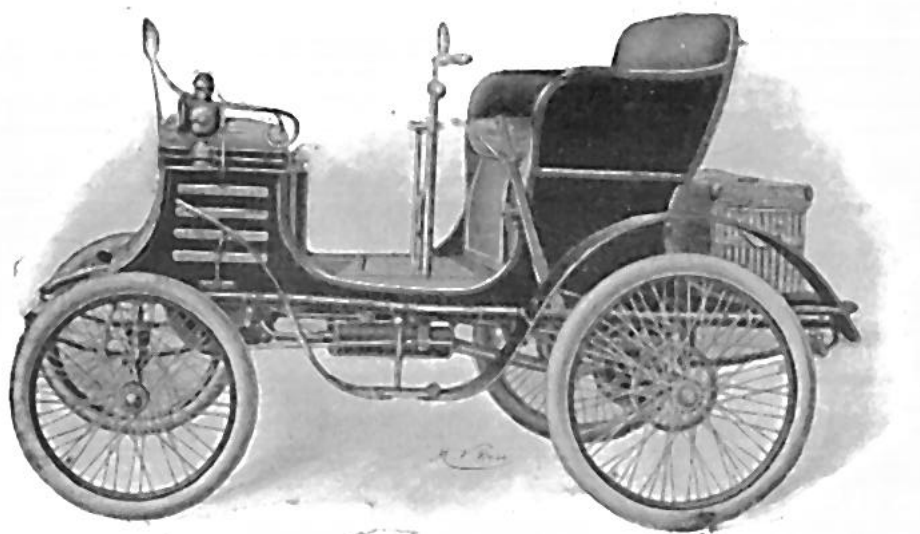


Fig. 8. — Voiturette Georges Richard.

Dans la voiturette Georges Richard, la transmission déformable s'obtient par une courroie toujours tendue, entre le volant du moteur et le changement de vitesse.

Dans la voiturette Gladiator, une chaîne réunissait le volant au changement de vitesse.

Ces deux voiturettes ont bien marché. Elles ont fait 815 kilomètres, cette fois, sur la route, avec des itinéraires très durs.

Le changement de vitesse dit à *différentiel et friction* se compose :

1° D'une couronne dentée solidaire du pignon de commande des roues et folle autour de l'arbre moteur;

2° D'une roue dentée calée sur cet arbre;

3° D'un pignon satellite toujours en prise à la fois avec la couronne et la roue précédente. L'axe de ce pignon est porté par un plateau fou autour de l'arbre moteur mais pouvant en être rendu solidaire par un cône d'embrayage ou tout autre système.

Voici maintenant comment cet appareil fonctionne:

Si l'on cale sur l'arbre moteur le plateau porte-axe, le pignon, dont l'axe et les dents sont alors solidaires de la roue dentée de l'arbre moteur, relie invariablement celle-ci à la couronne solidaire du pignon de commande qui tourne alors à la même vitesse que l'arbre moteur. On obtient ainsi la grande vitesse.

Si l'on décale le plateau, l'axe du pignon satellite se déplace, entraîné par la roue dentée, mais le pignon tourne sur lui-même sans pouvoir vaincre la résistance qu'oppose la couronne dentée solidaire du pignon de commande. L'appareil est débrayé.

Si, après avoir rendu le plateau porte-axe fou sur l'arbre moteur, on le rend immobile dans l'espace, à l'aide d'un frein à ruban, par exemple, agissant sur sa circonférence extérieure, le pignon satellite sous l'action de la roue dentée tourne autour de son axe immobile en entraînant la couronne et par suite le pignon de commande. On obtient ainsi la petite vitesse qui dépend du rapport des nombres de dents de la couronne et de la roue.

En ce moment, il existe un grand nombre de changements de vitesse fondés sur ce principe.

Dans la deuxième catégorie des voiturettes, la médaille d'or a été décernée à la voiturette RENAULT frères (fig. 9), du type de celle qui est arrivée première dans la course Paris-Toulouse. Dans cette voiturette, le moteur de 3 chevaux est à l'avant; le refroidissement a lieu par circulation d'eau obtenue par thermo-siphon ; l'allumage est électrique, il n'y a pas de régulateur automatique de vitesse, il y a un cône d'embrayage et un changement de vitesse d'un genre spécial.

Dans les voitures où le changement de vitesse a lieu par train balladeur, on a observé qu'il avait l'inconvénient de ne pas toujours engrener facilement et d'exposer les dents à se briser par le contact en bout. Pour éviter cet inconvénient, quelques constructeurs ont recours à des jeux d'engrenages toujours en prise, calés au moment opportun par des dispositifs variés. D'autres, et MM. RENAULT frères sont du nombre, se sont dit: S'il y a chance de rupture à engrener les roues par le côté, il n'y en aura

probablement pas à les engrener sur la longueur complète des dents, en présentant les deux roues bien en face l'une de l'autre.

Voici le dispositif adopté par les frères RENAULT:

Pour la grande vitesse, l'arbre moteur est couplé directement avec l'arbre de transmission. Quand on veut changer de vitesse, on rompt l'accouplement et on approche des deux roues dentées fixées à l'arbre moteur et à l'arbre de transmission, soit à droite, soit à gauche, un équipage de deux engrenages convenables. La transmission se fait alors par l'intermédiaire de ces engrenages auxiliaires et on obtient deux nouvelles vitesses.

Quand on veut faire marche en arrière, on rompt l'arbre portant l'un des changements de vitesses et on approche un troisième tram de roues dentées dont l'une engrène

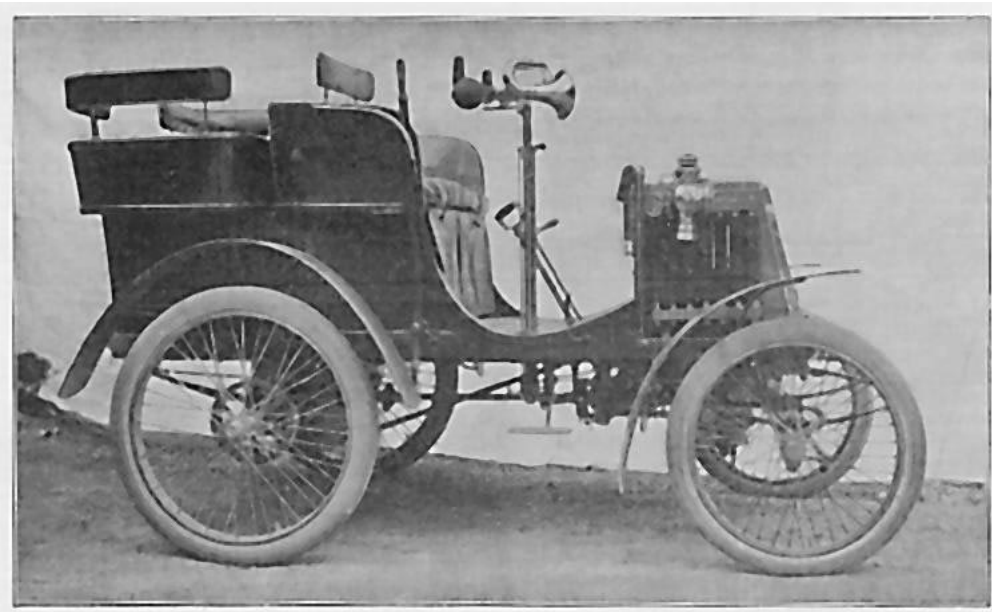


Fig. 9. — Voiturette Renault.

avec le pignon conservé du changement de vitesse, et l'autre avec la roue dentée de l'arbre de transmission. Le mouvement est alors renversé, puisque le nombre de roues dentées est impair⁽¹⁾.

Nous avons, dans cette voiturette, à considérer une nouvelle transmission déformable entre le changement de vitesse et la couronne du différentiel porté par l'essieu arrière.

Les frères RENAULT ont eu recours à un arbre à la cardan, terminé par des pignons d'angle engrenant avec une roue de l'arbre du changement de vitesse et la couronne du différentiel.

⁽¹⁾ Ceci est le dispositif des voitures exposées au Grand-Palais; au concours, la marche arrière s'obtenait par désaccouplement, et l'approche d'un pignon d'angle qui engrène avec les deux pignons de l'arbre donnant la petite vitesse.

Dans la voiturette DE DION, présentée par MM. OUTHENIN et CHALANDRE (fig. 10), qui a obtenu une médaille de vermeil, le changement de vitesse est différent. Les engrenages y sont toujours en prise, mais on peut, par des segments extensibles, caler au moment opportun sur l'arbre de transmission l'engrenage correspondant à la vitesse à obtenir. — L'essieu arrière semble porter le différentiel; mais, conformément aux habitudes de la maison DE DION, au lieu d'être porté par l'essieu proprement dit, le différentiel est placé sur un faux essieu dont les extrémités reliées par des joints à la cardan, passent à l'intérieur des fusées creuses du véritable essieu. Dans les grosses voitures DE DION, les extrémités de l'arbre du différentiel sont reliées aux jantes en bois

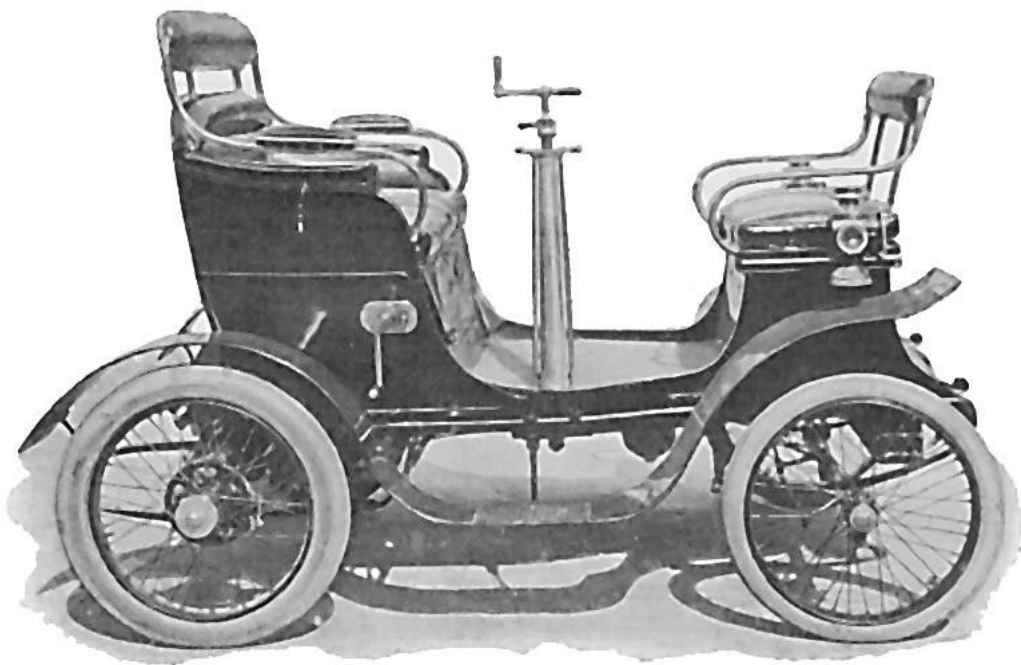


Fig. 10. — Voiturette Outhenin et Chalandre.

des roues par des entraîneurs en lames élastiques. Dans la voiturette, les roues à tendeurs métalliques tangentiels sont calées sur les extrémités de l'arbre du différentiel.

La voiturette HANZER a reçu une médaille d'argent. Dans cette voiturette (fig. 11), le changement de vitesse est à engrenages toujours en prise. On cale au moment opportun par des griffes extérieures la roue folle qui correspond à la vitesse désirée.

Ce dispositif est préféré parce que, tout y étant visible, on découvre de suite l'avarie cause de la panne.

Une autre médaille d'argent a été donnée à la voiturette FERNANDEZ. L'embrayage s'y fait par un cylindre avec segments extensibles.

La voiturette CRÉANCHE (fig. 12) a reçu une médaille de bronze. Dans cette voiturette, le refroidissement a lieu par une circulation d'eau basée sur le même principe que le thermo-siphon. La transmission s'y fait par courroie.

L'inconvénient de la courroie est son allongement après un certain parcours. On peut y remédier par un tendeur. M. CRÉANCHE a préféré adopter le dispositif que l'on a

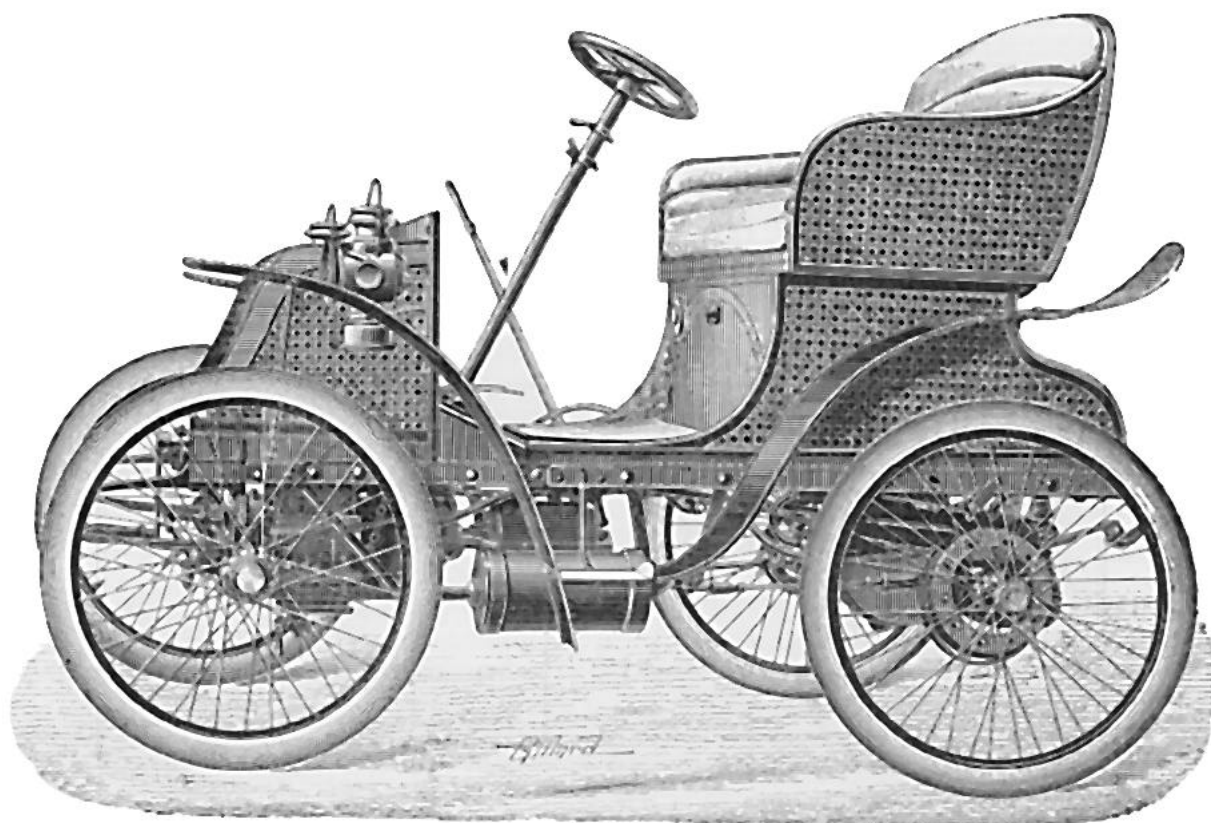


Fig. 11. — Voiturette Hanzer.

vu à l'Exposition des Tuileries sur la voiturette Léon BOLLÉE, la partie antérieure de la voiture qui porte le moteur peut, avec une vis, se déplacer en avant ou en arrière, de manière à se tendre ou à détendre la courroie. Le changement de vitesse s'obtient en faisant passer les courroies sur trois poulies dont la médiane est folle; les deux poulies latérales portent des couronnes dentées, qui engrènent avec les roues de l'arbre intermédiaire portant le différentiel et les pignons de commande par chaînes des couronnes calées sur les roues motrices. Suivant que l'on passe la courroie sur l'une ou sur l'autre, on obtient la grande ou la petite vitesse. Cette voiturette présente pour les commandes des roues motrices le même dispositif par chaîne que les voitures

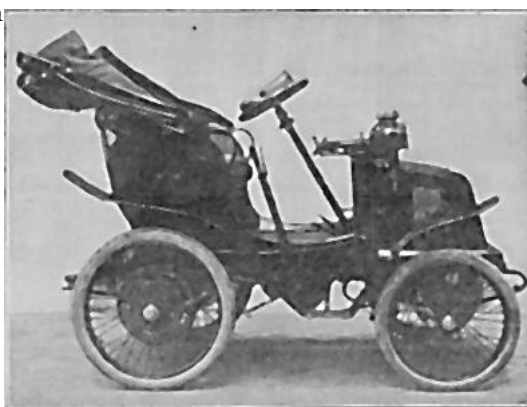


Fig. 12. — Voiturette Créanche.

Le concours de voitures de tourisme a été le premier en date; il a réuni 38 engagements. Malheureusement, nous avons été gênés par les circonstances. Ce concours comportait 815 kilomètres, en 5 jours, sur 4 itinéraires différents et 34 kilom. 350 sur la piste du lac Daumesnil.

Ce que ce concours a présenté de plus intéressant c'est la réunion de voitures de tous types qui nous a permis de recueillir sur leurs consommations des renseignements précieux.

Les voitures engagées ont été réparties en 4 catégories: la première comprenait les petites voitures à deux places qui se rapprochent de la voiturette. Le poids de ces voitures est compris entre 450 et 550 kilogrammes. Tous leurs organes étaient de types variés.

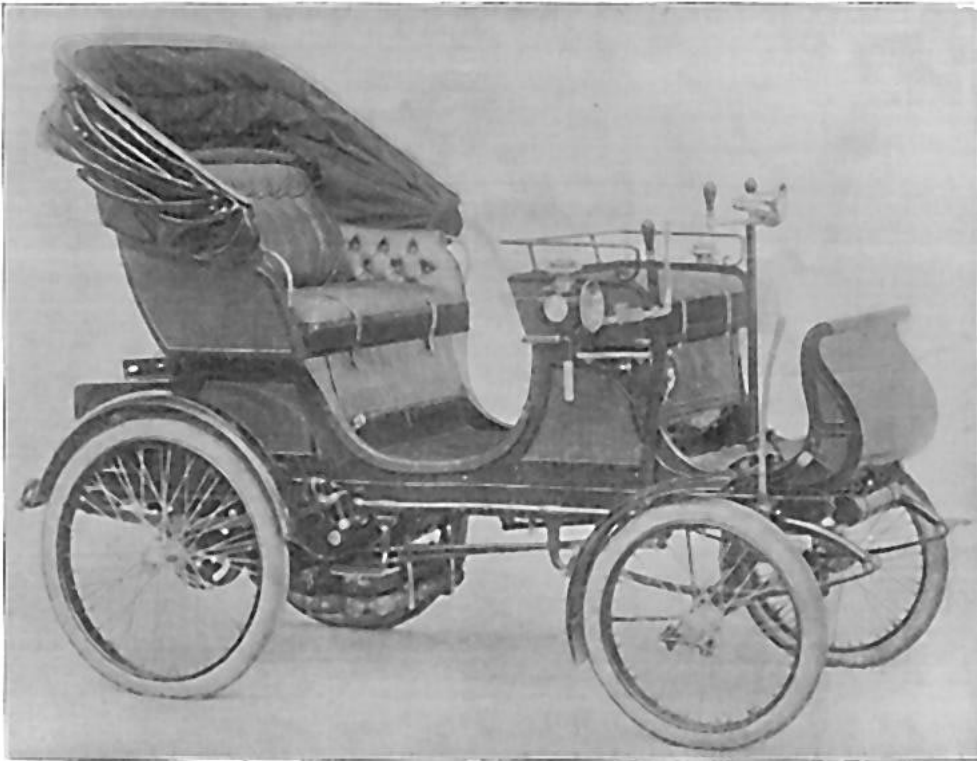


Fig. 13. — Voiture Peugeot.

Une médaille d'or a été attribuée à la voiture PEUGEOT (fig. 13). Le moteur comporte deux cylindres horizontaux d'une puissance totale de 3 chev. 5, placés à l'arrière. Le refroidissement se fait par circulation d'eau produite par une pompe centrifuge. L'eau, avant de revenir au moteur, se refroidit dans des radiateurs.

Les moteurs plus puissants vont nous offrir, pour la régulation automatique de la vitesse, un organe que nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier sur les véhicules déjà décrits.

Dans les concours précédents, la régulation de la vitesse était obtenue à la main soit en faisant varier l'avance à l'allumage électrique, soit en étranglant l'aspiration. Dans

la voiture PEUGEOT, la régulation est automatique par l'action d'un régulateur de force centrifuge sur l'échappement. On obtient ainsi la régulation de la vitesse dite par *tout ou rien*.

En empêchant la soupape d'échappement de s'ouvrir lorsque le piston revient en arrière, les gaz produits par l'explosion ne peuvent pas sortir. Le piston, en reprenant la marche avant, décomprime simplement ces gaz et n'aspire pas d'air carburé. Dès lors, au tour suivant, il n'y a pas d'explosion possible.

Le changement de vitesse s'obtient par train balladeur; la marche arrière par interposition d'un pignon intermédiaire.

Dans cette voiturette, la transmission entre le train balladeur et le différentiel placé sur l'essieu arrière se fait par chaîne.

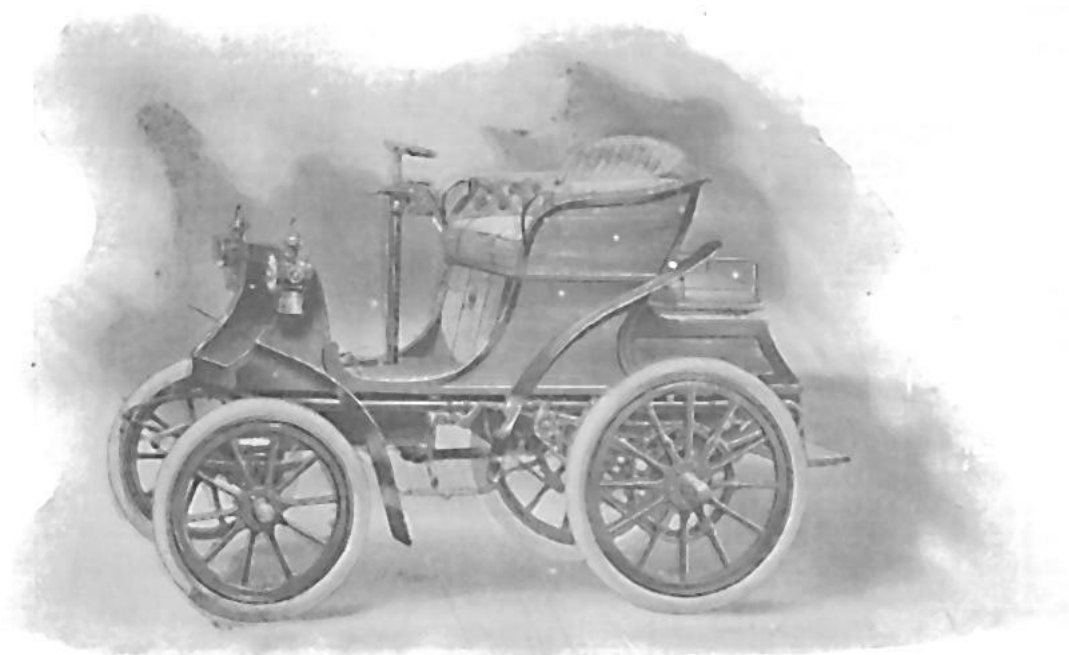


Fig. 14. — Voiture Delahaye.

La médaille de vermeil a été donnée à la voiture DELAHAYE (fig. 14), où la transmission au changement de vitesse a lieu par courroie qu'on peut engager sur trois poulies, dont l'une donne la grande vitesse, l'autre le débrayage et la troisième les vitesses plus faibles et la marche arrière.

Le moteur a un seul cylindre horizontal d'une puissance de 4 chevaux et demi, est également placé à l'arrière; l'allumage est électrique.

Il n'y a pas de régulateur automatique de la vitesse. Le refroidissement par l'eau est basé sur le principe du thermo-siphon. Chose inattendue, cette voiture n'a pas de radiateurs. Le changement de vitesse et la marche arrière s'obtiennent par train balladeur. Le différentiel est placé sur l'arbre intermédiaire dont les extrémités portent les pignons de commande des roues motrices.

Une des médailles d'argent a été attribuée à la voiture ROCHET-PETIT (fig. 15), dont le moteur a une puissance de 6 chevaux. L'allumage est électrique. Le refroidissement



Fig. 15. — Voiture Rochet-Petit.

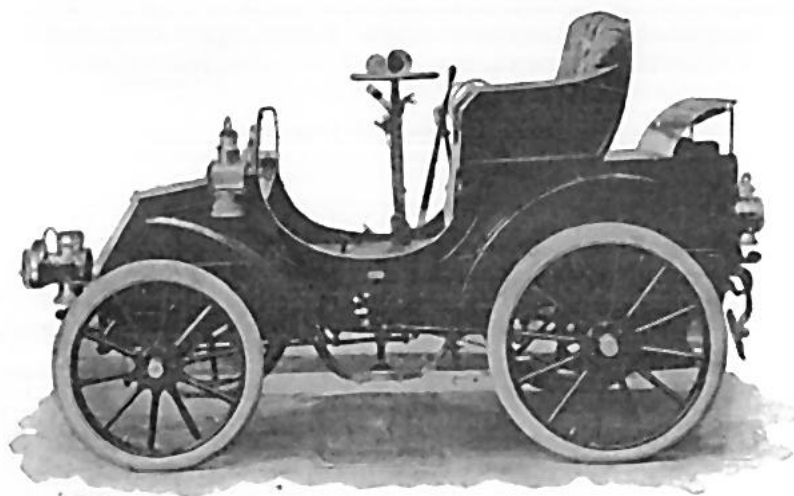


Fig. 16. — Voiture Serpollet.

se fait par circulation d'eau à l'aide d'une pompe centrifuge. Le changement de vitesse Rochet-Petit s'obtient par engrenages toujours en prise, mais au lieu d'être disposés

sur deux arbres parallèles, ils sont groupés autour d'une roue dentée centrale. Le différentiel est sur un arbre intermédiaire.

Une autre médaille d'argent a été donnée à la voiture SERPOLLET (fig. 16), caractérisée par son mode, bien connu, de génération de la vapeur. Le chauffage de la chaudière s'y fait au moyen de combustibles liquides. Le moteur, d'une puissance totale de 5 chevaux, est à 4 cylindres, à simple effet; la distribution s'effectue par soupapes. Une chaîne transmet le mouvement de l'arbre moteur au différentiel placé sur l'essieu arrière.

Avec la souplesse du moteur à vapeur on a pu se dispenser d'un changement de vitesse; c'est en agissant sur la détente qu'on obtient la variation de puissance nécessaire pour maintenir la vitesse voulue.



Fig. 17. — Voiture de Riancey.

Une médaille de bronze a été attribuée à la voiture DE RIANCEY (fig. 17).

Cette voiture est pourvue d'un moteur à explosion du type dit *équilibré*. Pour mettre les voyageurs à l'abri des trépidations désagréables, caractéristique des voitures à moteur à essence, les constructeurs se sont ingéniés à chercher des dispositifs appropriés. Les uns ont conservé les cylindres verticaux et se sont bornés à donner aux pistons des mouvements inverses et à ajouter, comme dans les locomotives, des pièces additionnelles pour faire contrepoids aux têtes de bielle. Ils ont ainsi obtenu que le centre de gravité de l'ensemble des pièces oscillantes ne se déplace pas beaucoup. Ce dispositif est adopté notamment dans une des voitures des Anciens établissements Panhard et Levassor, qui figurait à l'Exposition du Grand-Palais.

Ce palliatif n'a pas paru suffisant à d'autres constructeurs; ils ont pensé qu'en plaçant les deux pistons dans un même cylindre et en produisant l'explosion entre eux, ils ob-

tiendraient plus de fixité pour le centre de gravité. Le cylindre peut être, d'ailleurs, vertical ou horizontal

Dans le moteur de Riancey, les deux pistons se déplacent horizontalement. Ils agissent chacun sur le même arbre moteur. La bielle de chaque piston est reliée à une des extrémités d'un balancier mobile autour de son milieu dans un plan vertical, l'autre extrémité est reliée par une bielle à un coude de l'arbre moteur. La régulation automatique se fait sur l'échappement. Le changement de vitesse est obtenu par un train baladeur.

Une autre médaille de bronze a été donnée à la voiture PENELLE, où la transmission se fait par courroie avec tendeurs.

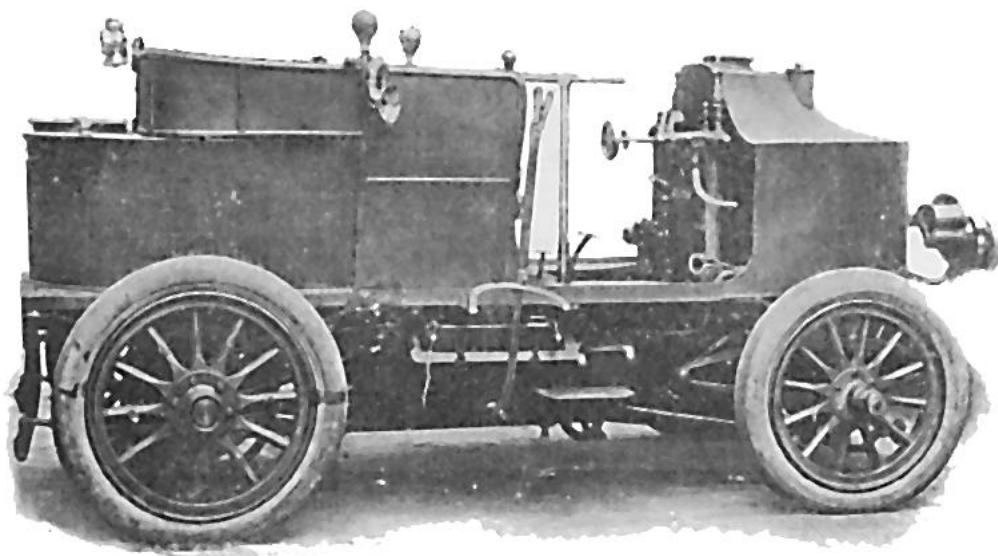


Fig. 18. — Voiture Chaboche.

Dans la catégorie des voitures de tourisme à deux places, a figuré une voiture à vapeur chauffée à la houille, construite et conduite par M. CHABOCHE (fig. 18). Une avarie à l'essieu arrière, qui portait le différentiel, l'a empêchée d'accomplir tous les parcours, mais divers dispositifs étaient trop intéressants pour que nous les passions sous silence.

La chaudière dans laquelle on injectait l'eau au fur et à mesure des besoins, se composait de cinq séries de tubes d'acier enroulés en solénoïde.

La pression de la vapeur produite variait de 10 à 30 atmosphères.

Le moteur se composait de trois cylindres verticaux. Le nombre de coups était de 300 à la minute. La puissance totale était de 10 à 12 chevaux avec l'introduction de vapeur pendant 30 p. 100 de la course.

Le tableau suivant donne les consommations des voitures de la première catégorie, constatées pendant le concours:

VOITURES DE TOURISME. — 1^{re} CATÉGORIE : VOITURES À DEUX PLACES.

MÉDAILLES	NOMS.	POIDS.	PUISSANCE du MOTEUR.	REFROI- DISSEMENT	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
						ITINÉRAIRE.	PISTE.
		kilogr.	chevaux			kilom	kilom
Or.....	PEUGEOT.....	500 V. 540 M. 750 C.	3 5 2 cylindres horizontaux.	Pompe.	Tubes incand. Sans échap.	21 970	26 089
Vermeil.....	DELAHAYE.....	500 V. 540 M. 689 C.	4 5 1 cylindre horizontal.	Pompe.	Électricité. Sans échap.	23 300	23 590
Argent.....	ROCHET-PETIT.	730 V. 860 M. 1,000 C.	6 4 cylindres verticaux	Pompe.	Électricité. Échappement.	25 430	?
Argent.....	SERPOLLET....	550 V. 650 M. 790 C.	5 Vapeur. 2 cyl. hor.	"	"	25 500	32 200
Bronze.....	DE RIANCEY...	520 V. 560 M. 700 C.	4 75 Équilibré. Cyl. hor.	Pompe.	Électricité. Échappement.	24 500	27 600
Bronze.....	PENAUULT.....	790 V. 870 M. 1,080 C.	" 5 50	Pompe.	Électricité. Pas de régul. automatique.	21 100	31 700
Hors concours	CHABOCHÉ...	" V. " M. 3,100 C.	" Vapeur. 3 cyl. vert.	"	"	"	"

MÉDAILLES	NOMS	CONSOMMATIONS					
		TOTALES.		Par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE-KILOMÉTRIQUE	
		ITINÉRAIRE	PISTE.	ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE
		litres	litres	litres	litres	litres	litres
Or.....	PEUGEOT.....	56 680 pour 687 ^{km} 50.	3 100 pour 34 ^{km} 350.	0 0825	0 090	0 110	0 120
Vermeil.....	DELAHAYE...	55 900 pour 682 ^{km} 70.	2 850 pour 34 ^{km} 350.	0 0816	0 083	0 120	0 122
Argent.....	ROCHET-PETIT.	71 pour 690 ^{km} 70.	3 000 pour 34 ^{km} 350.	0 102	0 087	0 102	0 087
Argent.....	SERPOLLET...	144 pour 687 ^{km} 50.	6 700 pour 34 ^{km} 350.	0 209	0 195	0 264	0 246
Bronze.....	DE RIANCEY...	65 pour 688 ^{km} .	3 350 pour 34 ^{km} 350.	0 094	0 097	0 137	0 138
Bronze.....	PENAUULT.....	85 5 pour 516 ^{km} .	2 850 pour 34 ^{km} 350.	0 165	0 083	0 150	0 077
Hors concours	CHABOCHÉ...	"	"	Houille. 0 ^{kg} 740	Houille. 0 ^{kg} 500	Houille. 0 ^{kg} 246	Houille. 0 ^{kg} 166

ABBRÉVIATIONS : V, à vide ; M, en ordre de marche ; C, en charge
 NOTA. — Pour les voitures de tourisme, le poids étant un peu plus considérable que pour les voiturerettes, la déformation de la chaussée est un peu plus accentuée, et nous avons admis que le roulement, au lieu de 18 kilogrammes par tonne ; exigerait un effort de 20 kilogrammes par tonne.
 Le calcul en Poncelet de résistance à la jante a été fait dans ce sens, ce qui nous a conduit à la consommation de 1 litre 90 par Poncelet-heure de résistance à la jante, dans la voiture Peugeot.

DEUXIÈME CATÉGORIE : VOITURES À 4 PLACES. — Une médaille d'or a été donnée à la voiture DELAHAYE (fig. 19). Cette voiture ne différait que par la caisse et par la puissance du moteur (6 chevaux) de la voiture du même constructeur déjà décrite; notons cependant qu'elle avait des radiateurs.

Une autre médaille d'or a été attribuée à la voiture DE DIÉTRICH. Le moteur, à cylindres horizontaux, est aussi placé à l'avant; sa puissance est de 9 chevaux. La transmission se fait par une courroie qui réunit le volant du moteur à un équipage de deux poulies, dont l'une folle et l'autre fixée à l'arbre du changement de vitesse par train balladeur.

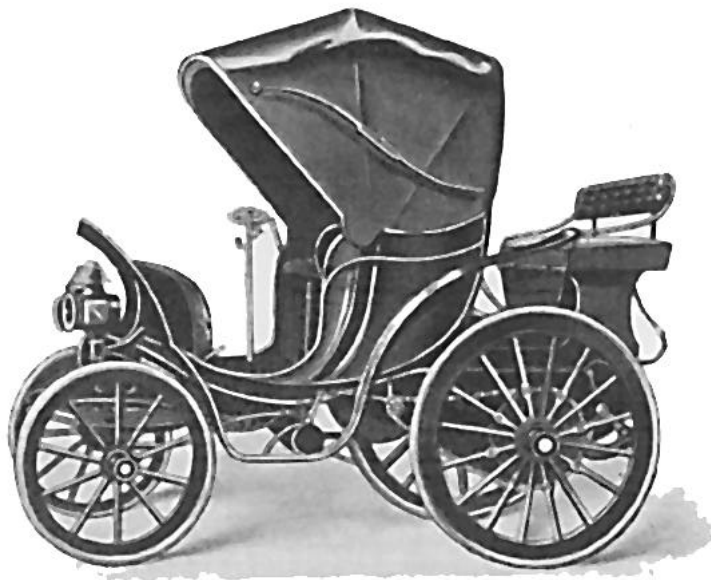


Fig. 19. — Voiture Delahaye.

Entre le changement de vitesse et les couronnes des roues motrices, la transmission est acatène, c'est-à-dire par tige à la cardan pourvue de deux pignons d'angle.

Le refroidissement est obtenu par la vaporisation de l'eau. La température est constante. La vapeur d'eau perdue est remplacée par celle qui est contenue dans un réservoir supérieur. Ce mode de refroidissement, caractéristique de la maison de Diétrich, n'a pas été employé sur la voiture qu'elle a engagée dans la course Paris-Toulouse. Cette voiture était, en effet, pourvue du refroidissement par circulation d'eau obtenue par une pompe. Il peut être assez curieux de noter qu'au moment où le refroidissement par vaporisation semble devoir être abandonné par ses premiers inventeurs, il soit adopté par la maison Gillet et Forest (fig. 20), comme on l'a pu voir à l'exposition du Grand-Palais.

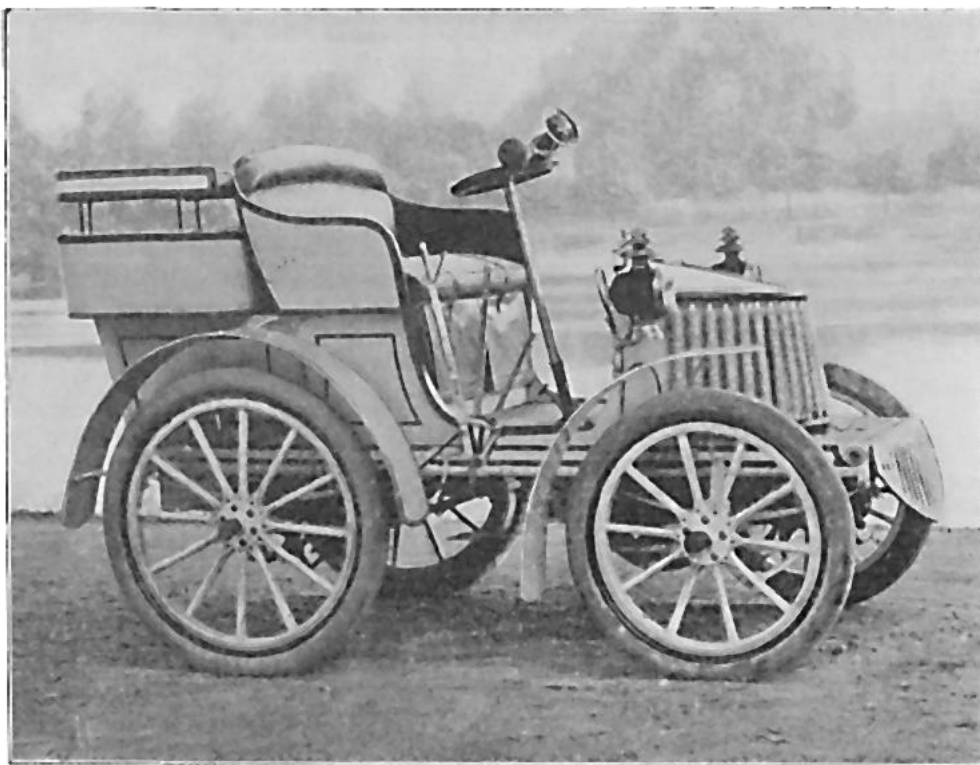


Fig. 20. — Voiture Gillet-Forest.



Fig. 21. — Voiture Brouhot.

Dans leur voiture de course, MM. de Diétrich et C^{ie} ont dû, faute de place, renoncer également à la poulie folle de leur transmission ordinaire par courroie et la remplacer par un cône d'embrayage. Ils auraient pu placer ce cône entre le volant et la première poulie, ce qui leur eût évité d'avoir une courroie toujours en mouvement. Ils ont préféré le placer près du changement de vitesse pour conserver plus de masse au volant du moteur.

Une médaille de vermeil a été donnée à la voiture BROUHOT (fig. 21). Ce qu'elle présente de particulier, c'est l'encliquetage substitué au différentiel. Le moteur est d'une puissance de 7 chevaux. Le changement de vitesse entraîne, par roues dentées, l'essieu arrière. Pour donner à chaque roue la facilité de prendre la vitesse qui convient à sa trajectoire, il y a dans son moyeu un encliquetage qui permet à la roue, animée de la plus grande vitesse, de tourner plus vite que l'arbre moteur, retarde par le mouvement plus lent de l'autre roue.

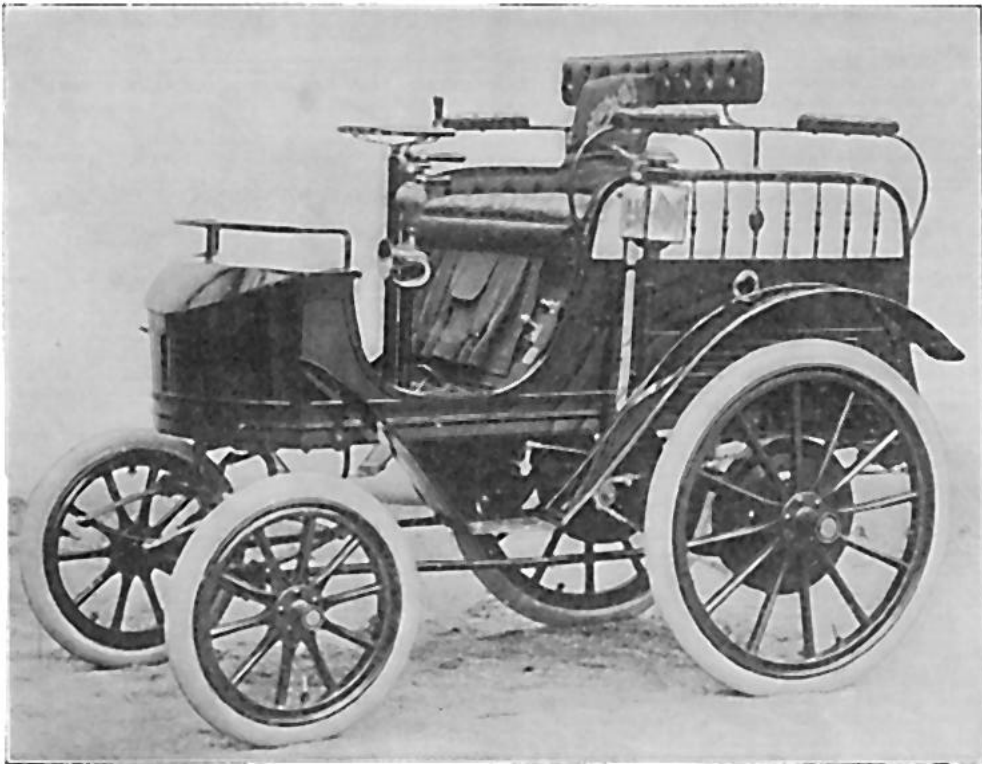


Fig. 22. — Voiture Hurtu.

Une autre médaille de vermeil a été donnée à la voiture HURTU (fig. 22), où le moteur était de la puissance de 5 chevaux. La transmission par deux courroies toujours tendues ne donnait que deux vitesses.

Aucun des faits constatés dans les concours n'autorise à dire que la transmission par courroie absorbe, par frottement, plus que la transmission par engrenages successifs.

Par conséquent, si certains conducteurs, après avoir employé les courroies, les ont abandonnées ou ont une tendance à le faire, c'est surtout à cause des ruptures à craindre en cours de route.

Cependant, la courroie offre certains avantages; elle peut permettre, en mettant le changement de vitesse à la marche arrière, de s'en servir comme frein puissant. Mais pour réaliser ce but, sans danger pour les engrenages du changement de vitesse, il faudrait que la courroie fût placée non pas entre l'arbre du moteur et le changement de vitesse, mais bien entre le changement de vitesse de l'arbre du différentiel.

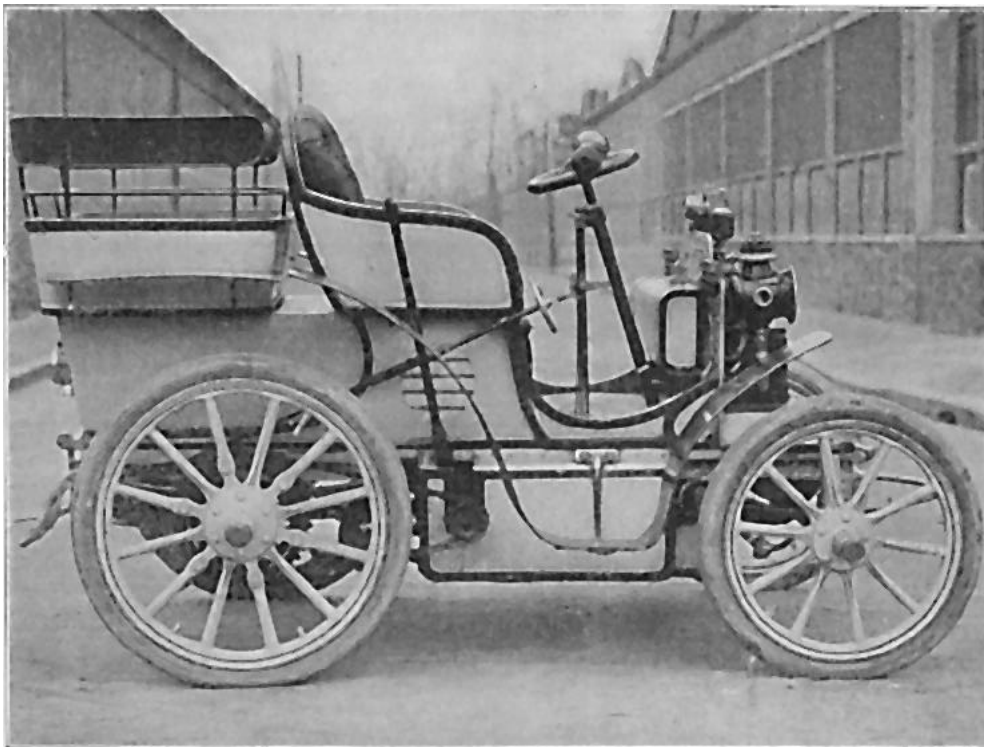


Fig. 23. — Voiture Bardon.

Une médaille d'argent a été donnée à la voiture BARDON (fig. 23). Le moteur de cette voiture, d'une puissance de 7 chev. 25, est du type dit *équilibré à cylindre horizontal*. Le mode de connexion du mouvement du piston avec l'arbre moteur est différent de celui adopté pour le moteur de Riancey. Ici, chaque piston est relié par une bielle à un arbre moteur spécial. Pour solidariser les mouvements des deux pistons, chaque arbre moteur porte une couronne dentée qui engrène avec un même pignon denté, fixé sur l'arbre de transmission.

Une médaille d'argent a été accordée à la voiture G. RICHARD (fig. 24), qui différait seulement par la puissance de son moteur, 7 chevaux, et sa caisse de la voiturette de cette maison, déjà décrite.

Enfin une troisième médaille d'argent a été attribuée à une voiture SERPOLLET, dont le moteur avait une puissance de 8 chevaux.

Une médaille de bronze a été donnée à la voiture des établissements d'ANZIN (fig. 25), qui ne présentait aucun organe caractéristique différent de ceux déjà indiqués.

En dehors de ces voitures, il y a lieu d'en citer trois autres, bien qu'elles n'aient pas été primées, parce que cette, absence de récompense est indépendante de leurs qualités.



Fig. 24. — Voiture Georges Richard.

La première, la voiture GOBRON-BRILLIÉ (fig. 26), ne pouvait recevoir de médaille, parce que M. Gobron faisait partie du Jury.

Le moteur de cette voiture, de la puissance de 9 chevaux, était du type dit *équilibré à cylindres verticaux*. Les pistons, qui se déplacent verticalement, ont leurs mouvements solidarisés par le dispositif suivant. Les deux inférieurs ont leurs bielles reliées directe-

ment aux coudes de l'arbre moteur. Les deux pistons supérieurs ont leurs tiges fixées à une traverse horizontale reliée par deux tiges ou bielles, à d'autres coudes du même



Fig. 25. — Voiture d'Anzin.



Fig. 26. — Voiture Gobron-Brillié.

arbre moteur. Pour compenser la masse de cette traverse et des tiges, le déplacement des pistons supérieurs est un peu plus faible que le déplacement des pistons inférieurs.

Le carburateur mérite d'être signalé; l'essence est fournie par un distributeur à alvéoles, en quantité constante et invariable pour chaque explosion.

Ce mode d'alimentation permet la régulation par tout ou rien, sans modifier la marche des soupapes. Il suffit d'empêcher l'essence d'arriver à l'alvéole. C'est alors de l'air pur qui entre dans la chambre d'explosion, et il n'y a pas de course motrice des pistons.

La direction est également fort ingénieuse. Pour obtenir que la main du conducteur soit à l'abri des légères trépidations provenant des aspérités du sol, ou inversement, que les roues soient à l'abri d'un mouvement involontaire du conducteur, M. Brillié a introduit dans la transmission de la direction un organe à mouvement épicycloïdal.

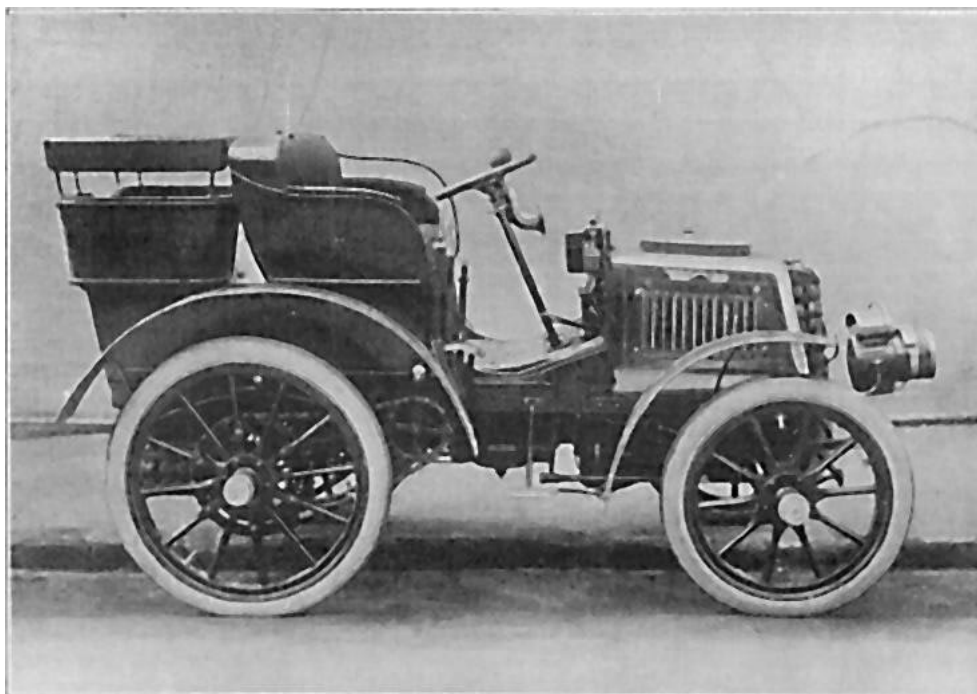


Fig. 27. — Voiture Panhard et Levassor.

Deux voitures des anciens établissements PANHARD et LEVASSOR (fig. 27), respectivement de 8 et 12 chevaux, ont été privées de récompense parce que, au moment où nous avions le plus grand intérêt à ne pas enfreindre les règlements de la Préfecture de Police, leurs conducteurs, malgré nos recommandations les plus pressantes, ont imprimé à leurs voitures des vitesses moyennes de 34 kilomètres, alors que la vitesse maximum ne pouvait pas dépasser 30 kilomètres en rase campagne.

Nous ne décrivons pas ces voitures parce que nous aurons occasion de parler de deux voitures analogues, primées dans deux autres catégories.

Nous ferons cependant remarquer que si l'une de ces voitures avait l'allumage classique par tubes incandescents, l'autre était pourvue de l'allumage électrique.

Le tableau suivant résume les consommations des voitures de la deuxième catégorie: voitures à 4 places.

VOITURES DE TOURISME. — 2^e CATÉGORIE: VOITURES À QUATRE PLACES.

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS.	PUISSANCE du MOTEUR.	REFROI- DISSEMENT.	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
						ITINÉRAIRE.	PISTE.
		kilogr.	chevaux			kilom.	kilom.
Or	DELAHAYE	970 V. 1,040 M. 1,320 C.	6 2 cylindres horizontaux	Pompe.	Électricité. Tout ou rien échappement	28 300	31 700
Or	DE DIETRICH ..	1,090 V. 1,200 M. 1,480 C.	9 5 2 cylindres horizontaux.	Vaporisa- tion.	Tubes incand. Progressif sur échapp.	27 000	37 472
Vermeil	HURTU	550 V. 630 M. 910 C.	5 1 cylindre vertical.	Thermo- siphon.	Électricité Néant.	24 300	"
Argent	BARDON	800 V. 875 M. 1,155 C.	7 25 Équilibré cyl. hor. 2 pistons.	Pompe.	Électricité. Tout ou rien échappement.	26 930	38 160
Argent	G. RICHARD ..	840 V. 922 M. 1,202 C.	7 2 cylindres horizontaux.	Pompe.	Électricité. Tout ou rien échappement.	23 600	31 700
Argent	SERPOLLET ...	1,150 V. 1,280 M. 1,560 C.	8 Vapeur cyl. hor.	"		23 700	"
Bronze ..	ÉTABL. D'ANZIN ..	1,060 V. 1,200 M. 1,480 C.	8 2 cylindres verticaux.	Pompe.	Tubes. Tout ou rien échappement.	24 900	"
CONSOMMATIONS							
MÉDAILLES.	NOMS	TOTALES.		par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE KILOMÉTRIQUE.	
		ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE
		litres	litres	litres	litres	litres	litres
Or	DELAHAYE	pour 64 950 680 ^{km} 70.	pour 3 680 34 ^{km} 350.	0 095	0 107	0 072	0 081
Or	DE DIETRICH ..	pour 136 13 687 ^{km} 50.	pour 5 500 34 ^{km} 350.	0 198	0 160	0 134	0 108
Vermeil	HURTU	pour 75 820 686 ^{km} .	pour 2 640 34 ^{km} 350.	0 110	0 076	0 120	0 083
Argent	BARDON	pour 105 680 ^{km} 70.	pour 4 400 34 ^{km} 350.	0 154	0 128	0 133	0 110
Argent	G. RICHARD ..	pour 116 680 ^{km} 70.	pour 6 200 34 ^{km} 350.	0 170	0 180	0 141	0 150
Argent	SERPOLLET ...	pour 197 750 687 ^{km} 50.	"	0 287	"	0 183	"
Bronze,	ÉTABL. D'ANZIN ..	pour 96 600 619 ^{km} 50.	"	0 180	"	0 121	"

VOITURES DE TOURISME. — 2^e CATÉGORIE : VOITURES À QUATRE PLACES. (Suite.)

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS	PUISSANCE du MOTEUR.	REFROI- DISSEMENT	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
						ITINÉRAIRE	PISTE
		kilogr.	chevaux			kilom.	kilom.
Hors concours.	GOBRON et BRIL LIÉ	850 V. 950 M. 1,230 C.	9 syl. vert. Équilibré.	Pompe.	# Tout ou rien par distrib.	27 000	31 700
Hors concours.	Anc. établis. PANHARD et LEVASSOR ...	800 V. 960 M. 1,170 C.	12 4 cylindres verticaux.	Pompe.	Électricité. Tout ou rien par échapp.	34 250	46 800

MÉDAILLES	NOMS	CONSOMMATIONS					
		TOTALES.		par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNEKILOMÉTRIQUE	
		ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTES
		litres	litres	litres	litres	litres	litres
Hors concours.	Anc. établis. PANHARD et LEVASSOR	73 pour 619 ^{km} .	pour 5 34 ^{km} 350.	0 117	0 145	0 095	0 118
Hors concours.	GOBRON et BRIL LIÉ	pour 11 698 ^{km} .	pour 5 34 ^{km} 350.	0 109	0 115	0 004	0 098

ABRÉVIATIONS: V. à vide; M. en ordre de marche; C. en charge.

TROISIÈME CATÉGORIE: VOITURES À 6 PLACES. - La médaille d'or de cette catégorie a été attribuée à une voiture des anciens établissements PANHARD et LEVASSOR.

La puissance du moteur à 4 cylindres verticaux est de 8 chevaux (fig. 28).

L'allumage a lieu par tubes incandescents.

Le régulateur automatique agit par tout ou rien, sur l'échappement.

Le refroidissement est obtenu par circulation d'eau avec pompe centrifuge actionnée directement par la couronne du volant.

La transmission comporte un cône d'embrayage, l'arbre de transmission est parallèle à l'axe de la voiture, comme l'arbre moteur. Il en est de même de l'arbre auxiliaire du changement de vitesse par train balladeur. La marche arrière s'obtient en faisant engrener le pignon d'angle qui termine ce dernier arbre avec l'une ou l'autre des roues d'angle d'un train mobile sur le différentiel. Celui-ci est placé sur un arbre intermédiaire dont les extrémités portent des pignons reliés par chaînes avec des couronnes dentées, fixés aux raies en bois des roues motrices.

Une bielle d'écartement maintient constante la distance du pignon et de la couronne, malgré la flexion des ressorts.

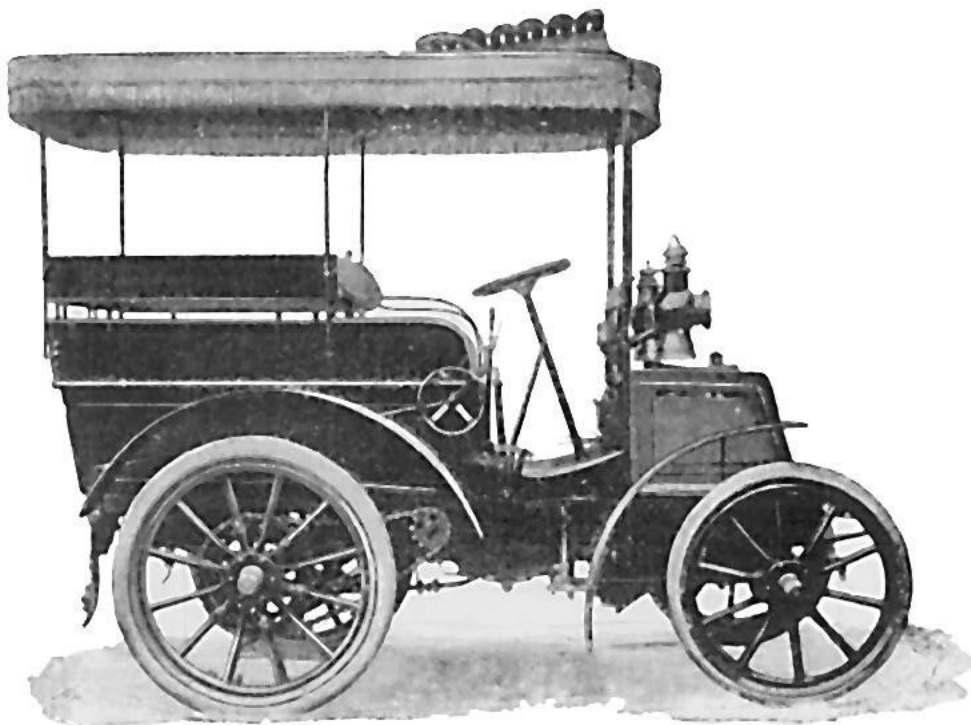


Fig. 28. — Voiture Panhard et Levassor.



Fig. 29. — Voiture Brouhot.

La connexion des roues directrices ne comporte qu'une seule tige reliant les bras des pivots dirigés obliquement à l'avant de l'essieu.

La direction par vis sans fin et secteur denté est du type dit *irréversible*.

La médaille de vermeil a été attribuée à une voiture de la maison BROUHOT (fig. 29), ne différant que par la caisse et la puissance du moteur, 9 chevaux, de la voiture ayant figuré dans la deuxième catégorie; nous ne la décrivons donc pas.

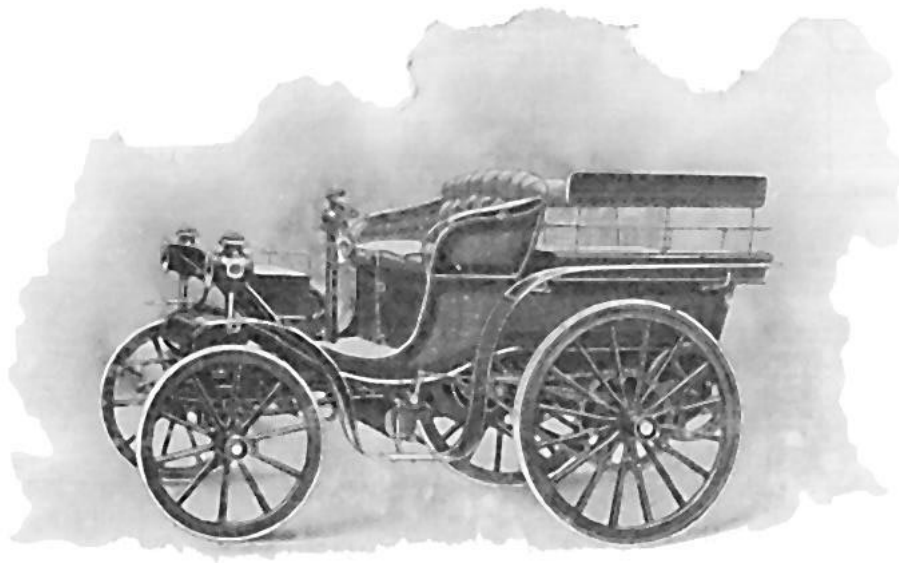


Fig. 30. — Voiture Delahayc.

Il en sera de même pour la voiture DELAHAYE (fig. 30), qui a reçu la médaille d'argent. La puissance de son moteur était de 6 chevaux.

Le tableau ci-dessous donne les renseignements utiles sur les consommations constatées pendant le concours pour les voitures de la troisième catégorie.

VOITURES DE TOURISME. — 3^e CATÉGORIE: VOITURES A SIX PLACES.

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS. kilogr.	PUISSANCE du MOTEUR. chevaux	REFROIDISSE- MENT.	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
						ITINÉRAIRE kilom.	PISTE kilom.
Or.....	ANCIENS ÉTABLISSE- MENTS PANHARD ET LEVASSOR.....	950 V.	8	Pompe.	Tubes incand. Tout ou rien, échappement.	26 300	31 700
		1,070 M.					
		1,490 C.					
Vermeil ..	BROUHOT.....	1,220 V.	9	#	#	22 100	38 880
		1,340 M.					
		1,760 C.					
Argent...	DELAHAYE.....	900 V.	6	#	#	28 800	31 700
		1,000 M.					
		1,420 C.					

ABRÉVIATIONS: V, à vide; M., en ordre de marche; C., en charge

VOITURES DE TOURISME. — 3^e CATÉGORIE: VOITURES À SIX PLACES. (Suite.)

MÉDAILLES.	NOMS.	CONSOMMATION					
		TOTALE.		par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE KILOMÉTRIQUE.	
		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.
Or.....	Anciens établis- sements PANHARD et LEVASSOR.....	130 pour 697 ^{km}	5 pour 34 ^{km} 650	0 187	0 145	0 125	0 097
Vermeil..	BROUHOT.....	142 pour 687 ^{km}	5 pour 34 ^{km} 650	0 207	0 147	0 117	0 080
Argent...	DELAHAYE.....	97 pour 697 ^{km}	4 pour 34 ^{km} 650	0 110	0 116	0 077	0 080

QUATRIÈME CATÉGORIE: VOITURES À PLUS DE 6 PLACES. — Cette catégorie n’a compté qu’un seul omnibus de 18 places des anciens établissements Panhard et Levassor, qui a reçu une médaille de vermeil.

La puissance de son moteur était de 12 chevaux, le tableau ci-dessous donne ses consommations pendant le concours.

VOITURES DE TOURISME. — 4^e CATÉGORIE: VOITURES À SIX PLACES.

MÉDAILLE	NOMS.	POIDS. kilogr.	PUISSANCE du MOTEUR. chevaux	REFROIDISSE- MENT.	ALLUMAGE et RÉGULATION.	VITESSES moyennes À L’HEURE.	
						ITINÉRAIRE	PISTE
						kilom.	kilom.
Vermeil..	Anciens établis- sements PANHARD et LEVASSOR.....	2,800 V. 3,050 M. 4,310 C.	12 4 cylindres verticaux.	Pompe.	Tubes incand. Tout ou rien, échappement.	19 500	27 100
MÉDAILLE.	NOMS.	CONSOMMATION					
		TOTALE.		par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE KILOMÉTRIQUE.	
		ITINÉRAIRE	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.
Vermeil..	Anciens établis- sements PANHARD et LEVASSOR.....	pour	pour	0 346	0 337	0 081	0 078
ABRÉVIATIONS: V. à vide; M., en ordre de marche; C, en charge.							

Arrivé au terme de notre compte rendu sommaire des Concours d’automobilisme d’agrément, qu’il nous soit permis d’exprimer le regret qu’ils n’aient pas été réellement internationaux. En particulier, nous eussions été heureux de voir fonctionner sur nos itinéraires les voitures belges à moteurs mixtes (essence et électrique) dont la présence à la dernière exposition des Tuileries avait fait naître tant d’espérance.

Si quelques-uns leur reprochaient de réunir à la fois les chances de panne des deux moteurs, les autres voyaient dans la dynamo, montée en dérivation, enfilée sur l'arbre moteur, le volant susceptible par excellence de maintenir la constance de la marche, puisque, lorsqu'en palier la puissance du moteur dépassant la résistance elle tournait à grande vitesse, devenue génératrice elle rechargeait les accumulateurs, et lorsque, au contraire, sur une rampe la résistance dépassait la puissance du moteur à pétrole, la vitesse diminuant assez pour qu'elle devînt motrice, elle restituait l'énergie emmagasinée lorsque la puissance dépassait la résistance.

Il nous reste maintenant à faire ressortir quelques-uns des enseignements que les ingénieurs peuvent tirer des consommations constatées pendant le concours.

Ce qui a fait l'intérêt de nos constatations, c'est que nous avons pu, pour toutes les voitures, les essayer sur la piste du lac Daumesnil et que nous avons été assez favorisés par le temps pour pouvoir admettre que cette chaussée a présenté les mêmes conditions de roulement pendant tous les concours.

En conséquence, les consommations relevées sur les nombreux kilomètres effectués sur cette piste peuvent fournir des renseignements utiles sur les rendements des moteurs des mêmes constructeurs, suivant leur puissance et les poids des voitures mises en mouvement.

Le tableau suivant donne les résultats pour les moteurs Rochet-Petit, Georges Richard, Delahaye et Panhard et Levassor.

NATURE DU VÉHICULE	POIDS en CHARGE	VITESSES moyennes SUR LA PISTE.	PUISSANCE du MOTEUR.	CONSOMMATION	
				par VOITURE- KILOMÈTRE.	par TONNE KILOMÉTRIQUE.
	kilogr.	kilom.	chevaux.	litres.	litres.
1° ROCHET-PETIT (Transmission par engrenages).					
Motocycle.....	250	#	2 75	0 0257	#
Quadricycle	260	#	2 75	0 0372	#
Voiture	1,000	#	6 00	0 0870	0 087
2° Georges RICHARD (Transmission par courroie).					
Voiturette.....	400	#	3 00	0 1120	0 276
Voiture	1,200	#	7 00	0 1800	0 150
3° DELAHAYE (Transmission par courroie).					
Voiture.....	680	#	4 50	0 0830	0 122
Voiturb.....	1,320	#	6 00	0 1070	0 081
Voiture.....	1,420	#	6 00	0 1160	0 081
4° PANHARD et LEVASSOR (Transmission par engrenage).					
Voiture.....	1,170	#	8 00	0 1460	0 124
Voiture.....	1,455	#	12 00	0 1090	0 098
Voiture.....	1,490	#	8 00	0 1450	0 097
Omnibus	4,310	#	12 00	0 3370	0 078

Si maintenant nous comparons les consommations des voitures à vapeur chauffées au pétrole et celles des voitures à mélange tonnant alimentées par de l'essence, nous trouvons:

NATURE DU VÉHICULE.	POIDS	VITESSES	PUISSANCE	CONSOMMATION	
	en	moyennes	du	par	par
	CHARGE.	SUR LA PISTE.	MOTEUR.	VOITURE-KILOMÈTRE	TONNE KILOMÉTRIQUE
	kilogr.	kilom.	chevaux.	litres.	litres.
1° VAPEUR (Voiture Serpollet chauffée au pétrole).					
Voiture.....	790	32 200	5 00	0 1950	0 246
2° ESSENCE (Delahaye).					
Voiture.....	680	23 590	4 50	0 0830	0 122

Ces résultats corroborent ceux que nous avons déjà constatés au concours des poids lourds de 1898, où les voitures à vapeur, pour une tonne kilométrique, avaient consommé:

Leyland (chauffage à l'essence d'épicier): 0 lit. 300.

Serpollet (chauffage à l'huile lourde de gaz): 0 lit. 245.

Si on multiplie ces différentes consommations par leurs pouvoirs thermiques, on voit que la tonne kilométrique a nécessité:

$$0.265 \times 8,000 = 1,968 \text{ calories dans la voiture Serpollet.}$$

$$0.122 \times 7,000 = 854 \text{ calories dans la voiture Delahaye.}$$

Si on admet que la tonne kilométrique a représenté un travail résistant de 20,000 kilogrammètres, on en conclut que le rendement thermique a été de:

$$\frac{20,000}{1,968 \times 425} = 2,3 \text{ p. 100, pour la voiture à vapeur.}$$

$$\frac{20,000}{854 \times 425} = 5,6 \text{ p. 100, pour la voiture à essence.}$$

L'avantage de la voiture à mélange tonnant serait relativement plus considérable si on considérait les voitures plus lourdes où la consommation d'essence par tonne kilométrique tombe à 0 lit. 080 et même à 0 lit. 078.

Malheureusement la différence du prix de vente, en France, du pétrole et de l'essence ne suffit pas pour compenser la plus grande consommation du premier.

Quoique plus souple, plus susceptible de se prêter aux variations de puissance nécessaires, le moteur à vapeur avec chauffage au combustible liquide ne paraît pas destiné, chez nous, à remplacer pour le tourisme le moteur à mélange tonnant.

Puisque le concours de voitures de tourisme a compté la voiture Chaboche à vapeur

chauffée à la houille, comparons ses consommations avec celles de voitures à essence d'un poids analogue, avec l'omnibus Panhard et Levassor:

VOITURES.	POIDS	VITESSES : moyennes en kilomètres À L'HEURE.	PUISSANCE.	CONSOMMATION			
				par VOITURE- KILOMÈTRE.	EAU.	par TONNE KILOMÉTRIQUE.	EAU.
	kilogr.		chevaux.	litres.	litres	litres.	litres.
CHABOCHE	2,670	32 203	10 à 12	0 785	4 39	0 300	1 68
PANHARD et LEVASSOR,...	4,310	27 100	12	0 337	#	0 078	#

En effectuant les mêmes calculs que tout à l'heure, nous verrons que les rendements thermiques sont:

Voitures Chaboche:

$$\frac{20,000}{0 \text{ kilom. } 300 \times 8,000 \times 425} = \frac{20,000}{1,020,000} = 2.0 \text{ p. } 100.$$

Voitures Panhard et Levassor:

$$\frac{0 \text{ kilom. } 078 \times 20,000 \times 425}{7,000} = \frac{20,000}{232,050} = 8.6 \text{ p. } 100.$$

Dans la houille, la calorie est si bon marche, tandis qu'elle coûte si cher dans l'essence, que malgré le rendement thermique élevé des moteurs à essence le rendement économique des moteurs à vapeur chauffés à la houille est bien préférable.

Malheureusement, la conduite du feu dans la voiture à vapeur chauffée à la houille exige un chauffeur toujours un peu souillé de poussière noire.

Sa présence sur la voiture n'est pas très select et, malgré son économie, la voiture ainsi chauffée n'a pas chance d'être adoptée par les touristes.

C'est ce qui explique qu'à l'exposition du Grand-Palais, M. Chaboche n'avait exposé que des voitures chauffées au pétrole et que M. Turgan, constructeur d'une voiture à vapeur chauffée à la houille, qui a figuré au concours des poids lourds, comme prélude à une tournée en Tunisie, nous ait annoncé qu'il avait mis à l'étude l'emploi du pétrole pour le chauffage de sa chaudière.

La course de Paris-Toulouse et retour a couronné avec succès toutes les épreuves de l'automobilisme d'amateurs. Elle a été plus particulièrement organisée par le comte de Chasseloup-Laubat, secrétaire de la Commission. On se rendra compte des difficultés de toutes sortes qui ont entravé sa préparation et augmenté ses dépenses quand on saura que c'est seulement le lundi à midi que nous avons enfin reçu l'avis officiel de l'autorisation d'une course dont le départ devait avoir lieu le mercredi suivant à 3 heures du matin.

Malgré tout, le mercredi matin, à 3 h. 7, M. de Chasseloup-Laubat donnait le départ à : 18 voitures, 8 voiturettes, 35 motocycles.

Après avoir parcouru 713 kilomètres, traversé 9 départements, 72 communes et 20 centres neutralisés, 9 voitures, 3 voiturettes, 9 tricycles arrivaient à Toulouse, et le samedi, après un nouveau parcours de 713 kilomètres dans les mêmes conditions, 8 voitures, 3 voiturettes, 5 motocycles revenaient au point de départ.

Voici les principaux résultats de cette course:

Sur 8 voiturettes parties de Paris, 3 sont arrivées à Toulouse et revenues à Paris. Elles pesaient, en ordre de marche: 394 kilogrammes, avec le conducteur: 465 kilogrammes.

Les vitesses moyennes de la voiturette arrivée première ont été de 36 kilom. 420 de Paris à Toulouse, 42 kilom. 30 de Toulouse à Limoges, 42 kilom. 42 de Limoges à Paris.

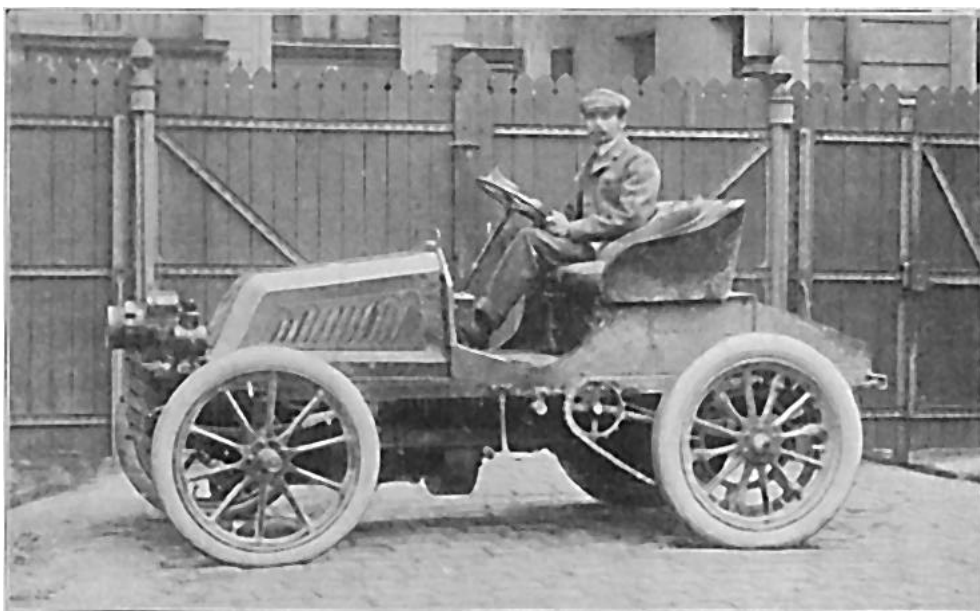


Fig. 31. — Voiture de M. Levegh (Mors).

On se demande avec stupéfaction comment un petit véhicule, construit aussi légèrement, a pu effectuer un parcours de 1,400 kilomètres avec cette constance remarquable de vitesse, surtout quand on songe qu'en revenant il avait un passager supplémentaire qui portait le poids total à 535 kilogrammes.

Sur 35 motocycles partis de Paris: 9 seulement sont arrivés à Toulouse, 9 sont revenus à Limoges et 8 rentrés à Paris.

Le motocycle arrivé premier avait un moteur de 7 à 8 chevaux refroidi par ailettes, ses vitesses moyennes ont été: 58 kilom. 560 de Paris à Toulouse, 57 kilom. 120 de Toulouse à Limoges, 51 kilom. 600 de Limoges à Paris.

Cette diminution de vitesse, pendant la dernière étape, s'explique facilement par la fatigue du cavalier, si on songe qu'il a reçu dans le bas de la colonne vertébrale, les secousses violentes de plus d'un million d'explosions.

Ce motocycle pesait, avec son cavalier, 230 kilogrammes,

Sur 18 voitures parties de Paris: 9 sont arrivées à Toulouse, 9 sont revenues à Limoges et 8 à Paris.

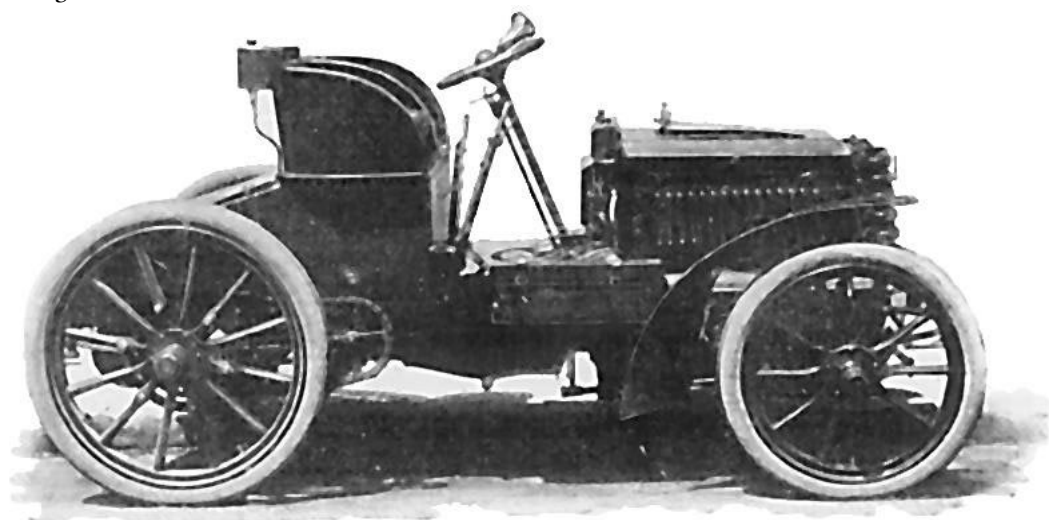


Fig. 32. — Voiture de M. Pinson. (Panhard et Levassor.)

Les vitesses moyennes des deux premières, conduites la Première par M. Levegh (fig. 31), la seconde par M. Pinson (fig. 32), ont été:

	PARIS-TOULOUSE	TOULOUSE-LIMOGES.	LIMOGES-PARIS.
Première.. . . .	68 ^h ,180	63 ^h ,600	63 ^h ,312
Seconde	55 260	65 460	69 840

Pour permettre d'apprécier les progrès réalisés dans les voitures de course depuis 1894, nous croyons devoir donner les renseignements sur la tendance continue et progressive à l'augmentation de vitesse et de puissance du moteur:

	VITESSE MOYENNE.	PUISSANCE.
En 1894, course de Paris-Rouen	21 ^h ,00	3 ^{ch} ,75
En 1895, course de Paris-Bordeaux.	24 20	4 00
En 1896, course de Paris-Marseille.	25 20	6 00
En 1898, course de Paris-Amsterdam.	44 70	12 00
En 1899, course de Paris-Bordeaux	48 26	16 00
En 1900, course de Paris-Toulouse	65 80	34 00

Et enfin, le vainqueur de Paris-Bordeaux a pu, dans le tour de Sud-Ouest, réaliser la vitesse de 70 kilomètres en moyenne, entre Pau et Bayonne.

On voit avec quelle rapidité ont crû les puissances et les vitesses. Si on rapporte ces

puissances au nombre de kilogrammes par cheval-vapeur, on constate la décroissance suivante:

	PAR CHEVAL-VAPEUR.
	kilogr
Paris-Rouen.....	230
Paris-Bordeaux	185
Paris-Marseille.....	166
Paris-Amsterdam.....	100
Paris-Bordeaux	65
Paris-Toulouse ...	43

Cet accroissement simultané de la puissance du moteur et de la vitesse du véhicule n'est pas uniquement l'apanage de la voiture de course, il en a été de même pour le motocycle.

En 1895, le constructeur a présenté son motocycle à l'exposition des voitures qui avaient pris part à la course Paris-Bordeaux; il a déclaré qu'il ne l'avait pas trouvé assez à point pour l'engager dans la course; ce motocycle avait une puissance de 3/4 de cheval. L'année suivante le motocycle avait un moteur de 1 cheval et a pu, dans la course de Paris-Marseille, atteindre une vitesse moyenne de 27 kilomètres.

	PUISSANCE.	VITESSE.
En 1897... dans le critérium des motocycles.....	1 ^h , 25	28 ^h , 375
Eu 1898... {	dans Paris-Amsterdam..... 1 75	34 7
	dans le critérium..... 2 25	57 5
En 1899... {	dans Paris-Bordeaux 2 75	42 3
	dans le Tour de France..... 2 75	43 3
	dans Paris -Trouville..... 3 25	58 8

En 1900, dans Nice-Marseille, le moteur était de 6 chevaux.

Entre la voiture de course et le motocycle il y a une voiture intermédiaire: la voiturette, qui a commence à prendre part aux courses, dans Paris-Bordeaux. Elle avait alors une vitesse modeste qui a imposé aux conducteurs une fatigue incroyable à cause du nombre d'heures qu'il leur a fallu pour arriver à Bordeaux (565 kilom.).

En 1899, dans Paris-Amsterdam, sur 1,393 kilomètres, la voiturette a obtenu une vitesse de 28 kilom. 6.

Dans Paris-Boulogne, un quadricycle a atteint la vitesse moyenne de 43 kilom. 700.

II. — VOITURES DE PLACE, VOITURES DE BANLIEUE,
VOITURES DE LIVRAISON, CAMIONS À MARCHANDISES.

L'automobilisme industriel comportait trois natures de concours:

Le concours dit des *poids légers* ou petites voitures pour colis postaux, de 200 à 300 kilogrammes.

Le concours des *voitures de service urbain*, comprenant, comme les deux précédents de 1898 et 1899, le service de voyageurs: fiacres ou voitures de remise, et le transport des messageries: voitures de livraison portant de 550 à 600 kilogammes.

Enfin le concours dit des *poids lourds*, comprenant, comme les trois précédents de 1897, 1898 et 1899, les voitures de banlieue destinées à assurer soit le transport des voyageurs: omnibus de 10 places au minimum, ou le transport des messageries: voitures de livraison portant 1,000 kilogrammes, soit le transport des marchandises: camions portant au moins une tonne.

Dans l'automobilisme d'agrément et surtout de tourisme, ce dont on se préoccupe surtout, c'est la facilité des ravitaillements en combustible et en eau. On tient non moins à ce que les organes du moteur et de la transmission soient facilement accessibles à la vue et aux mains pour réduire la durée de la recherche et de la réparation des avaries.

Pour en diminuer les chances, on préfère que les mécanismes ne comportent qu'un petit nombre d'organes robustes, dût-il en résulter un moins bon rendement à compenser par une augmentation de la puissance du moteur.

Enfin, en vue du confort et de l'agrément de la promenade, on désire éviter le voisinage d'un chauffeur aux vêtements par trop couverts de poussière de charbon ou tachés d'huile; aussi, à l'exposition du Grand-Palais, avons-nous vu les constructeurs de voitures à vapeur obligés, pour faire accepter ce moteur sur les voitures de promenade, de renoncer à l'emploi du combustible solide pour recourir au chauffage par combustible liquide beaucoup plus coûteux, même en employant, pour faciliter le ravitaillement, le pétrole des épiciers.

Dans l'automobilisme industriel, où les voitures font, généralement, un service régulier, c'est-à-dire passent à des heures à peu près fixes en des points bien déterminés, les approvisionnements sont faciles à tenir prêts à l'avance; dès lors, on peut employer la source d'énergie que, vu les circonstances locales, on juge devoir procurer le plus d'économe.

D'un autre côté, la voiture industrielle n'est plus conduite par son propriétaire plus ou moins expert en réparations ou soucieux de ne pas consacrer au gîte une partie de ses loisirs ou de son temps de repos à visiter son moteur; elle est confiée à un mécanicien de métier payé pour lui donner à temps tous les soins nécessaires. D'ailleurs, au moins tous les soirs, sinon même à plusieurs reprises dans la journée, elle rentre au siège de l'exploitation, où il y a un atelier de réparation pourvu de tous les appareils de levage de la caisse et même de la chaudière. A raison de toutes ces facilités de visite, de soins fréquents et de réparation, les mécanismes peuvent être plus compliqués s'ils doivent, par une meilleure utilisation de l'énergie employée, procurer une économie notable; de même, le combustible employé peut avoir sans inconvénients plus de tendance à encrasser la chaudière ou le moteur, s'il coûte moins cher.

Il devrait donc y avoir une différence sensible dans les divers organes d'une voiture automobile, suivant qu'elle est destinée aux voyages de tourisme ou aux services réguliers de transports industriels.

Les constructeurs ne semblent pas s'être préoccupés de ces considérations, car, pour toutes les voitures des concours d'automobilisme industriel, les divers organes et mécanismes des châssis étaient identiques à ceux des voitures des mêmes maisons engagées

dans les concours de tourisme. Peut-être sera-t-on fondé à chercher, dans cette trop grande similitude, la cause de certains prix de revient trop élevés.

Au lieu de suivre dans l'énumération des voitures qui ont pris part aux épreuves de l'automobilisme industriel l'ordre chronologique des concours, nous croyons préférable de grouper les voitures par nature du moteur dont elles étaient pourvues.

Nous passerons successivement en revue tous les véhicules à moteur électrique, puis toutes les voitures à moteur à mélange tonnant pour finir par celles à moteur à vapeur.

Dans chaque catégorie, nous grouperons, du reste, les voitures d'après le service auquel elles étaient affectées, dans l'ordre suivant:

Transport des voyageurs: service urbain, fiacres; service de banlieue, omnibus.

Transport des messageries: service urbain, poids légers, voitures de livraison de 500 à 600 kilogrammes de charge utile; services de banlieue, voitures de livraison pouvant porter 1 tonne.

Transport des marchandises: camions.

VOITURES POURVUES D'UN MOTEUR ÉLECTRIQUE.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

SERVICE URBAIN.

Fiacres ou voitures de remise. — Comme aux concours précédents de 1898 et 1899, nous comptons bien sur les voitures pourvues d'un moteur électrique pour relever l'intérêt du troisième concours des voitures de place automobiles. Toutes nos mesures étaient prises au hall de remisage de l'annexe de Vincennes pour procéder à toutes les constatations utiles; mais nous avons joué de malheur avec les moteurs de la Classe 20 qui ont dû successivement nous fournir l'énergie électrique.

Celui avec lequel nous avions traité à l'avance n'était pas prêt. Celui que nous lui avons substitué a vu son massif de fondation se disloquer après un jour de fonctionnement. Le troisième auquel nous avons fait appel s'est arrêté pour cause de grippement de son piston moteur.

Pour terminer tant bien que mal le concours, nous avons été dans la nécessité d'envoyer les voitures à moteur électrique recharger leurs accumulateurs au garage de la rue Cardinet où la *Société des électromobiles* nous a accueillis avec une bonne grâce dont nous ne saurions trop la remercier.

Naturellement, au milieu de toutes ces vicissitudes, nul enregistrement sérieux de l'énergie fournie aux divers accumulateurs n'a pu être effectué.

Pour le concours des *poids légers*, la charge des accumulateurs de la voiture Ricker a eu lieu au garage de l'A. C. F.

Enfin, pendant le concours des *poids lourds* où les départs se donnaient au hall de Vincennes, nous avons eu recours à l'obligeance de l'usine Say, dont le camion à marchandise prenait part à nos épreuves.

Dans ces deux établissements nous n'avons disposé d'aucun appareil enregistreur. Nous n'avons donc pu recueillir et nous ne pouvons fournir aucun renseignement précis.

C'est d'autant plus regrettable que certaines voitures étaient pourvues du nouvel accumulateur *Aigle*, alors que dans tous les concours précédents nous n'avions pu étudier que les accumulateurs Fulmen.



Fig. 33. — Voiture Jeantaud.

Les trois constructeurs dont les voitures à moteur électrique ont pris part au troisième concours des *voitures de place* automobiles ont adopté chacun un mode différent de liaison du moteur et des roues motrices.

Dans les voitures JEANTAUD (fig. 33), il n'y a qu'un seul moteur; il est placé sur le châssis suspendu. La transmission comporte un différentiel placé sur un arbre intermédiaire relié par pignons et chaînes aux couronnes des roues motrices placées à l'arrière.

Dans les voitures KRIÉGER, il y a un moteur pour chaque roue motrice qui, placée en avant, est en même temps directrice. Le moteur est porté par le pivot de la roue motrice. Ce moteur, placé en avant de la couronne dentée calée sur le moyeu,

est retenu par un ressort vertical dans ses déplacements concentriques à cette couronne.

Dans les voitures JENATZY, il y a aussi un moteur pour chaque roue motrice, mais celle-ci est en arrière; de moteur est porté par d'essieu autour duquel il peut osciller et par une lame de ressort plate fixée au châssis.

Le relevé des consommations d'énergie de ces trois voitures aurait pu fournir des renseignements utiles sur le rendement comparé de leurs moteurs et de leurs transmissions.

Nous avons expliqué pourquoi nous ne pouvions donner que les vitesses moyennes qui sont presque identiques à celles relevées dans le concours de 1899. Cependant, grâce au dévouement des Commissaires, nous avons pu réunir des constatations en cours de route qui prouvent que les consommations d'énergie en palier et sur les rampes caractéristiques de l'itinéraire, qui était le même qu'en 1899, n'avaient pas sensiblement varié.

Le Jury a donné une médaille d'or aux voiture KRIÉGER et une médaille de vermeil au coupé JEANTAUD (fig. 33).

Quant aux voitures JENATZY elles n'ont reçu aucune récompense, non pour cause de mauvais fonctionnement, mais pour défaut d'obéissance de leur propriétaire aux recommandations qui lui avaient été faites par le président de la Commission.

SERVICE DE BANLIEUE.

Aucun omnibus à moteur électrique n'a pris part au concours des poids lourds.

TRANSPORT DES MESSAGERIES.



SERVICE URBAIN.

Poids légers. — Une voiture à moteur électrique du système RICKER a pris part à ce concours.

L'appareil caractéristique de ces voitures est le mode de pivotement adopté pour les roues directrices.

C'est dans le moyeu de la roue que se trouve le pivot autour duquel la roue directrice peut tourner pour obéir au mécanisme de direction.

Cette voiture électrique était pourvue d'accumulateurs l'*Aigle*, du type E. Elle portait une charge utile moyenne de 160 kilogrammes. Le moteur mobile autour de l'essieu par lequel il était porté agissait directement sur la couronne du différentiel. Sa puissance était de 5 kilow. 5, la vitesse moyenne pendant les cinq itinéraires dans Paris a été de 14,660 kilom. Le Jury a donné une médaille de vermeil à cette voiture.

Voitures de livraison. — Au concours des voitures de ville a figuré une voiture de livraison, type Bon Marche, pouvant porter une charge utile de 500 à 600 kilogram

mes, système KRIÉGER. Elle était identique à celle qui avait pris part aux épreuves du concours de Versailles, en 1899, car, dès cette époque, M. Kriéger avait remplacé le moteur placé au-dessus du pivot par un moteur placé en avant et contrebuté par un ressort vertical, de manière qu'il fût suspendu. Dans cette position, le pignon denté du moteur engrène sur le côté de la couronne de la roue, et le constructeur attribue à cette disposition une plus grande facilité dans la direction, dans le cas où, par suite d'avarie, on doit conduire la voiture avec un seul moteur.

Cette voiture de livraison pesait 2,000 kilogrammes y compris 436 kilogrammes d'accumulateurs Fulmen.

La vitesse moyenne a été de 10 kilom. 057 dans Paris; sur la piste du lac Daumesnil, elle a atteint 15 kilom. a 60.

D'après les constatations des Commissaires, la consommation d'énergie a été d'environ 84 kilowatts par tonne-kilomètre. C'est à peu près ce qu'on avait obtenu au concours de 1898 et 1899 pour les voitures Kriéger.

SERVICE DE BANLIEUE.

Au concours des poids lourds, une voiture RICKER a effectué le service de voiture de livraison de banlieue en portant 1 tonne. Elle pesait 2,910 kilogrammes dont 688 kilogrammes d'accumulateurs du type l'*Aigle*. La vitesse commerciale a été de 14 kilomètres. Le poids relativement faible, 688 kilogrammes, de ses accumulateurs pourrait inspirer quelques doutes sur la possibilité d'effectuer, chaque jour, 54 kilomètres sans les recharger si nous ne disions pas que ces parcours ont été faits en service de livraison, comme pour les *petits poids*. Le matin, les 1,000 kilogrammes partagés en cinq colis de 200 kilogrammes étaient successivement déposés sur cinq points où ils étaient repris le soir par la voiture.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Camions. — Au concours des poids lourds, un camion à moteur électrique, construit par la maison POSTEL-VINAY, a été engagé par la raffinerie Say.

Ce camion, d'un poids total de 22 tonnes, dont 2,522 kilogrammes d'accumulateurs, porte une charge utile de 10 tonnes. Les problèmes de construction de toute nature qui résultaient d'une pareille masse ont été résolus par la maison Postel-Vinay dans des conditions qui mériteraient une étude complète de tous les détails de cette voiture.

Les deux tiers de cette énorme charge, soit 14 t. 5, portent sur les roues arrière, et 7 tonnes sur les roues avant qui sont directrices. Comme dans la voiture Jenatzy, chaque roue arrière motrice est actionnée par un moteur distinct, mais' dans le camion Say la roue est calée sur un essieu spécial qui porte la couronne dentée sur laquelle engrène le pignon du moteur. Les essieux des deux roues ne sont pas dans le prolongement l'un

de l'autre; chacun d'eux est incliné sur l'horizontale pour donner le carrossage nécessaire. Ce dispositif n'est pas aussi nouveau qu'il peut le sembler; vers 1820, un Anglais a imaginé ce système de roues calées sur un demi-essieu incliné pour une voiture ordinaire de promenade.

La consommation a été environ de 84 kilowatts, par tonne-kilomètre en palier.

Sur les itinéraires, la vitesse a été d'environ 6 à 7 kilomètres à l'heure. Ce camion a monté la côte des Corbeaux, d'une déclivité de 10 p. 100, à la vitesse de 3 kilomètres à l'heure. Bien que ses roues motrices aient 1 m. 22 de diamètre, sur les pavages assez médiocres de son parcours en service courant dans Paris, elles ont souvent besoin de l'aide des sablières pour remonter les dépressions de la chaussée.

Elles consomment, dit-on, 150 kilogrammes de sable par voyage de 5 à 6 kilomètres.

Le tableau suivant résume des renseignements recueillis sur les voitures électriques pendant des concours:

VOITURES ÉLECTRIQUES.

MÉDAILLES	NOMS	POIDS		PUISSANCE DU MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSUMMATIONS MOYENNES			
		TOTAL.	UTILE.		ITINÉRAIRE.	PISTE	PAR VOITURE- KILOMÈTRE.		PAR TONNE- KILOMÈTRE.	
							ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		kilogr.	kilogr.	chev.	kilom.	kilom.	kilow.	kilow.	kilow.	kilow.
1° FIACRES.										
Or.	KRIÉGER (Victoria 7) . . .	1,335 AC-B ₁₃ -340 ^{kg}	140	#	14 948	#	#	#	#	#
	KRIÉGER (Victoria 9 *) . .	1,845 AC-B ₂₅ -725 ^{kg}	280	#	13 500	#	#	#	#	#
Vermeil . .	JEANTAUD (Coupé)	1,510 AC-B ₁₇ -525 ^{kg}	140	#	16 274	#	#	#	84	#
2° POIDS LÉGERS.										
Vermeil . .	RICKER	1,510 AC-E ₁ Aigle 465 ^{kg}	160	#	14 760	20 00	#	#	144	#
3° VOITURES DE LIVRAISON (Service urbain)										
Or.	KRIÉGER	2,000 AC-B ₁₇ -Fulmen 437 ^{kg}	550	#	10 570	15 26	#	#	#	#
4° VOITURES DE LIVRAISON (Service de banlieue).										
Vermeil . .	RICKER	2,910 AC-E ₁ Aigle 688 ^{kg}	1,000	#	13 000	14 50	#	#	88 90 84 5	#

(*) Avec ce poids d'accumulateurs (795 kilogr.), la victoria n° 9 a pu faire deux parcours ou 190 kilom. sans les recharger.

Le compte rendu des voitures à moteur électrique que nous avons pu étudier pendant les concours de l'Exposition serait incomplet si nous ne parlions pas de l'omnibus à trolley automoteur, système Lombard-Gérin, dont les évolutions sur la piste du lac Daumesnil ont si vivement intéressé tous les visiteurs de l'annexe de Vincennes.

Cet omnibus, construit par la maison Jeantaud, pesait 2,400 kilogrammes à vide, son moteur 800 kilogrammes, soit en tout 3,200 kilogrammes. Il pouvait porter 16 à 18 personnes.

Le caractèreistique de cet omnibus, c'est qu'au lieu de traîner son trolley, il cheminaît côte à côte avec lui, le trolley allait même un peu plus vite et devançait l'omnibus, ce qui permettait au conducteur d'en surveiller le fonctionnement.

Ce trolley automoteur, qui portait sur deux fils horizontaux parallèles, était actionné par un moteur triphasé synchrone avec le transformateur mis en marche par le moteur de la voiture. Grâce à cette indépendance du trolley et de la voiture, ils pouvaient être reliés par un lien souple formé des conducteurs du courant allant d'un des fils aériens au moteur et du moteur à l'autre fil aérien et des conducteurs du courant allant du transformateur au moteur du trolley, et réciproquement. Dès lors, l'omnibus pouvait s'écarter des fils conducteurs pour éviter la voiture qu'il devait croiser ou dépasser. Ceux qui ont étudié le fonctionnement de cet omnibus ont été émerveillés de la facilité avec laquelle il pouvait évoluer au milieu des embarras de voitures.

Ils y voient la solution du problème du service régulier de transport automobile sur routes.

Ce qui nous a le plus frappé, c'est que l'inventeur, au lieu de chercher à organiser des croisements ingénieux, mais délicats, comme celui existant à l'entrée du garage, a pris la solution la plus simple pour permettre à deux omnibus de se croiser ou se dépasser, celle d'échanger les prises de courant des deux voitures.

Prix de revient de la journée des voitures électriques. — Pour les voituresses de livraison ou poids légers, nous n'avons aucune donnée sur la question de leur prix de revient.

Pour les voitures de place automobiles, nous en sommes toujours réduits aux chiffres que nous avons fait connaître dans notre communication sur le concours de 1899. En tenant compte des résultats de la pratique, nous serions cependant portés à les modifier comme suit, pour un parcours journalier de 60 kilomètres:

Frais généraux.....	3 ^f 67 ^c
Personnel.....	5 81
Matériel roulant (dont 2 francs pour les pneumatiques).....	5 00
Accumulateurs.....	4 50
Énergie consommée (12 hectowattheure à 0 fr. 20).....	2 40
TOTAL	<u>21 38</u>

Nous n'insisterons pas du reste, car notre opinion personnelle est que d'accumulateur ne se prête pas au service de fiacre où le cocher doit cheminer à la recherche du client.

Nous estimons, au contraire, que le moteur électrique convient parfaitement à la voiture de remise et encore mieux à la voiture louée au mois. A la condition de profiter de toutes les rentrées au dépôt pour charger les accumulateurs, on peut en effet les tenir toujours en état de supporter sans trop de dommage les à-coups qu'exige la circulation dans une ville aussi accidentée que Paris.

Dans notre communication de 1899, nous avons évalué le prix de revient d'une voiture de livraison de ville à moteur électrique pouvant porter au départ de 5 à 600 kilogrammes et faire 60 kilomètres, à:

Frais généraux.....	5 ^r 80 ^c
Personnel.....	5 00
Accumulateurs.....	4 50
Énergie consommée.....	2 40
SOIT, AU TOTAL.....	<u>17 70</u>

Pas plus que pour la voiture de place, nous ne croyons que le moteur électrique convienne au service de la voiture de livraison de ville, il comporte trop d'arrêts et partant trop de démarrages; quelquefois dans des conditions de déclivité dommageables. En tout cas, encore plus pour ce service que pour celui des voitures de remise, faudrait-il profiter de toutes les rentrées au dépôt pour recharger des accumulateurs. Nous serions bien étonnés que certain magasin qui, sur le conseil du constructeur, avait pris d'habitude de ne procéder à leur charge que tous les deux jours, sous prétexte que les accumulateurs pouvaient suffire à 120 kilomètres, ait trouvé grand profit à cette manière de faire.

Nous ne pouvons résister au plaisir de transcrire le passage suivant d'une lettre publiée par *l'Auto-Vélo*, qui exprime si clairement le rôle que la voiture électrique doit se borner à remplir pour le moment:

Aller le matin à ses occupations dans une voiture commode, s'arrêter, repartir sans effort; dans l'après-midi faire un tour au Bois dans une voiture bien suspendue et traînée sans à-coup, faire ses visites, dans une voiture très correcte, pouvoir laisser sa voiture à la porte d'un théâtre sans souci des intempéries, voilà ce qu'on peut demander à une électrique, et voilà ce qu'elle peut faire avec les accumulateurs actuels.

C'est dans la locomotion électrique, à n'en pas douter, que se trouve la solution du problème de la traction dans Paris. Quelque dur que soit un service, par exemple celui d'un médecin, dès maintenant la voiture électrique peut l'assurer du 1^{er} janvier au 31 décembre.

VOITURES POURVUES D'UN MOTEUR À MÉLANGE TONNANT.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

SERVICE URBAIN.

Voitures de place. — En 1898 et 1899, dans les concours de voitures des services urbains, les voitures à moteurs électriques l'avaient emporté comme nombre.

Seul, un coupé Peugeot avait pris part au concours de 1898.

En 1899, il avait été remplacé par un coupé des anciens établissements Panhard et Levassor.



Fig. 34. — Peugeot.

En 1900, nous avons compté deux voitures de place automobiles pourvues d'un moteur à mélange tonnant.

L'une, de la maison PEUGEOT (fig. 34), a reçu une médaille d'or.

L'autre, de la maison DE RIANCEY, a obtenu une médaille d'argent.

Les châssis de ces voitures étaient, dans leurs parties essentielles, semblables à ceux des voitures des mêmes maisons déjà décrites.

Le tableau suivant résume les résultats constatés pendant le concours.

MÉDAILLES	NOMS.	POIDS		PUISSANCE DU MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSUMMATIONS MOYENNES ⁽¹⁾			
							par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE-KILOMÈTRE.	
		TOTAL	UTILE		ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE	PISTE	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		kilogr.	kilogr.	chev.	kilom.	kilom.	litres.	litres.	litres.	litres.
Or.....	PEUGEOT...	845	140	4	18 200	28 560	0 110	0 105	0 132	0 124
Argent...	DE RIANCEY.	975	140	5	13 200	21 138	0 139	0 126	0 142	0 129

⁽¹⁾ Y compris la consommation des brûleurs. — En sus, il fallait tenir compte de la consommation d'électricité pour l'allumage.

Pour permettre d'apprécier les progrès réalisés depuis 1898, nous donnons au tableau ci-après, les résultats des deux concours précédents:

ANNÉES	NOMS	POIDS		PUISSANCE DU MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSUMMATIONS MOYENNES (1)			
							par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE-KILOMÈTRE.	
		TOTAL	UTILE.		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉNAIRE.	PISTE.	ITINÉNAIRE.	PISTE.
		kilogr.	kilogr.	chev.	kilomètres	kilom.	litres.	litres.	litres.	litres.
1898..	Coupé PEUGEOT..	1,290	150	6	16 210	22 500	0 261	„	0 200	„
1899..	Coupé PANHARD et LEVASSOR	1,300	140	6	18 500	25 050	0 105	„	0 080	„

(1) Pour le coupé Pengeot, compris la consommation des brûleurs.

Pour les voitures de place automobiles, la question vitale est le prix de revient de la journée-voiture.

Conformément à ce que nous avons dit plus haut pour les voitures à moteur électrique du même concours, nous admettrons pour l'ensemble des dépenses journalières, en dehors de la consommation d'énergie, une somme de 16 fr. 90.

Dans ces conditions, en tenant compte de l'essence employée pour chauffer les tubes incandescents et, en calculant comme dans les concours précédents, nous arrivons, pour les prix de revient de la journée-voiture, aux résultats suivants:

1898. Coupé PEUGEOT. 16' 90° + 16' 05° = 32' 95°

1899. Coupé PANHARD. 16 90 + 5 95 = 22 85

1900. Voiture découverte PEUGEOT. 16 90 + 4 00 = 20 90

1900. Voiture découverte DE RIANCEY. 16 90 + 5 00 = 21 90

Il est à noter que, pour cette dernière voiture, il n'a pas été tenu compte de la de-pense de charge et d'entretien des accumulateurs produisant l'étincelle d'inflammation.

SERVICE DE BANLIEUE.

Omnibus à dix places ou plus. — Au concours des poids lourds de 1900, il n'y a eu, comme voiture de transport des personnes avec moteur à mélange tonnant, que l'omnibus des anciens établissements PANHARD et LEVASSOR (fig. 35), construit pour le service de seize voyageurs avec leurs bagages.

Cet omnibus, qui avait déjà pris part au concours de 1899 à Versailles, revenait des grandes manœuvres de 1900. Il a reçu une médaille d'or.

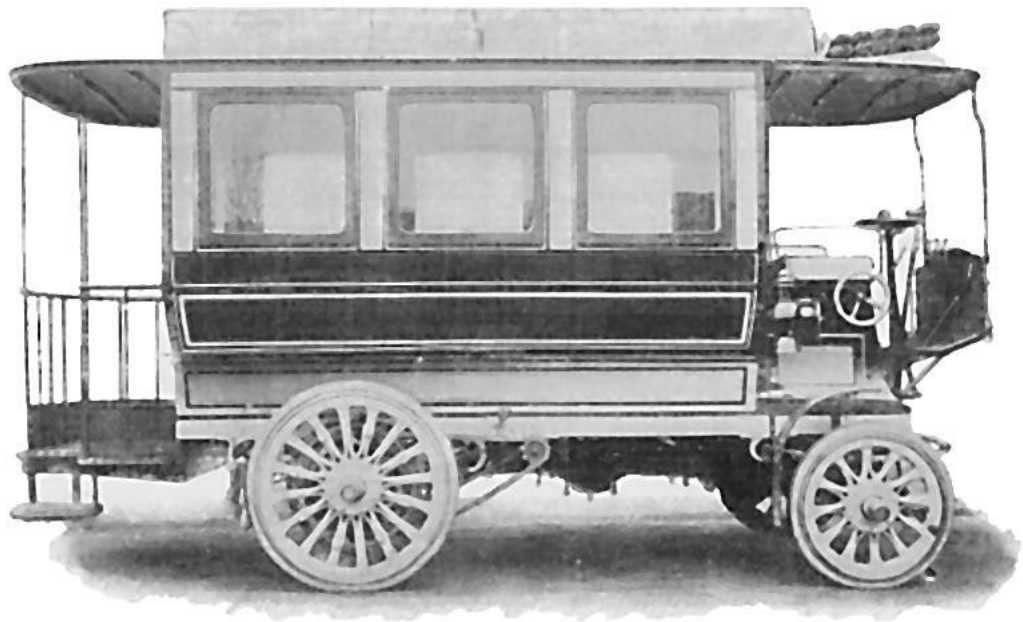


Fig. 35 — Omnibus Panhard et Levassor.

Le tableau suivant donne les résultats obtenus en 1899 et en 1900, tant pour cet omnibus que pour celui du même établissement de la quatrième catégorie du concours de tourisme.

MÉDAILLES	NOMS.	ANNÉES.	POIDS.		PUISSANCE du MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
			TOTAL.	UTILE.		ITINÉRAIRE.	PISTE
			kilogr.	kilogr.		kilomètres.	kilomètres.
Or: (Poids lourds). Vermeil: (Tourisme).	Anciens établissement PANARD et LEVASSOR.	1900...	4,620	1,600	12	11 220	"
		1900...	4,310	1,260	12	19 500	27 100
		1899...	4,260	1,200	12	14 750	"
		1898...	3,250	1,060	8	14 500	"
		1897...	3,400	1,000	12	10 à 15	"

MÉDAILLES.	NOMS.	ANNÉES.	CONSUMMATIONS MOYENNES				OBSERVATIONS.
			par		par		
			VOITURE-KILOMÈTRE.		TONNE-KILOMÈTRE.		
			ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	
			litres.	litres.	litres.	litres.	
Or: (Poids lourds).	Anciens établisse- ments PANHARD et LEVASSOR.	1900	0 456	#	0 099	#	En 1898, sur le châssis Panhard, il y avait la caisse d'une voiture de livraison de banlieue, type Louvre.
		1900	0 344	0 338	0 080	0 078	
		1899	0 464	#	0 109	#	
		1898	0 354	#	0 109	#	
		1897	0 499	#	0 147	#	

La diminution de vitesse au concours des poids lourds de 1900 ne tient pas au véhicule, mais bien aux itinéraires adoptés. Ils n'étaient peut-être pas plus durs comme declivités, mais vu les coudes assez brusques qu'on y rencontrait et le manque de longs alignements droits sans agglomérations, l'omnibus n'a pu atteindre la vitesse moyenne qu'il avait obtenue à Versailles. Ces circonstances défavorables ont également influé sur sa consommation.

C'est si vrai que l'omnibus de la même maison a pu, sur les itinéraires du concours de tourisme, où il a été récompensé d'une médaille de vermeil, et surtout sur celui qui passait par Melun, atteindre une vitesse qui a porté sa moyenne à 19 kilom. 500, tout en consommant notablement moins.

Ceci fait pressentir l'influence des itinéraires suivis sur la vitesse et sur la consommation, partant sur le prix de revient du voyageur-kilomètre déduit des constatations d'un concours.

Pour établir ce prix de revient, voici la suite des calculs que nous avons effectués:

On compte d'abord 12 p. 0/0 du prix d'achat pour l'intérêt et l'amortissement, on ajoute les dépenses du personnel et du graissage, y compris les chiffons, on majore et le total de 10 p. 0/0 pour frais généraux.

Faute de renseignements suffisants, on compte pour les réparations et l'entretien 11 p. 0/0 du prix d'achat.

Reste maintenant à calculer les dépenses de combustible, qui sont fonction de la charge utile. On considère trois hypothèses: un tiers, deux tiers de charge et charge complète. Pour chacune de ces charges, on calcule le poids total, et en le multipliant d'abord par la consommation constatée par tonne-kilomètre, puis par le nombre de kilomètres parcourus chaque jour, on a le volume d'essence brûlée. Il ne reste plus qu'à multiplier par le prix du litre et à diviser l'ensemble de toutes les dépenses par le nombre de tonnes-kilomètres utiles.

Bien des quantités, et en particulier ce dernier nombre, sont un peu arbitraires.

Ainsi, par exemple, pour déterminer le nombre des kilomètres journaliers, on multiplie la vitesse commerciale exprimée en kilomètres à l'heure, par 10, nombre d'heures ouvrables. Cependant, il faut bien s'arrêter quelque temps pour prendre ou laisser des

voyageurs, délivrer ou recevoir des colis, refaire les approvisionnements, etc.; si l'on va à une gare pour attendre le train, il n'arrive pas toujours à l'heure.

Pour tenir compte de ces causes de diminution de la durée du travail journalier, nous avons, suivant les circonstances, retranché 25 à 30 kilomètres.

Les tableaux suivants donnent les prix de revient calculés comme il vient d'être dit.

OMNIBUS DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS PANHARD ET LEVASSOR. — Concours de 1900, *tourisme*; Concours de 1900, *poids lourds*; Concours de 1899, *poids lourds*.

PRIX DE REVIENT. — 1° Dépenses journalières indépendantes.

Prix d'achat.....	25,000 ^f 00 ^c
Intérêt et amortissement, 12 p. 0/0 ($\frac{3\ 000}{300}$).....	10 ^f 00 ^c
Personnel (mécanicien) ($\frac{200}{25}$).....	8 00
Graissage	1 50
TOTAL.....	19 50
Frais généraux, 10 p. 0/0.....	1 95
TOTAL.....	21 45
Entretien et réparations, 11 p. 0/0 du prix d'achat ($\frac{21\ 750}{300}$).....	9 13
TOTAL.....	30 58

2° Dépenses variables avec le trafic.

	1900 TOURISME			1900 POIDS LOURDS.			1899 POIDS LOURDS. (Versailles.)			
	1/3 de	2/3 de	3/3 de	1/3 de	2/3 de	3/3 de	1/3 de	2/3 de	3/3 de	
	CHARGE	CHARGE	CHARGE.	CHARGE	CHARGE	CHARGE	CHARGE	CHARGE	CHARGE.	
Poids en ordre de marche . . kilogr.	3,050	3,050	3,050	3,020	3,020	3,020	3,060	3,060	3,060	
1/3 charge utile..... kilogr.	420	840	1,260	533	1,066	1,600	400	800	1,200	
POIDS TOTAL kilogr.	3,470	3,890	4,310	3,553	4,086	4,620	3,460	3,860	4,260	
Consommation par tonne-kilom. r.	0 08	0 08	0 08	0 099	0 099	0 099	0 109	0 109	0 109	
Consommation par voiture-kilom. r.	2 776	3 112	3 44	3 517	4 045	4 573	3 77	4 20	4 64	
Parcours journalier kilom.	150	150	150	100	100	100	130	130	130	
CONSOMMATION TOTALE. litres.	41 40	46 6	51 50	35 17	40 45	45 73	49 00	54 6	60 32	
Dépense correspondante à raison de 0 fr. 50 le litre francs.	20 70	23 30	25 75	17 58	20 22	22 86	24 5	27 3	30 16	
Dépense journalière constante. fr.	30 58	30 58	30 58	30 58	30 58	30 58	30 58	30 58	30 58	
DÉPENSE TOTALE.....	51 28	53 88	56 33	48 16	50 76	53 44	55 08	57 88	60 74	
Nombre de tonnes-kilomètres utiles .	63	126	189	53 3	106 6	160	52	104	156	
Prix de revient {	par voiture-kilom. utile ... francs.	0 813	0 427	0 291	0 90	0 47	0 334	1 06	0 55	0 389
	par 100 kilogr. de messageries ou par voyageur avec bagages. fr.	0 081	0 0427	0 0291	0 09	0 047	0 033	0 10	0 055	0 0389

Comme d'ordinaire, les voyageurs paient 0 fr. 10 par kilomètre dans les voitures de correspondance des chemins de fer, l'entreprise du transport des voyageurs par omnibus à moteur à essence pourrait être rémunératrice.

TRANSPORT DES MESSAGERIES.

SERVICE URBAIN (COLIS POSTAUX).

Poids légers. — Le concours des poids légers n'a pu être organisé comme les autres, car les voitures étaient trop petites pour recevoir un commissaire chargé de constater les incidents des parcours et les consommations en cours de route.

Pour contrôler les parcours, on a choisi sur l'itinéraire adopté neuf dépositaires déterminés de manière qu'entre deux, les concurrents ne pussent prendre un raccourci.

L'itinéraire de 28 kilomètres était parcouru deux fois par jour. Le point de départ et de retour était le garage de l'*Automobile-Club* de France. Dans la course du matin, les conducteurs déposaient leurs colis et les reprenaient dans la course du soir en faisant viser leurs feuilles de route à chaque remise ou reprise de colis.

Les temps écoulés entre les passages chez les divers dépositaires renseignaient sur l'importance des avaries éprouvées en cours de route par le temps employé à leurs réparations.

Pour vérifier la consommation, on scellait au départ les réservoirs pleins et on mesurait au retour ce qu'il fallait y verser pour les remplir.

Les organisateurs du concours des poids légers pensaient qu'il réunirait surtout des quadricycles ou de très petites voiturettes pesant 200 kilogrammes avec un coffre fermé pouvant contenir 100 kilogrammes de petits colis. Ces petits véhicules, du prix d'environ 2,000 francs, leur semblaient pouvoir offrir un réel avantage aux petits commerçants pour leurs livraisons. Un coin dans l'arrière-boutique devant suffire pour remiser le quadricycle et un gamin pouvant faire les courses.

Leur espoir a été déçu. Le concours des poids légers n'a réuni aucun véhicule de ce genre, bien que deux maisons au moins en construisent et trouvent à en vendre.

Tous les châssis des voitures qui y ont pris part avaient déjà figuré au concours de Vincennes. La carrosserie seule était changée. Beaucoup pouvaient porter 300 kilogrammes.

On se bornera donc à indiquer les médailles décernées et à décrire la seule voiture qui n'avait pas été récompensée dans les autres concours.

Il y a eu deux médailles d'or décernées; l'une à la voiturette de livraison DE DION et BOUTON (fig. 36), l'autre à celle de la maison PEUGEOT (fig. 37), qui offrait cependant une particularité digne d'être notée, ses roues étaient à tendeurs métalliques tangents.

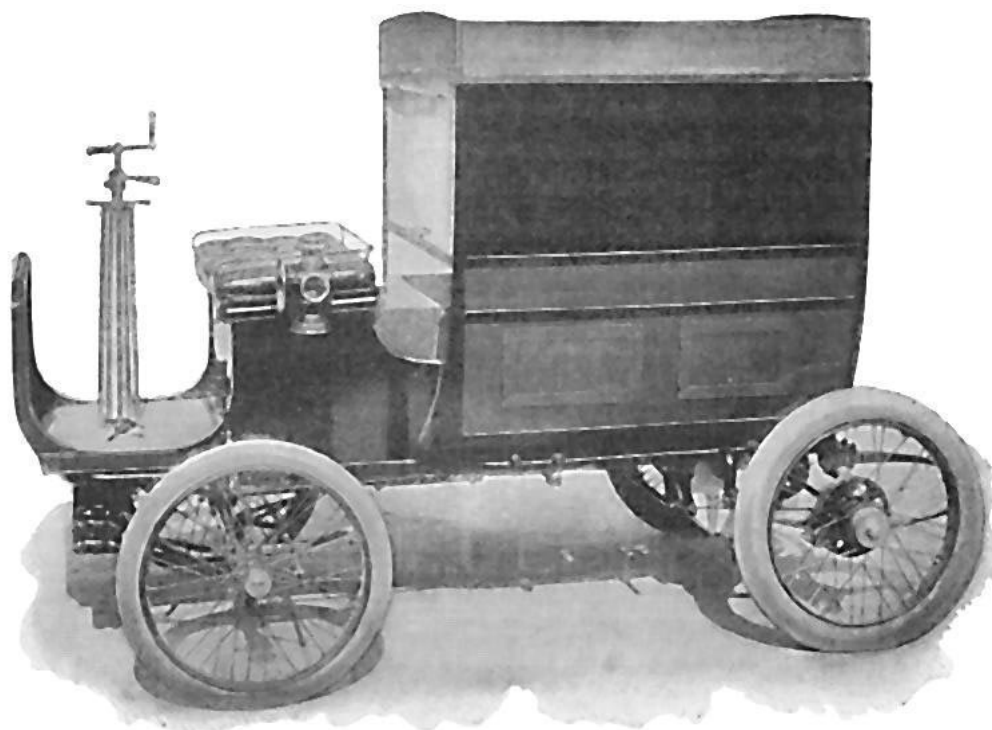


Fig. 36. — De Dion-Bouton.

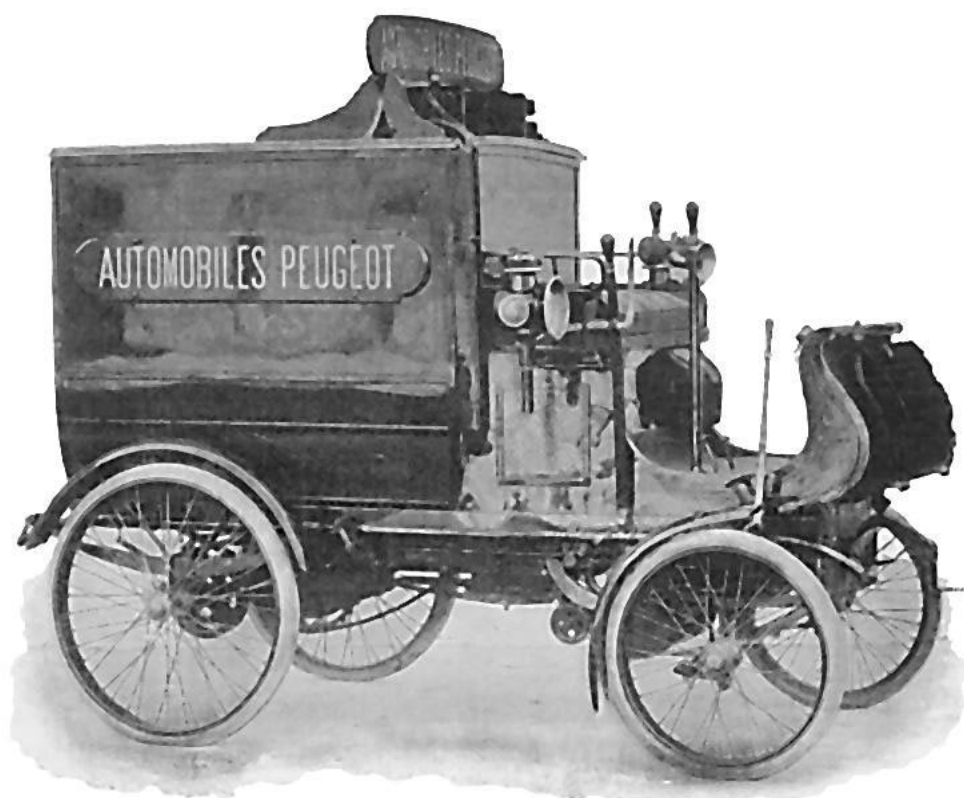


Fig. 37. — Peugeot.

La maison GILLET-FOREST (fig. 38) a obtenu une médaille de vermeil.

Dans cette voiturette, dont le châssis était exposé au Grand-Palais, le moteur est placé à l'avant. Le refroidissement a lieu par vaporisation. La vapeur se condense dans un radiateur à tubes verticaux en cuivre poli placés au-dessus du moteur. Le changement de vitesse s'obtient par train balladeur de longueur très réduite, grâce à un artifice qui consiste à avoir une des vitesses données par un engrenage toujours en prise qu'on cale en poussant à fond un des pignons du train mobile.

La transmission de l'arbre du train balladeur à la couronne du différentiel placé sur l'essieu arrière a lieu par pignons d'angle calés aux deux extrémités d'une tige portant un point à la cardan.

Deux médailles de bronze ont été attribuées, l'une à une voiturette FERNANDEZ, l'autre à une voiturette CORRE (fig. 39) [construite par les frères Renault].

Le tableau suivant résume les résultats obtenus pendant le concours sur les 264 kilomètres effectués en cinq jours dans Paris et sur les 34 kilom. 500 parcourus sur la piste le dernier jour.

POIDS LÉGERS.

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS.		PUISSANCE du MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
		TOTAL.	UTILE.		ITINÉRAIRE	PISTE.
		kilogr.	kilogr.		kilomètres	kilomètres
Or	DE DION et BOUTON	820	265	3 5	12 780	34 900
Or	PEUGEOT	985	300	4	14 500	27 480
Vermeil	GILLET et FOREST	990	300	5	13 520	33 200
Bronze	FERNANDEZ	580	100	3 5	15 470	25 440
Bronze	CORRE	780	300	3	14 710	38

MÉDAILLES	NOMS.	CONSOMMATIONS MOYENNES				
		par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE-KILOMÈTRE.		par 100 KILOGR. utiles.
		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	
		litres.	litres.	litres.	litres.	
Or	DE DION et BOUTON	0 113	0 100	0 164	0 145	0 0842
Or	PEUGEOT	0 136	0 096	0 162	0 115	0 096
Vermeil	GILLET et FOREST	0 142	0 103	0 160	0 116	0 091
Bronze	FERNANDEZ	0 065	0 0465	0 120	0 087	0 123
Bronze	CORRE	0 137	0 070	0 217	0 110	0 198

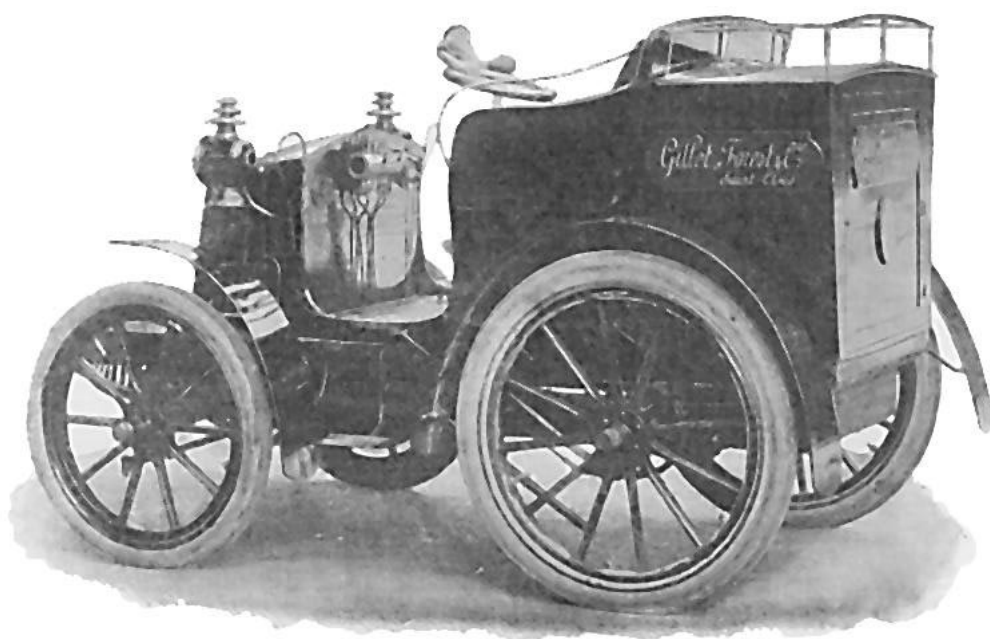


Fig. 38 — Gillet-Forest.



Fig. 39. — Corre.

Voitures de livraison. — Deux voitures de livraison pour service urbain ont pris part au concours: une voiture BROUHOT (fig. 40) et une voiture de DIETRICH. Leurs



Fig. 40. — Brouhot.

châssis sont absolument pareils à ceux des voitures des mêmes maisons décrites dans le concours des voitures de tourisme. La première a reçu une médaille d'or, la seconde une médaille de vermeil. Le tableau n° 5 résume les résultats constatés.

ESSENCE.

(Itinéraires journaliers dans Paris, 56 kilomètres; piste, 22 kilom. 500.)

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS.		RAPPORT.	PUISSANCE. DU MOTEUR.	REFROIDIS- SEMENT.	ALLUMAGE	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
		TOTAL. UTILE.						ITINÉRAIRE.	PISTE.
		kilogr.	kilogr.						
Or	BROUHOT.....	2,400	1,000	"	8 0	Pompe.	Électricité.	14 300	25 920
Vermeil	DE DIETRICH	2,700	1,350	0 50	9 5	Vaporisation.	Tubes incan- descents.	16 800	25 920

ESSENCE. (Suite.)

MÉDAILLES.	NOMS.	CONSOMMATIONS MOYENNES					
		par		par		par	
		VOITURE-KILOMÈTRE.		TONNE-KILOMÈTRE brûlé.		TONNE-KILOMÈTRE utile.	
		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.
Or.....	BROUHOT.....	0 263	0 156	0 109	0 065	0 265	0 156
Vermeil...	DE DIETRICH.....	0 270	0 288	0 100	0 106	0 200	0 212

PRIX DE REVIENT DE LA VOITURE-JOURNÉE POUR 60 KILOMÈTRES.

PAR VOITURE-JOURNÉE.

Combustible. $\left\{ \begin{array}{l} \text{BROUHOT} \dots \quad 12 \text{ l. } 426 \times 0 \text{ fr. } 50 = 6 \text{ fr. } 25 + 12 \text{ fr. } 80^{(1)} = 19 \text{ fr. } 05 \\ \text{(DE DIETRICH} \dots \quad 12 \text{ l. } 300 + 0 \text{ fr. } 50 = 6 \text{ fr. } 15 \times 12 \text{ fr. } 80 = 18 \text{ fr. } 95 \end{array} \right.$

Il résulte des renseignements pris auprès des grandes compagnies de chemins de fer que la journée d'une voiture de factage pour livraison des articles de messagerie leur revient à 16 fr. 72. Obligée, en effet, de faire un parcours moyen de 32 kilomètres, cette voiture nécessite l'emploi successif de deux chevaux qui coûtent ensemble 9 fr. 66 par jour, alors qu'à la Compagnie générale des Voitures, à Paris, 3 chevaux et demi reviennent à 5 fr. 68 par jour.

Pour un petit commerçant, bien des éléments de la dépense d'entretien d'un cheval, notamment le logement, coûteraient, par tête de cheval, plus cher qu'à une grande compagnie de chemins de fer.

D'un autre côté, les livraisons ne se font pas, comme pour le Bon Marché ou le Louvre, sur une assez grande échelle, pour être réparties sur des itinéraires fixés à l'avance pour chaque voiture.

L'emploi de la traction mécanique est tout indiqué pour ces transports intermittents exigeant la rapidité. Ainsi s'explique le nombre, chaque jour de plus en plus grand, des voitures de livraison à traction mécanique qui circulent dans les rues de Paris.

⁽¹⁾ L'évaluation à 12 fr. 80 des dépenses autres que le combustible résulte des renseignements fournis avec la plus grande obligeance par les Directeurs des Grands Magasins du Louvre et du Printemps.

Ils remontent à l'époque où les voitures avec moteurs à essence commençaient à être employées industriellement. Lorsqu'il se manifestait de petites avaries, on devait envoyer les voitures chez les constructeurs. Ceux-ci, surchargés de commandes, n'avaient pas le temps de s'en occuper, et les magasins

étaient privés de leurs voitures quelquefois pendant quinze jours.

C'est à ces pertes de temps considérables que M. Honoré, dans une lettre de 1897, citée dans une communication de M. L. Périssé à la société des ingénieurs civils, attribuait le prix de revient élevé de ces voitures avec moteurs à essence. Depuis, les constructeurs ont organisé des ateliers de réparation, et tout porte à penser que cet élément de dépenses s'en est trouvé atténué.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Camions.—Dans les concours précédents des poids lourds, la maison de Dietrich avait seule présenté un camion pourvu d'un moteur à mélange tonnant.

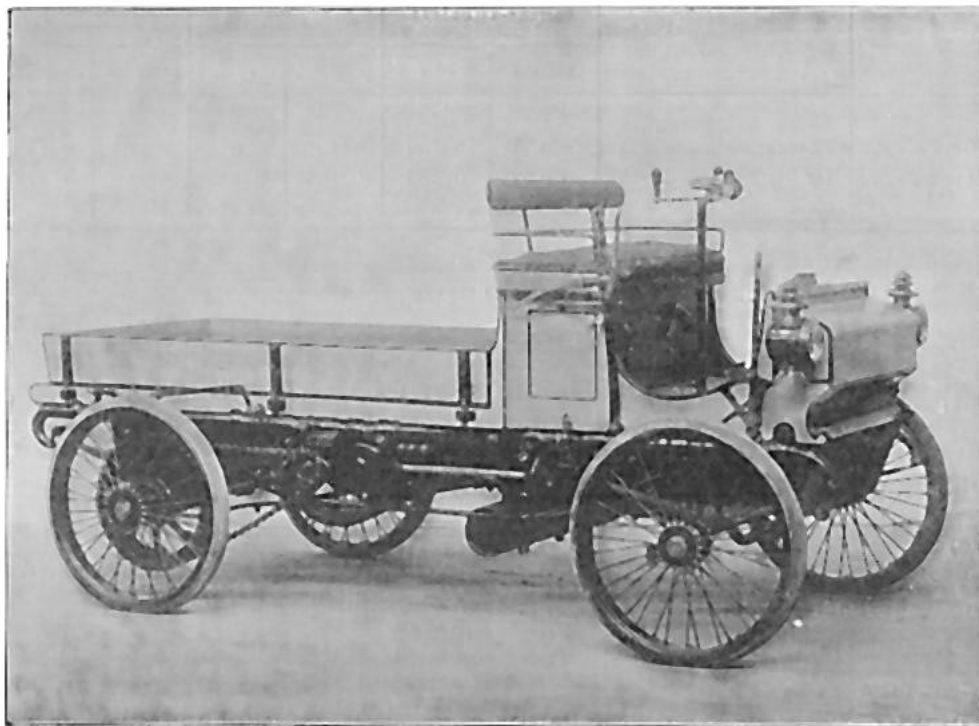


Fig. 41. — Camion Peugeot.

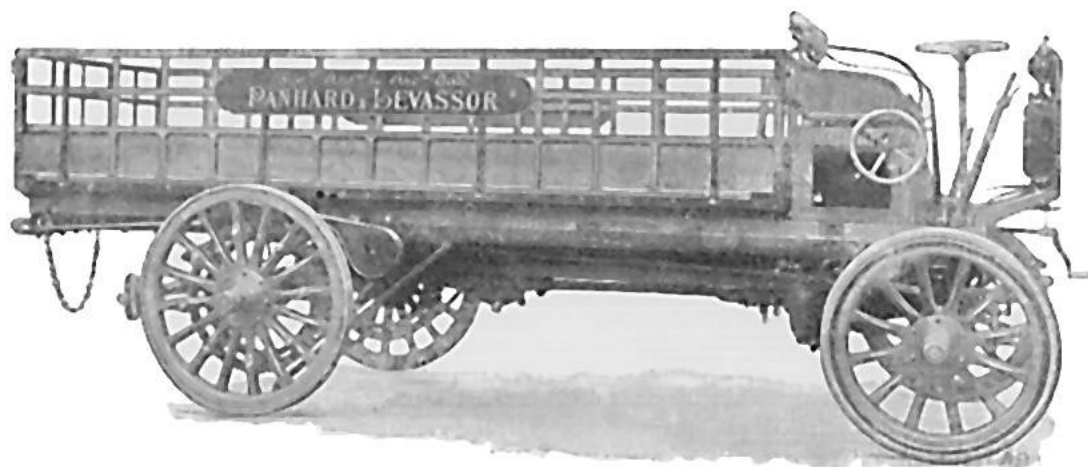


Fig. 42. — Camion Panhard et Levassor.

Le concours de 1900 en a réuni trois construits par les maisons PEUGEOT (fig. 41), PANHARD et LEVASSOR (fig. 42) et DE DIETRICH (fig. 43).

Leurs châssis étant presque identiques à ceux des autres voitures des mêmes constructeurs déjà décrites, nous nous bornerons à signaler:

1° Que le camion Peugeot, vu son faible poids, avait des bandages élastiques aux quatre roues, tandis que les autres n'en avaient qu'aux roues avant;

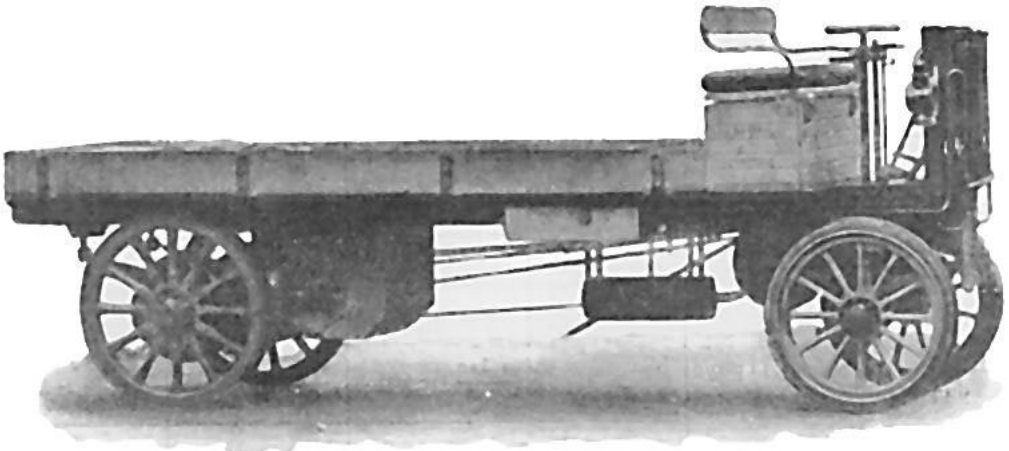


Fig. 43. — Camion De Dietrich.

2° Que, dans le camion de Dietrich de 1900, le changement de vitesse, au lieu d'être en arrière des roues motrices, était placé en avant.

Le tableau suivant résume les résultats obtenus dans le concours de 1900 et rappelle ceux obtenus pour les camions de Dietrich dans les trois concours précédents.

POIDS LOURDS : MARCHANDISES.

MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS		R.	PUISSANCE DU MOTEUR.	REFROIDIS- SEMENT.	ALLUMAGE	VITESSES moyennes À L'HEURE.	
		TOTAL.	UTILE.					ITINÉRAIRE	PISTE
		kilogr	kilogr					kilomètres	kilom.
Or.....	PEUGEOT.....	3,080	1,500	#	8	Pompes.	Tubes.	13 260	15 330
Vermeil.....	PANHARD.....	4,470	2,050	#	8	Idem.	Idem.	11 500	#
Argent.....	DE DIETRICH.....	3,410	2,500	#	9 5	Vaporisation.	Idem.	12 200	16 740
Idem, 1899.		4,084	2,300	#	9 5	Idem.	Idem.	10 680	#
Idem, 1898.		3,370	1,500	#	9 5	Idem.	Idem.	10 800	#
Idem, 1897.		2,500	1,200	#	6 5	Idem.	Idem.	8 500	#
MÉDAILLES.	NOMS.	CONSOMMATIONS MOYENNES				par		par	
		VOITURE-KILOMÈTRE.		TONNE-KILOMÈTRE.		VOITURE-KILOMÈTRE.		TONNE-KILOMÈTRE.	
		ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
		litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.	litres.
Or.....	PEUGEOT.....	0 291	0 258	0 116	0 107				
Vermeil.....	PANHARD.....	0 467	#	0 103	#				
Argent.....	DE DIETRICH.....	0 475	0 376	0 106	0 093				
Idem, 1899.		#	#	0 110	#				
Idem, 1898.		#	#	0 164	#				
Idem, 1897.		#	#	0 115	#				

CALCUL DU PRIX DE REVIENT.

1° DÉPENSES JOURNALIÈRES INDÉPENDANTES DU TRAFIC.

	PEUGEOT.	PANHARD et LEVASSOR.	DE DIETRICH.	
			1900-1899-1898.	1897
Prix d'achat.	8,000 francs.	12,000 francs.	10,000 francs.	6,000 francs.
Intérêt amortissement 12 p. o/o {	$\frac{960}{300} = 3\ 20$	$\frac{1,440}{300} = 4\ 80$	$\frac{1,200}{300} = 4\ 00$	$\frac{720}{300} = 2\ 40$
Personnel (1 mécanicien)	8 00	8 00	8 00	8 00
Graissage	1 50	1 50	1 50	1 50
TOTAL	12 70	14 30	13 50	11 90
Frais généraux: 10 p. o/o.....	1 27	1 43	1 35	1 19
TOTAL	13 97	15 73	14 85	13 09
Entretien et réparations, 11 p. o/o { du prix d'achat.....	$\frac{880}{300} = 2\ 93$	$\frac{1,320}{300} = 4\ 40$	$\frac{1,100}{300} = 3\ 66$	$\frac{660}{300} = 2\ 20$
TOTAL	16 90	20 13	18 51	14 29

2° DÉPENSES VARIABLES AVEC LE TRAFIC.

	PEUGEOT.			PANHARD ET LEVASSOR.			DE DIETRICH		
	$\frac{1}{3}$ de CHARGE.	$\frac{2}{3}$ de CHARGE.	$\frac{3}{3}$ de CHARGE.	$\frac{1}{3}$ de CHARGE.	$\frac{2}{3}$ de CHARGE.	$\frac{3}{3}$ de CHARGE.	$\frac{1}{3}$ de CHARGE.	$\frac{2}{3}$ de CHARGE.	$\frac{3}{3}$ de CHARGE.
Poids total en ordre de marche. kg.	1,580	1,580	1,580	2,420	2,420	2,420	1,910	1,910	1,910
Charge utile. kilogr.	500	1,000	1,500	683	1,366	2,050	833	1,666	2,500
POIDS TOTAL. kilogr.	2,080	2,580	3,080	3,103	3,786	4,470	2,743	3,576	4,510
Consommation par tonne-kilom. . l.	115	115	115	103	103	103	106	106	106
Consommation par voiture-kilom. l.	0 239	0 298	0 354	0 319	0 389	0 460	0 29	0 379	0 467
Parcours journalier..... kilom.	100	100	100	90	90	90	95	95	95
CONSOMMATION TOTALE.. litres.	23 9	29 8	35 4	28 71	35 01	41 4	27 55	36 00	44 365
Dépenses correspondantes à raison de o fr. 50 le litre francs.	11 9	14 9	17 7	14 35	17 50	20 70	13 75	18 00	22 28
Dépense journalière constante. fr.	16 9	16 9	16 9	20 13	20 13	20 13	18 51	18 51	18 51
DÉPENSE TOTALE... francs.	28 8	31 8	34 6	34 48	37 63	40 83	32 26	36 51	40 69
Nombre de tonnes-kilomètres utiles.	50	100	150	61 40	122 80	184 20	79	158	237
Prix de revient par tonne-kilomètre utile francs	0 576	0 318	0 230	0 56	0 306	0 22	0 40	0 23	0 17
En 1899							0 423	0 250	0 174
En 1898							0 673	0 369	0 288
En 1897							0 597	0 322	0 230

Il en ressort clairement que le prix de revient va en diminuant d'année en année au fur et à mesure que la charge utile spécifique augmente.

Même à charge entière, ils sont encore trop élevés pour permettre à la traction mécanique par moteur à mélange tonnant de lutter avec la traction animale pour un service régulier transportant chaque jour une charge à peu près constante de marchandises de faible valeur n'ayant pas besoin d'une vitesse dépassant 4 kilomètres à l'heure.

Cependant, ils sont assez avantageux pour permettre l'utilisation économique de cette traction mécanique dans les transports intermittents pour lesquels l'obligation de nourrir les chevaux, même quand ils ne travailleraient pas, rendrait la traction animale onéreuse.

VOITURES POURVUES D'UN MOTEUR À VAPEUR.

TRANSPORT DES PERSONNES.

SERVICE URBAIN.

Aucune voilure avec moteur à vapeur n'a figuré au concours des voitures de place automobiles.

Omnibus. — Le concours des *poids lourds* a réuni deux voitures à vapeur, un omnibus DE DION et BOUTON et la roulotte TURGAN (fig. 44). Cette dernière n'était pas encore



Fig 44. — Turgan.

entièrement au point; elle n'a pris part à ces épreuves que pour se préparer à un voyage en Tunisie.

Dans cette roulotte, la chaudière, chauffée à la houille, était du type Niclausse, améliorée dans ses parties essentielles par M. Turgan.

Il y avait pour chaque roue un moteur Compound de 20 chevaux à cylindres horizontaux. La pression de la vapeur était de 15 atm., le nombre des coups de piston était de 600 par minute.

Chaque arbre moteur portait un pignon denté relié par chaîne à une couronne fixée à la roue motrice comme dans les voitures à mélange tonnant.

Le poids total de la roulotte était de 5,150 kilogrammes avec une charge utile de 1,000 kilogrammes.

Une médaille d'or a été accordée à l'omnibus construit par la maison DE DION et BOUTON pour le transport de 24 voyageurs avec bagages.

Dans cet omnibus, il n'y avait qu'un seul moteur compound également à cylindres horizontaux d'une puissance totale de 35 chevaux. L'arbre moteur engrène avec un changement de vitesse (réduit à deux) par train balladeur, dont l'arbre actionne directement par engrenage la couronne du différentiel. Celui-ci est placé sur un faux essieu dont les extrémités, pourvues d'un joint à la Cardan, passent dans les fusées creuses de l'essieu et portent des entraîneurs fixés aux jantes des roues motrices.

Dans la voiture Chaboche que nous avons décrite dans le concours de tourisme et que nous retrouverons dans le concours des voitures de livraison, l'arbre moteur était relié par chaîne à la couronne du différentiel placé sur l'essieu arrière aux extrémités duquel les roues motrices étaient calées. Dans cette voiture, comme dans la roulotte Turgan, il n'y a pas de changement de vitesse.

Le tableau suivant résume les résultats obtenus dans le concours de 1900 et rappelle ceux constatés dans les trois concours précédents pour les omnibus de Dion et Bouton.

POIDS LOURDS : VOYAGEURS.

ANNÉES.	MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS		PUIS- SANCE DU MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSOMMATIONS MOYENNES EN COKE			
			TOTAL.	UTILE.		ITINÉRAIRE	PISTE.	par VOITURE-KILOMÈTRE		par TONNE-KILOMÈTRE	
								ITINÉRAIRE	PISTE.	ITINÉRAIRE	PISTE.
			kilogr.	kilogr.	chev.	kilom.	kilom.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.
1900.	Or..	DE DION et BOU- TON.....	8,300	1,800	35	15 00	„	2 69	„	0 325	„
1899.			8,260	2,000	30	19 80	„	3 79	„	0 460	„
1898.			8,380	2,000	30	14 46	„	2 68	„	0 320	„
1897.)			6,160	1,120	25	14 50	„	1 91	„	0 310	„

On constate encore ici, comme pour les omnibus Panhard et Levassor, une diminution de vitesse résultant de la configuration en plan des itinéraires adoptés en 1900.

En exécutant les mêmes calculs que pour l'omnibus Panhard et Levassor, on trouve pour l'omnibus de Dion et Bouton les prix de revient suivants:

Prix d'achat	24,000	francs
1° Dépenses par journée indépendantes du trafic:		
Intérêts et amortissement: 12 p. 0/0 ($\frac{2,880}{300}$).....	9' 60"	
Personnel... { Mécanicien ($\frac{200}{25}$)..... 8 } Chauffeur ($\frac{75}{25}$)..... 3 }	11 00	
Allumage et graissage	3 42	
TOTAL	24 02	
Frais généraux: 10 p. 0/0	2 40	
TOTAL par jour	26 42	
2° Entretien et réparations: 11 p. 0/0 ($\frac{2,640}{300}$).....	8 40	
TOTAL	35 22	

3° DÉPENSES EN COMBUSTIBLE ET EAU PROPORTIONNELLES AU TRAFIC.

	1/3 DE CHARGE.	2/3 DE CHARGE.	3/3 DE CHARGE.
Poids en ordre de marche (kilogr.)	6,565	6,565	6,500
Charge utile (kilogr.)	600	1,200	1,800
POIDS TOTAL (kilogr.)	7,100	7,700	8,300
Consommation par tonne-kilomètre	0 325	0 325	0 325
Consommation par omnibus-kilomètre	2 328	2 523	2 718
Parcours journalier (kilom.)	140	140	140
Consommation journalière de coke..... (kilogr.)	325	353	3 80
Valeur à raison de 3,50 p. 0/0..... (francs)	11 35	12 35	13 31
Valeur de l'eau consommée..... (francs)	3 50	3 50	3 50
DÉPENSE TOTALE journalière proportionnelle au trafic... (francs)	14 85	15 85	16 81

4° PRIX DE REVIENT.

	1/3 DE CHARGE.	2/3 DE CHARGE.	3/3 DE CHARGE.
	35 22	35 22	35 22
	14 85	15 85	16 81
Ensemble des dépenses journalières (francs.)	50 07	51 07	52 03
Nombre de tonnes-kilomètre utiles.....	84	168	252
Prix de revient de la tonne (francs.)	0 59	0 30	0 20
Prix de revient du voyageur-kilomètre avec bagages ou de 180 kilogr. de messageries:			
En 1900..... (francs.)	0 059	0 030	0 020
Ces prix de revient étaient:			
En 1899..... (francs.)	0 047	0 024	0 017
En 1898..... (francs.)	0 050	0 025	0 015
En 1897..... (francs.)	0 089	0 045	0 030

Par conséquent, puisque le nombre journalier des omnibus-kilomètres est de:

$$114 = 6 \times 19$$

et le nombre des voyageurs-kilomètre:

$$1,140 = 10 \times 6 \times 19$$

le prix de revient de la voiture-kilomètre et du voyageur-kilomètre avec bagages ou 100 kilogrammes de messagerie sont respectivement de:

$$\begin{aligned} \text{Voiture-kilomètre: } 0 \text{ fr. } 95 &= \frac{108,40}{114} \\ \text{Voyageur-kilomètre: } 0 \text{ fr. } 095. \end{aligned}$$

Cependant, comme le prix des places autorisé par le cahier des charges de l'entreprise est de 0 fr. 10, l'entreprise serait viable, même sans la subvention de 300 francs par kilomètre qui lui est allouée par l'État et le département, par application de l'article 86 de la loi de finances de 1898.

Il peut être intéressant de noter que dans les dépenses pour entretien et réparations, les roues et leurs bandages entrent pour 1,274 francs après un parcours de 50,000 kilomètres. Entre autres, les bandages des roues motrices de 0 m. 12 de largeur et 0 m. 04 d'épaisseur ont dû être remplacés après un parcours de 8,000 kilomètres, tandis que les bandages des roues directrices de 0 m. 09 de largeur et 0 m. 03 d'épaisseur, peuvent faire 16,000 kilomètres. Si on multiplie ces parcours par les charges respectives sur chacune des roues, on voit que les bandages sont usés après:

21,200 tonnes-kilomètre pour une roue motrice;
28,000 tonnes-kilomètre pour une roue directrice.

Soit, en tenant compte des diamètres de ces roues (1 m. 10 et 0 m. 80) après:

6,000 tours-tonne pour une roue motrice;
11,000 tours-tonne pour une roue directrice.

Si on tient compte de l'épaisseur usée qui est la même pour toutes les roues, on voit que l'usure est de:

2 millim. 5 par 1,000 tours-tonne des roues motrices,
1 millim. 36 par 1,000 tours-tonne des roues avant.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

SERVICE URBAIN.

Voitures de livraison. — Le concours de *voitures de place* automobiles a compté au nombre des voitures qui ont pris part à ces épreuves, une voiture de livraison, type *fabricant de boissons gazeuses*, pourvue d'un moteur à vapeur, construite et conduite par M. CHABOCHE.

Nous ne rappellerons pas ici ce que nous avons dit du mécanisme de cette voiture,

qui était semblable à celle du même constructeur, engagée dans le concours de voitures de tourisme (première catégorie).

Nous nous bornerons aux indications suivantes:

Poids à vide	2,110	kilogr.
Outils	30 ^{kg}	} 500
Eau	230	
Houille	100	
Chauffeur et mécanicien	140	
POIDS en ordre de marche		2,610
Charge utile		600
POIDS TOTAL		3,210

Sa vitesse moyenne a été de 24 kilom. 720 sur les itinéraires et de 32 kilom. 703 sur la piste.

Sa consommation a été de		ITINÉRAIRE	PISTE.
Par voiture-kilomètre.	Houille	0 ^{kg} 782	0 ^{kg} 785
	Eau	4 ^l 38	4 ^l 40
Par tonne-kilomètre	Houille	0 ^{kg} 244	0 ^{kg} 245
	Eau	1 ^l 36	1 ^l 37

SERVICE DE BANLIEUE.

Un seul camion avec moteur à vapeur a pris part au concours des *poids lourds* de 1900.

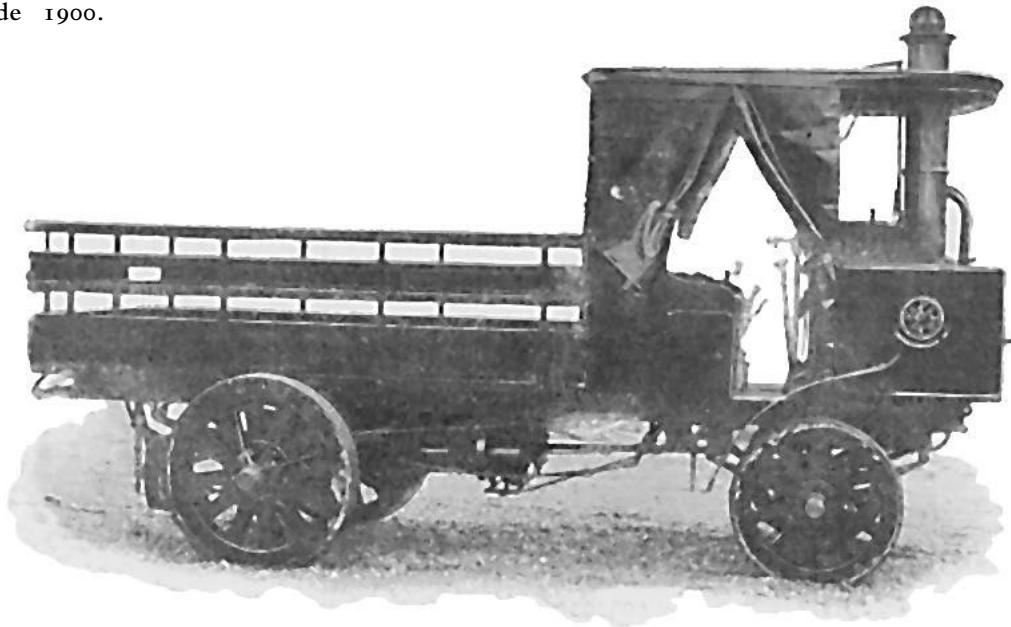


Fig. 45. — De Dion-Bouton.

Il appartenait à la maison DE DION et BOUTON (fig. 45). Il lui a été attribué une médaille d'or.

Le tableau suivant résume les résultats du concours de 1900 et des deux concours précédents de 1899 et 1898:

ANNÉES.	MÉDAILLES.	NOMS.	POIDS		PUISSANCE DU MOTEUR.	VITESSES moyennes À L'HEURE.		CONSOMMATIONS MOYENNES EN COKE			
			TOTAL.	UTILE.		ITINÉRAIRE.	PISTE.	par VOITURE-KILOMÈTRE.		par TONNE-KILOMÈTRE.	
								ITINÉRAIRE.	PISTE.	ITINÉRAIRE.	PISTE.
			kilogr.	kilogr.	chev.	kilom.	kilom.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.
1900.	Or. .	DE DION et BOU- TON.....	7,670	2,400	30	13 0	20 7	2 584	2 750	0 340	0 358
1899.			8,840	3,300	30	14 8	"	"	"	0 310	"
1898.			9,900	4,000	30	11 1	"	"	"	0 423	"

CALCUL DU PRIX DE REVIENT DE LA TONNE-KILOMÈTRE.

1° Dépenses indépendantes du trafic:

Prix d'achat.....	19,000 francs.
Intérêt et amortissement: 12 p. 0/0 ($\frac{2,280}{300}$).....	7 ^f 60 ^s
Personnel.....	11 00
Allumage et graissage.....	3 42
TOTAL.....	23 02
Frais généraux: 10 p. 0/0.....	2 20
TOTAL.....	24 22

2° Entretien et réparations: 11 p. 0/0 ($\frac{2,090}{300}$).....	6 96
ENSEMBLE.....	31 18

3° DÉPENSES EN COMBUSTIBLE PROPORTIONNELLES AU TRAFIC.

	1/3 DE CHARGE.	2/3 DE CHARGE.	3/3 DE CHARGE.
Poids en ordre de marche.....(kilogr.)	5,270	5,270	5,270
Charge utile.....(kilogr.)	800	1,600	2,400
POIDS TOTAL.....(kilogr.)	6,070	6,870	7,670
Consommation de coke par tonne-kilomètre.....	0 340	0 340	0 340
Consommation par voiture-kilomètre.....	2 050	2 330	2 600
Nombre de kilomètres par jour.....	100	100	100
Consommation journalière de coke.....	205	233	260
Dépense à raison de 3.50 p. 0/0.....(francs)	7 17	8 15	9 10
Dépense pour l'eau.....(francs)	2 00	2 00	2 00
Dépense journalière proportionnelle au trafic.....(francs)	9 17	10 15	11 10
Rappel des dépenses journalières constantes.....(francs)	31 18	31 18	31 18
TOTAL.....(francs)	40 35	41 33	42 28
Nombre de tonnes-kilomètre utiles.....	80	160	240
Ces prix de revient étaient:			
En 1900.....(francs)	0 550	0 250	0 176
En 1899.....(francs)	0 248	0 131	0 092
En 1898.....(francs)	0 373	0 200	0 140

D'après la vitesse commerciale et la charge utile, on avait admis comme nombre de tonnes-kilomètre utiles:

1899.....	177	354	531
1898.....	115	232	348

Pour le transport des marchandises, nous ne pouvons pas, comme pour le transport des voyageurs, comparer nos prix de revient théoriques avec ceux résultant d'une exploitation pratique; car le service des marchandises entre Stenay et Montmédy, assuré avec un camion de Dion et Bouton semblable à ceux de nos concours, n'a perçu, du 22 avril 1899 au 30 septembre 1900, qu'une recette de 1,227 francs, alors que, pour les voyageurs et les messageries, les omnibus ont perçu 22,739 francs pendant le même laps de temps.

Il est vrai que le cahier des charges de l'entreprise lui permet de percevoir par tonne-kilomètre: 0 fr. 60 pour les marchandises de la première catégorie; 0 fr. 50 pour celles de la seconde.

Nous noterons seulement en passant que le camion en service sur Stenay-Montmédy, comme d'ailleurs celui circulant entre Hyères et Toulon, ne marche qu'à 5 kilomètres à l'heure avec une charge utile de 5 tonnes.

Nous avons donc bien raison, dans notre communication d'août 1899, d'insister sur ce qu'avaient de peu rationnelles les vitesses de 13 et 14 kilomètres à l'heure que, dans nos concours, les constructeurs cherchent à obtenir avec leurs camions au détriment de la charge.

Comme malgré ce que nous avons pu dire, les mêmes errements ont été suivis en 1900, nous croyons devoir insister sur le rôle de la vitesse dans l'économie des transports des marchandises qui peuvent aller lentement.

Pour ne pas être accusé de parti-pris, nous nous servirons des résultats consignés dans l'ouvrage de MM. Boramé et Julien et résumés dans le schéma suivant (fig. 46).

Il permet de constater qu'une puissance de 5 chevaux suffit pour transporter une charge de:

	AVEC UNE VITESSE DE
3 tonnes.....	13 ⁴ ,6
2.5 tonnes.....	15 2
2 tonnes.....	17 6
1.75 tonne.....	19 7
1.50 tonne.....	21 7

Par suite, le nombre des tonnes-kilomètre est, pour ces diverses vitesses:

POUR UNE VITESSE DE	TONNES-KILOM.
13 kilom. 5.....	40 8
15 kilom. 2.....	38
17 kilom. 6.....	35 2
19 kilom. 7.....	34 47
21 kilom. 7,....	32 5

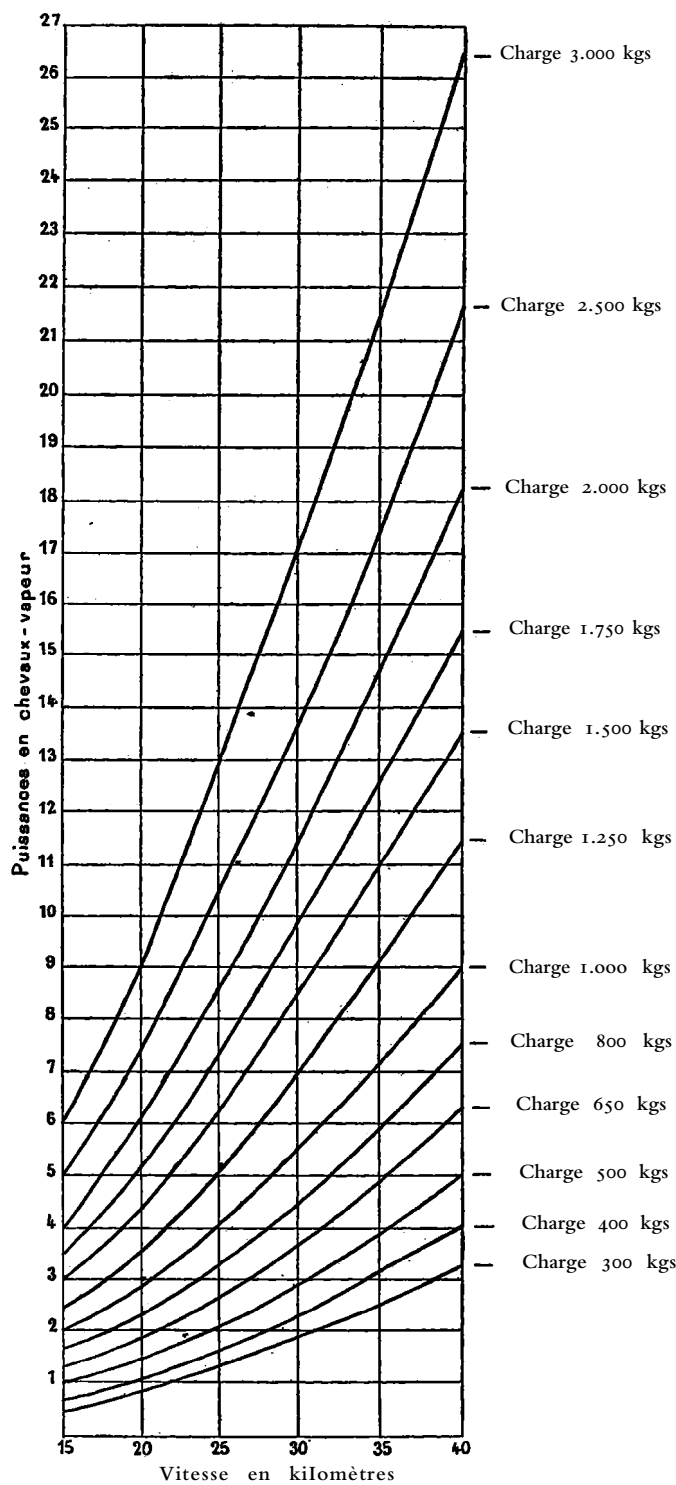


Fig. 46.

Dès lors, on voit que, sans changer autre chose que l'allure de la voiture, on peut réaliser une économie de 25 p. 100.

Quoi qu'il en soit, dès à présent, la traction mécanique à vapeur et même à mélange tonnant est en état de procurer, pour les petites distances, une économie notable sur les transports en chemin de fer.

En effet le schéma (fig. 47) montre qu'avec les barèmes du chemin de fer du Nord pour le tarif général, il y a économie à effectuer le transport mécanique sur route, même au prix de 0 fr. 180 la tonne-kilomètre jusqu'à 30 kilomètres pour la sixième catégorie des marchandises et bien au delà de 50 kilomètres pour les marchandises de la première catégorie, si l'on tient compte des frais de camionnage au départ et à l'arrivée, des frais supplémentaires de chargement et de déchargement en gare et des frais de gare, sans parler de la lettre de voiture, qui coûte 0 fr. 75.

Dans les mêmes conditions, comparée avec les taxes des tarifs spéciaux par wagon complet, la traction automobile à 0 fr. 18 la tonne-kilomètre est encore plus économique jusqu'à 31 kilomètres pour les marchandises transportées d'après les tarifs spéciaux au prix du barème 1 et jusqu'à 17 kilomètres pour les marchandises transportées au prix du barème VI.

Quant à la traction animale, qui, comme la traction automobile, peut aller prendre la marchandise dans la cour de l'expéditeur pour la déposer dans celle du destinataire, elle coûte environ 0 fr. 20 à 0 fr. 25 la tonne-kilomètre. Actuellement, elle est donc au moins aussi, sinon plus économique que cette dernière pour les services réguliers de transport à charge à peu près constante.

Elle perdrait son avantage si les transports étaient intermittents, surtout avec de longues périodes de chômage.

La traction automobile aurait donc un avenir assez beau pour encourager les constructeurs à chercher à combiner leurs divers dispositifs de transmission de manière à la rendre encore plus économique par une meilleure utilisation de la puissance du moteur.

Ainsi, pour ne parler que du changement de vitesse, tout le monde sera certainement frappé de l'énorme disproportion qui existe entre les puissances données respectivement au moteur à vapeur et au moteur à mélange tonnant, pour un même poids de charge totale.

Ceci tient probablement à ce que le changement de vitesse étant réputé un organe gênant et la marche lente sur rampe une allure peu sélecte, on profite de ce que le moteur à vapeur est à puissance variable pour supprimer en fait la manœuvre du changement de vitesse quand même on en a placé un, et malgré cela on monte les côtes à une allure relativement assez grande.

Avec la démultiplication constante, le nombre des coups de piston est cependant diminué, il faut compenser leur moindre nombre par une augmentation de l'effort moteur de chacun au détriment de la bonne utilisation de la vapeur et de la consommation régulière de combustible, car on doit recourir au tirage forcé pour produire la plus grande quantité de vapeur nécessaire.

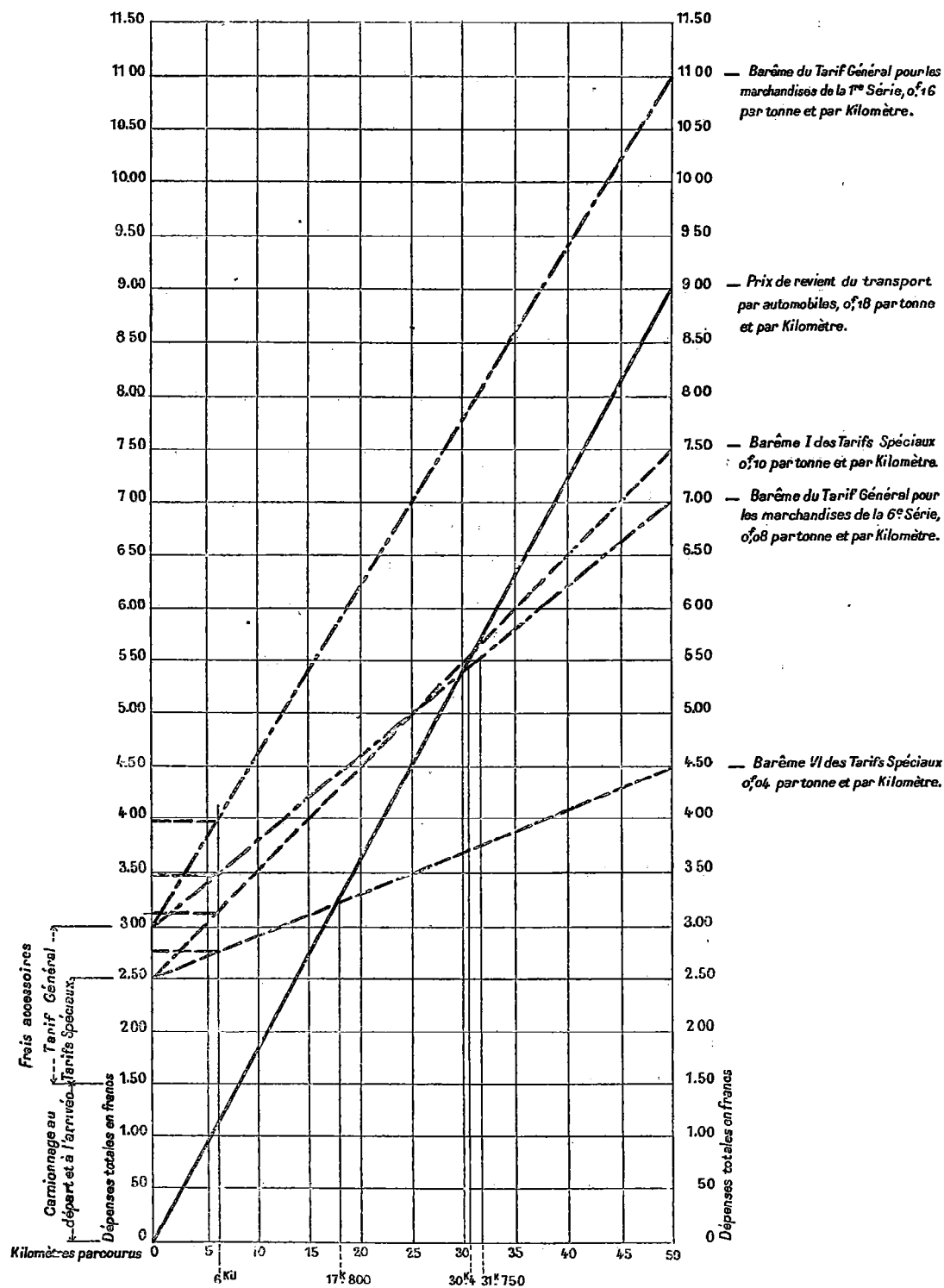


Fig. 47.

Quant aux changements de vitesse dont sont toujours pourvus les moteurs à mélange tonnant, sont-ils bien combinés avec la démultiplication pour maintenir en toute circonstance les vitesses du piston dans les limites où le rendement du moteur est économique? En adoptant purement et simplement les dispositions des châssis des voitures de promenade et même de course où le besoin de vitesse prime toute autre considération, les constructeurs des camions industriels ne s'exposent-ils pas bénévolement à faire travailler en marche normale leur moteur dans des conditions de vitesse où son rendement est désavantageux et sa consommation onéreuse.

Les enseignements que nous avons essayé de tirer en rapprochant les résultats des concours internationaux de 1900 de ceux constatés dans les concours industriels organisés chaque année, depuis 1897, par l'*Automobile-Club de France*, seraient incomplets si nous ne disions pas au moins quelques mots de la manière dont les chaussées se comportent sous le passage régulier des lourds véhicules à vapeur automobiles ou remorqueurs.

Par leur mode même de construction, les chaussées pavées composées d'éléments capables, individuellement, de résister à l'écrasement et aux chocs, n'ont rien à redouter du passage fréquent des lourds véhicules automobiles ou remorqueurs. A la vitesse de 5 kilomètres à l'heure, ceux-ci, à la condition d'être pourvus de sablières, peuvent affronter les plus mauvais pavages. Au contraire, les voitures automobiles affectées au transport rapide des voyageurs ou des messageries ne peuvent circuler sur les chaussées pavées, sans préjudice pour eux et leur contenu, que si, par un parfait entretien, la surface est maintenue sans irrégularités notables, comme la rue Henrion-Berthier, à Neuilly-sur-Seine par exemple.

En ce qui concerne les chaussées empierrées, dès le concours de 1898, à Versailles, M. Léon BOLLÉE exprimait la crainte que l'insuffisance de leur solidité ne fût un obstacle au développement de la traction mécanique sur routes.

Ces craintes n'étaient malheureusement que trop fondées.

Elles se trouvent corroborées par les renseignements concordants fournis par les ingénieurs en chef des cinq départements où des services réguliers ont fonctionné assez longtemps pour que leur influence sur les chaussées ait pu être étudiée.

Dans deux, l'Oise et les Côtes-du-Nord, ils se rapportent à des services réguliers de transports à faible vitesse de marchandises placées sur des wagons remorqués par une locomotive routière; dans les trois autres, le Calvados, le Var et la Meuse, il s'agit de services de transport rapide (15 kilomètres à l'heure) de voyageurs ou de messagerie.

Dans l'Oise, la locomotive pèse en ordre de marche 12 tonnes.

Elle remorque, suivant l'état de la chaussée, deux ou trois wagons du poids de 2 tonnes à vide, portant soit 6 tonnes de betteraves, soit 9 ou 10 tonnes de charbon de terre. La vitesse varie de 3 kilom. 500 à 5 kilomètres à l'heure.

D'après les observations faites par le Service des ponts et chaussées, sur les routes entretenues avec du silex, les roues motrices de 0 m. 40 de largeur de la locomotive, même avec des cannelures, ne paraissent pas détériorer la chaussée; ce sont les roues

de 0 m. 13 de largeur des wagons remorqués qui, en suivant les mêmes frayés, réduisent rapidement les cailloux en sable. Sur les chaussées entretenues avec du trapp des Vosges ou des quartzites des Ardennes, les roues des locomotives ne feraient probablement aucun mal, mais, quoique réduites, resteraient toujours les ornières produites par les roues des wagons.

Dans les Côtes-du-Nord, la locomotive routière d'une puissance de 30 chevaux a également des roues motrices de 0 m. 40 de largeur. Son poids total est de 15 tonnes, dont 8 t. 5 sur les roues motrices.

Elle remorque généralement deux camions du poids de 2 tonnes à vide qui, avec une charge moyenne de 7 tonnes, font ensemble 18 tonnes remorquées.

La vitesse moyenne est de 3 kilom. 500 à l'heure. En saison favorable, on fait, en quarante-huit heures, six voyages dont trois en charge et trois à vide. En mauvaise saison, c'est-à-dire environ pendant cinq mois, il n'y a qu'un seul voyage aller et retour par jour.

Avant l'établissement de ce service de transport, l'entretien de cette partie de route où la circulation était de 237 colliers était assuré avec l'emploi de 20 mètres cubes de cailloux et une dépense de 470 francs par an.

Depuis, il a fallu :

En 1899, employer 320 mètres cubes et dépenser.....	680 francs.
En 1900, employer 315 mètres cubes et dépenser....	700

L'ingénieur en chef estime que si le service continue, il faudra employer 350 mètres cubes par an pour assurer un entretien normal.

L'augmentation de la dépense est donc au moins de 230 francs par kilomètre et par an.

Dans le département du Calvados, une Société d'études a fait fonctionner pendant deux ans un service régulier de transport de voyageurs avec omnibus DE DION et BOUDON.

La vitesse commerciale était de 12 kilomètres à l'heure.

Le poids sur l'essieu moteur atteignait 5 tonnes. La largeur des bandages métalliques des roues motrices était de 0 m. 135. Il y avait chaque jour deux voyages dans chaque sens. Le service était assuré par trois omnibus et un tracteur pour les jours d'affluence ou les détresses.

Avant l'établissement de ce service, il semble que la dépense d'entretien du chemin vicinal parcouru était de 350 francs par an et par kilomètre.

Pour maintenir le chemin en bon état de viabilité pendant le fonctionnement de ce service, il a fallu porter tout d'abord la dépense à 660 francs; elle a été en croissant constamment et elle aurait atteint probablement 850 francs si les transports automobiles avaient continué.

Le surcroît de dépense a donc été, dans le département du Calvados, de 500 francs par kilomètre.

Dans le département du Var fonctionne un service régulier de transport de voyageurs avec le même matériel.

Les voyages journaliers sont de six dans chaque sens. Leur vitesse moyenne est de 15 kilomètres à l'heure.

La fréquentation de la route était de 207 colliers.

La largeur de la chaussée était de 4 mètres.

L'épaisseur moyenne était de 0 m. 09, sans couche spéciale de fondation.

La consommation annuelle de matériaux était de 52 mètres cubes, soit 27 mètres cubes par kilomètre et 100 colliers.

Depuis que le service de transports automobiles fonctionne, il a fallu employer 76 mètres cubes par kilomètre. Malgré cette augmentation de la consommation de matériaux, la chaussée se détériorait chaque jour davantage, et les ingénieurs ont dû solliciter un crédit pour porter sa largeur à 5 mètres et son épaisseur à 12 centimètres, comme dans la traversée d'Hyères, où la circulation des automobiles a causé relativement bien moins de mal à la chaussée.

Dans la Meuse, nous avons pu, sur le service de Stenay à Montmédy, recueillir des renseignements, sinon plus précis, au moins plus circonstanciés.

La circulation ordinaire était de 237 colliers. Sa largeur de 4 m. 43.

Sur les 19 kilomètres en question, 5 à 6 kilomètres étaient établis sur un sous-sol argileux un peu humide. Mais la chaussée supportait sans détérioration la circulation ordinaire.

Dès le premier mois de la mise en service, on s'est aperçu que la largeur de 4 m. 43 était insuffisante pour le croisement des véhicules et que le tracteur coupait la chaussée sur les bords quand il devait descendre vers l'accotement ou en remonter. De plus, sous le passage de ces lourds véhicules, la chaussée fléchissait dans les parties à sous-sol insuffisamment assaini.

Il a fallu successivement réclamer des crédits s'élevant, au total, à 53,000 francs, pour assainir les 6 kilomètres en question, porter la largeur de la chaussée à 5 mètres et son épaisseur moyenne à 0 m. 15.

D'un autre côté, l'entretien proprement dit, qui était, en 1898, assuré avec l'emploi de 648 mètres cubes et une dépense de 12,000 francs par an pour le parcours suivi, exige maintenant l'emploi de 1,397 mètres cubes et une dépense de 26,000 francs, soit une dépense supplémentaire de 14,000 francs pour 17 kilomètres ou 800 francs par kilomètre.

Cette dépense correspond à peu près à 0 fr. 40 par voiture-kilomètre, alors que l'entrepreneur dépense 0 fr. 95.

Dans ces conditions, il faut que tous ceux qui s'intéressent à la traction mécanique sur routes sollicitent le Parlement pour qu'il accorde les suppléments de crédits nécessaires pour assainir toutes les parties de chaussées empierrées établies sur des sous-sols argileux et humides, ainsi que pour donner à l'empierrement une largeur et une épaisseur suffisantes.

En attendant, nous devons engager les entrepreneurs de transports automobiles à limiter à 5 kilomètres à l'heure la vitesse des camions automoteurs portant 5 tonnes sur un essieu et à renoncer aux wagons remorqués s'ils ne veulent pas s'exposer, au moins pendant la mauvaise saison, à rester en panne dans les ornières creusées par leurs roues.

Quant aux transports rapides de 12 à 15 kilomètres à l'heure, ils ne semblent pouvoir être assurés que par des omnibus dont le poids ne dépassera pas 3,500 kilogrammes en charge.

FIN DU PREMIER VOLUME.

CONCOURS INTERNATIONAUX
D'EXERCICES PHYSIQUES ET DE SPORTS

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE
DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES

EXPOSITION UNIVERSELLE INTERNATIONALE DE 1900
À PARIS

CONCOURS INTERNATIONAUX
D'EXERCICES PHYSIQUES ET DE SPORTS

RAPPORTS
PUBLIÉS SOUS LA DIRECTION DE M. D. MÉRILLON

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

TOME II



PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE

MCMII

SECTION VIII.

SPORT NAUTIQUE.

I. — CONCOURS D'AVIRON.

Comité d'organisation.

MM. E. DUFRAINE, président de la Fédération nautique du Nord; A. FLEURET, membre de la Commission supérieure des sports; FLEUTIAUX, président de la Commission de l'aviron de l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques; LAGOGUÉ, trésorier du Comité des régates internationales de Paris; P. MARÉCHAL, président de la Fédération française des sociétés d'aviron; Jules MONNEY, membre du Comité de la Société nautique de la Marne; E. SÉVIN, ancien secrétaire du Comité des régates internationales de Paris; VIEIRA, président du Comité des régates internationales de Paris.

Emplacement et dates des concours. — Le dimanche 19 août 1900, en Marne.

Le dimanche 26 août 1900, en Seine, bassin de Courbevoie-Asnières.

PROGRAMME.

Les journées des régates de l'Exposition comporteront en principe 9 courses, savoir:

2, 4 et 8 juniors; 2, 4 et 8 seniors; yole de mer à 4 pour rameurs n'ayant jamais remporté de premier prix en régates générales; yole de mer à 4 pour rameurs n'ayant pas encore gagné un premier prix aux régates internationales de Paris; enfin, course à 4 pour rameurs seniors non inscrits dans la course principale.

Détail des prix⁽¹⁾.

<i>Course à 2 rameurs, juniors.</i>		francs.	<i>Course à 4 rameurs</i>		
1 ^{er} prix.....	600		<i>n'ayant pas encore gagné un premier prix</i>		
2 ^e prix.....	300		<i>aux Régates générales.</i>		francs.
3 ^e prix.....	200		1 ^{er} prix.....	700	
<i>Course à 4 rameurs, juniors.</i>			2 ^e prix.....	350	
1 ^{er} prix.....	1,200		3 ^e prix.....	250	
2 ^e prix.....	600		<i>Courses à 4 rameurs</i>		
3 ^e prix.....	400		<i>n'ayant pas encore gagné un premier prix</i>		
<i>Course à 8 rameurs, juniors.</i>			<i>aux Régates internationales de Paris.</i>		
1 ^{er} prix.....	2,400		1 ^{er} prix.....	700	
2 ^e prix.....	1,200		2 ^e prix.....	350	
3 ^e prix.....	800		3 ^e prix.....	250	
<i>Course à 2 rameurs, seniors.</i>			<i>Course à 4 rameurs, seniors non inscrits</i>		
1 ^{er} prix.....	600		<i>dans la course principale.</i>		
2 ^e prix.....	300		1 ^{er} prix.....	700	
3 ^e prix.....	200		2 ^e prix.....	350	
<i>Course à 4 rameurs, seniors.</i>			3 ^e prix.....	250	
1 ^{er} prix.....	1,200		<i>Prix pour les barreaux ayant piloté une</i>		
2 ^e prix.....	600		<i>équipe classée 1^{re}, 2^e ou 3^e.....</i>		700
3 ^e prix.....	400		<i>TOTAL des prix.....</i>		20,000
<i>Course à 8 rameurs, seniors.</i>					
1 ^{er} prix.....	2,400				
2 ^e prix.....	1,200				
3 ^e prix.....	800				

Les épreuves éliminatoires, s'il est nécessaire d'en courir auront, lieu le samedi soir et le dimanche matin.

⁽¹⁾ Les prix consisteront en objets d'art.

RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. La clôture des engagements est fixée au mardi 14 août, à midi.

ART. 2. Les inscriptions devront être accompagnées du montant des entrées, soit:

Par équipe de 2	10 francs.
Par équipe de 4	30
Par équipe de 8	40
Pour les équipes de débutants et de seniors non inscrits dans la course principale...	12

ART. 3. Les entrées seront remboursées aux équipes ayant accompli le parcours de la course.

ART. 4. Les forfaits seront admis jusqu'au mardi 21 août, à midi.

ART. 5. Le parcours pour toutes les courses sera de 1,750 mètres environ sans virages.

ART. 6. Le règlement de courses de la Fédération française des sociétés d'aviron sera seul appliqué.

ART. 7. Le jury sera composé de membres français et étrangers. Il sera nommé par le Commissaire général de l'Exposition de 1900, sur la proposition du directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

ART. 8. La direction des courses sera confiée à un juge arbitre nommé par le jury international.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. E. SÉVIN,

COMMISSAIRE DÉLÉGUÉ.

L'éloge du sport à l'aviron, au point de vue physiologique, n'est plus à faire. Sa supériorité est reconnue par tous les écrivains spéciaux et on admet unanimement qu'il constitue un des rares exercices gymnastiques qui puissent être exercés sans inconvénients depuis l'enfance jusqu'à la vieillesse.

L'aviron n'exige en effet aucun de ces efforts violents qui peuvent être le point de départ des accidents les plus graves, il met en action tous les muscles du corps humain et favorise particulièrement le développement des organes de la respiration.

A un autre point de vue, l'aviron méritait d'attirer l'attention des pouvoirs publics; c'est un des sports les plus anciens parmi ceux qui se pratiquent en France et son organisation administrative a atteint un degré de perfection très remarquable.

Toutes les sociétés d'aviron de France sont constituées en un groupement qui porte le titre de *Fédération française des Sociétés d'aviron* et sont régies par un code de courses uniforme et une définition unique de l'amateur. Un comité central dirige l'association.

La *Fédération française* est en outre affiliée à la *Fédération internationale* qui règle les rapports des fédérations nationales entre elles et englobe les associations de Belgique, d'Italie, de Suisse, d'Espagne et d'Autriche.

Un des premiers et des plus importants résultats des régates de l'Exposition sera incontestablement l'extension des relations de la *Fédération internationale*. L'unification de la définition de l'amateur coïncidant avec cette importante manifestation nautique a eu pour résultat de décider les Anglais, les Américains, les Allemands et les Hollandais à venir courir en France.

Un sport aussi intéressant et doué d'une organisation aussi remarquable ne pouvait manquer de trouver sa place dans les concours sportifs de l'Exposition et la Section VIII des comités consultatifs spéciaux fut chargée d'élaborer un programme de courses à l'aviron comprenant les courses suivantes:

2, 4 et 8 rameurs juniors.....	3 courses.
2, 4 et 8 rameurs seniors.....	3
1 rameur senior.....	1
4 rameurs seniors non engagés dans la course principale.....	1
4 rameurs débutants.....	1
TOTAL.....	<u>9</u>

Ce programme une fois arrêté, M. le Commissaire général confia le soin de l'exécuter à une commission spéciale d'organisation.

Cette commission reconnut tout d'abord l'inutilité de constituer un bureau et se borna à déléguer ses pouvoirs à un commissaire organisateur, M. SÉVIN, et à un trésorier, M. LAGOUÉ.

Dès sa première séance, le Comité admit que, pour entrer dans les vues de M. le Commissaire général en procurant à tous les adeptes de l'aviron les moyens de participer aux grandes épreuves de l'Exposition, il était nécessaire de donner des courses pour les rameurs dits «de promenade ou indépendants».

Il existe, en effet, à côté des rameurs inscrits dans les sociétés nautiques sportives, un grand nombre de jeunes gens qui pratiquent le sport de l'aviron; ces rameurs possèdent en propre leur embarcation et ne s'y exercent guère que le dimanche, car ils ne s'entraînent pas en vue des courses.

Ce sont en général des ouvriers, des employés, habitant dans les III^e, XI^e et XII^e arrondissements, auxquels leurs occupations ne laissent pas de loisir en semaine et qui cherchent dans l'exercice de l'aviron un délassement aux fatigues de l'atelier et du bureau.

Le Comité obtint facilement de M. le Commissaire général l'autorisation de comprendre dans son budget les frais d'organisation d'une journée de régates en Marne pour cette intéressante catégorie de rameurs, qui s'est montrée fort reconnaissante de cette marque de sympathie de l'Administration.

Pour l'organisation de ces régates spéciales, le Comité crut devoir faire appel au concours de MM. Kock, président du *Club nautique de Paris*, et Miran, président de la société nautique *En Douce*, qui connaissaient particulièrement les habitudes et les goûts des rameurs de promenade. Ces Messieurs acceptèrent avec empressement la tâche que le Comité leur confiait et le succès répondit largement à leurs efforts, car ils recueillirent les engagements de 270 rameurs, fait sans précédent dans les annales nautiques.

Plus de 10,000 spectateurs pressés sur les deux rives de la Marne assistèrent le 14 août à ces régates, dont l'intérêt se trouvait augmenté par la participation de l'École de Joinville.

Autorisés par leur sympathique commandant, M. le chef de bataillon Chandezon, les moniteurs de notre célèbre École de gymnastique militaire avaient formé trois équipes qui se disputèrent l'une des courses de la journée.

Voici le résultat des différentes épreuves:

I. EMBARCATIONS DE PROMENADE À UN RAMEUR.

(24 inscrits, 4 épreuves éliminatoires.)

1^{re} épreuve. 1^{er} M. COMPÈRE, <i>F. P.</i> ; 2^e M. WINTSCH, <i>F. P.</i>	4^e épreuve. 1^{er} M. PLATEL; 2^e M. RIVAUT.
2^e épreuve. 1^{er} M. QUITTE, <i>Société N. E. D.</i> ; 2^e M. L'HOMME, <i>F. P.</i>	<i>Finale:</i> 1^{er} M. PLATEL (garage Chevallier);
3^e épreuve. 1^{er} M. SAVARY, <i>F. P.</i> ; 2^e M. BAUM-GARTNER, <i>F. P.</i>	2^e M. WINTSCH, <i>F. P.</i> (garage Chevallier);
	3^e M. SAVARY, <i>F. P.</i> (garage Delmez);
	4^e M. RIVAUT (garage Seyler).

II. YOLES À CLINS À DEUX RAMEURS ET UN BARREUR.

(8 inscrits.)

1^{er} „BLUET“ (MM. VOLL et JANVIER), <i>F. P.</i> (garage Seyler);	3^e „ÇA TIRE“ (MM. LARUE et BERTHET) <i>F. P.</i> (garage du Sémaphore).
2^e „BAMBOULA“ (MM. RAMPANT et PINAUD) <i>F. P.</i> (garage Strologo);	

III. CANOËS ET YOLES À CLINS À UN RAMEUR ET BARREUR.

(14 inscrits, 2 épreuves éliminatoires.)

1^{re} épreuve. 1^{er} M. COMPÈRE; 2^e M. WINTSCH; 3^e M. GEORGES.	<i>Finale:</i> 1^{er} M. BOISSIÈRE (garage Chevallier);
2^e épreuve. 1^{er} M. BOISSIÈRE; 2^e M. VOLL; 3^e M. RAMPANT.	2^e M. RAMPANT, <i>F. P.</i> (garage Strologo);
	3^e M. VOLL, <i>F. P.</i> (garage Seyler).

IV. YOLES FRANCS-BORDS À DEUX RAMEURS ET BARREURS.

(11 inscrits.)

1^{er} „HERMIONE“ (MM. FOURNIER et SABARDIN), <i>F. P.</i> (garage de J'Horloge).	3^e „LA COSSE“ (MM. H. et J. L'HOMME), <i>F. P.</i> (garage Delmez).
2^e „JEAN-ROULE“ (MM. MIQUEL et THILL), <i>F. P.</i> (garage Perre).	

V. PÉRISSOIRES.

(7 inscrits.)

1^{er} „LA PLUME“; **2^e** „MON RÊVE“; **3^e** „BÉBÉ“.

VI. YOLES FRANCHES À QUATRE RAMEURS.

(Course réservée aux instructeurs de l'École de gymnastique de Joinville-le-Pont.)

1^{er} MM. CHAUVEAU, CHARBONNEL, FLORI et GROS (entraînement: <i>Club nautique de Paris</i>); arrivée très disputée: 5 secondes séparaient le premier du deuxième, et une seconde le deuxième du troisième.	2^e MM. BULTEZ, FEHRNBACH, MOULIN, CHAUVOT (entraînement: <i>Société d'encouragement</i>).
	3^e MM. PIERROT, HUBERT, DESCAMPS et HARDY (entraînement: <i>Société nautique de la Marne</i>).

VII. YOLAS À QUATRE RAMEURS ET BARREUR.

(5 inscrits.)

- | | |
|---|---|
| 1^{er} «EN DOUCE» (MM. JOUBERT, CAILLOIS, RENAUX
et KLEIN) <i>Société nautique «En Douce»</i> ;
2^e «TOUSLOUFF» MM. CORSNET, SARTIRANO, CANNAS
et DUCROCQ), <i>F. P.</i> (garage Perre); | 3^e «ÇA TIRE» (MM. LARUE, BERTHET, DURET et
THIVANS), <i>F. P.</i> (garage du Sémaphore). |
|---|---|

VIII. OUTRIGGERS À QUATRE RAMEURS.

(4 inscrits.)

- | | |
|--|--|
| 1^{er} «BAMBOULA» (MM. RAMPANT, PICARD, MAITROT
et COMPÈRE), <i>F. P.</i> (garage Strologo). | 2^e «ÇA TIRE» (MM. PROBST, LARUE, H. BERTHET,
et DESPREZ), <i>F. P.</i> (garage du Sémaphore). |
|--|--|

M. PATRY, vice-président du *Rowing Club*, remplissait les fonctions de juge-arbitre; M. TAILLANDIER, secrétaire du *Club Nautique de Paris*, celles de *starter*.

Pendant que se donnait cette première fête de l'aviron, le Comité terminait l'organisation de la grande journée du 26 août.

Toutes les sociétés nautiques avaient reçu le programme officiel et trois circulaires lancées ultérieurement les tenaient au courant de toutes les dispositions prises par le Comité. En outre, pour se conformer aux recommandations du Service des sports, le Comité faisait passer chaque semaine un communiqué officiel à la presse, de manière à tenir en éveil la curiosité publique.

M. Fleutiaux, spécialement chargé de cette mission, s'en acquitta avec une ponctualité digne d'éloges.

D'autre part, 6,000 affiches furent apposées en temps utile sur les murs de Paris et des communes environnantes, et des voitures-réclames, indiquant la date et l'emplacement des régates, sillonnèrent la capitale pendant deux jours.

M. Adam Lévy, membre de la Section VIII, avait bien voulu se charger des questions de publicité et remplit sa tâche à la satisfaction complète du Comité.

Un des points qui attirèrent en première ligne l'attention du Comité fut la question du transport des embarcations et des rameurs.

Désireux de procurer autant que possible des réductions de tarifs aux sociétés invitées, le commissaire organisateur adressa aux Compagnies de chemins de fer français, suisses, belges, hollandais, italiens et allemands une circulaire (rédigée en trois langues: français, italien et allemand).

Les réponses furent généralement satisfaisantes et les sociétés françaises notamment consentirent une réduction de 50 p. 100.

Afin d'éviter des retards, des recommandations spéciales furent adressées aux gares-frontières par M. Barrelet, délégué du Comité auprès des équipes étrangères, dont le dévouement ne se démentit pas un seul instant.

Le Comité avait aussi tenu à apporter un soin tout particulier à l'acquisition des objets d'art devant être donnés en prix. Il tenait non seulement à ce que ces objets représentassent la valeur portée au programme, mais aussi qu'ils fussent au point de vue artistique dignes du grand pays qui les offrait.

Le Comité croit avoir, sur ces deux points, satisfait tout le monde, car ses choix ne lui ont valu que des félicitations de la part des heureux vainqueurs des courses.

Restait à organiser le bassin des courses. Le Comité prit à cet égard les dispositions suivantes:

Une enceinte de 200 mètres environ, comprenant une grande tente de 30 mètres, fut réservée aux invités et au public payant.

Une estrade fut construite pour le Jury et une tente plus petite dressée pour la Musique militaire accordée par M. le Gouverneur de Paris, sur la demande du Comité.

Le départ et l'arrivée étaient reliés par une ligne téléphonique comprenant trois postes intermédiaires (un à chacun des garages des sociétés nautiques); au départ, une ligne de bachots montés chacun par un homme chargé de tenir l'embarcation de course jusqu'au moment du départ.

A l'arrivée, une tente pour le juge et la Presse.

MM. Albert, du *Rowing Club de Paris*, Damman, de l'*Union Athlétique* du I^{er} arrondissement, et Cornil, du *Club Nautique* de Paris, mettaient leurs embarcations à pétrole à la disposition des Inspecteurs de la navigation.

Enfin, les juges-arbitres avaient à leur disposition les bateaux à pétrole rapides gracieusement prêtés au Comité par leurs propriétaires, MM. Tellier, le distingué constructeur, et M. Fenwick, de la *Société d'encouragement*.

Une vedette de l'État se tenait à la disposition de M. l'Inspecteur général de la navigation, Guillemain, qui ne manqua jamais d'apporter aux adeptes de l'aviron le précieux encouragement de sa présence.

Les régates devaient durer deux jours, M. le Préfet de police avait pris un arrêté interdisant la navigation le dimanche 26 août après-midi, pendant les épreuves finales.

Le service de secours était assuré par la *Société parisienne de sauvetage*, sous la direction de son dévoué président, M. Paysant.

La police était faite par MM. les commissaires d'Asnières et de Courbevoie ayant sous leurs ordres une cinquantaine d'agents. Aucun incident ne s'est d'ailleurs produit.

Par une circulaire lancée huit jours avant les régates, le Jury nommé par M. le Commissaire général avait été convoqué à la tribune pour le samedi 25 août à 8 heures du matin, à l'effet de désigner un président, trois juges-arbitres et deux juges à l'arrivée.

Le Jury officiel nommé par le Commissaire général de l'Exposition était composé comme suit:

Membres français: MM. BELLAN, BODAAN, CHENAL, GUELDRY, HAFFREINGUE, KOCK, LE GROS, LEVRAUD, OYARZUN, ALBERT.

Membres étrangers: MM. BEER [Allemagne], président de la *Fédération allemande*; GRÉGOIRE [Belgique], président de la *Fédération belge*; MULLER [Danemark], chef d'équipe de la *Société d'aviron* de Copenhague; FORTMEYER [États-Unis], président de la *National Association Amateurs Oarman*; LEHMANN [Grande-Bretagne], secrétaire de l'*Amateur Rowing Association*; CAPUCCIO [Italie], secrétaire de la *Fédération internationale des Sociétés d'aviron*; FRICKKERS [Pays-Bas], secrétaire de la *Fédération hollandaise*; Huber FIEFENHOEF [Suisse], président de la *Fédération suisse*.

M. BODAAN fut choisi comme *président*; MM. LEGROS [Français], OYARZUN [Français] et WANNER [Suisse], comme juges-arbitres.

MM. KOCK [Français], FORTMEYER [Américain] comme juges à l'arrivée.

Les inscriptions recueillies pour les différentes courses s'élevèrent aux chiffres suivants:

		ENGAGEMENTS. RAMEURS.	
		—	—
Embarcations à ..	1 rameur	20	20
	2 rameurs juniors	19	38
	2 rameurs seniors	10	20
	4 rameurs juniors	13	52
	4 rameurs seniors	12	48
	4 rameurs débutants	8	32
	4 rameurs seniors (course secondaire)	4	16
	8 rameurs juniors	9	72
	8 rameurs seniors	6	48
TOTAUX		101	346

Les épreuves éliminatoires que rendait nécessaires l'affluence de concurrents commencèrent le samedi 25 août à 9 heures du matin et se poursuivirent le samedi après-midi et le dimanche matin 26 août, de façon à ne laisser dans chaque course que quatre concurrents qualifiés pour les finales, qui eurent lieu le dimanche 26 août après-midi en présence de la foule la plus considérable qu'aient jamais attirée des régates à l'aviron.

M. le Ministre de la marine était représenté à la tribune du Jury par M. le capitaine Hauet, de l'artillerie de marine.

Les épreuves finales donnèrent les résultats suivants:

UN RAMEUR.

1 ^{er} M. BARRELET, <i>Société nautique d'Enghien</i>	7 ^m 35 ^s 3/5
2 ^e M. GAUDIN, <i>Basse-Seine</i>	7 41 3/5
3 ^e M. ASHE, <i>A. R. A. [Angleterre]</i>	8 15 3/5
4 ^e M. D'HEILLY, <i>R. C. de Paris</i>	8 16

DEUX RAMEURS JUNIORS.

1 ^{er} C. N. DE GAND (MM. VAN CROMBRUGGE, DE SOMVILLE)	7 ^m 49 ^s 2/5
2 ^e U. N. DE BRUXELLES (MM. DELATTRE frères)	7 57 2/5
3 ^e S. N. DE SOISSONS (MM. TELLIER, BEAUCHAMPS)	8 3 2/5

Non placé: C. N. DE PARIS.

QUATRE RAMEURS JUNIORS.

1 ^{er} S. N. DE SOISSONS (MM. TELLIER, BEAUCHAMPS, HENRY, HISER) ..	7 ^m 6 ^s 2/5
2 ^e U. N. DE LYON (MM. LAURENT, FOURCHET, MAZANCIEUX, CORRET) .	7 10 2/5
3 ^e U. N. DE BRUXELLES (MM. FAUCONNIER, STAS, VANDERLINDEN, TRAMASURE)	7 15 1/5

QUATRE RAMEURS DÉBUTANTS.

1 ^{er}	C. N. DE FRANCE (MM. SAUREL, PEYRONNY, DESLINIÈRES, BESLAND).	7 ^m 35' 4/5
2 ^e	S. N. DE GENÈVE (MM. BRISSARD, ÉMERY, DE LESSERT, CARTIER).	7 36 2/5
3 ^e	F. C. R. LYONNAISES (MM. VUILLERMET, IMHOF, BAVOZET, PILLION).	7 48 2/5

HUIT RAMEURS JUNIORS.

1 ^{er}	U. N. DE BRUXELLES (MM. DELATTRE frères, FAUCONNIER, STA, VANDERLINDEN, TRAMASURE, KONINGS, COSTERMAUS).....	6 ^m 1' 1/5
2 ^e	C. N. DE GARD (MM. VAN CROMBRUGGE, DE SOMVILLE, DECOCQ, VEERDONECK, M. et A. Taelman, DE GRAÈVE, BRACQ).....	6 9 1/5
3 ^e	ROWING et BASSE-SEINE (MM. HULARD, MAHUT, KELLER, LECERF, CRÉGUT, M. et R. Bensa, GUYARD).....	6 15

QUATRE RAMEURS SENIORS (COURSE PRINCIPALE).

1 ^{er}	C. A. DE ROUBAIX (MM. DELCHAMBRE, CAU, BOUCKAERT, HAZE-BROUCK).....	7 ^m 11'
2 ^e	C. N. DE LYON (MM. PERRIN, SOUBEYRAN, WEGELIN, LUMPP)...	7 18
3 ^e	FAVORITE HAMMONIA (MM. H. RUSTER, CARTENS, KORNER, MOLTER).	7 18 1/5

QUATRE RAMEURS SENIORS (COURSE SECONDAIRE).

1 ^{er}	C. N. DE GAND (MM. BRUGGMANN, HERNELSET, ODBERG, DE BISCHOOOP).	7 ^m 16' 4/5
2 ^e	E. N. DE TOULOUSE (MM. MASSÉ, BIGNE, HONNIÈRES, PÉRÈS)...	7 23 4/5
3 ^e	C. A. DE ROUBAIX (MM. HÉNIN, MICHEL, BOSSUT, DELARUE)....	7 47 1/5

HUIT RAMEURS SENIORS.

1 ^{er}	«AMÉRIQUE».....	6 ^m 7' 4/5
2 ^e	«CLUB DE GAND».....	6 13 4/5
3 ^e	«MINERVA» d'Amsterdam.....	6 23
4 ^e	«GERMANIA» de Hambourg.....	6 33 1/5

La course à 4 seniors donna lieu à un incident qui fut d'ailleurs réglé à la satisfaction de tous les intéressés.

Le Jury ayant décidé que l'épreuve finale serait courue par les six équipes les mieux placées dans les épreuves préparatoires, les équipes hollandaises et allemandes refusaient de se mettre en ligne dans ces conditions et abandonnèrent leur chance.

Le Comité, sur la demande de ces équipes, leur fit courir le lundi matin 27 août une épreuve supplémentaire à laquelle il attribua comme prix:

Un objet d'art à la société gagnante et quatre médailles de vermeil aux rameurs de l'équipe arrivée première. Quatre médailles d'argent à l'équipe seconde. Quatre médailles de bronze à l'équipe troisième.

L'arrivée eut lieu dans l'ordre suivant:

- 1^{er} GERMANIA, de Hambourg.
- 2^e MINERVA, d'Amsterdam.
- 3^e LUDWIGSHAFENER, R. V.

Le samedi soir 25 août, à huit heures, un banquet réunissait les représentants des sociétés nautiques engagées, les membres du Comité et du Jury et la presse sportive.

Ce banquet, où les toasts les plus fraternels furent échangés entre les représentants des différentes nations, était présidé par M. le Délégué général aux Sports assisté de M. Dubonnet, Délégué général adjoint, et du capitaine Hauet, représentant le Ministre de la marine aux régates de l'Exposition.

Dans une allocution très applaudie, M. Mérillon fit l'éloge du canotage, école d'énergie et de discipline par excellence.

Il nous reste à dire un mot de la question budgétaire.

Tout en remerciant l'Administration de l'Exposition d'avoir bien voulu réserver au sport de l'aviron une part des crédits destinés aux exercices athlétiques, le Comité aurait voulu disposer d'une somme un peu plus forte pour faire face à toutes ses obligations.

Sans vouloir entrer dans des comparaisons qui n'auraient d'ailleurs qu'un intérêt rétrospectif, le Comité émet le vœu que dans l'avenir le sport de l'aviron reçoive une subvention proportionnée à son importance.

La garantie consentie par l'Administration a dû être un peu dépassée. La différence sera supportée par le Comité, qui ne pouvait montrer plus de parcimonie et avait d'ailleurs à cœur de mener à bien, à tout prix, la tâche qui lui avait été confiée.

Il convient de faire remarquer en terminant qu'on ne pourra jamais espérer faire une recette de quelque importance dans les courses nautiques en raison de l'impossibilité absolue d'enclore le champ de course.

Cette particularité avait été signalée par le Comité de la Section VIII au cours de ses délibérations.

Qu'il nous soit permis en terminant de rappeler les noms des personnalités qui nous ont prêté leur concours le plus dévoué en acceptant les fonctions de commissaire ci-après énumérées.

Tribunes: M. LÉVI.

Enceintes: M. MIRAU.

Bassin de courses: MM. ALBERT, CORNIL et
DAMMAN.

Au départ: M. TALLANDIER.

Au téléphone: M. PATRY.

Au bateau-juge: MM. TELLIER père et fils.

A la Presse: MM. FLEUTIAUX et LECLERC.

Auprès des équipes étrangères: MM. BARRELET et
FENWICK.

Nous avons également le désir de remercier de leur sollicitude M. le Délégué général aux Sports et M. Dubonnet, Délégué général adjoint.

II. — CONCOURS DE YACHTING À LA VOILE.

Commissaires organisateurs.

MM. le marquis DE LA JAILLE, président du Cercle de la voile de Paris, membre du Conseil de l'Union des yachts français; D'ESTOURNELLES DE CONSTANT (Jean), secrétaire des courses du Cercle de la voile de Paris.

Dates. — 4 journées en rivière, les 20, 22, 24 et 27 mai 1900.

3 journées en mer, en juillet ou août.

Emplacement du concours. — Les régates internationales auront lieu à Meulan, pour les séries jusqu'à 10 tonneaux.

Les régates, pour la série des yachts de 10 à 20 tonneaux, auront lieu au Havre à raison du fort tirant d'eau des bateaux de cette série.

Classification des bateaux. — Les bateaux seront classés en séries d'après leur jauge de course. Les séries seront les suivantes:

1^{re} série. Bateaux jusqu'à 1/2 tonneau.

2^e série. Bateaux au-dessus de 1/2 tonneau et n'excédant pas 1 tonneau.

3^e série. Bateaux au-dessus de 1 tonneau et n'excédant pas 2 tonneaux.

4^e série. Bateaux au-dessus de 2 tonneaux et n'excédant pas 3 tonneaux.

5^e série. Bateaux au-dessus de 3 tonneaux et n'excédant pas 10 tonneaux.

6^e série. Bateaux au-dessus de 10 tonneaux et n'excédant pas 20 tonneaux.

PROGRAMME.

Première journée (20 mai 1900). — Course d'honneur et d'ensemble, à laquelle seront obligatoirement tenus de prendre part tous les yachts inscrits pour les régates de séries, quel que soit leur tonnage.

Tout bateau qui n'aura pas assisté à la course d'honneur sera rayé de la liste d'inscription des bateaux devant courir dans les autres régates, à moins que son propriétaire ne puisse invoquer comme excuse un cas de force majeure.

A l'arrivée? deux classements seront faits: un classement d'ensemble et un classement par séries.

Cinq objets d'art seront attribués aux bateaux classés les cinq premiers, quelle que soit leur série.

Un objet d'art sera accordé, dans chaque série, au bateau classé le premier.

Chaque bateau n'aura droit qu'à un seul objet d'art.

La course d'honneur aura lieu un dimanche, afin de permettre la présence d'un plus grand nombre de spectateurs.

Deuxième journée (22 mai 1900). — Elle aura lieu le mardi suivant, 22 mai, et sera réservée aux bateaux des deux séries ci-après: jusqu'à 1/2 et de 1 à 2.

Cinq prix en argent seront accordés dans chaque série.

Troisième journée (24 mai 1900). — Fixée au jeudi de la même semaine, elle sera réservée aux bateaux des deux séries suivantes: de 1/2 à 1 et de 2 à 3.

Une coupe internationale sera instituée sous le nom de *Coupe internationale de l'Exposition universelle de 1900* et attribuée au vainqueur de la série de 1/2 à 1 tonneau, qui en aura la propriété définitive.

Cinq prix en argent seront accordés aux gagnants de la série de 2 à 3 tonneaux.

Quatrième journée (27 mai 1900). — Fixée au dimanche suivant, 27 mai, pour les yachts des deux séries ci-après: de 1/2 à 1 et de 3 à 10 tonneaux.

Cinq prix en argent seront accordés aux gagnants de chacune de ces deux séries.

Cinquième, sixième et septième journées (entre le 1^{er} et le 5 août 1900). — Les régates de ces trois journées seront réservées aux yachts de la sixième série (10 à 20 tonneaux); elles seront intercalées dans les courses données par la Société des régates du Havre.

DÉTAIL DES PRIX ⁽¹⁾.

PREMIÈRE JOURNÉE DE RÉGATES.

Course d'honneur, à laquelle prendront obligatoirement part tous les yachts de toutes les séries courant à Meulan.

5 objets d'art (classement général) d'une valeur moyenne approximative de 200 francs	1,000 francs.
5 objets d'art (classement, par séries) pour le yacht arrivé premier dans chacune des séries	1,000
TOTAL	<u>2,000</u>

DEUXIÈME JOURNÉE.

1 ^{re} série (jusqu'à 1/2 tonneau). — 5 prix.		francs.	
1 ^{er} prix	600	4 ^e prix	250
2 ^e prix	400	5 ^e prix	150
3 ^e prix	250	TOTAL	<u>3,200</u>
4 ^e prix	100	4 ^e série (à 3 tonneaux). — 5 prix.	
5 ^e prix	50	1 ^{er} prix	1,500
TOTAL	<u>1,400</u>	2 ^e prix	800
3 ^e série (1 à 2 tonneaux). — 5 prix.		3 ^e prix	500
1 ^{er} prix	1,500	4 ^e prix	250
2 ^e prix	800	5 ^e prix	150
3 ^e prix	500	TOTAL	<u>3,200</u>

TROISIÈME JOURNÉE.

2^e série (1/2 à 1 tonneau).

Coupe internationale de l'Exposition 2,600 francs.

5 ^e série (3 à 10 tonneaux). — 5 prix.		francs.	
1 ^{er} prix	1,500	1 ^{er} prix	600
2 ^e prix	800	2 ^e prix	400
3 ^e prix	500	3 ^e prix	200
4 ^e prix	250	4 ^e prix	100
5 ^e prix	150	5 ^e prix	50
TOTAL	<u>3,200</u>	TOTAL	<u>1,350</u>

QUATRIÈME JOURNÉE.

2 ^e série (1/2 à un tonneau). — 5 prix.		francs.	
1 ^{er} prix	1,500	1 ^{er} prix	1,500
2 ^e prix	800	2 ^e prix	800
3 ^e prix	500	3 ^e prix	500
4 ^e prix	250	4 ^e prix	250
5 ^e prix	150	5 ^e prix	150
TOTAL	<u>3,200</u>	TOTAL	<u>3,200</u>

⁽¹⁾ Les prix indiqués sont un minimum.

QUATRIÈME JOURNÉE. (Suite.)

4 ^e série (2 à 3 tonneaux). — 5 prix.		5 ^e série (3 à 10 tonneaux). 5 prix (cours en 3 manches).	
	francs.		
1 ^{er} prix.....	1,800	1 ^{er} prix.....	2,000
2 ^e prix.....	1,000	2 ^e prix.....	1,200
3 ^e Prix.....	700	3 ^e prix.....	900
4 ^e prix.....	400	4 ^e prix.....	600
5 ^e Prix.....	250	5 ^e prix.....	300
TOTAL.....	4,150	TOTAL.....	5,000

CINQUIÈME, SIXIÈME ET SEPTIÈME JOURNÉES.

6 ^e série (10 à 12 tonneaux). — 5 prix.			
	francs.	4 ^e prix.....	francs.
1 ^{er} prix.....	8,000	5 ^e prix.....	1,000
2 ^e prix.....	2,000	TOTAL.....	13,700
3 ^e prix.....	1,500		

RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. Tous les bateaux, quelle que soit leur nationalité, pourront prendre part à ces régates, sous la seule condition que le propriétaire soit présent à son bord ou représenté par une personne agréée par le jury des courses.

ART. 2. Toute demande d'inscription d'un bateau devra être accompagnée d'un engagement formel d'accepter, sans recours possible, devant aucun tribunal, les décisions du jury de la course et de signer, à cet effet, l'acte d'arbitrage.

ART. 3. *Jauge et règlement de courses.* La jauge sera celle adoptée par le Congrès de 1892, encore en vigueur en 1900:

$$\frac{\left(L - \frac{P}{4} \right) P \times \sqrt{S}}{130}$$

ART. 4. Les règlements de courses applicables aux régates sur Seine seront ceux du Cercle de la voile de Paris, en vigueur à l'époque fixée pour les courses.

ART. 5. Le règlement de l'Union des yachts français sera applicable aux régates qui auront lieu à la mer, à l'exception, toutefois, des dispositions de ce règlement relatives à l'appel des décisions du jury international prévu par l'article 6. (Décision du Conseil de l'Union des yachts français en date du 6 février 1900.)

ART. 6. Le jury sera composé de membres français et étrangers; il sera nommé par le commissaire général de l'Exposition de 1900, sur la proposition du Directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

Les décisions du jury seront sans appel.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. D'ESTOURNELLES DE CONSTANT,

COMMISSAIRE ORGANISATEUR.

1. Importance morale et intérêt pratique du concours. — Les concours de yachting à voile que l'Exposition universelle a organisés à Meulan, les 20, 22, 24 et 27 mai 1900, et au Havre, du 1^{er} au 5 août, ont eu une importance considérable tant à cause du grand nombre des yachts qui y prirent part, qu'en raison du chiffre très élevé

des prix distribués soit en objets d'art, soit en argent. Leur importance est de beaucoup supérieure à celle des manifestations nautiques instituées par les expositions précédentes; et cependant, en 1867, un grand effort fut tenté. Au dire des yachtsmen qui assistèrent aux régates de cette exposition — ils sont encore quelques-uns — les résultats n'en sont nullement comparables à ceux de 1900. Cela tient évidemment au développement qu'a pris le yachting depuis une trentaine d'années — et il est permis de dire que les régates de 1867 n'ont pas été étrangères à ce résultat, — à l'impulsion qu'ont su lui donner en France deux institutions bienfaisantes et agissantes: l'*Union des Yachts français* et le *Cercle de la Voile de Paris*, enfin à l'importance des subsides mis à la disposition du Comité d'organisation.

Voici quelques chiffres qui sont assez éloquentes par eux-mêmes pour dispenser de tout commentaire: 88 yachts ont répondu à l'appel du Comité et 67 participèrent effectivement aux épreuves tant à Meulan qu'au Havre; ces chiffres n'ont jamais été atteints, croyons-nous, en France, tout au moins, dans aucun autre concours de yachting. Ces yachts se repartissent, dans chaque série, de la manière suivante:

	INSCRITS.	PRÉSENTS.
1 ^{re} série (0 à 1/2 tonneau)	7	7
2 ^e série (1/2 à 1 t.)	33	26
3 ^e série (1 à 2 t.)	10	8
4 ^e série (2 à 3 t.)	5	4
5 ^e série (3 à 10 t.)	12	12
6 ^e série (10 à 20 t.)	7	6
7 ^e série (au-dessus de 20 t.)	14	4
TOTAL	88	67

Des prix en espèces ou en objets d'art ont été distribués.

Ils représentent les valeurs suivantes:

Prix en espèces	44,800	francs.
Coupe internationale des <i>un tonneau</i> courue à Meulan	5,000	
Coupe internationale pour yachts au-dessus de 20 tonneaux courue au Havre	6,000	
Objets d'art de Sèvres et autres, plaquettes des Sports, etc.	2,800	
TOTAL	58,600	

Il est certain qu'un effort aussi considérable doit avoir une répercussion utile pour l'avenir du yachting en France et que nos concours ont eu ce précieux effet de faire universellement connaître et apprécier la pléiade de yachtsmen que nous possédons, moins considérable par le nombre que celle de l'Angleterre ou des États-Unis, pays où le yachting est particulièrement en honneur, mais qui ne lui est inférieure ni par la qualité, ni par l'endurance sur mer, ni surtout par le goût des études d'architecture navale qui se répand de plus en plus en France parmi les simples amateurs. Il est donc permis de penser que les concours de l'Exposition auront puissamment aidé au bon renom du

yachting français, jusqu'ici méconnu par les étrangers, parce que les Français ont la réputation de se confiner dans les spéculations intellectuelles, où ils sont supérieurs, et d'avoir un dédain très marqué pour les exercices physiques en général et pour le yachting en particulier. C'est là un jugement trop rapide et naturellement superficiel contre lequel nous protestons de toutes nos forces. Nous pensons, au contraire, que l'Exposition universelle prouvera au monde entier, par les multiples manifestations qu'elle a organisées dans toutes les branches de l'activité sportive, que nulle part ailleurs on n'a plus fait qu'en France pour le développement des exercices physiques qui deviennent de jour en jour plus en honneur.

Les résultats acquis depuis 1867 seront mis en lumière par la comparaison de ce que furent les régates officielles organisées à l'occasion de l'Exposition de 1867 et de ce qu'ont été les concours institués par l'Exposition universelle de 1900.

Nous avons puisé nos renseignements sur l'Exposition de 1867, malheureusement incomplets — le journal *le Yacht* n'existait pas encore à cette époque — d'une part, dans les documents administratifs publiés au *Moniteur universel* et, d'autre part, dans le rapport de M. Benoît-Champy, qui fut l'organisateur principal des régates de 1867. Bien que les documents en question sortent un peu du cadre que nous nous sommes tracé et qui est de rendre compte des régates de l'Exposition de 1900, nous avons pensé qu'ils pouvaient présenter quelque intérêt, un intérêt historique tout au moins, et c'est à ce titre que nous les publions.

Un arrêté en date du 6 avril 1866, signé par Rouher et contresigné par le Commissaire général, M. Le Play, institue un sous-comité d'admission pour la navigation de plaisance. Ce sous-comité a pour mission d'organiser une exposition des objets relatifs à la navigation de plaisance. Il est composé de la manière suivante:

MM.	MM.
BENOÎT-CHAMPY, président honoraire du <i>Sailing Club</i> ;	MOORE (Lucien), président honoraire de la <i>Société des régates parisiennes</i> ;
DASSY (Charles), président du <i>Cercle des Yachts</i> de Paris;	CARPENTIER (Albert);
FLEURET (Adrien), président du <i>Rowing Club</i> de Paris;	VIARD (Gilbert);
	PÉRIGNON (Eugène), ingénieur civil;

L'installation des produits et du matériel servant à la navigation de plaisance devait avoir lieu et eut lieu en partie dans un hangar établi sur la berge de la Seine, à l'amont du pont du quai d'Orsay, et en partie dans un port placé en avant du hangar.

Un second arrêté, en date du 20 avril 1867, complète les dispositions du précédent, en décidant qu'outre l'exposition des objets relatifs à la navigation de plaisance, il importe de faire une large part à leur expérimentation pratique et de confier l'organisation de régates à un comité spécial.

Le même arrêté décide que des régates internationales auront lieu dans le bassin de Saint-Cloud et d'Argenteuil et qu'il y aura 6 journées de régates. Les prix distribués doivent être d'au moins 500 francs. 20,000 francs sont consacrés à ces régates. Il faut déduire de cette somme 7,600 francs attribués aux *régates à l'aviron*.

Le rapport de M. Benoît-Champy, qui nous a été communiqué par le Ministère du commerce, ne parle qu'incidemment des *régates* de l'Exposition 1867, et nous le regrettons, mais il est tout entier consacré à la *navigation de plaisance*, et nous y trouvons des renseignements fort intéressants. Nous croyons devoir l'analyser rapidement.

C'est la première fois, dit-il, que la navigation de plaisance est représentée en France dans une exposition universelle par un ensemble de produits sérieux et par une classe spéciale. Longtemps méconnu et mal famé, ce sport s'est révélé à l'Exposition sous un jour nouveau. Toutefois il est encore dans cette situation assez désagréable d'un commerçant qui viendrait d'obtenir sa réhabilitation.

Plus de cent modèles de yachts sont réunis dans la Classe 66 *bis*, mais les yachts de mer y sont peu ou mal représentés. A l'exception du joli modèle de la *Sylvia* à M. le comte de Sesmaisons et d'un bon modèle par M. Cardon (d'Honfleur), on ne trouve rien qui puisse être comparé aux yachts anglais ou américains.

Tout l'intérêt de cette collection se porte sur les *flat-boat* à dérive, bateaux américains consacrés aux fleuves et aux rades bien abritées: ils ont un faible tirant d'eau et sont munis au centre d'un appareil mobile appelé contre-dérive. Très larges ils peuvent porter une immense voilure et grâce à leurs fonds plats ils glissent sur la surface de l'eau avec un faible déplacement.

Il y a dans cette collection deux types bien différents qui ont donné d'excellents bateaux sur la Seine: le *New-York*, victorieux depuis quatorze ans et qui a déjà une nombreuse et brillante postérité; la *Néva*, par Lecœur (de Rouen), qui a inspiré les modèles de l' *Étincelle*, du *Comte-Cavour* et de la *Belle-Hélène*.

Tous les types de bateaux célèbres ne sont pas là pourtant. On y chercherait en vain le type du *Héron* et du *Champion*, le type du *Temps* et de la *Marie-Gabrielle*, qui sont les vainqueurs du jour.

Une lacune plus regrettable est de ne voir aucun modèle construit sur le nouveau type de course des Américains. *Peau-Rouge* (de New-York), chavirant au milieu de son triomphe dans les régates internationales, a été le spécimen brillant et malheureux de cette construction audacieuse qui, s'inspirant du «gohead» national, semble avoir pris pour devise: « Je chavire ou j'arrive ».

Le port à flot de la Classe 66 *bis*, offre un double intérêt par ses yachts exotiques et par sa flottille de *steam-yachts*.

Parmi les bateaux étrangers, la *Dahabié* de Son Altesse le vice-roi d'Égypte est certes le plus curieux et le plus pittoresque, ne fut-ce que par son magnifique équipage de Nubiens. Mais la *Fille-du-Nil* ne saurait être importée chez nous avec autant de profit que certaines constructions étrangères que nous pourrions nous approprier avec avantage. C'est ainsi que Sa Majesté l'Impératrice, en faisant l'honneur au Comité de la Classe 66 *bis* d'exposer sa *gondole* et son *caïk*, a rendu un véritable service à nos constructeurs: ils ont pu, en effet, étudier de près ces constructions étrangères, et il ne faut pas désespérer de voir la gondole de Venise et le caïk de Constantinople sillonner et animer les coins de la Seine.

La navigation de plaisance est peu ou mal représentée chez les nations étrangères, prévenues trop tard de son admission d'ailleurs tardive à l'Exposition universelle. Les Anglais n'ont envoyé que deux ou trois modèles, dont un, le *Waterlily*, est un des plus beaux spécimens de leurs constructions. Mais rien ne peut donner une idée de ces belles collections de modèles que j'ai pu admirer récemment chez les constructeurs de Cowes.

Il en est de même de l'Amérique qui a complètement déçu l'attente des amateurs français et étrangers, et n'a rien envoyé. Je me trompe, l'Amérique a exposé un modèle, un seul, qui en vaut cent à lui seul. C'est un chef-d'œuvre qui nous rappelle les formes de la célèbre *America* qui traversa jadis l'Océan pour infliger aux Anglais une défaite mémorable. Mais l'avant et l'arrière sont plus affinés encore, et surtout mieux équilibrés. Ce modèle est le *Fletwing*.

Le *Siddi-Fekkar*, que nous avons vu aux régates de 1900, est évidemment un descendant direct du *flat-boat*; mais ni le caïk, ni la gondole, malgré Benoît-Champy, n'ont survécu en France à l'Exposition de 1867. Nous ne les avons vus et nous ne les verrons sans doute jamais sillonner et animer le cours de la Seine.

Ce qu'il faut retenir de son rapport, c'est la supériorité déjà très grande du yachting américain et anglais et la constatation que chez nous ce sport, sur lequel toutefois l'attention était sérieusement appelée, n'existait encore qu'à l'état rudimentaire et n'était représenté que par un seul type de bateau, le *flat-boat*, qui a ses avantages, mais ne possède aucune des qualités marines d'un yacht digne de ce nom et ne convient que pour la navigation sur Seine ou, tout au plus, dans une rade bien abritée.

II. Conditions générales de l'organisation et de l'exécution des concours. —

L'article 3 de l'arrêté du 7 janvier 1899, portant règlement des concours internationaux d'exercices physiques et de sports, disposait que les *concours de sport nautique* (Section VIII) se tiendraient sur le lac Daumesnil, en Seine et en Marne.

La Sous-Commission de la *voile*, chargée d'élaborer un avant-programme, après examen des divers emplacements qui pouvaient être choisis, jugea à l'unanimité qu'il y avait lieu d'écarter tout d'abord le lac Daumesnil qui ne pouvait convenir pour une manifestation quelconque de sport nautique à voile à cause de ses dimensions tout à fait insuffisantes en longueur et en largeur et du manque de profondeur.

Des régates eussent pu avoir lieu en Marne, notamment à Nogent-Joinville. Mais cette rivière convient tout au plus, en raison de son peu de largeur et de l'insuffisance du vent, pour de petites régates intimes entre membres d'une même société, comme est la *Société de la voile* de Nogent-Joinville, nullement pour des régates internationales qui doivent chercher à grouper le plus d'adhésions possibles en France et à l'étranger.

Restait la Seine dont la largeur et la profondeur sont en général suffisantes et permettent un déploiement considérable de bateaux sous voiles. Les principaux centres du yachting sur Seine, voisins de Paris, sont Meulan, Poissy et Asnières, mais ces deux dernières localités ne peuvent rivaliser avec Meulan dont la situation est tout à fait exceptionnelle à cause de l'étendue considérable de son bassin qui comprend un parcours de près de 8 kilomètres entre les ponts de Meulan et de Triel et mesure environ 250 à 300 mètres de largeur. D'autre part, Meulan est le siège du *Cercle de la voile*, de Paris, qui y possède outre son *Club-House*, toute une installation fort bien appropriée à l'usage des régates.

Ces divers motifs déterminèrent le choix de la Sous-Commission qui proposa et fit adopter par le Comité consultatif (Section VIII) et par la Commission supérieure des sports Meulan comme emplacement unique où auraient lieu les régates internationales pendant la durée de l'Exposition universelle, pour les séries de 0 à 10 tonnes.

Quant aux yachts d'un tonnage supérieur à 10 tonnes, il était de toute nécessité, en raison de leur fort tirant d'eau, soit de les écarter des concours de l'Exposition, car il ne pouvait être question de les faire courir sur Seine, soit, ce qui paraissait préférable, puisqu'on donnait ainsi accès aux représentants de tous les types de yachting,

depuis les plus petits jusqu'aux plus grands, de convier ces yachts à des épreuves qui auraient lieu en mer. Cette dernière solution prévalut et il fut décidé que le Comité chargé de la préparation des concours aurait le choix entre le Havre et Trouville. Une rivalité s'établit entre ces deux ports de mer et ce fut le Havre qui l'emporta. Deux raisons principales en furent cause: d'abord les importants sacrifices pécuniaires que consentit le Havre et que Trouville ne put pas faire dans la même mesure, ensuite l'incommodité de la sortie et de la rentrée des bateaux à Trouville.

Ce premier point réglé, il fut décidé que les yachts seraient classés en séries, d'après leur jauge de course, et concourraient entre eux, pendant la durée des régates, dans chaque série. Ces séries étaient les suivantes:

1^{re} série: Yachts de 0 à 1/2 tonneau.

2^e série: Yachts au-dessus de 1/2 tonneau et n'excédant pas 1 tonneau.

3^e série: Yachts au-dessus de 1 tonneau et n'excédant pas 2 tonneaux.

4^e série: Yachts au-dessus de 2 tonneaux et n'excédant pas 3 tonneaux.

5^e série: Yachts au-dessus de 3 tonneaux et n'excédant pas 10 tonneaux.

6^e série: Yachts au-dessus de 10 tonneaux et n'excédant pas 20 tonneaux.

Le Comité de l'Exposition y ajouta plus tard une nouvelle série.

7^e série: Yachts au-dessus de 20 tonneaux.

Le nombre des journées de régates fut fixé tout d'abord à 7: dont 4 à Meulan et 3 au Havre; mais, pour permettre aux yachts de plus de 20 tonneaux de prendre part aux concours du Havre, une **4^e** journée y fut organisée.

Après divers changements dans le programme primitivement adopté, changements qui tinrent uniquement à la préoccupation du Comité d'accroître le plus possible le nombre des courses et l'importance des prix distribués, en réduisant au strict minimum le crédit réserve pour frais généraux, les programmes des journées de Meulan et du Havre furent définitivement arrêtés.

D'après le programme adopté par l'Exposition, tous les yachts, quelle que soit leur nationalité, peuvent prendre part aux régates, sous la seule condition que le propriétaire soit présent à son bord ou représenté par une personne agréée par le jury des courses.

Toute demande d'inscription doit être accompagnée d'un engagement formel d'accepter, sans recours possible devant aucun tribunal, les décisions du Jury de la course.

La jauge adoptée est celle fixée par le Congrès de 1892, encore en vigueur en 1900:

$$\frac{\left(L - \frac{P}{4}\right) P \sqrt{S}}{130}.$$

Les règlements de course applicables aux régates sur Seine sont ceux du *Cercle de la voile de Paris* en vigueur à l'époque fixée pour les courses.

Le règlement de l'*Union des yachts français* est applicable aux régates à la mer, à

l'exception toutefois des dispositions de ce règlement relatives à l'appel des décisions du Jury international.

Celui-ci juge en dernier ressort: il ne peut donc y avoir lieu à appel devant l'*Union des Yachts*. Cette règle, absolument contraire aux usages admis par toutes les Sociétés de régates, s'imposait pour éviter que les décisions d'un Jury international ne fussent mises en échec par un autre tribunal et pour respecter la règle qui veut que les jurys d'expositions universelles jugent souverainement. La décision qui consacre cette règle a été prise par l'Exposition après avis conforme du Conseil de l'*Union des Yachts français* en date du 6 février 1900.

Le Jury, conformément à l'article 12 du règlement général des concours, est composé de membres français et étrangers. Il est nommé par le Commissaire général de l'exploitation, après avis du Comité d'organisation.

L'Administration de l'Exposition avait proposé à MM. le marquis de la Jaille et Jean d'Estournelles de Constant de se charger de l'organisation des concours de yachting de Meulan et du Havre. Ces Messieurs après s'être fait donner mandat par le *Cercle de la Voile de Paris* d'accepter l'offre qui leur était faite, signèrent le 7 février 1900 avec l'Exposition une convention, dont voici les clauses principales:

1° MM. DE LA JAILLE et D'ESTOUELLES sont constitués en comité spécial chargé de l'organisation des concours de yachting suivant le programme arrêté par le Commissaire général l'exécution de ce programme est soumise au contrôle permanent du Service des sports, auquel il doit être donné communication, avant exécution, de toutes les décisions, dispositions et mesures quelconques relatives à cette exécution;

2° Le Comité s'engage à mettre à la disposition de l'administration de l'Exposition tous les moyens d'action nécessaires, en personnel et matériel, pour la réalisation du programme;

3° Les installations, constructions et frais généraux de toute nature, nécessaires à l'organisation des concours, sont à la charge des organisateurs;

4° L'administration de l'Exposition accorde pour l'organisation des concours une subvention fixée à forfait à 20,000 francs;

5° Les subventions qui pourront être obtenues d'autres administrations ou de particuliers, seront affectées, concurremment avec la subvention à forfait, à compenser les dépenses relatives à l'organisation des concours;

6° Le comité doit pourvoir, avec les ressources définies ci-dessus, à la délivrance des prix énumérés au programme et, en général, à toutes les dépenses d'organisation;

7° En cas de déficit, après justification que le montant des ressources ci-dessus a été entièrement employé et qu'il est insuffisant pour couvrir les dépenses approuvées par l'administration, les frais supplémentaires sont remboursés jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme de 20,000 francs.

Par une seconde convention, en date du 10 avril 1900, l'Administration, tenant compte que les dépenses approuvées pour les concours s'élèvent à un chiffre très supérieur au versement fixe prévu par le traité du 7 février, accorde sur la subvention fixée à forfait à 20,000 francs une augmentation de 15,000 francs. D'autre part, le Comité consent sur la garantie complémentaire de 20,000 francs une diminution égale de 15,000 francs.

C'est donc le 7 février seulement que le Comité, muni des pouvoirs nécessaires, put

commencer à se mettre à l'œuvre. Il est permis de regretter qu'un accord définitif n'ait pu s'établir plus tôt.

Le Comité adressa sans tarder un pressant appel aux yachtsmen et aux clubs nautiques étrangers et français pour les convier à prendre part à une manifestation sportive dont le caractère vraiment international et l'importance inusitée étaient de nature à intéresser et à stimuler tous les amis du yachting. Une large publicité fut organisée: tous les cercles et clubs nautiques du monde entier, tous ceux qui portent un nom dans le yachting, reçurent l'appel du Comité.

Cet appel donnait les indications les plus détaillées sur l'organisation, les règlements et le programme des concours. En même temps des notes nombreuses étaient insérées dans tous les journaux politiques et sportifs de France et de l'étranger, qui firent, en général, très bon accueil aux communications émanant du Comité de l'Exposition. Nous devons une mention spéciale au journal *le Yacht* qui, en dehors de la publicité commune à tous les journaux, reçut des communications particulières, servit d'intermédiaire entre le Comité et les yachtsmen et fut en quelque sorte l'organe officiel du Comité. C'est par lui que furent portées à la connaissance des intéressés les décisions prises par les Commissaires organisateurs. Nous croyons devoir reproduire quelques-unes de ces décisions et des notes parues dans le *Yacht* parce qu'elles indiquent et précisent les mesures qui furent prises ainsi que les conditions générales d'organisation et d'exécution des concours.

Le 17 mars le *Yacht* publie une lettre par laquelle le Comité fait appel au concours de tous les membres de l'*Union des Yachts français* et les prie de vouloir bien contribuer à l'éclat des régates projetées, par l'appoint de dons personnels et de prix qui viendront grossir les subsides de l'Exposition et permettront de donner aux concours une importance en rapport avec la grande manifestation à laquelle la France convie les nations.

Dans le même numéro, le Comité avise les yachtsmen qu'une médaille commémorative, gravée par Vernon, sera remise à tous les propriétaires de yachts qui prendront part aux concours de Meulan et du Havre. Cette médaille a été remise non seulement aux propriétaires de yachts, mais à tous les membres du Jury international.

Le 24 mars, le *Yacht* publie une première liste de donateurs et de souscripteurs:

M. le Président de la République et M. le Ministre des beaux-arts accordent cinq objets d'art d'un réel intérêt artistique: deux très beaux vases et trois biscuits de Sèvres.

M. le Ministre des beaux-arts accorde, en outre, dix superbes gravures, *avant la lettre*, sur papier Japon. Ces gravures ont été encadrées aux frais du Comité.

M. le Ministre de la marine contribue aux régates du Havre par le don d'une jumelle marine, d'une longue-vue et d'un baromètre.

MM. Henri Menier, 1,000 francs; baron Arthur de Rothschild, 1,000 francs; marquis de Polignac, 500 francs; Harry Van Bergen, 500 francs; Legru, 500 francs, etc.

La ville du Havre et la *Société des Régates* de cette ville donnent, l'une 3,000, et l'autre 5,000 francs.

Le 31 mars, une note règle les dispositions prises à l'occasion de la course d'ensemble et d'honneur du 20 mai qui doit obligatoirement réunir tous les yachts de série, depuis les plus petits jusqu'aux plus grands (0 à 10 tonnes). Voici cette note:

Un déploiement aussi considérable de bateaux sous voiles pouvant présenter certains inconvénients au point de vue du bon ordre de la course et des départs, le Comité a décidé, pour éviter autant que possible toute cause d'accident, que les bateaux partiraient par série en commençant par la première, celle des *demi-tonneau*, pour finir par la série des bateaux de 3 à 10 tonnes. Le mode de départ sera celui dit du *départ volant*. L'espace de temps qui s'écoulera entre le départ de deux séries sera calculé de telle sorte qu'il représente l'allégeance due par une série à celle qui lui est immédiatement inférieure.

L'allégeance sera ensuite calculée pour chaque série suivant le tonnage exact des bateaux.

De cette manière de procéder résulteront pour les coureurs une plus grande facilité de manœuvre et, pour le public, une compréhension plus exacte de la course, puisque les bateaux se trouveront vraisemblablement classés à l'arrivée suivant l'ordre dans lequel ils franchiront la ligne de pointage. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'un des reproches souvent adresse au yachting est justement l'impossibilité pour ceux qui ne sont pas initiés aux pratiques de ce sport de comprendre comment il se fait, par exemple, qu'un bateau arrivé troisième soit classé premier. Cet inconvénient se trouvera presque complètement supprimé.

Le Jury, dans sa séance du 10 mai, compléta ces dispositions en décidant qu'il serait enjoint aux yachts des différentes séries de rester en amont de la ligne de pointage autant que possible vers la rive droite, et de ne venir se placer en aval qu'après le signal de départ de la série qui précède la leur dans l'ordre successif des départs, les yachts, pour lesquels le signal de départ n'a pas encore été donné, devant la route sous toutes les allures aux yachts déjà partis.

Enfin, pour éviter toute confusion entre les bateaux et entre les séries, tous les yachts porteront en course un numéro cousu sur la grand'voile et, de chaque bord, un pavillon rectangulaire de 30 centimètres de guindant frappé dans les haubans. Le pavillon variera de couleur suivant les séries: bleu, pour la 1^{re} (0 à 1/2 tonnes); rouge, pour la 2^e (1/2 à 1 tonnes); blanc, pour la 3^e (1 à 2 tonnes); jaune, pour la 4^e (2 à 3 tonnes), et vert, pour la 5^e (3 à 10 tonnes).

Ces signes distinctifs seront remis gratuitement à chaque coureur par les soins du Comité.

Le 7 avril, le *Yacht* publie une note qui porte à la connaissance des yachtsmen une décision prise, sur la demande du Comité, par la Compagnie de l'Ouest:

Les membres des Sociétés nautiques qui emprunteront ses grandes lignes pour se rendre aux réunions de Meulan ou du Havre, auront droit à une réduction de 50 p. o/o sur Les prix du tarif général, à l'aller et au retour, en 2^e ou en 3^e classe. Pour bénéficier de la réduction ci-dessus, les membres de chaque société devront voyager ensemble au nombre de 5 au moins et être porteurs d'une carte nominative permettant de constater leur identité.

La Compagnie consent, en outre, à transporter en petite vitesse au tarif plein à l'aller, avec retour gratuit, les embarcations qui seront remises par chaque Société, en vue de ces régates. En échange de cette facilité, la Compagnie doit être exonérée par écrit, de toute responsabilité dans le transport.

La même décision fut prise peu de temps après par les autres compagnies de chemin de fer sur la demande du Comité. D'autre part, le Comité avait commandé un prix d'honneur appnécié comme suit:

La Coupe internationale de l'Exposition universelle de 1900, pour la classe des yachts de 1 tonneau, vient d'être commandée à un artiste de grande valeur. M. Belloc, ancien prix de Rome, qui joint à une connaissance profonde de son art une originalité et une distinction de talent tout à fait personnelles, qui le classent parmi les premiers sculpteurs de cette époque. Cette coupe sera une création des plus curieuses de l'art moderne (au bon sens du mot), et son auteur, plus soucieux de produire un objet d'art qu'une pièce d'orfèvrerie, rencontrera l'approbation unanime des connaisseurs et des hommes de goût. Cette coupe doit être la propriété définitive du gagnant. Absolument inédite et ne devant être reproduite sous aucune forme, elle aura pour son possesseur la valeur d'un objet d'art, et sera pour lui un précieux souvenir des belles journées que l'Exposition consacre au yachting à voiles.

Ce jugement de l'œuvre de M. Belloc, prématuré quand ces lignes furent écrites, a été confirmé par tous les connaisseurs auxquels il a été donné d'admirer cette merveille d'art.

Son exécution en argent fut confiée à un orfèvre des plus distingués, M. Robert Linzeler, très connu dans le monde du yachting.

Dans le numéro du 21 avril le Comité informe les coureurs que, pour les régates de Meulan, qui ont lieu sous le règlement du Cercle de la voile de Paris, il ne sera pas fait application des articles 46 et 47 du *Code des courses en rivière*, qui déterminent le mode de répartition des prix suivant le nombre des concurrents et que, quel que soit le nombre des yachts prenant part aux régates dans chaque série, tous les prix seront distribués, à condition bien entendu qu'il y ait un nombre de yachts au moins égal au nombre des prix annoncés.

Le 5 mai, le Comité rappelle aux yachtsmen et aux équipages que, pendant les courses de l'Exposition, tout bateau doit avoir à son bord une bouée ou un coussin de sauvetage prêt à être jeté à l'eau. Il recommande à tous ceux qui prendront part aux concours d'observer la plus grande prudence et les avertit que le Service de l'Exposition décline toute responsabilité quant aux accidents qui pourraient survenir en cours de régates.

En fait, aucun accident ne se produisit ni à Meulan, ni au Havre.

Les concours du Havre comportant une seule série de cinq prix pour les yachts de 10 à 20 tonneaux et l'obligation d'une course en trois épreuves, il était indispensable, les 5 prix étant distribués par le Jury en tenant compte de l'ordre d'arrivée des yachts dans les trois épreuves, qu'un mode de classement équitable et rationnel fut adopté. Ce mode de classement ne laissait pas que d'être fort embarrassant. Le Comité avait tout d'abord songé à classer tous les yachts en additionnant les temps compensés des trois épreuves. Mais il ne tarda pas à renoncer à ce système, parce que le temps du parcours n'est pas toujours une représentation exacte de la valeur relative des yachts. Par temps calme, on a vu des bateaux de première valeur mettre une heure et plus pour franchir un espace de cent mètres. Par contre, on a vu des bateaux médiocres qui, par gros temps, se révèlent momentanément supérieurs à des concurrents beaucoup plus qualifiés, et cela justement pour les raisons qui font d'eux des bateaux secondaires (lourdeur exagérée de la coque et des espars, insuffisance de voilure).

Après examen de diverses combinaisons, le Comité adopta le système suivant, qu'il porta à la connaissance des intéressés dans le numéro du *Yacht* du 21 juillet: le yacht arrivé premier marquera 10 points; le deuxième marquera 9 points; le troisième 8, et ainsi de suite. Celui qui aura le plus grand nombre de points dans les 3 épreuves gagnera le premier prix. Les autres prix seront distribués de la même façon, suivant le nombre des points obtenus.

Ce règlement fut complété par le Jury international dans ses séances des 1^{er} et 2 août par les dispositions suivantes: 1^o au cas où 2 yachts auraient un nombre de points égal, les propriétaires pourront se partager le total des deux si prix disputés 2^o; si 3 yachts, ou plus, avaient le même nombre de points au classement final, la course serait *de droit* recommencée; 3^o enfin, vu la nouveauté du mode de classement, et pour rendre plus équitables les conditions de la course en 3 épreuves, *en cas de mise hors de course d'un yacht*, ce yacht reçoit un nombre de points égal à celui qu'il aurait obtenu en arrivant dernier, diminué d'un point; *en cas de préjudice pour cause de force majeure*, il reçoit le même nombre de points que s'il était arrivé dernier.

Pour les yachts de plus de 20 tonneaux, il fut décidé qu'aucune limite de tonnage ne serait imposée et que, étant donnée la diversité des bateaux qui y prendraient part, le Concours ne pouvait être qu'un handicap.

Le soin de handicaper les yachts inscrits fut confié à M. Andrews THOMPSON, dont la compétence, en pareille matière, est indiscutable, et, dans sa séance du 1^{er} août, le Jury décida à l'unanimité d'accepter le handicap établi par M. Andrews Thompson.

Nous croyons devoir reproduire ci-dessous la liste des membres du Jury international. Conformément au règlement, elle fut arrêtée par le Commissaire général de l'Exposition sur la présentation du Comité d'organisation et la proposition du Directeur général de l'exploitation.

Membres français: MM. l'amiral DUPERRÉ (Charles); MENIER (Henri); BARREY, sénateur, ancien Ministre de la marine; BILLARD; DE BOULONGNE; baron D'ESTOURNELLES DE CONSTANT, député; MEURGEY; THOMAS, lieutenant de vaisseau; THIERRY (Jacques); LEGRU.

Membres étrangers: MM. SHOLTO-DOUGLAS [Allemagne]; Lord DUNRAVEN [Angleterre]; marquis D'ORMONDE [Angleterre]; GRETTON (John) [Angleterre]; le prince COLOREDO MANSFELD [Autriche]; baron DE VINCK (Gaston) [Belgique]; BUCHAN (John I.) [États-Unis]; VAN BERGEN (Harry) [États-Unis]; GORDON-BENNETT (James) [États-Unis]; ISELIN (O.) [États-Unis], SPALDING DE GARMENDIA [États-Unis]; SIX (Hon. W.) [Hollande], BRUNETTA D'USSEAUX [Italie]; le comte BISCARETTI DI RUFFIA [Italie]; le marquis CARLO GINORI [Italie]; l'amiral DE ZÉLÉNOY (Nicolas) [Russie], délégué du Ministre de la marine impériale russe à l'Exposition universelle; le comte NOSTITZ [Russie]; sir HEM OF PETERSSENS [Suède].

Le Jury désigna lui-même son bureau, qui fut constitué de la manière suivante:

Président: M. l'amiral DUPERRÉ.

Vice-présidents: MM. Henri MENIER et l'amiral DE ZÉLÉNOY.

Sécrétaire: M. Jacques THIERRY.

III. Résultats techniques et classement des concurrents. — Toutes les classes et toutes les formes de yachts furent représentées aux régates de Meulan et du Havre, qui groupèrent l'universalité des types si variés que comporte le yachting à voile: entre le

tout petit *Plume-Patte* (cat-boat de 0 t. 30) jusqu'au majestueux *Brynhild* (yawl anglais de 153 tonneaux), on voit défiler successivement des yachts comme *Fantlet* (genre sharpie de 0 t. 50), petit bateau très rapide; *Colette* (1 tonneau), dans la forme des catamarans (bateau à double coque); *Sidi-Fekkar*, champion victorieux du *Cercle de la Voile* de Paris dans la coupe internationale des un tonneau: ce bateau, bien que n'ayant pas les façons nautiques (il affecte la forme d'un fer à repasser) a cependant une vitesse considérable; des bateaux qui allient une grande élégance de formes à des qualités très réelles, comme *Lérina*, *Marthe*, *Ollé*, la *Favorite*, *Bona Fide* (Keel-Bulb), les anciens *FinKeel* comme *Shampoing*, *Gwendoline*, *Mignon*; des cotres à dérive comme la *Turquoise*; une charmante galiote hollandaise, le *Sans-Gêne*; les plus beaux types de bateaux de la série des 20 tonneaux comme l'*Estérel*, *Quand-Même*, *Laurea*; enfin, dans la grande classe, *Formosa* (yawl américain, 102 tonneaux) et *Souvenance* (goélette française, 121 tonneaux). Les gréements eux-mêmes présentèrent une diversité aussi grande que les formes de yachts: gréements de cotre, de houari, de lugger, de bermudien, etc.

Une variété aussi grande de bateaux, étant donné que la plupart d'entre eux étaient de construction récente, tient évidemment à l'extrême mobilité du yachting et aux modifications incessantes que subit la construction des yachts. C'est qu'en effet les propriétaires et les constructeurs de bateaux de course paraissent, à juste titre, très préoccupés de trouver des améliorations qui permettent de réaliser une plus grande vitesse.

A priori, il semblerait que l'effort dût tendre à construire des bateaux à la fois navigables, rapides, commodes et élégants. Mais ces qualités peuvent difficilement s'unir dans un seul bateau et sont même, en général, exclusives les unes des autres: d'où les recherches qui sont faites sans discontinuer et dont les différentes formules de jauge, en vigueur suivant les époques, marquent la préoccupation.

La formule idéale serait une combinaison harmonieuse entre les différents éléments du yacht: la longueur, qui est une condition essentielle de vitesse; le bau ou largeur, qui est un élément de stabilité; le périmètre, somme du bau et de la chaîne passée sous le bateau; enfin la surface de voilure.

C'est le but que le yachting s'efforçait jadis d'atteindre, mais il faut dire que la question était beaucoup plus simple autrefois qu'elle ne l'est aujourd'hui. Il y a une quinzaine d'années, le yachting à voile ne comprenait qu'une seule espèce de yacht: c'était un bateau à la fois de promenade et de course comportant des ménagements intérieurs et logeable. Il n'en est plus ainsi: les yachts d'aujourd'hui se divisent en deux catégories très tranchées (cruisers et racers): yachts de voyage ou de croisière, qui visent au confort, mais sont peu rapides, et yachts de course, où tout est subordonné à la vitesse.

La formule de jauge actuelle:

$$\frac{\left(L - \frac{P}{4}\right)P\sqrt{S}}{130},$$

qui date de 1893 et cessera d'être en vigueur à partir de 1901, a eu pour effet d'exagérer cette tendance et de pousser à construire des yachts très coûteux qui sont souvent

d'une grande ingéniosité et réalisent une vitesse considérable, mais qui sont exclusivement des instruments de course: construits très légèrement, ils sont déformés au bout de très peu de temps et ne peuvent plus servir à rien, pas même à la promenade, puisqu'ils ne comportent pas le plus petit logement. Et l' *Estérel*, yacht de 20 tonneaux, est presque aussi défectueux à cet égard que l'*Aschenbrædel*, yacht allemand de 1 tonneau construit en Angleterre en vue des concours de l'Exposition: dans ce dernier bateau, l'homme de barre a simplement la place des deux jambes et les matelots chargés de manœuvrer les voiles doivent se tenir, tant bien que mal, accroupis sur le pont.

Même préoccupation de légèreté et d'inconfortabilité dans le *Sidi-Fekkar*, yacht très voilé et non lesté, ce qui semble incompatible *a priori*, et où on ne parvient à rétablir l'équilibre qu'en ayant soin de choisir comme équipiers des hommes d'un certain poids et habiles aux exercices de gymnastique: si le bateau couche trop, l'équipage se porte littéralement en dehors et se retient au moyen d'étriers passés aux pieds qui empêchent de perdre l'équilibre et de tomber. Qu'une cause quelconque vienne à priver ce yacht de son équipage spécial — ce qui s'est produit pour lui pendant les régates de l'Exposition — il perd toutes ses qualités et il devient plus défectueux que le plus imparfait des yachts.

Le *Crabe II* a inventé le mât en forme de parallélépipède évidé à quatre faces (toujours dans la préoccupation du poids léger).

Autrefois, un bateau démodé pour la course devenait un bateau de croisière ou de promenade. Aujourd'hui, le bateau qui a fait son temps — et ce temps est fort court (deux ou trois ans à peine) — devient inutilisable.

De tels excès amènent forcément une réaction. La formule de jauge adoptée par le Congrès de 1899 et applicable à partir de 1901 en est la preuve; car elle aura pour conséquence de faire construire des yachts où la vitesse sera forcément sacrifiée aux qualités nautiques.

RÉGATES DE MEULAN.

Première journée. — Le dimanche 20 mai, a commencé à Meulan la série des épreuves qui constituent la première partie des concours internationaux de la navigation de plaisance à voile, la seconde partie du programme devant s'exécuter au Havre du 1^{er} au 5 août.

Soixante-sept bateaux sont inscrits et classés dans les cinq séries comprises entre un demi-tonneau et 10 tonneaux.

Jamais on n'avait encore vu sur la Seine une pareille réunion de bateaux de course de mérites divers, mais dont un très grand nombre avait déjà fait ses preuves en régates et dont plusieurs, comme *Scotia* et *Sidi-Fekkar*, les concurrents de la veille, comme *Ollé*, *Fémur*, *Bona Fide*, *Lérina*, *la Favorite*, sont des célébrités comme racers.

Le spectacle promettait donc d'être excessivement intéressant, et les courses eussent été des plus captivantes si le temps, par une chance déplorable, n'avait été trop beau.

Il ne faisait, en effet, presque pas un souffle d'air, et ce n'est que vers 1 heure, au

moment du départ, qu'une petite brise capricieuse du N.-E. s'est levée par instants, mais très variable et sans continuité, et chacun se demandait si la course pourrait s'effectuer. A 1 heure, cependant, les bombes sont tirées pour donner les signaux des départs de la course d'ensemble, qui ont lieu dans l'ordre suivant:

1 ^{re} série à.....	1 ^h 00 ^m 00 ^s	4 ^e série à.....	1 ^h 13 ^m 3 ^s
2 ^e série	1 4 2	5 ^e série	1 19 37
3 ^e série	1 10 24		

Tous les bateaux inscrits, à une ou deux exceptions près, sont sous voiles et se mettent en route au signal respectif de chacune des séries.

La rivière, en ce moment, présente un aspect merveilleux et qui excite l'admiration de tous les spectateurs.

Chaque série, en effet, reste groupée et compacte, et le bassin est rempli de bateaux qui, tantôt se dépassent légèrement, tantôt se reforment en groupes, suivant les caprices de la brise, ou avancent lentement vers l'amont.

Si cette accumulation de yachts laisse à désirer au point de vue sportif, car on prévoit qu'avec cette absence de brise la course perdra une grande partie de son intérêt et que, dans ces conditions, la chance jouera un grand rôle dans le résultat final; en revanche, le tableau que l'on a sous les yeux est réellement impressionnant; les nombreux amateurs photographes qui garnissent la berge se hâtent d'en prendre des clichés et tout le public est sous le charme de ce panorama que, probablement, on ne verra plus de longtemps à Meulan.

Peu à peu, cependant, les yachts s'éloignent; un petit nombre, profitant de quelques risées isolées, parviennent à se détacher, mais la plupart restent en groupes serrés, et ce n'est qu'en mouillant à chaque accalmie que l'on progresse lentement vers la bouée d'amont.

A 5 heures, la course n'étant pas terminée, on se demande s'il n'y a pas lieu de l'annuler purement et simplement; mais le président, ayant été averti qu'un certain nombre de yachts sont en position de pouvoir doubler la bouée d'amont, estime que, pour ceux-ci du moins, la course pourra être achevée, et décide d'en prolonger la durée, conformément à la décision prise par le Jury. D'après cette décision: «La course doit être annulée si aucun bateau n'est arrivé avant 5 heures du soir; néanmoins, le président de course a plein pouvoir pour prolonger la course aussi longtemps qu'il jugera qu'elle aura des chances d'être achevée.»

Quelques yachts, en effet, font le virage et, grâce au courant favorable, peuvent venir couper comme suit la ligne de pointage:

1 ^{er} SCOTIA à M. LORN CURRIE [Anglais].....	1 ^h 04	5 ^h 56 ^m 17 ^s
2 ^e ASCHENBROEDEL à M. WIESNER [Allemand].....	1 00	5 58 17
3 ^e TURQUOISE à M. MICHELET [Français].....	10 00	6 12 12
4 ^e MAMIE à M. TEXIER [Français].....	1 20	6 13 15
5 ^e CARABINIER à M. Aug. DORMEUIL [Français].....	1 00	6 20 22
6 ^e FANTLET à M. Émile SACRÉ [Français].....	0 50	7 11 8
7 ^e PIERRE-ET-JEAN à M. D'ESTOURNELLES [Français].....	1 00	

Comme on le voit, ce sont les bateaux de petit tonnage qui ont pu faire le parcours, lequel était d'environ 11 kilomètres.

Quelques contestations se sont produites, inévitables dans une course de ce genre, où le manque de vent rendait, dans un espace réservé, la manœuvre difficile.

L'attribution définitive des prix a été faite par le jury dans sa séance du 28 mai:

Mamie et *Carabinier* sont mis hors de course pour avoir fait usage d'un mode de propulsion autre que la voilure seule.

En conséquence, le 4^e prix est attribué à *Fantlet* et le 5^e à *Pierre-et-Jean*.

M. le marquis DE LA JAILLE, désigné à cet effet par le Jury, remplissait les fonctions de président; M. THIERRY s'était chargé des pointages.

MM. Merillon et Giraud-Jordan, délégué général et secrétaire des sports, assistaient à cette première régates.

Parmi les nombreux invités qui se pressaient sur la terrasse du *Cercle de la Voile* de Paris, se trouvaient MM. l'amiral Charles Duperré, président de l' *Union des yachts français* et président du Jury; l'amiral russe Nicolas de Zélénouy, délégué du Ministère de la marine impériale russe; Barbey, sénateur, ancien Ministre de la marine; Thomas, lieutenant de vaisseau; Six, président du *Kon-Ned-Zeil en Roeivercenigin*; Billard, Meur-gey, etc.

Une foule nombreuse, parmi laquelle étaient un grand nombre de membres de l' *Union des yachts français*, du *Cercle de la Voile* de Paris et de yacht-clubs étrangers, garnissait la berge et l'enceinte du *Cercle de la Voile*.

La musique militaire du 1^{er} régiment du génie faisait entendre les meilleurs morceaux de son répertoire et a commencé par jouer la *Marseillaise* et l'*Hymne russe*, que tous les assistants ont écoutés debout et découverts.

Au lunch, servi dans le pavillon du *Cercle de la Voile*, M. le marquis de la Jaille, puis M. d'Estournelles de Constant ont souhaité la bienvenue aux personnages officiels qui honoraient cette fête de leur présence et exprimé tous les remerciements que devait le Yachting à l'Administration de l'Exposition et aux généreux donateurs grâce auxquels avaient pu être organisées ces magnifiques régates, dont les prix dépassent en importance tous ceux qui avaient jamais été donnés jusqu'ici en rivière.

Deuxième journée. — Le mardi 22 mai, il faisait encore un soleil resplendissant, mais cette fois le temps était à souhait; car il soufflait une belle brise de S.-S.-O.

Même assistance nombreuse qu'à la première journée et courses très intéressantes pour la première série (1/2 tonneau), la troisième (1 à 2 tonnes), et la quatrième (2 à 3 tonnes.)

M. le marquis de la Jaille présidait la course.

Les parcours sont: pour la 1^{re} série, 2 tours de petit parcours (8 kilomètres); pour la 3^e et la 4^e série, un tour de grand parcours et deux de petit (19 kilomètres).

Les départs sont donnés: pour la 4^e série, à 1 heure; la 3^e série, à 1 h. 10 et la 1^{re} série à 1 h. 20, de telle sorte que les bateaux les plus grands partant les premiers, les plus petits ne soient pas gênés dans le parcours.

Chacune des séries part avec ensemble et sans qu'aucun incident se produise. La course se poursuit régulièrement et en belle vitesse. Un yacht, *Mamie*, chavire, mais se relève par ses propres moyens et se remet en course.

Voici les résultats de cette seconde journée:

PREMIÈRE SÉRIE.

(Classement, tous Français.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.	
		—	—	
1 ^{er}	BABY à M. GERVAIS.....	0 ^t 50	1 ^h 1 ^m 52 ^s	1 ^h 6 ^m 16 ^s
2 ^e	QUAND-MÊME à M. TEXIER..	0 50	1 4 30	1 8 54
3 ^e	SARCELLE à M. MONNOT.....	0 40	1 15 51	1 19 31
4 ^e	SOURICEAU à M. MONNOT.....	0 40	1 17 21	1 21 01
5 ^e	PLUME-PATTE à M. D'ESTOURNELLES...	0 30	1 18 45	1 21 37
6 ^e	GISELLE à M. SEMICHON.....	0 50	1 18 56	1 23 20

Fantlet, 0 t. 50, à M. Sacré, ayant démâté, a dû abandonner la course.

TROISIÈME SÉRIE.

(8 partants, classement des 5 premiers.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.	
		—	—	
1 ^{er}	LÉRINA à M. DE POURTALÈS [Suisse] . . .	2 ^t 00	1 ^h 47 ^m 10 ^s	2 ^h 15 ^m 32 ^s
2 ^e	MARTHE à M. VILAMITJANA [Français] . .	1 80	1 50 50	2 17 29
3 ^e	NINA-CLAIRE à M. BAUDRIER [Français] .	2 00	2 42	2 26 28
4 ^e	AMULET à M. LAVERNE [Français]	1 90	1 59 23	2 26 56
5 ^e	DUCKY à M. MOISAND [Français]	2 00	2 2 52	2 31 14

QUATRIÈME SÉRIE.

(Classement, tous Français.)

			TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
			—	—
1 ^{er}	OLLÉ à M. EXSHAW.....	2 ^t 10	1 ^h 47 ^m 48 ^s	2 ^h 17 ^m 30 ^s
2 ^e	FAVORITE à M. SUSSE.....	3 00	1 46 16	2 20 03
3 ^e	GWENDOLINE à M. SCHLATTER.....	3 00	1 51 01	2 24 48
4 ^e	MIGNON à M. DONNY.....	2 09	1 54 11	2 26 31

Troisième journée. — La journée du 24 mai est réservée aux séries suivantes:

2^e série (1/2 à 1 tonneau); 5^e série (3 à 10 tonneaux) et 1^{re} série (0 à 1/2 tonneau).

La 2^e série, de beaucoup la plus nombreuse (elle ne compte pas moins de 33 bateaux inscrits), aura à se disputer le prix le plus important des divers concours, la *Coupe internationale de l'Exposition de 1900*, l'œuvre si gracieuse et si artistique de M. Belloc.

Le temps était irrégulier et, peu avant le départ, il passa sur Meulan un grain de pluie avec forte brise. Mais, peu après, le ciel s'éclaircit et il y eut une brise suffisante, quoique irrégulière.

Le départ des grands bateaux fut donné à 1 heure précise (10 partants). Celui de la 2^e série à 1 h. 10 et celui de la 1^{re} à 1 h. 20.

On remarque particulièrement la *Mascotte*, un sharpie de construction hollandaise, à M. SMULDERS.

CINQUIÈME SÉRIE.

(Classement.)

			TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er}	FÉMUR à M. GILARDONI [Français]	5 ^t 00	3 ^h 5 ^m 39 ^s	3 ^h 45 ^m 2 ^s
2 ^e	MASCOTTE à M. SMULDERS [Hollandais] . .	4 00	3 9 45	3 46 52
3 ^e	GITANA à M. GUFFLET [Français]	3 10	3 17 53	3 52 03
4 ^e	TURQUOISE à M. MICHELET [Français] . .	10 00	3 10 56	3 55 16
5 ^e	MASCARET à M. LEROY [Français]	3 10	3 27 25	4 01 35
6 ^e	PIROUETTE à M. MARTIN [Français]	6 00	3 37 16	4 18 18

Viennent ensuite: FRIMOUSSE GYP et SINGY.

DEUXIÈME SÉRIE.

Sidi-Fekkar, qui a chaviré quelques minutes avant la course, n'a pu se relever en temps utile et part avec un retard assez considérable.

L'intérêt principal, dans cette série, se porte sur *Scotia*, yacht anglais, concurrent malheureux du précédent dans la Coupe internationale des *un tonneau*, et sur *Aschenbrædel* (Cendrillon), un petit yacht allemand construit chez Sibbick, de Cowes, sur des plans de Linton Hope.

Ces deux bateaux se détachent nettement du lot et luttent avec acharnement pour la première place.

Le bateau allemand a pris et gardé la tête; mais il est serré de près par son rival anglais et, à la fin de la course, celui-ci n'a qu'un retard de 43 secondes. *Crabe II* et *Scamasaxe* viennent ensuite se disputant la troisième place.

Voici du reste les résultats des 8 premiers sur 23 partants:

			TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er}	ASCHENBRÆDEL à M. WIESNER [Allemand]	1 ^t 00	3 ^h 11 ^m 37 ^s	3 ^h 28 ^m 2 ^s
2 ^e	SCOTIA à MM. GRETTON et LORN CURRIE [Anglais]	1 00	3 12 20	3 29 45
3 ^e	CRABE II à MM. BAUDRIER, LEBRET, MARCOTTE, MARTIN et VALTON [Français]	1 00	3 21 58	3 39 23
4 ^e	SCAMASAXE à MM. MICHELET frères [Français]	1 00	3 25 15	3 42 40
5 ^e	CRABE I à M. le comte J. DE CHABANNES LA PALICE [Français]	1 00	3 29 46	3 47 11
6 ^e	SIDI-FEKKAR à MM. DE BOULONGNE, JOUËT-PASTRÉ, E. LAVERNE et POTTIER [Français]	1 00	3 32 50	3 50 15
7 ^e	PIERRE-ET-JEAN à M. D'ESTOURNELLES [Français]	1 00	3 35 19	3 52 44
8 ^e	SUZON IV à M. LEGRU [Français]	1 00	3 36 25	3 53 50

Après vérification, la jauge d' *Aschenbrædel* s'est trouvée être exactement de 1 t. 041. Par suite, ce yacht se trouve classé dans la 3^e série: il perd donc sa première place dans la course du 24 mai.

Sidi-Fekkar est mis également hors de course parce que, ayant chaviré avant la course, il a été assiste après le signal d'avertissement de sa série.

Il y a lieu, en conséquence, de rectifier le classement ci-dessus comme suit:

1 ^{re} SCOTIA.	3 ^e SCAMASAXE.	5 ^e PIERRE-ET-JEAN.
2 ^e CRABE II.	4 ^e CRABE.	6 ^e SUZON IV.

	PREMIÈRE SÉRIE.	TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{re}	FANTLET à M. SACRÉ [Français] 0 ^h 50	1 ^h 31 ^m 35 ^s	1 ^h 35 ^m 59 ^s
2 ^e	QUAND-MÊME à M. TEXIER [Français] . . 0 50	1 36 1	1 40 42
3 ^e	BABY à M. GERVAIS [Français] 0 50	1 44 20	1 48 44
4 ^e	SARCELLE à M. H. MONNOT [Français] . . 0 40	2 4 12	2 7 52
5 ^e	SOURICEAU à M. M. MONNOT [Français] . . 0 40	2 4 24	2 8 4
6 ^e	GISELLE à M. SEMICHON [Français] 0 50	2 29 45	2 34 9

Le président de course désigné par le jury était M. Jean d'Estournelles de Constant.

Quatrième journée. — La quatrième et dernière journée des régates de Meulan fut favorisée par un temps splendide. Malheureusement, comme le premier jour, le vent a fait presque complètement défaut pendant une grande partie de la course.

A 3 heures, une légère brise E.-N.-E. s'est élevée, qui a permis aux coureurs d'effectuer le parcours qui leur avait été assigné.

Le parcours consistait, pour les 5^e et 4^e séries, en 1 tour de grande piste et 2 de petite (19 kilomètres); pour les 3^e et 2^e séries, en 1 tour de grande piste et 1 de petite (15 kilomètres). Une affiche, placée à la porte du Cercle, avait avisé les coureurs que, en cas de besoin, la course se prolongerait de droit jusqu'à 7 heures.

M. Jean D'ESTOURNELLES remplissait les fonctions de président de course.

M. de la Jaille recevait les nombreux invités, parmi lesquels il faut citer: MM. l'amiral Duperré, de Zélenoy, Six, de Garmendia, délégué américain; baron d'Estournelles, député, ministre plénipotentiaire; Thomas, lieutenant de vaisseau; Billard, Jacques Thierry, membres du Jury; comte et comtesse de Biré, marquis et marquise de Cousy de Fageolles, duchesses d'Uzès, de Luynes, de Larochevoucauld; M^{mes} Lorn Currie, Smulders, etc.

Un déjeuner avait réuni tous les membres du Jury français et étrangers, et les personnalités officielles présents au concours.

Le signal de départ a été donné à 1 heure précise pour la 5^e série; à 1 h. 10 pour la 4^e; à 1 h. 20 pour la 3^e; à 1 h. 30 pour la 2^e.

Voici quels ont été les résultats de la journée:

CINQUIÈME SÉRIE.

(11 partants, classement des cinq premiers.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{re}	BONA FIDE à M. TAYLOR [Anglais] 5 ^h 2	3 ^h 35 ^m 12 ^s	4 ^h 14 ^m 58 ^s
2 ^e	TURQUOISE à M. MICHELET [Français] . . 10 0	3 44 27	4 28 47
3 ^e	GITANA à M. GUFFLET [Français] 3 1	4 1 34	4 35 44
4 ^e	FRIMOUSSE à M. Mac HENRY [Français] . . 3 1	4 4 39	4 38 49
5 ^e	MASCOTTE à M. SMULDERS [Hollandais] . . 4 0	4 9 29	4 46 36

M. Martin demandait la mise hors de course de *Bona Fide* pour ne pas avoir pris part à la course du 20 mai. Mais le Jury écarta cette réclamation pour le motif suivant: «Si *Bona Fide* n'assistait pas à la course d'honneur, c'est uniquement par suite d'un retard survenu en cours de route, qui ne saurait être imputable à son propriétaire et doit être considéré comme un cas de force majeure.»

Par contre, le Jury, saisi de la réclamation formulée par M. Leroy contre le yacht *Turquoise*, a mis ce dernier hors de course pour ne pas avoir déferé à un tribord-amure et gêné par suite la marche de *Mascaret*.

Il y a lieu de rectifier, en conséquence, le classement ci-dessus en supprimant *Turquoise*.

QUATRIÈME SÉRIE.

(4 partants, classement des trois premiers, tous Français.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er} OLLÉ à M. EXSHAW.	2 ^e 0	3 ^h 48 ^m 29 ^s	4 ^h 17 ^m 34 ^s
2 ^e FAVORITE à M. SUSSE.	3 0	3 50 10	4 23 57
3 ^e MIGNON à M. DONNY.	2 9	4 18 53	4 52 13

TROISIÈME SÉRIE.

(9 partants, classement des cinq premiers.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er} ASCHENBRADEL à M. WIESNER [Allemand].	1 ^e 1	2 ^h 54 ^m 36 ^s	3 ^h 9 ^m 19 ^s
2 ^e LÉRINA à M. DE POURTALÈS [Suisse]	2 0	3 12 49	2 55 14
3 ^e MARTHE à M. VILAMITJANA [Français] . . .	1 8	3 16 45	3 37 49
4 ^e NINA CLAIRE à M. BAUDRIER [Français] . .	1 7	3 49 56	4 10 17
5 ^e FREIA à M. WARENHORST [Français]	1 5	3 52 45	4 11 22

DEUXIÈME SÉRIE.

(18 partants, classement des cinq premiers.)

		TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er} CARABINIER à M. DORMEUIL [Français] . .	1 ^e 0	3 ^h 13 ^m 22 ^s	3 ^h 27 ^m 7 ^s
2 ^e SCAMASAXE à M. MICHELET [Français] . .	1 0	3 16 46	3 30 31
3 ^e CRABE II à M. WALTON [Français]	1 0	3 27 39	3 41 24
4 ^e SCOTIA à M. LORN CURRIE [Anglais]	1 0	3 32 1	3 45 46
5 ^e CRABE I à M. DE CHABANNES [Français] . .	1 0	3 37 "	3 50 45

Ce que nous devons remarquer et ce qui consacre la réussite complète des régates de l'Exposition de 1900, organisées à Meulan, c'est que celles-ci ont eu, d'une façon réelle et effective, le caractère international qu'elles devaient avoir. On savait bien qu'il y aurait de nombreux bateaux français engagés; mais aurait-on vraiment des yachts étrangers?

Eh bien, sous ce rapport, on a lieu d'être pleinement satisfait. On a vu à Meulan des concurrents anglais, hollandais, allemands et américains, et en même temps des bateaux venus de nos ports de France les plus éloignés: Arcachon, Nantes, Cannes.

Félicitons-nous aussi de ce que, maintenant, on a appris dans le yachting étranger le chemin de Meulan; on y reviendra, car on a pu constater l'excellente organisation du *Cercle de la Voile* de Paris, et nous aurons ainsi à l'avenir des régates véritablement internationales aux portes mêmes de la capitale.

RÉGATES DU HAVRE.

Première journée. — Le 1^{er} août, a eu lieu, au Havre, la première épreuve des prix de l'Exposition universelle pour les yachts au-dessus de 10 tonnes et n'excédant pas 20 tonnes.

Cinq prix étaient offerts par l'Exposition universelle, la ville du Havre et la *Société des Régates*: 1^{er} prix, 8,000 francs; 2^e prix, 2,000 francs; 3^e prix, 1,500 francs; 4^e prix, 1,200 francs; 5^e prix, 1,000 francs.

Le Jury se composait de: MM. MENIER (Henri), *vice-président*, remplaçant l'amiral DUPERRÉ, empêché; l'amiral DE ZÉLENOY; BARBEY; THOMAS; MEURGEY; BILLARD; LEGRU; VAN BERGEN et DE GARMENDIA, délégués américains; comte BRUNETTA D'USSEAUX, délégué italien, etc.

MM. le marquis de la Jaille et d'Estournelles de Constant, commissaires organisateurs des régates de l'Exposition, recevaient les nombreux invités.

Sur 7 yachts inscrits, 6 se sont présentés:

ESTÉREL, cotre français, armé par MM. BILLARD et PERQUER;

LAURÉA, cotre anglais, à M. HORE;

ROZENN (EX ANNA), cotre français, à M. CRONIER;

QUAND-MÊME, cotre français, au duc DECAZES;

LUNA, cotre français, à M. VALTON

NAN, cotre anglais, à M. S.-M. MELLOR;

MARGARET, seul ne s'est pas présenté.

Le parcours comportait 22 milles marins.

Départ à 12 h. 15.

La course a été extrêmement intéressante, favorisée par une belle brise variant du N.-N.-O. à l'O.-S.-O. et fraîchissant au second tour, aux abords de la bouée à sifflet, rendant les manœuvres très mouvementées. La mer était clapoteuse. Les 6 concurrents ont effectué le départ en groupe compact.

Tout d'abord, *Estérel* et *Rozenn* ont paru prendre la tête et s'y sont maintenus assez longtemps; mais, ayant trop longtemps prolongé leur bordée, ils furent entraînés dans le large et, vers la fin du premier tour, la lutte paraissait se circonscrire entre *Lauréa* et *Quand-Même*, avec un léger avantage pour le pavillon français.

Estérel et *Rozenn*, courant bord à bord à bonne distance, se disputaient les 3^e et 4^e places.

Les autres étaient loin derrière.

Au second tour, *Quand-Même* avait une avance de 4 minutes sur *Lauréa*, lorsque sa drisse de mât s'est rompue et l'a mis en état d'infériorité manifeste.

Estérel et *Rozenn* viennent alors disputer la première place au champion anglais et à *Quand-Même*.

En passant au but, *Lauréa*, 4^e, élève le pavillon de protestation.

A l'arrivée, *Rozenn* passe le 1^{er} au but, suivi de l'*Estérel*; mais, après calcul du temps compensé, la 1^{re} place est attribuée à ce dernier.

Voici d'ailleurs les résultats:

	TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
1 ^{er} ESTÉREL.....	3 ^h 18 ^m 28 ^s	4 ^h 17 ^m 12 ^s
2 ^o ROZENN.....	3 17 59	4 17 28
3 ^o QUAND-MÊME.....	3 19 17	4 18 46
4 ^o LAURÉA.....	3 21 34	4 20 18
5 ^o LUNA.....	3 23 41	4 21 37
6 ^o NAN.....	3 30 34	4 25 48

Rozenn est mis hors de course pour avoir touché une bouée: il a donc droit, d'après la décision du Jury, à un nombre de points égal à celui qu'il aurait obtenu en arrivant dernier, diminue d'un point.

Deuxième journée. — La deuxième journée (a août) comportait l'attribution de la *Coupe internationale de l'Exposition universelle*, remarquable chef-d'œuvre d'orfèvrerie d'une valeur d'au moins 6,000 francs, dont la fabrication a été confiée à M. Robert Linzeler. Elle était réservée aux yachts d'un tonnage supérieur à 20 tonneaux.

Ces yachts avaient été handicapés par Andrews THOMPSON, handicapier anglais bien connu, choisi par le jury des courses.

14 yachts étaient inscrits:

CARESS, yawl anglais, à M. BYLES.....	48 tonneaux.
MIRIAM, yawl français, à M. PITON.....	50
ROSENEATH, goélette anglaise, à M. FULCHER.....	54
MAID-MARION, cotre anglais, à M. KERMEDY.....	72
COLOMBINE, yawl anglais, à M. FYNN.....	81
CICELY, yawl anglais, à M. Cécil QUENTIN..	96
NAMARA, cotre anglais, à M. W.-B. PAYET.....	102
FORMOSA, yawl américain, à M. H. VAN BERGEN...	102
SOUVENANCE, goélette française, au baron DE BRANDOIS.....	121
ZULLANAR, yawl anglais, à M. JAMES.....	126
HÉLOISE, goélette anglaise, à M. Aubry HARCOURT.....	136
BRYNHILD, yawl anglais, à M. J. SELVOYN CALVERLEY.....	153
CLARA, goélette allemande, à M. Max GUILLAUME.....	181
FIONA, cotre anglais, à M. RAIT.	

La course, consistant en un parcours de 40 milles, a eu lieu par très forte brise du N.-O. qui n'a permis la sortie que de 4 concurrents:

BRYNHILD. — CICELY. — FORMOSA. — SOUVENANCE.

Le départ a été donné à midi précis devant Frascati.

Les yachts devaient laisser à tribord la bouée N.-O. du Ratier, aller virer un but mouillé à 2 milles dans le nord de la bouée des Essarts de Langrune et revenir à la bouée de bifurcation Nord. L'arrivée était pointée non loin de cette bouée devant les phares de la Hève.

De nombreux amateurs avaient pris place à bord du remorqueur *Titan*, en compagnie des commissaires des régates chargés de la surveillance des virages.

D'autres commissaires se tenaient sous la Hève, à bord d'une *Abeille*, pour pointer les arrivées.

Au départ, auquel assistaient MM. Barbey, ancien Ministre de la marine; Brindeau, député, et d'Estournelles, commissaire de l'Exposition, les yachts se sont présentés dans l'ordre suivant:

1^{er} FORMOSA. — **2^e** SOUVENANCE. — **3^e** BRYNHILD. — **4^e** CICELY.

Brynhild a pris très rapidement une grande avance qu'il a conservée pendant le premier tour, mais il a été moins avantage dans la seconde partie du parcours.

Au second tour, *Formosa*, qui se trouvait **3^e** et en bonne avance sur ses concurrents, a eu son spinnaker emporte dans une rafale, ce qui a nui considérablement à sa marche.

L'arrivée s'est effectuée dans les conditions suivantes:

1^{er} BRYNHILD	5^h 30^m 6^s	3^e FORMOSA	6^h 21^m 32^s
2^e CICELY.....	6 1 6	4^e SOUVENANCE.....	7 18 58

Par suite du handicap, le classement doit être établi ainsi:

1^{er} CICELY.....	Coupe de l'Exposition.
2^e BRYNHILD, un baromètre et..	1,000 francs.
3^e FORMOSA.....	500
4^e SOUVENANCE, un prix spécial d'encouragement de 300 francs au premier yacht français et.....	300

Sur le parcours de 40 milles, *Brynhild* avait à rendre 31 m. 20 s. à *Cicely*, 48 m, 40 s. à *Formosa* et 58 minutes à *Souvenance*.

Le vendredi 3 août, devait avoir lieu la seconde épreuve de la course pour yachts de 10 à 20 tonneaux. Mais le Jury, après avoir pris l'avis des pilotes les plus expérimentés du Havre, décida qu'à cause du mauvais temps elle serait remise au lendemain.

Le samedi, par suite de la tempête qui s'était abattue sur le port et du mauvais état de la mer, la course fut de nouveau remise au dimanche.

Troisième journée. — La deuxième épreuve de la course de l'Exposition (yachts de 10 et 40 tonneaux) a eu lieu le dimanche 5 août, par très forte brise d'ouest, avec pluie, bourrasques et mer très houleuse.

La course a présente un intérêt exceptionnel à cause de la difficulté du temps, du nombre considérable des spectateurs et de la grande quantité de yachts venus pour courir les épreuves figurant au programme de la *Société des Régates*, du Havre. La rade était couverte de bateaux de différents tonnages.

Au large, fermant le cercle des évolutions, les contre-torpilleurs *Fleurus*, *Cassini* et *Mangini*.

La plupart des membres du Jury international suivaient la course à bord de l' *Almée*, yacht appartenant à M. Henri MENIER.

Voici les résultats de la 2^e épreuve (22 milles):

1 ^{er} LAURÉA	2 ^h 43 ^m 5 ^s	3 ^h 41 ^m 49 ^s
2 ^e ESTÉREL	2 44 37	3 43 21
3 ^e QUAND-MÊME	2 46 42	3 46 11
4 ^e ROZENN	2 47 58	3 47 27
5 ^e NAN	2 58 3	3 53 17
6 ^e LUNA	3 4 47	4 2 43

Tous portaient le flèche pointu, à l'exception de *Rozenn*, qui avait un flèche carré.

Au début du parcours, *Quand-Même* a une légère avarie à sa corne, puis son mât de flèche s'est brisé et est retombé sur la grand'voile, ce qui ne l'a pas empêché de terminer le parcours en le laissant dans cette position.

Rozenn, que les pointeurs avaient déclaré hors de course pour avoir coupé la ligne avant l'heure, est maintenu troisième en raison de ce que le grain violent qui s'est produit au moment du départ a pu empêcher, vu la distance, une appréciation exacte de la ligne de départ.

Le soir, un grand dîner, offert à Frascati par M. Menier, a réuni les membres du Jury, un grand nombre de yachtsmen, M. Brindeau, député, de Coninck, adjoint au maire, et les principales notabilités du Havre.

Au dessert, plusieurs toasts très applaudis ont été prononcés par MM. Menier, Brindeau et d'Estournelles de Constant.

Quatrième journée. — Au programme de cette journée (lundi 6 août), troisième épreuve du prix de l'Exposition universelle.

Parcours: 22 milles marins.

Il fait plus mauvais temps encore que le dimanche; la mer est plus houleuse et le vent variant du Sud au Sud-Ouest souffle avec violence. Aussi la terrasse de Frascati n'est-elle fréquentée que par un petit nombre de curieux.

Les contre-torpilleurs sont restés au port. Mais les yachtsmen, par contre, sont très nombreux.

MM. Louis Brindeau, le marquis de la Jaille, d'Estournelles de Constant, Cabasse, secrétaire du service des sports, sont présents avec l'amiral de Zélenoy.

Les coureurs accomplissent le parcours très rapidement, sauf *Lauréa*, qui abandonne à la fin du premier tour.

Voici les résultats:

	TEMPS RÉEL.	TEMPS COMPENSÉ.
ESTÉREL	2 ^h 23 ^m 52 ^s	3 ^h 22 ^m 36 ^s
ROZENN	2 27 30	3 26 59
QUAND-MÊME	2 28 40	3 28 9
NAN	2 40 48	3 36 2
LUNA	2 38 15	3 36 12

Le Jury est saisi, avant la distribution des prix, d'une réclamation de M. Valton, contre leur attribution, en raison du maintien en course du yacht *Rozenn*. Mais cette

réclamation, que le Jury examine seulement dans sa séance du 20 septembre, fut écartée, la question ayant été une première fois résolue par le Jury.

En conséquence des décisions antérieures prises par le Jury et vu le mode de classement adopté, le classement définitif des yachts, pour l'ensemble des trois épreuves, est le suivant:

	POINTS.	PRIX.
	—	—
1 ^{er} prix. <i>ESTÉREL</i>	29	8,000 francs.
2 ^e prix. <i>QUAND-MÊME</i>	25	2,000
3 ^e prix. <i>LAURÉA</i>	23	1,500
4 ^e prix. <i>ROZENN</i>	20	1,200
5 ^e prix. <i>NAN</i>	19	1,000

IV. Participation des étrangers. Comparaison de leurs méthodes et de leurs résultats. — Les régates de l'Exposition n'ont pas été simplement une manifestation du développement considérable qu'a pris depuis quelques années le yachting en France: à ce titre, il était intéressant de constater les résultats acquis et cette constatation seule eût valu la peine de tenter l'entreprise d'un groupement général des forces dont nous disposons. Il était, en outre, essentiel de juger notre valeur sportive au point de vue du yachting, comparativement à celle des autres nations pour échapper au reproche de triompher trop facilement.

L'expérience eût certes pu être plus concluante, si les étrangers eussent répondu en plus grand nombre à notre appel.

Nous comptons principalement sur la venue d'un grand nombre de yachts anglais, que l'intérêt des prix offerts, le caractère international des régates et la proximité des lieux devaient tenter particulièrement: les Anglais connaissent le chemin de Meulan, où ils vont, chaque année, au mois de mai, disputer la coupe du *Cercle de la Voile* de Paris; et le Havre est si près de Ramsgate et de Cowes. . . . Mais l'Angleterre était en deuil et l'est encore: beaucoup jugèrent malaisé de prendre part à une manifestation sportive au milieu des tristesses de la patrie.

D'ailleurs, un grand nombre de yachtsmen étaient et sont encore en Afrique. Quelques-uns y avaient trouvé la mort, d'autres avaient perdu un fils ou un frère. La guerre du Transvaal eut donc une répercussion fâcheuse sur nos concours, puisqu'elle les priva en partie de l'appareil d'une nation sur laquelle nous comptons plus que sur aucune autre à cause du voisinage et de son goût très prononcé pour un sport qu'elle considère comme ayant un caractère d'utilité nationale.

Sous cette réserve, il faut cependant se féliciter d'avoir vu, tant à Meulan qu'au Havre, des yachts (et toujours parmi les meilleurs) battant pavillon anglais, américain, allemand, hollandais et suisse. Il faut citer:

Bona Fide, anglais, bulb de 5 t. 2, appartenant à M. Howard TAYLOR, qui a fait l'admiration de tous ceux qui l'ont vu à Meulan par la perfection impeccable de ses formes: ce bateau a montré une supériorité manifeste sur tous les concurrents de sa classe.

Scotia, anglais (1 tonneau), à MM. LORN CURRIE et GRETTON, excellent yacht construit sur les plans de Linton Hope.

Choisi quelques jours avant par le *Royal Temple Yacht Club* comme «challenger» à l'occasion de la *Coupe internationale des un tonneau* du *Cercle de la Voile* de Paris, il fut battu par le «defender» *Sidi-Fekkar*. Mais ce dernier yacht, privé de son équipage pendant les régates de l'Exposition, fut lui-même battu par *Scotia*, qui remporta la *Coupe internationale* offerte par l'Exposition universelle pour les yachts de 1 tonneau.

Nan, cotre anglais à M. MELLOR (série de 10 à 20 tonneaux).

Lauréa, anglais (20 tonneaux), à M. HORE, vainqueur à Ramsgate, en 1899, de l'*Anna*, au comte Boni de Castellane et, en 1900, de *Quand-Même*, au duc Decazes, comme «defender» de la coupe de France.

Et cependant, ce même yacht a été battu dans les épreuves de l'Exposition par l'*Estérel*, au baron Édouard DE ROTHSCHILD, qui remporta 29 points, et par *Quand-Même* (25 points) contre 23, chiffre qu'il a obtenu au cours des trois épreuves auxquelles il prit part. Il est permis de penser que, s'il se fût mesuré avec l'*Estérel* pour la coupe de France, celui-ci l'eût emporté malgré son ancienneté relative et malgré la fatigue certaine de sa coque et de sa voilure.

Il faut remercier MM. BILLARD et PERQUER qui, en armant ce yacht à leurs frais, ont permis de faire cette constatation.

Cicely, yawl anglais (96 tonneaux) à M. CECIL QUENTIN, vainqueur du handicap de l'Exposition et gagnant, par cela même, de la *Coupe internationale* offerte par l'Exposition aux yachts de plus de 20 tonneaux.

Brynhild, yawl anglais (153 tonneaux), à M. SELWYN CALVERLEY, 2^e du handicap.

Trilby, américain (1 tonneau), à M. HARRY VAN BERGEN.

Formosa, yawl américain, (102 tonneaux) à M. HARRY VAN BERGEN, 3^e du handicap de l'Exposition.

Aschenbrædel (Cendrillon), allemand, 1 t. 04, à M. WIESNER. Ce yacht était arrivé premier de la série des *un tonneau* et gagnait la coupe internationale de cette classe, lorsqu'on s'aperçut, après vérification de jauge, qu'il dépassait légèrement 1 tonneau. Il fut mis hors de course, sans cependant que la bonne foi de son propriétaire fut mise un seul instant en doute; il arrivait directement de chez Sibbick, son constructeur, lorsqu'il prit part aux courses, et M. Wiesner n'avait pas eu le temps matériel de vérifier sa jauge. Placé dans la 3^e série (1 à 2 tonnes), il se classa aussitôt premier.

Lérina, suisse (2 tonneaux), à M. le comte Herman DE POURTALÈS, concurrent heureux de *Marthe*, mais battu par *Aschenbrædel*, ce yacht fut une fois premier et une fois second.

Mascotte, hollandais (4 tonneaux), à M. SMULDERS (dans la forme des sharpies): une fois second et une fois quatrième.

L'ensemble des épreuves atteste que le yachting français est de taille à se mesurer avec le yachting des nations étrangères; la victoire de l'*Estérel* en est la démonstration manifeste et l'échec de *Sidi-Fekkar* n'est pas concluant, étant données les conditions particulières de ses courses sans l'équipage qui lui convient.

Nous ne sommes inférieurs aux étrangers ni dans l'art de la construction navale appliquée au yacht, car nous possédons des architectes et des constucteurs de première valeur, et nous ne sommes à ce titre tributaires d'aucune nation, ni dans l'art de conduire un yacht: l'exercice et la pratique constante de la course, auxquels nos amateurs se livrent personnellement, leur donnent à ce point de vue une grande habileté et toute la finesse de vrais skippers. Nous sommes moins nombreux, voilà tout, pour des causes que nous essayerons tout à l'heure de dégager.

Ce qu'il faut louer sans réserve chez les étrangers, particulièrement chez les Anglais et chez les Américains, ce qui leur constitue sur nous une réelle supériorité, c'est la tenue, la discipline et l'habileté des équipiers. Que sont nos matelots de yachts, à part quelques exceptions? D'anciens marins de l'État, autrefois simples pêcheurs, que nous recrutons surtout en Bretagne. La marine de l'Etat ne prépare pas à la navigation de plaisance, surtout au yachting de course, qui exige des qualités particulières, et les pêcheurs de nos côtes bretonnes ne sont pas plus des matelots de yachts que les cavaliers de régiments ne sont des jockeys. Petit à petit, il est vrai, nos anciens pêcheurs deviennent habiles à la manœuvre; mais l'esprit de discipline, la précision et la rapidité des mouvements, le tact et la présence d'esprit leur manquent.

Voyez un départ volant à la mer à bord d'un yacht anglais. Dans les cinq minutes qui précèdent le départ, le yacht est venu se mettre à la place qu'il juge la meilleure pour effectuer un bon départ, les matelots sont attentifs, chacun est à son poste et a sa responsabilité dans la manœuvre; au moment précis où le signal de départ se manifeste, le yacht s'élance, ayant eu soin de se maintenir le plus près possible de la ligne de pointage; il ne perd pas une seconde. Tout l'effort est concentré sur ce départ dont l'importance est capitale pour le succès de la course.

Faites la comparaison avec le départ d'un yacht français et vous verrez qu'elle n'est pas à notre avantage. L'un hisse une voile au moment du départ, l'autre s'est laissé entraîner au loin et perd un temps précieux pour regagner la ligne de pointage. D'une manière général, l'équipage donne l'impression du désordre et de la débandade.

Il y a beaucoup à améliorer de ce côté et nous pourrions utilement prendre modèle sur les étrangers dont la méthode, l'esprit de discipline et la bonne tenue à bord sont à imiter.

Plus le goût de la navigation de plaisance, et notamment du yachting de course, se répandra parmi nous, plus nous trouverons facilement des matelots de yachts exercés; car le métier est tentant pour qui a l'âme d'un marin, métier doux somme toute et bien rémunéré.

V. Aperçu général des nécessités financières et des comptes des concours. —

Nous ne nous étendrons pas longuement sur le chapitre des nécessités financières.

L'Administration de l'Exposition a été mise très exactement au courant de la situation, tant à l'aide de l'état de prévisions de recettes et de dépenses que nous avons dressé avant l'exécution des concours et qu'elle a approuvé, que par les deux comptes de gestion

que nous avons présentés l'un pour les concours de Meulan, l'autre pour les concours du Havre, et qui n'ont donné lieu de sa part à aucune observation.

D'une manière générale, nous avons tenu à présenter des comptes aussi rigoureusement établis que si, n'étant pas attributaires des fonds consacrés aux concours, nous avions dû faire payer une à une nos dépenses par l'Exposition elle-même sur la présentation de pièces justificatives.

Notre effort a tendu uniquement à réduire les frais généraux des concours à leur plus simple expression, de façon à appliquer presque intégralement la totalité de nos recettes à donner des prix et à multiplier le nombre des épreuves.

Nous n'avons eu à supporter aucune dépense d'installation matérielle à Meulan, où nous avons emprunté le pavillon et le matériel des courses du *Cercle de la Voile* de Paris et où le garde-meuble national nous a prêté presque gratuitement son concours, ni au Havre où la *Société des Régates* de cette ville se chargeait de la dépense des frais généraux.

Voici, sommairement, l'état de nos recettes :

1° Subvention à forfait allouée par l'Exposition universelle	20,000 francs.
2° Subvention complémentaire à forfait allouée par l'Exposition	15,000
3° Garantie supplémentaire en cas de déficit allouée par l'Exposition	5,000
4° Subvention du Conseil municipal du Havre	3,000
5° Subvention de la <i>Société des régates</i> du Havre	5,000
6° Prix offerts par l' <i>Union des yachts français</i>	1,500
7° Prix offerts par la Ville du Havre (handicap international)	600
8° Dons divers	8,900
TOTAL	<u>59,000</u>

Nous ne mentionnerons pas ici le détail de nos dépenses.

Il suffit de se reporter à l'énumération que nous avons faite des prix ou objets d'art distribués pour voir que nous avons appliqué la presque totalité de la somme de 59,000 francs à donner des prix.

VI. Critique raisonnée avec indication des progrès à réaliser et des vœux à émettre pour l'avenir. — Avant de terminer le rapport que l'Exposition universelle nous a chargé de présenter, en même temps qu'elle nous confiait la mission d'organiser ses concours, qu'il nous soit permis de jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'état du yachting en France, tel que nous l'ont révélé les régates de l'Exposition, d'être l'interprète des desiderata de ses adeptes, trop peu nombreux encore, et de présenter ici la critique de l'état de choses actuel sans pensée de dénigrement, mais en nous gardant d'un optimisme trop confiant et toujours dangereux.

Ce n'est certes pas au lendemain du jour où l'Exposition française nous a permis de présenter une synthèse très intéressante et très complète des progrès réalisés depuis quelques années qu'il peut nous venir à l'esprit une pensée de découragement, et nous avons trop confiance dans l'avenir du yachting pour ne pas croire fermement que ce sport est appelé à prendre de jour en jour un développement plus grand. Mais il faudrait pour cela que le yachting multipliât les expériences du genre de celle que nous avons tentée

cette année et qu'il sortît enfin de la réserve trop grande où il se complaît d'habitude et qui lui donne à tort des allures de sport aristocratique et inabordable pour les bourses modestes. Sans croire que le yachting deviendra jamais un sport démocratique ou populaire, il est permis de penser que beaucoup s'en écartent ou ne songent même pas à s'y adonner parce qu'il est inconnu du plus grand nombre ou mal connu; on l'ignore ou, si son nom est connu, on s' imagine sans raison que sa pratique entraîne nécessairement des sacrifices pécuniaires importants. Il importe de réagir contre toutes les idées fausses qui s'accréditent à son sujet dans le public et qui sont de nature à éloigner les adhésions.

L'Exposition, et par là même le Gouvernement ont donné cette année, grâce aux subsides qui nous ont été accordés, une véritable impulsion au sport nautique. Il serait à souhaiter que cette manifestation du bon vouloir des pouvoirs publics ne fût pas un acte isolé et que le Gouvernement saisît toutes les occasions de montrer l'intérêt qu'il attache au développement de cette branche de la navigation.

Des nations voisines, l'une essentiellement maritime, l'autre qui tend de jour en jour à le devenir davantage, ont compris que le yachting n'était pas un passe-temps puéril, ni même un simple sport, et qu'une idée plus haute s'attachait à lui. Aussi les personnages les plus importants de l'État n'ont-ils pas hésité à s'en occuper et à le pratiquer personnellement, témoignant par là tout le désir qu'ils ont de voir ce sport se propager de plus en plus dans leur pays. Qu'il en soit de même chez nous.

Rien de ce qui touche à l'éducation maritime d'un peuple n'est indifférent, et le yachting, à ce point de vue, apporte son utilité puisqu'il répand le goût de la navigation et des voyages sur mer. Aucun sport ne contribue plus que lui à développer les qualités viriles, le courage, le jugement et le sang-froid; aucun n'est plus sain.

Il est vrai que la navigation à voile rencontre aujourd'hui des détracteurs. On dit qu'à une époque où l'électricité et la vapeur ont révolutionné la locomotion, nos bateaux à voile ont un petit air vieillot et semblent, au seuil du xx^e siècle, une sorte d'anachronisme et le maintien d'une tradition plutôt qu'un organisme pratique et renfermant son utilité.

Rien n'est plus aisé que de répondre à cette critique. Nous pourrions nous contenter de dire qu'un sport se justifie par là même qu'il comporte à la fois une distraction et un exercice salubre au point de vue de l'hygiène. Mais notre prétention est plus élevée et nous croyons à l'action bienfaisante du yachting, non seulement au point de vue sportif, mais aussi et surtout au point de vue des améliorations et des perfectionnements que les recherches incessantes des architectes et des constructeurs permettent d'apporter à la construction des bateaux; car il s'en faut de beaucoup que la navigation à voile soit complètement abandonnée: les bateaux ou les barques de pêche sont, à de rares exceptions près, presque tous des voiliers; et chacun sait que certaines compagnies de transports maritimes possèdent de grands bateaux de commerce à voile, dont elles jugent l'emploi à la fois plus pratique et plus économique.

Il n'est pas douteux que, pour la construction des bateaux de pêche et des voiliers de commerce, les études que nécessite le perfectionnement des formes de yachts aient eu une influence salubre.

Nous connaissons un certain nombre de bateaux de pêche qui ont été construits dans la donnée des yachts; et, comme ces bateaux ont sur les autres une supériorité évidente, surtout au point de vue de la marche, les armateurs commencent à s'en inspirer malgré les préventions et l'esprit de routine des matelots. Ainsi, le yachting possède à la fois son utilité sportive et son utilité pratique. A ne le considérer que comme exercice physique, il est, comme l'a écrit si justement Philippe Daryl :

..... L'expression suprême du sport; c'est-à-dire celle qui ouvre le plus vaste champ à la valeur physique et morale de l'être humain, à l'affirmation de son individualité propre, de son courage, de son énergie, de toutes les qualités qui font l'homme véritablement digne de ce nom.

A ce titre, il mérite d'être encouragé et propagé. Il aide, plus qu'aucun autre sport, au développement de la qualité primordiale de l'homme, l'énergie; et, s'il est vrai que les civilisations les plus raffinées et les plus intellectuelles aient disparu du monde par la dégénérescence ou par la perte de cette qualité essentielle, ne devons-nous pas aider de toutes nos forces à la pratique d'un exercice qui peut avoir sur nous une influence aussi salutaire? Ce n'est, chez nous autres Français, ni l'intelligence, ni le travail (nous sommes laborieux plus qu'aucun autre peuple), ni le sentiment artistique qui font défaut, mais bien cette qualité que nous plaçons au-dessus de toutes les autres : l'énergie. Cherchons donc à faire connaître le plus possible un sport qui peut avoir une vertu si grande.

Pour y arriver, l'un des moyens les plus efficaces est la publicité. Il ne faut pas que le nom et les faits et gestes du yachting ne soient consignés que dans quelques feuilles spéciales. Il est indispensable d'obtenir que tous les journaux politiques (quelques-uns d'entre eux l'ont fait déjà) aient une rubrique particulière, dans la vie sportive, pour le yachting. Ce qu'il faut en outre et surtout, c'est attirer dans tous les centres de yachting le plus de jeunes gens possible. Comment sommes-nous devenus yachtsmen? C'est en allant en bateau. Il faut donc que notre sport soit accueillant et que nos bateaux puissent, sans inconvénient pour la course, recevoir un supplément d'invités. La formule de jauge de 1892 a eu, à ce point de vue, un effet désastreux; car elle obligeait les propriétaires de yachts, sous peine de perdre la course, à n'avoir à bord qu'un nombre réglementaire et limité d'équipiers. Il en est résulté que, l'accès des bateaux étant interdit, les vocations ne sont pas nées. Il y a lieu d'espérer que la nouvelle formule de jauge, en poussant à la construction de bateaux plus logeables, remédiera à cet inconvénient.

Les bateaux doivent être, non seulement accessibles, mais sûrs. Il ne faut pas que ce qui est un plaisir devienne un danger; du moins, il faut supprimer toutes les causes de danger qui dépendent de notre volonté. Dans ce but, nous devons nous efforcer de construire des bateaux assez solides pour y être à l'abri du mauvais temps, toujours à craindre, et pour résister au choc de la mer déchaînée.

L'accident survenu au *Rozenn*, le 9 août de cette année, c'est-à-dire au lendemain des régates de l'Exposition, est bien caractéristique et doit nous servir de leçon. Voici comment le *Yacht* en rend compte (numéro du 18 août) :

Le *Rozenn* était parti du Havre le 9 août, à 8 heures du matin, par petite brise du sud. Entre le Havre et Barfleur la brise devint très fraîche. Le yacht portait la voile de cap, la trinquette de cap

et un tourmentin. Bien que le vent fût violent et la mer très grosse, le yacht se comportait très bien et faisait bonne route. A 2 heures moins dix, le bateau faisait nord-sud de Barfleur, lorsque la brise sauta brusquement de l'ouest, passant au coup de vent. La mer devint terrible avec le courant.

Comme on connaissait parfaitement à bord les qualités de marche du *Rozenn*, étant donné que l'on était près de Cherbourg, le patron décida d'atteindre ce port. Le yacht courait donc bâbord-amures quand, tout à coup, il fut saisi par un énorme brisant qui s'abatit sur le pont. Un craquement terrible se fit entendre : tout le côté tribord était broyé et le bateau faisait énormément d'eau.

Le patron vira immédiatement de bord pour éviter de couler et choisit la place qui lui parut la plus favorable sur l'île Pelée pour se mettre à la côte. Le malheureux bateau, coulant bas d'eau, ne tarda pas à échouer; mais l'équipage put gagner la terre et se sauver.

A mer basse, le yacht tombant sur le flanc rencontra un fond de roche sur lequel il se fit des avaries irréparables.

Le *Rozenn* est donc irrévocablement perdu et, si l'on ajoute qu'il était aussi solidement construit que les autres racers de sa classe, on conviendra qu'il ne faudrait pas tout sacrifier à la légèreté.

En terminant ce compte rendu, nous croyons devoir formuler les deux desiderata suivants :

Nos yachtsmen ne doivent pas se borner, comme ils l'ont fait jusqu'ici, à attirer les étrangers, ils doivent — cela est indispensable — eux aussi, se déplacer et aller trouver les étrangers. La vie sportive ne peut prendre chez nous d'intensité qu'à la condition de ne pas nous confiner dans le même cercle et d'élargir notre horizon. Cela nous est facile, d'ailleurs, puisque, tout près de notre littoral, à Cowes, ont lieu chaque année de nombreuses régates. Nous ne pouvons que gagner à sortir de chez nous et à comparer *de visu* nos méthodes avec celles de nos voisins.

Enfin nous demandons, si, comme nous le désirons, d'autres régates officielles peuvent être un jour organisées, qu'on laisse aux organisateurs de ces régates un temps plus grand que cette année pour la préparation des concours. C'est, nous l'avons dit, seulement au mois de février que le Comité des régates de 1900 a été officiellement chargé de leur préparation. Pour des raisons impérieuses et inéluctables, les concours de Meulan ne pouvaient avoir lieu qu'au mois de mai.

Le Comité n'a donc eu que trois mois pour entrer en relations avec les yachtsmen et les clubs nautiques étrangers ou français. Ce laps de temps était absolument insuffisant pour négocier la venue des bateaux américains autres que ceux qui avaient leur port d'attache en France ou en Angleterre; et, d'une manière générale, les yachtsmen, prévenus trop tard, ne pouvaient, ce qui est très regrettable, construire des bateaux spécialement en vue de nos régates.

Nous souhaitons qu'à l'avenir les circonstances permettent de désigner, un an au moins à l'avance, le comité qui sera chargé de la préparation et de l'organisation des concours.

III. — CONCOURS DE BATEAUX À MOTEUR MÉCANIQUE

Comité de l'Hélice-Club de France, chargé d'organiser le Concours.

Président d'honneur : M. Henri MENIER.

Président : M. Gabriel PAILLARD.

Vice-président : M. PRIEUR.

Secrétaire trésorier : M. LEDARD.

Membres : MM. DEHA, GALLICE, LAINNET, LEMAÎTRE, E. PAILLART, PIVER.

Emplacement du concours. — Bassin de la Seine, à Argenteuil (longueur en ligne droite : 6 kilomètres).

Date. — Deux journées, les samedi 23 et dimanche 24 juin 1900.

Classification des bateaux. — Les bateaux sont divisés en quatre séries, savoir :

1^{re} série, jusqu'à 6 m. 50 inclusivement; 2^e série, de 6 m. 50 à 8 mètres inclusivement; 3^e série, de 8 mètres à 10 mètres inclusivement; 4^e série, de 10 mètres à 15 mètres inclusivement.

Dans chaque série, les bateaux à moteurs divers courent ensemble; néanmoins, une prime est accordée au premier arrivant des bateaux munis de moteurs de types différents (à vapeur, essence, pétrole, électriques, etc.).

PROGRAMME.

Première journée : samedi 23 juin 1900. (Course de fond.)

RÉPARTITION DES PRIX⁽¹⁾.

1 ^{re} série. Sur la distance de 50 kilomètres.		3 ^e série. Sur la distance de 65 kilomètres.	
	francs.		francs.
Au 1 ^{er}	1,500	Au 1 ^{er}	2,000
Au 2 ^e	1,100	Au 2 ^e	1,500
Au 3 ^e	600	Au 3 ^e	800
TOTAL	<u>3,200</u>	TOTAL	<u>4,300</u>
2 ^e série. Sur la distance de 55 kilomètres.		4 ^e série. Sur la distance de 80 kilomètres.	
	francs.		francs.
Au 1 ^{er}	1,600	Au 1 ^{er}	2,500
Au 2 ^e	1,200	Au 2 ^e	1,800
Au 3 ^e	700	Au 3 ^e	1,000
TOTAL	<u>3,500</u>	TOTAL	<u>5,300</u>

RÉPARTITION DES PRIMES.

1 ^{re} série.	francs.	3 ^e série.	francs.
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur	100	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur	300
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole	100	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole	300
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques...	100	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques...	300
2 ^e série.		4 ^e série.	
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur	200	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur	400
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole	200	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole	400
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques...	200	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques...	400
TOTAL GÉNÉRAL	3,000 francs.		

⁽¹⁾ Prix en espèces. — Les lauréats pourront néanmoins obtenir la plaquette des sports de l'Exposition en déduction de leurs prix en espèces et pour la valeur suivante : plaquette or, 500 francs; vermeil, 30 francs; argent, 20 francs; bronze argenté, 5 francs; bronze, 3 francs.

Deuxième journée : dimanche 24 juin 1900. (Course de vitesse.)

RÉPARTITION DES PRIX⁽¹⁾.

1 ^{re} série. Sur la distance de 15 kilomètres.		3 ^e série. Sur la distance de 20 kilomètres.	
	francs.		francs.
1 ^{er} prix.....	300	1 ^{er} prix.....	500
2 ^e prix.....	200	2 ^e prix.....	400
3 ^e prix.....	100	3 ^e prix.....	300
2 ^e série. Sur la distance de 17 kilomètres.		4 ^e série. Sur la distance de 24 kilomètres.	
	francs.		francs.
1 ^{er} prix.....	400	1 ^{er} prix.....	600
2 ^e prix.....	300	2 ^e prix.....	500
3 ^e prix.....	200	3 ^e prix.....	400

RÉPARTITION DES PRIMES⁽²⁾.

1 ^{re} série.		3 ^e série.	
	francs.		francs.
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur.....	50	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur.....	70
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole.....	50	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole.....	70
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques....	50	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques....	70
2 ^e série.		4 ^e série.	
	francs.		francs.
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur.....	60	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à vapeur.....	90
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole.....	60	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux à pétrole.....	90
Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques....	60	Au 1 ^{er} arrivant des bateaux électriques....	90
TOTAL GÉNÉRAL		810 francs..	

A titre de souvenir des courses internationales de l'Exposition, il sera attribué aux concurrents qui n'auront pas obtenu de récompenses une médaille commémorative.

La répartition des prix pourra être modifiée par le Comité d'organisation, si le nombre des bateaux inscrits dans une série plutôt que dans une autre nécessite un virement d'une série à l'autre.

RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. Le règlement appliqué sera celui de l'Hélice-Club de France.

ART. 2. *Engagements.* Les engagements devront être envoyés avant le 15 juin 1900, dernier délai, à M. G. Paillard, président de l'Hélice-Club de France, rue Charles-Laffitte, 75, à Neuilly.

ART. 3. *Jury.* Le jury du concours sera composé de membres français et étrangers. Il sera nommé par le Commissaire général de l'Exposition universelle de 1900, sur la proposition de Directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

Les décisions du jury seront sans appel.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. PAILLARD,

PRÉSIDENT DU COMITÉ D'ORGANISATION.

L'existence des bateaux à moteur mécanique remonte à quelques années à peine.

En 1899, la société *l'Hélice-Club de France* put réunir, dans une journée de courses, une vingtaine de bateaux; aussi, est-ce à cette société que fut confiée, au nom de l'Exposition de 1900, l'organisation des concours de bateaux à moteur mécanique; on pensa, avec juste raison, que l'Automobilisme terrestre ayant pris en peu de temps de si grandes proportions, le moment était venu de chercher à développer aussi ce procédé pour la navigation.

⁽¹⁾ Ces prix consistent en médailles (plaquettes de l'Exposition) et objets d'art.

Le résultat obtenu a dépassé tout ce (qu'on pouvait espérer, car il a été possible d'amener en ligne 49 bateaux, chiffre énorme, si on songe au peu de temps que les constructeurs ont eu pour se préparer à cette lutte (trois mois environ).

Cet essor doit être encouragé, car il ne s'agit pas de faire des courses de ce genre seulement pour le plaisir de quelques-uns, il faut regarder plus loin et se demander si ces encouragements ne feront pas surgir des nouveautés inattendues.

En effet, on a commencé par construire des canots de 2, 3 et 4 chevaux de force; aux concours de 1900, il y en avait de 12, 16 et 24 chevaux; la progression est rapide, notre naissance est d'hier.

S'il est possible, dans les futurs concours, de donner des prix rémunérateurs, il est à supposer qu'on aura des bateaux à moteurs beaucoup plus forts et, de là, il n'y a qu'un pas pour arriver aux bateaux marchands et aux bâtiments de guerre; c'est ici que cela devient d'une importance extrême; il n'est pas besoin d'en dire davantage pour expliquer que voilà le but grandiose à atteindre.

En somme, comme résultat technique, la vitesse, par suite d'améliorations, a augmenté sur l'année dernière d'un cinquième pour les anciens bateaux et d'un quart pour les nouveaux. La vapeur qui, jusqu'ici avait triomphé, a dû céder souvent le pas au pétrole; l'électricité n'a pas encore affirmé sérieusement son existence.

C'est ce qu'établissent les résultats suivants des concours :

CLASSEMENT.	NOMS DES YACHTS.	NATURE ET FORCE du moteur	NOMS des PROPRIÉTAIRES.	DURÉE du PARCOURS.	TEMPS pour 1 KILOMÈTRE.	OBSERVATIONS.
		chevaux		h m s	m s	

1^{re} SÉRIE, JUSQU'A 6 M. 50 (19 ENGAGEMENTS).

COURSE DE FOND, 50 KILOMÈTRES.

1 ^{er}	AIGLON	Pétrole, 6	{ MM. OUTHENIN et CHALANDRE	3 40 19	4 20	En 1899 sur 30 kilom. le kil en 5 m 22 s
2 ^e	SOURIS-BLANCHE ..	Idem, 3	VALTON	3 53 02	4 33	
3 ^e	SURPRISE	Idem, 3 1/2	DUMAS fils	4 19 08	5 09	
4 ^e	MANDARIN	Idem, 2 1/2	DAMMAN	4 30 02		
5 ^e	SIRENE	Idem, 4	HACHIN	4 32 22		
6 ^e	NENETT	Idem, 4	DE VIOLAINE ...	4 35 46		
7 ^e	LE BRUTION	Idem, 2 1/4	ALBERT	5 2 25		
8 ^e	POURQUOI-PAS	Vapeur, 5	D' CHARCOT	6 2 15	7 12	

COURSE DE VITESSE, 12 KILOMÈTRES.

1 ^{er}	AIGLON	Pétrole, 6	SOCIÉTÉ ABEILLE.	0 47 15	3 11	
2 ^e	SOURIS-BLANCHE ..	Idem, 3		53 34	4 05 1/2	
3 ^e	LA SURPRISE	Idem, 3		53 59	4 6	
4 ^e	SURPRISE	Idem, 3 1/2		1 1 51		
5 ^e	SIRÉNE.....	Idem, 4	HUGOT	1 3 20		
6 ^e	MANDARIN	Idem, 2 1/2		1 4 50		
7 ^e	TEUF-TEUF	Idem, 3		1 5 25		
8 ^e	LE BRUTION	Idem, 2 1/4		1 8 32		

CLASSEMENT.	NOMS DES YACHTS	NATURE ET FORGE du moteur .	NOMS des PROPRIÉTAIRES.	DURÉE du PARCOURS.	TEMPS pour 1 KILOMÈTRE.	OBSERVATIONS
		chevaux.		h m s	m s	
2° SÉRIE, DE 6 M. 50 À 8 MÈTRES (9 ENGAGEMENTS).						
COURSE DE FONDS, 50 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	OLIFANT	Vapeur, 6	GUIBERT	4 21 02	5 11	{ En 1897 sur 18 kilom., 1e km. en 5 m 21 s.
2°	RAINETTE	Pétrole, 2 1/2	DESIGNIERES ...	4 25	5 15	
3°	ISABELLE	Vapeur, 3	MICHAELSEN...	4 26 03	5 16	
4°	CENTAURE	Idem, 6	{ PANHARD et LE - VASSOR	4 28 02		{ En 1897 sur 18 kilom., 1e km. en 8 m 6 s.
5°	PETIT POUCKET	Idem, 4	SERBONNE	4 42 16	5 32	
6°	ABEILLE	Pétrole, 3	SOCIÉTÉ ABEILLE .	4 47 38		
COURSE DE VITESSE, 19 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	CENTAURE	Vapeur, 6		0 54 17	4 6	
2°	RAINETTE	Pétrole, 2 1/2		0 59 15	4 11	
3° SÉRIE, DE 8 MÈTRES À 10 MÈTRES (9 ENGAGEMENTS).						
COURSE DE FOND, 60 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	LISSETTE	Vapeur, 3	DUSSAUX	4 40 45	4 40	{ En 1899 sur 30 kilom., 1e km. en 5 m 10 s.
2°	SUZETTE	Idem, 7	MARNIX	4 41 14	4 41	
3°	ELLEN	Pétrole, 4	G. GALICE	4 43 40	4 43	
4°	IRIS	Idem,	VERLEY	4 46 20	4 46	
5°	PYGMÉE	Idem, 5	{ MOLLARD DE FES - SART	4 57	4 57	
6°	{ SOCIÉTÉ D'ENCOURAG AU SPORT NAUT... }	Idem, 4	FENWICK	5 5 10	5 5	
3° SÉRIE, DE 8 MÈTRES À 10 MÈTRES (9 ENGAGEMENTS) [Suite].						
COURSE DE VITESSE, 20 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	RIQUIQUI	Électricité, 8	MM. OUDIN	1 30 39	4 10	
2°	ELLEN	Pétrole, 4		1 31 59	4 12	
3°	SUZETTE	Vapeur, 7		1 32 20	4 12 1/2	
4°	IRIS	Pétrole,		1 33 11		
5°	PYGMÉE	Idem, 5		1 39		
4° SÉRIE, DE 10 MÈTRES À 15 MÈTRES (12 ENGAGEMENTS).						
COURSE DE FOND, 72 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	PHOENIX	Pétrole, 18	{ PANHARD et LE - VASSOR	3 49	3 13	{ En 1899 sur 30 kilom., 1e km. en 3 m. 18 s.
2°	SUZANNE	Vapeur, 15	SCHINDLER	4 23 20	3 47	
3°	FAVORITE	Idem, 12	DESPREZ	4 33	3 57	
COURSE DE VITESSE, 24 KILOMÈTRES.						
1 ^{er}	PHOENIX	Pétrole, 18		1 9 27	2 21	
2°	SUZANNE	Vapeur, 15		1 27 25	3 15	
3°	FAVORITE	Idem, 12		1 27 52	3 16	
4°	MARIE-LOUISE	Idem, 20	DECHARGE	2 34 36	3 22	

Un Jury international avait été nommé par le Commissaire général, il était composé comme suit :

Membres français : MM. le comte DE BEAUMONT ; DE BOULONGNE; BOURDON (Edouard); l'amiral DUPERRÉ ; GUILLEMIN ; le **marquis** DE LA JAILLE ; le D^J JOUSSET ; LEDARD ; LEROY , MENIER (H.); MIALARET, MOREL-FATIO ; PAILLARD (G.); PRIEUR; ROUSSEAU (Emmanuel); THOMAS, lieutenant de vaisseau.

Membres étrangers : MM. OSTERRIETH (Robert) [Belgique]; GORDON BENNETT (James) [États-Unis], BERGEN (Harry-Jean) [États-Unis]; le capitaine ANDERSON [Grande-Bretagne]; OERVEL [Hollande], CENVEL (J.-L.) [Hollande].

II a été très regrettable que l'élément étranger nous ait complètement fait défaut; mais il faut certainement attribuer cette absence au peu de temps qu'on a eu pour se préparer, comme nous l'avons dit plus haut, et ce qui a été vrai pour nos nationaux a été encore bien plus sensible pour les étrangers, vu leur éloignement plus grand. En résumé, et sous réserve des observations ci-dessus, nous pensons avoir réussi à faire un concours de *Bateaux automobiles* cligne de l'Exposition, et cela sans avoir été obligé de faire appel aux fonds de garantie qui nous avaient été alloués.

IV. — CONCOURS DE NATATION.

Comité d'organisation.

Président : M. VERDONCK , président de la Fédération française de natation.

Secrétaire : M. PAULUS , vice-président du Club *Neptune*.

Secrétaire adjoint : M. JUBIN , secrétaire de la Société *les Libellules de Paris*.

Membres.

MM. BARRELET , président de la Société nautique d'Enghien; CAILLAT (Edmond), président de la Société d'encouragement au sport nautique; DUFRAINE, vice-président de la Fédération française des sociétés d'aviron; FLEUTIAUX , président de la Commission de l'aviron de l'U. S. F. S. A.; GUILLEMIN, inspecteur général de la navigation et des ports; LAGOGUÉ, secrétaire du Comité des	régates internationales de Paris; LEVRAUD , député; MARÉCHAL, président de la Fédération française des sociétés d'aviron; REINGEISSEN, président du Club nautique dyonisien; ROUSSEAU (Emmanuel), maître des requêtes au Conseil d'État; SÉVIN , ancien secrétaire du Comité des régates internationales de Paris.
---	--

Emplacement du concours. — La Seine (bassin d'Asnières).

Date. — Les 12 et 19 août 1900.

PROGRAMME.

Première journée (12 août 1900) .

Au bassin d'Asnières, 7 courses dont les séries éliminatoires seront courues aux dates qui seront ultérieurement fixées par le Comité d'organisation.

Amateurs :

1 ^o Course, demi-fond, 1,000 mètres, a virages, mouvements de nage à volonté. — 5 prix représentant une valeur de.....	800 francs
2 ^o Course, vitesse, 200 mètres en ligne droite, mouvements facultatifs. — 5 prix représentant une valeur de.....	500
3 ^o Course d'équipes, 200 mètres en ligne droite par 5 nageurs d'une même société, nage à volonté. 1 ^{er} prix : 5 objets d'art de 100 francs chacun à l'équipe victorieuse.....	800
2 ^e prix : 5 objets d'art de 60 francs chacun	
4 ^o Concours de plongeurs au plus long trajet sous d'eau. — 5 prix.....	500
5 ^o Course de vitesse avec obstacles. — 5 prix	500
6 ^o Courses de vitesse, nage sur le dos, 200 mètres. 1 ^{er} prix	400
2 ^e prix	
3 ^e prix	
7 ^o Concours de water-polo, selon les règles de la Fédération française de natation. 1 ^{er} prix : 7 objets d'art de 100 francs à l'équipe victorieuse.....	700
2 ^e prix : 7 objets d'art d'une valeur totale de.....	300
TOTAL de la première journée.....	4,500

Deuxième journée (19 août 1900).

Au bassin de Suresnes, Neuilly-Asnières (barrage de Suresnes à Asnières), longueur 5,400 mètres. Il sera organisé pour cette journée une course de résistance, ouverte aux deux catégories distinctes

de nageurs : amateurs et professionnels. Cette journée sera consacrée par une coupe à courir ensuite chaque année entre chacune de ces catégories. Cette coupe sera appelée « Coupe de l'Exposition universelle de 1900 ».

1^{re} catégorie (amateurs). — Course de 4,000 mètres à courir entre huit nageurs, du barrage de Suresnes à Asnières (arrivée habituelle des courses d'aviron). Nage sans arrêts, mouvements facultatifs. Trois prix représentant ensemble 1,500 francs.

2^e catégorie (professionnels de tous les pays). — 4,000 mètres, même parcours, huit nageurs.

1 ^{er} prix.....	1,500 ^f	} 2,500 francs.
2 ^e prix.....	700	
3 ^e prix.....	300	
TOTAL de la deuxième journée		<u>4,000</u>

Ensemble des prix pour les deux journées de courses (objets d'art et espèces) : 8,500 francs.

Les concours éliminatoires auront lieu le jeudi 23 août, le matin pour les amateurs, l'après-midi pour les professionnels.

RÈGLEMENT.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER. *Admissions.* Pour être admis à prendre part aux concours de la 1^{re} catégorie, il faut justifier de la qualité d'amateur.

Les présidents des clubs certifieront la déclaration de leurs membres.

Les nageurs non affiliés à un club devront justifier de leur qualité d'amateur au moyen d'une pièce établie par les autorités de leur résidence chargée de certifier les identités.

ART . 2. Est considéré comme amateur tout nageur n'ayant jamais concouru pour un prix en espèces ou prêté son concours contre rétribution en espèces, n'ayant jamais réalisé contre argent les objets d'art ou médailles qu'il a gagnés, n'ayant jamais pris part à une course contre professionnels, enfin n'ayant jamais enseigné la natation dans un but pécuniaire ou n'étant pas attaché à un établissement de bains.

ART . 3. Toutefois il sera donné une course de résistance de 4,000 mètres, intitulée « Coupe de l'Exposition universelle de 1900 », ouverte aux professionnels du monde entier,

ART . 4. *Inscriptions.* L'inscription portera les noms, prénoms et domiciles des nageurs et l'indication de la société à laquelle ils sont affiliés; elle sera renouvelée pour chaque épreuve.

ART . 5. Le délai d'inscription expirera trente jours avant la date fixée pour le concours

ART . 6. *Engagements.* Chaque inscription devra être accompagnée d'un versement en espèces de 1 franc par nageur. Chaque groupe de 5 nageurs prenant part à la course d'équipes versera 5 francs ; enfin, pour le water-polo, chaque équipe inscrite devra verser 10 francs.

ART . 7. Les nageurs devront se tenir pendant toute la durée du concours à la disposition du Jury. Tout concurrent ne répondant pas à l'appel de son nom sera rayé.

ART . 8. *Classement.* L'ordre des nageurs dans chaque épreuve sera réglé au moyen d'un tirage au sort.

ART . 9. Il sera affecté à chaque nageur un numéro d'ordre qu'il conservera pendant la durée du concours. Ce numéro sera reproduit de façon apparente sur un bonnet de toile blanche qui devra être porté constamment par les concurrents. Pour la course de 4,000 mètres, le bonnet ne sera pas obligatoire.

ART . 10. *Prix.* Les prix attribués aux lauréats des concours consisteront en médailles, insignes, diplômes, objets d'art, à l'exclusion d'espèces, sauf pour la course de 4,000 mètres des professionnels.

ART . 11. *Jury.* Le Jury des épreuves se composera de membres français et étrangers nommés par

le Commissaire général de l'Exposition de 1900, sur la proposition du Directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

Les jurés nommeront leur bureau. Le Président aura voix prépondérante pour départager les votes.

ART . 12. *Tenue de nage.* Le maillot de corps dit *de bains de mer* sera de rigueur; ne pourront être employés les maillots de couleur claire et plus particulièrement ceux complètement blanc, rose tendre, bleu pâle. La tenue la plus décente sera exigée; les chants ni les cris ne seront tolérés.

ART . 13. *Champ de course.* Le champ de course sera indiqué par des cordages retenus à chaque extrémité par des piquets plantés au fond de l'eau. A ces cordages seront appendus de petits oriflammes et drapeaux ainsi que des numéros bien visibles pour indiquer la ligne à suivre par les nageurs.

ART . 14. *Ligne à suivre.* Les nageurs qui sortiront de la ligne, ceux qui se reposeront ou se serviront d'un point d'appui quelconque seront disqualifiés pour la course.

ART . 15. *Cas de disqualification.* Sous peine de disqualification, les nageurs ne devront pas toucher leur adversaire avec la main ou leur barrer le passage. Un coup de pied ne pourra être un motif de disqualification.

ART . 16. Il sera permis de passer sous un nageur devant soi, mais celui-ci aura le droit d'enfoncer son adversaire s'il remonte à la surface à moins de 1 mètre en avant de lui.

ART . 17. Les engins de natation seront absolument prohibés.

ART . 18. *Départs.* Les départs auront lieu en ligne, sans point d'appui et par pelotons de 6 nageurs, sauf les deux exceptions ci-après :

a. Pour les plongeurs, les départs se feront successivement, sans élan, d'un ponton ou d'un balcon, au milieu de l'eau.

b. Pour les courses en équipes, chaque société mettra ses 5 équipiers en file, l'un derrière l'autre. Au coup de revolver, les premiers nageurs de chaque société partiront; les seconds de chacune d'elles partiront au fur et à mesure de l'arrivée des premiers, et ainsi de suite pour les autres rangs, sans interruption. Le résultat final sera donné par l'ordre d'arrivée des cinquièmes nageurs de chaque équipe.

ART . 19. a. Les courses seront annoncées par un premier coup de claron. A ce signal, les concurrents devront se présenter au Jury, qui procédera à l'appel et au classement et désignera à chacun d'eux la place à prendre dans l'eau et la ligne à suivre.

b. Un second coup de claron sera donné quand tous les nageurs seront à leur place, pour annoncer le prochain départ.

c. Enfin, un coup de revolver donnera le départ.

ART . 20. En cas de faux départ, le claron rappellera les concurrents à leurs places respectives.

ART . 21. *Arrivées.* Chaque arrivée sera annoncée par un coup de revolver et constatée par un enregistreur mécanique, sauf pour les courses en équipes, comme il est dit à l'article 19, § b.

ART . 22. La distance entre les poteaux de départ et ceux d'arrivée sera de 100 mètres.

ART . 23. *Virages.* Les virages se feront à volonté à droite ou à gauche autour des poteaux plantés au fond de l'eau.

a. Pour les courses de 100 mètres, il n'y aura pas de virage.

b. Pour celles de 200 mètres, les virages se feront aux poteaux placés à 100 mètres du point de départ; 1 virage suffira.

c. Pour les courses de fond (1,000 mètres), les virages se feront aux mêmes poteaux; il y aura 9 virages.

ART . 24. *Mouvements de nage.* Les mouvements de nage seront toujours facultatifs, dans toutes les positions et dans toutes les courses.

ART . 25. *Plongeurs. Conditions.* Les trajets accomplis sous l'eau seront repérés au moyen de disques numérotés que l'on attachera à une corde allant de la ligne à suivre à l'endroit précis où sera sorti le plongeur. Il sera également tenu compte, au moyen d'un chronomètre, du séjour accompli sous l'eau:

chaque seconde représentera 1 point et chaque mètre 2 points. L'addition des deux sortes de points indiquera les vainqueurs.

ART . 26. *Water-polo*. Le concours de water-polo sera régi par un règlement spécial pratiqué par les cercles lillois, importateurs de ce jeu, et adopté par les sociétés françaises et les sociétés étrangères.

ART . 27. Tous les cas non prévus par le présent règlement seront tranchés sans appel par le Jury.

CONCOURS DE WATER-POLO.

Le règlement de ce jeu, reproduit ci-dessous, est celui des Bains lillois, reconnu par les fédérations française, belge, anglaise, italienne, hollandaise, etc. Il sera seul en vigueur.

REGLEMENT DU WATER-POLO.

Le water-polo se joue par deux équipes de nageurs, qui, ayant chacune un point de départ appelé *Goal*, ont pour but de lancer une balle dans le *Goal* du camp adverse.

ARTICLE PREMIER . *Balle*. La balle doit avoir une dimension de 0 m. 65 de circonférence au moins (balle d'association). Il est défendu de l'enduire de couleur, de graisse ou d'huile.

ART . 2. *Goal*. La largeur des goals sera de 3 mètres. Le goal sera suspendu à une hauteur de 0 m. 95 au-dessus de l'eau, quand la profondeur sera de 1 m. 50 ou plus, et sera à 3 m. 30 du fond du ban quand la profondeur sera inférieure à 1 m. 50. La balle devra passer entre les drapeaux, l'eau et la corde.

ART . 3. *Dimensions du jeu*. La longueur du champ sera de 27 mètres au plus et 17 mètres au moins. La largeur aura plus de 18 mètres. Les goals seront placés au moins à 0 m. 30 de l'extrémité du ban. L'eau aura au moins 0 m. 90 de profondeur.

ART . 4. *Durée*. La durée d'un match sera de quatorze minutes; 3 minutes de repos seront données après 7 minutes de jeu, afin de permettre aux deux camps de changer de côté. Quand un goal aura été fait, le temps pour le constater et pour donner à nouveau le départ ne sera pas compté dans les sept minutes de jeu.

ART . 5. *Commissaires*. Les commissaires sont un référé, un time-keeper, deux goal-scorers.

ART . 6. *Référé*. Ses fonctions consistent à donner le départ, à arrêter tout jeu incorrect, à juger en cas de différend, à constater les infractions aux règles, les goals, le demi-temps, le temps, et à faire respecter le règlement. Il peut déclarer une infraction, même si celle-ci n'est pas réclamée par les joueurs. Il déclarera si un goal est valable ou non. La décision du référé est sans appel.

ART . 7. *Goal-scorers*. Ils se tiendront chacun près d'un goal qu'ils doivent surveiller, et quand ils considéreront que la balle aura passé dans l'espace compris entre la corde, l'eau et les drapeaux, ils en feront part au référé qui lèvera un drapeau en criant «Goal!» Ils ne changeront pas de côté avec les joueurs.

ART . 8. *Equipes*. Chaque équipe ne pourra se composer de plus de sept joueurs. Chacune d'elles portera une casquette de couleur différente. Il est défendu de s'enduire le corps de matière grasse.

ART . 9. *Capitaines*. Les capitaines seront des équipiers de chaque partie. Ceux-ci se mettront d'accord sur les règles et dispositions du champ de concours : ils tireront au sort leur côté respectif au commencement de chaque partie. S'ils ne peuvent se mettre d'accord sur un point, ils s'en rapporteront au référé.

ART . 10. *Départ*. Les équipes entreront à l'eau et se mettront en ligne devant leurs goals respectifs. Le référé se mettra à égale distance des deux goals. Après s'être assuré que les deux capitaines sont prêts, il donnera le départ par le mot *go* et il jettera la balle à l'eau. Un goal ne pourra compter que si la balle a touché plus d'un homme après avoir été jetée à l'eau par le référé.

ART . 11. Comptera comme goal : chaque fois que la balle passera au-dessous de la corde et entre les drapeaux (voir art. 2).

ART . 12. *Fautes*. Il est défendu : a) de toucher la balle à deux mains; b) de se tenir debout sur le fond, ou avoir fond pendant la durée du jeu (à l'exception du temps de repos quand un goal a été fait

et qu'on redonne le départ); *c*) d'enfoncer un adversaire, à moins qu'il ne tienne la balle; *d*) de tenir la balle quand on est sous l'eau; *e*) de sauter du fond ou de s'élancer en prenant le mur comme appui dans le but d'enfoncer un adversaire ou d'avoir la balle, sauf au départ de chaque partie; *f*) de tenir, de tirer ou de bousculer un adversaire; *g*) de se mettre sur le dos et de donner des coups de pied à un adversaire.

ART . 13. *Pénalité.* L'infraction aux règles sera punie par l'obligation d'abandonner la balle au camp adverse, qui la jettera du point où l'infraction a eu lieu.

ART . Si le référée s'aperçoit qu'un équipier enfreint les règles avec intention, après l'avoir prévenu une fois, il aura le droit de le faire sortir de l'eau jusqu'au moment où un goal sera fait. Un goal ne pourra être compté qu'à la condition que la balle ait passé entre les mains d'au moins un autre joueur après le lancer qui suivra l'infraction.

ART . 15. *Déclaration d'infraction.* Le référée la déclarera par un coup de sifflet et montrera un drapeau de la couleur de l'équipe qui aura le droit de jeter la balle du point où l'infraction s'est produite, vers le camp adverse.

Tous les autres resteront à la place qu'ils avaient depuis le coup de sifflet jusqu'au moment où la balle a quitté la main de celui qui doit la jeter.

ART . 16. Le joueur gardien du goal peut se tenir debout ou s'appuyer au mur ou à la rampe. Il ne pourra jamais jeter la balle plus loin que le milieu du jeu. La pénalité pour cette infraction consistera à abandonner la balle au camp adverse, qui la rejettera de la moitié du jeu dans la direction qui lui convient. Le gardien du goal est exempt des clauses *a* et *b* de l'article 12; dans tout autre cas, il est traité comme les autres joueurs.

ART . 17. *Distance.* Un joueur ne pourra se tenir à moins d'un mètre du goal du camp adverse.

ART . 18. *Ligne de goal et lancement du coin.* Un équipier lançant la balle au-dessus de la ligne de son goal donnera droit à la partie adverse de lancer la balle du coin; mais, si l'équipe attaquante rejette la balle au-dessus du goal adverse, ce sera au goal-keeper de la relancer du point où elle a passé.

ART . 19. *Hors de jeu.* La balle étant jetée hors du champ de concours, un équipier du camp adverse ira la prendre pour la lancer où il voudra.

ART . 20. Le référée déclarera le temps et le demi-temps par un coup de sifflet, le goal par un coup de cloche.

ART . 21. *Sortie de l'eau.* Un équipier sortant de l'eau s'asseyant ou se tenant debout hors ou dans l'eau (excepté au demi-temps par permission du référée) ne pourra rentrer dans le jeu qu'après qu'un goal aura été fait ou après le demi-temps. Un équipier quittant l'eau doit toujours rentrer par la ligné du goal.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. PAULUS,

SECRÉTAIRE DU COMITÉ D'ORGANISATION.

I. Importance morale et intérêt pratique du concours. — En faisant organiser à ses frais un *grand concours international de natation*, l'Administration de l'Exposition universelle de 1900 a contribué, dans une très large part, au développement de ce sport hygiénique et utile.

Ce développement a surtout été caractérisé par la très large place relative qu'ont réservée dans leurs colonnes les grands quotidiens ou les journaux spéciaux, aux annonces ou aux comptes rendus des concours de natation.

Ce sport est hygiénique par le fait que les médecins recommandent les bains et conseillent toujours une grande propreté corporelle.

Il est utile puisqu'il permet à celui qui sait nager d'échapper à une mort certaine lorsqu'un accident imprévu le fait tomber à l'eau.

Utile aussi, parce qu'il met à la portée d'un bon nageur le moyen de sauver une personne en danger de se noyer.

La natation est encore une distraction d'été vraiment économique, pouvant donc être pratiquée dans toutes les classes de la société. Une dépense annuelle de cinquante centimes, prix d'un caleçon de bains, suffit à un modeste nageur riverain d'un grand cours d'eau, tandis que pour les autres sports communs (athlétisme et vélocipédie) le prix des accessoires est comparativement énorme.

Ce n'est donc pas exagérer que d'écrire : l'utilité incontestable de la natation suffit, à elle seule, pour justifier le crédit qu'a accordé l'Exposition en faveur de ce sport.

II. Conditions générales d'organisation et d'exécution. — L'organisation des concours internationaux de natation avait été confiée à un comité dont les membres les plus actifs étaient des nageurs.

Ce comité établit un programme complet et élaboré un règlement général pouvant être complété par les décisions d'un Jury international.

Le travail du Comité d'organisation ayant été approuvé par l'Administration de l'Exposition universelle, la plus grande partie de l'exécution du programme fut confiée à un secrétaire-trésorier aidé par un secrétaire adjoint.

Il s'agissait d'abord de faire savoir aux sociétés de nageurs du monde entier l'existence des concours.

L'Administration de l'Exposition ayant fait imprimer et réunir en brochure le programme et le règlement des concours, cet opuscule fut envoyé aux présidents des clubs de natation et aux journaux sportifs dans le courant du mois de mars 1900.

Cette communication valut au Comité un très grand nombre de demandes de renseignements auxquelles il fut répondu.

A l'étranger, des associations s'occupèrent de recruter des participants aux concours :

En Allemagne, la *Deutscher Schwimm Verband*; en Angleterre, l'*Amateur swimming Association* et la *Life Saving Society*; en Belgique, le *Brussels Swimming and Water Polo Club*; en Hollande, le *Nederlandsche Zwembond*; en Italie, les *Rari-Nantes*; en Danemark, le *Dansk Idræts Forbund*; en Autriche, en Hongrie, en Suède et aux Etats-Unis, des Comités généraux firent la même propagande pour tous les sports; en France, la *Fédération française de natation* du Nord et la *Libellule* de Paris s'y employèrent activement.

Les engagements, tout d'abord, parurent devoir être peu nombreux; mais, la belle saison aidant, une publicité rationnelle faite aux mois de juin et juillet 1900 amena un lot de participants exceptionnel, tant par le nombre que par la qualité.

Au jour fixé pour la clôture des engagements, le Comité en avait noté 296, donnant un total de plus de 167 nageurs appartenant à 14 nations.

Sur la proposition du Bureau du Comité d'organisation, le Commissaire général de l'Exposition avait nommé les membres du Jury international comprenant 11 Français, 1 Belge, 1 Hollandais, 1 Anglais, 1 Italien.

Ce Jury fut constitué comme suit:

Membres français: MM. BONNOT; BOURSIER; BOUVELLE; COLUSSE COOLEN (Eugène); GIFFARD (Pierre); MARC (Louis); MOEBS; TERRIER; VUILLAUME; WACHMAR.

Membres étrangers: MM. LEWIS (D.) [Grande-Bretagne], président du *Delphin swimming club*; GRÉGOIRE (Oscar) [Belgique], président du *Brussels swimming and water polo club*; DE GROOT (J.) [Hollande], président du *Rotterdamnsche Zwenclub*; GUISEPPE CANTU [Italie], vice-président des *Rari-Nantes*.

Ce Jury avait été convoqué le 1^{er} août 1900 afin de s'entendre, avec le bureau du Comité d'organisation, sur les derniers détails d'exécution.

Ses membres répondirent presque tous à cette convocation et arrêterent les dates et heures définitives des concours.

Ils tranchèrent, dans cette réunion du 1^{er} août 1900, quelques questions d'exécution et se rendirent, dans l'après-midi du même jour, à l'emplacement du concours, afin de se bien pénétrer de la disposition du bassin de nage.

Dès le lendemain, il fut envoyé à chaque nageur engagé, par les soins du secrétariat, une carte individuelle indiquant les jour, heure et lieu de rendez-vous pour concourir.

La nuance des cartes différait pour chacune des courses afin d'activer le contrôle.

Dans la période du 6 au 11 août 1900, le bureau du Comité fit installer tout le matériel flottant, communiquer de nouvelles notes aux journaux, enfin prit toutes les dispositions et demanda les autorisations nécessaires à la bonne réussite des concours.

Le 11 août 1900, à 7 h. 30 du matin, chacun des membres du Jury occupait le poste qui lui avait été assigné.

Le concours commençait par la 1^{re} série de la course de 1,000 mètres.

Le délégué aux coureurs, porteur d'une liste des concurrents, les appelait chacun à son tour et leur remettait un bonnet portant en gros chiffres un numéro d'ordre sur chacun de ses côtes. Un nageur, même engagé dans plusieurs courses, conservait le même bonnet, c'est-à-dire le même numéro d'ordre pendant toute la durée du concours. La série étant complétée, les nageurs se déshabillaient sous une tente-velum dressée sur un ponton.

Dès qu'ils étaient en tenue de nage, des bateaux, remorques par un petit vapeur, les conduisaient au lieu de départ.

Chaque bateau reprenait alors son indépendance et le juge au départ les faisait se placer sur une même ligne perpendiculaire aux berges du fleuve.

Au coup de pistolet, chaque nageur s'élançait et s'employait à atteindre le premier la corde d'arrivée, tendue entre le ponton de déshabillage, dont il a déjà été question, et un bachot ancré vers le milieu du fleuve et dans lequel avait pris place le juge à l'arrivée.

Le petit vapeur remorqueur pilotait le chronométrateur et suivait le groupe des nageurs,

comme d'ailleurs chaque bateau suivait le ou les nageurs qu'il avait auparavant à son bord, afin d'éviter tout accident. Dans deux ou trois de ces bateaux avait pris place un juge sur le parcours.

Au fur et à mesure que les nageurs touchaient la corde, le juge à l'arrivée prenait note de leur numéro d'ordre et de leur numéro d'arrivée. Le chronométrateur prenait note du temps qu'ils avaient mis pour accomplir le parcours.

Pendant que se disputait cette 1^{re} série, le délégué aux nageurs avait eu soin d'appeler et de faire déshabiller les concurrents de la seconde série, si bien que le train de bateaux se reformait sans perte de temps pour conduire les nouveaux participants au lieu de départ. Le même manège se répétait pour les 3^e et 4^e séries, chacune d'elles demandant environ 25 minutes pour se rendre au point de départ et accomplir le parcours.

Les épreuves éliminatoires de la course de 1,000 mètres étant terminées, les séries des différentes courses de 200 mètres se disputèrent.

On opérait de la même façon que pour la course précédente, sauf pour le départ, qui était donné d'un ponton perpendiculaire au courant, duquel ponton les concurrents s'élançaient au coup de pistolet du juge au départ. Cependant, pour éviter toute perte de temps, la durée d'une série étant très courte, les nageurs avaient été appelés tous en même temps, et la 1^{re} série embarquant pour se rendre au point de départ, la 2^e se déshabillait déjà pour embarquer dès que le signal de départ avait été donné à la 1^{re}.

Les bateaux pilotant la 2^e portion avaient soin de passer en dehors du bassin de nage, c'est-à-dire dans le premier tiers de la largeur — côté droit du fleuve — pour ne pas gêner les nageurs de la 1^{re} portion.

La 2^e série arrivait au point de départ presque en même temps que la 1^{re} achevait sa course. Les 3^e et 4^e séries avaient été embarquées successivement assez à temps pour partir au moment opportun.

Ce même détail s'applique aux épreuves éliminatoires des courses de 200 mètres sur le dos et de 200 mètres avec obstacles.

Dans cette dernière, les obstacles étaient formés de bateaux que les nageurs franchissaient, soit en passant dessus, soit en plongeant dessous, suivant les indications des commissaires de la course.

Dans l'après-midi du samedi 11 août 1900 furent joués les tournois éliminatoires du concours de water-polo.

Le Comité et le Jury ayant eu soin de tenir compte de ce que certains nageurs ayant concouru le matin devaient se remettre en lice après midi, avaient fixé à 3 h. 30 la 1^{re} partie de polo, permettant ainsi aux concurrents de prendre leur repas et d'avancer suffisamment leur digestion pour éviter tout accident.

Le champ de jeu, établi à proximité du ponton de déshabillage et selon le règlement approuvé par l'Exposition, était entouré par une corde soutenue au moyen de fiches de pêcheur. Les buts (goals) étaient eux-mêmes formés de 4 fiches réunies à leur partie supérieure par une traverse, matériel vraiment primitif, mais seul pratique eu égard à la profondeur du fleuve.

L'orientation du champ de jeu était perpendiculaire aux berges afin d'égaliser l'avantage ou l'inconvénient que le courant aurait pu produire en faveur d'une équipe au détriment de l'autre.

Les arbitres (referee) ou marqueurs (goals scorers) avaient pris place dans des bateaux afin d'exercer commodément leurs fonctions.

Tous les concours de la 1^{re} journée étant terminés, le Jury, après avoir procédé au classement des concurrents et désigné ceux admis aux concours définitifs, se sépara.

En résumé, ce 11 août avait été une excellente journée pour le sport, et le programme, très chargé, avait reçu son exécution de point en point aux heures et dans les temps prévus, grâce au dévouement et à la compétence des membres du Jury, grâce aussi à la bonne volonté des concurrents qui réduisirent au minimum les faibles incidents inhérents à ces sortes de réunion.

Pas un seul accident ne s'était produit. D'ailleurs, la température, pluvieuse les jours précédents, s'était mise de la partie en ramenant une journée d'été ensoleillée.

Il devait en être ainsi pour les trois autres journées de concours.

La réunion du dimanche 12 août 1900 commença le matin à 7 h. 30 par les épreuves préliminaires de la course d'équipes de cinq.

Le détail est la reproduction des courses de 200 mètres de la veille.

A signaler l'absence d'une des équipes étrangères dont les membres avaient dû trop s'amuser la veille à la suite de leurs prouesses nautiques et sur laquelle on comptait beaucoup pour la 1^{re} place. Cette équipe arriva vers 8 h. 1/2, mais trop tard, car le Jury a déjà fait commencer le concours de plongeurs afin d'envoyer les concurrents déjeuner de bonne heure pour les avoir dispos au moment des différentes finales de l'après-midi.

Les plongeurs se faisaient sans élan d'un ponton, et la distance parcourue comptée dans le sens du courant du fleuve était mesurée sur la berge au moyen d'une corde graduée. La durée du séjour sous l'eau était prise par le chronomètreur.

La réunion de l'après-midi commença à deux heures par la finale de la course de 1,000 mètres.

Les détails d'exécution sont absolument les mêmes que ceux des éliminatoires, chaque course étant réduite à une seule série et chacun des membres du Jury remplissant sa tâche avec une précision digne d'éloges, précision acquise par les exercices de la veille.

Les demi-finales et finale du concours de water-polo sont jouées à l'issue des courses en ligne.

Pendant que tous ces numéros du programme s'exécutent, c'est le moment de se rendre compte des à-côté.

Une promenade sur la berge fait connaître le grand nombre de personnes qui s'intéressent à la natation, et c'est plaisir de voir cette foule se passionner aux épreuves et traduire ses sentiments par des encouragements, des exclamations et des applaudissements qui, tout à l'heure, seront plus bruyants quand les équipes de water-polo seront en présence l'une de l'autre.

Un regard sur le fleuve, au delà et tout le long du champ de nage, fait voir d'innombrables embarcations dont les canotiers ou promeneurs font chœur avec la foule de la berge.

Les intermèdes sont remplis par une musique militaire,

Une visite au vestiaire montre le dévouement des *Sauveteurs de Courbevoie* envers les nageurs que la lutte a par trop essoufflés.

A l'issue des finales, le Jury se réunit pour arrêter la liste définitive de classement qu'il communique aux reporters des journaux.

Les prix, bronzes très jolis, sont distribués immédiatement après dans la grande salle du bâtiment de la *Société nautique de la Basse-Seine*, mis gracieusement à la disposition du Comité de natation.

Une allocution du président du Jury, suivie de remerciements aux nageurs, est couverte d'applaudissements.

La lecture du palmarès et la remise à chacun des gagnants de son prix amènent des exclamations d'admiration et de nouveaux bravos. C'est sur cette courte cérémonie que prend fin la seconde journée des concours de natation.

La 3^e journée, jeudi 15 août 1900, voit se dérouler les différentes épreuves éliminatoires de la course de 4,000 mètres.

Pas grand chose à dire des dispositions générales du matériel flottant. Le seul changement a été l'arrimage vers le milieu du fleuve du ponton qui servira de tribune au Jury et sur lequel est installée la tente de rhabillage. Les concurrents ont été convoqués individuellement, par carte personnelle, au point de départ, aux heures choisies par le jury.

La 1^{re} série est appelée vers 7 h. 30 du matin. Chaque concurrent prend place dans un bachot conduit par deux hommes. Il s'y déshabille, et c'est de son bord qu'il s'élancera pour accomplir le parcours. Ce bachot, à lui personnellement réservé, le suivra de bout en bout, prêt à le secourir en cas de défaillance, ou à lui permettre de se rhabiller s'il abandonne la course.

Le départ est donné comme pour les épreuves de 1,000 mètres des jours précédents.

Dans un petit bateau à moteur mécanique ont pris place le chronométreur et d'autres membres du jury chargés de suivre la course d'un bout à l'autre, ou plutôt de suivre celui des nageurs qui tient la tête afin de pouvoir, un peu avant son arrivée, le devancer, prendre place sur le ponton du Jury et prendre note exacte du temps mis par les concurrents pour couvrir les 4,000 mètres.

Au fur et à mesure de l'arrivée de chacun des nageurs, ses effets sont débarqués et transportés sous la tente de rhabillage où lui-même se rend pour recevoir des Sauveteurs de Courbevoie les soins indispensables après un pareil effort.

Tous les concurrents de la 1^{re} série étant arrivés au but, les bateaux de l'escorte sont amarrés entre eux et pris en remorque par le bateau automobile du jury qui, de nouveau, retourne au point de départ afin de procéder à la mise en course de la 2^e série de nageurs. Il est fait de même pour les autres séries, chacune d'elles demandant deux heures pour être entièrement accomplie.

Une pareille journée, passionnante pour les amateurs de natation sachant se rendre compte de l'effort exceptionnel, de l'endurance et de l'énergie que demande une course de 4,000 mètres qui nécessite un séjour dans l'eau variant de 1 heure à 2 heures, eût certainement été monotone pour le grand public.



Plongeon simple (Équipe suédoise.).

Grâce au concours tout désintéressé d'une admirable délégation envoyée par la *Société centrale des exercices sportifs* de Suède, ce 15 août a présenté dans l'après-midi, vers 3 heures, un attrait tout à fait exceptionnel.

Du haut d'un échafaudage spécial dont la plate-forme était élevée de 10 mètres au-dessus du niveau du fleuve, profond en cet endroit de plus de 5 mètres, les plongeurs suédois s'élançaient avec hardiesse pour tomber dans le fleuve après une suite de mouvements présentant des aspects d'une incomparable gracieuseté.

Ils commençaient par un plongeon simple suivi d'autres plongeurs pour lesquels les exécutants accomplissaient un ou deux tours complets sur eux-mêmes, soit face en avant, soit face en arrière, avant de toucher l'eau.

Exécutés par chaque plongeur isole, ils étaient ensuite recommencés par les nageurs tous ensemble.

L'un d'eux, ayant endossé ses habits, plonge, toujours du haut de l'estacade, et se déshabille dans l'eau sans aucun soutien, tout aussi aisément que nous pourrions le faire dans notre chambre.

Un autre recommence le même exercice, mais cette fois il reste sous l'eau jusqu'à ce qu'il ait retiré tous ses vêtements.

Tous ces exercices sont vraiment merveilleux et sont suivis d'une expérience de sauvetage selon la méthode suédoise.

Le Comité d'organisation et le Jury des concours de natation ne sauraient vraiment trop remercier cette délégation suédoise pour le charme qu'elle a apporté à leurs réunions.

Toutes les séries de la course de 4,000 mètres ayant été courues, le Jury procéda au classement des concurrents afin de désigner les nageurs de la finale, et se sépara jusqu'au dimanche suivant, dernier jour des concours.

Les indications nécessaires furent données aux journaux, comme il avait été fait aux réunions précédentes.

Dans l'après-midi du dimanche 19 août 1900, furent disputées les finales des deux courses de 4,000 mètres, amateurs et professionnels, avec les dispositions décrites précédemment.

Les Suédois, en intermède, donnèrent une nouvelle séance de leurs exercices.

Le classement définitif ayant été fait, les prix furent aussitôt distribués sous la présidence du Délégué général des Sports à l'Exposition universelle de 1900.

M. Mérillon, après avoir fait ressortir les bienfaits des exercices physiques, et en particulier de la natation, adressa des remerciements à tous ceux qui, de près ou de loin, avaient rehaussé l'éclat des concours de natation, soit par leurs conseils, soit par leur participation.

III. Classement des concurrents.

CONCOURS DE PLONGEONS AU PLUS LONG TRAJET SOUS L'EAU (35 ENGAGEMENTS).

[Chaque mètre parcouru marque deux points,
chaque seconde de séjour sous l'eau marque un point.]

MM.	TEMPS.	MÈTRES PARCOURUS.	POINTS.
1 ^{er} . DEVENDEVILLE [Français]	1 ^m 8 ^s 2/5	60 ^m 00	188 2/5
2 ^e . SIX [Français]	1 5 2/5	60 00	185 2/5
3 ^e . LYKHEBERG [Danois]	1 30	28 50	147
4 ^e . DE ROMAND [Français]	50 1/5	47 50	145
5 ^e . TISSERAND [Français]	48	30 75	109 1/2
6 ^e . ANIOL [Allemand]	30	36 95	103 9/10
7 ^e . MENAULT [Français]	38 2/5	32 50	103 2/5
8 ^e . MARC [Français]	32	34	100
9 ^e . PEYRUSSON [Français]	29 3/5	31	91 3/5
10 ^e . KAISERMANN [Français]	56 4/5	16 10	88 4/5

COURSE DE 1,000 MÈTRES (47 ENGAGEMENTS).

MM.	[Finale.]	TEMPS.
1 ^{er} prix. JARVIS [Anglais]		13 ^m 40 ^s 1/5
2 ^e prix. WAHLE [Autrichien]		14 53 3/5
3 ^e prix. HALMAY [Hongrois]		15 16 2/5
4 ^e prix. HANILE [Allemand]		15 22 3/5
5 ^e prix. MARTIN [Français]		16 30 2/5
6 ^e prix. LEUILLIEUX [Français]		16 53 1/5
7 ^e prix. HOCHÉPIED [Français]		16 53 2/5
8 ^e prix. VERBEKC [Français]		17 13 4/5
9 ^e prix. ERICKSON [Suédois]		17 50

COURSE D'ÉQUIPES DE 5 (5 ENGAGEMENTS).

[Finale.]

1 ^{re} ÉQUIPE ALLEMANDE	32 points.
2 ^e ÉQUIPE DES TRITONS LILLOIS, de Lille	51
3 ^e ÉQUIPE DES PUPILLES DE NEPTUNE, de Lille	61
4 ^e ÉQUIPE DE LA LIBELLULE, de Paris	65

COURSE DE 200 MÈTRES, VITESSE (56 ENGAGEMENTS).

MM.	[Finale.]	TEMPS.
1 ^{er} . LANE [Australien]		2 ^m 25 ^s 1/5
2 ^e . HALMAY [Hongrois]		2 31 2/5
3 ^e . RUBERL [Autrichien]		3 32
4 ^e . CRAWSHAW [Anglais]		2 45 3/5
5 ^e . HOCHÉPIED [Français]		2 53
6 ^e . STAPLETON [Anglais]		2 55
7 ^e . CLÉVENOT [Français]		2 56 1/5
8 ^e . FREY [Allemand]		2 58 1/5

COURSE DE NAGE SUR LE DOS, 200 MÈTRES (37 ENGAGEMENTS).

[Finale.]		TEMPS.
MM.		—
1 ^{er} .	HOPPENBERG [Allemand].	2 ^m 47 ^s
2 ^e .	RUBERL [Autrichien].	2 56
3 ^e .	DROST [Hollandais].	3 1
4 ^e .	BLOEMEN [Hollandais].	3 2 1/5
5 ^e .	LEUILLIEUX [Français].	3 5
6 ^e .	BURGESS Français].	3 12 3/5
7 ^e .	DE ROMAND [Français].	3 38
8 ^e .	BUSSETTI [Français].	3 45

COURSE D'OBSTACLES, 200 MÈTRES (30 ENGAGEMENTS).

[Finale.]		TEMPS.
MM.		—
1 ^{er} .	LANE [Australien].	2 ^m 38 ^s 2/5
2 ^e .	WAHLE [Autrichien]	2 40
3 ^e .	KEMP [Anglais].	2 47 2/5
4 ^e .	STAPLETON [Anglais]	2 51 1/5
5 ^e .	HENRY [Anglais].	2 55
6 ^e .	HOICHEPIED [Français].	2 58
7 ^e .	VERBEKC [Français].	3 8 2/5
8 ^e .	BERTRAND [Français].	3 17
9 ^e .	MARC [Français].	3 30 3/5

DEMI-FINALES DU CONCOURS DE WATER-POLO.

La 1^{re} équipe anglaise gagne le 1^{er} match par 10 points contre 1 à l'équipe de la *Libellule*, de Paris.

L'équipe du *Brussels Swimming and Water-Polo club* de Bruxelles gagne le 2^e match par 5 points contre 1 à la 2^e équipe des *Pupilles de Neptune* de Lille.

FINALE DU CONCOURS DE WATER-POLO.

La 1^{re} équipe anglaise gagne le match final par 7 points contre 2 à l'équipe du *Brussels Swimming and Water-polo club* qui gagne le 2^e prix.

Réunion du dimanche 19 août, après midi:

COURSE DE 4,000 MÈTRES DES PROFESSIONNELS (24 ENGAGEMENTS).

[Finale.]		TEMPS.
MM.		—
1 ^{er} .	GREASLEY [Anglais]	1 ^h 8 ^m 33 ^s 2/5
2 ^e .	EVANS [Anglais].	1 12 10
3 ^e .	BLACHE [Français].	1 30 12
4 ^e .	WHYTERS [Français].	1 52 6

COURSE DE 4,000 MÈTRES DES AMATEURS (56 ENGAGEMENTS).

[Finale.]		TEMPS.
MM.		—
1 ^{er} . JARVIS [Anglais]		0 ^h 58 ^m 24 ^s
2 ^e . HALMAY [Hongrois]	1	8 55 2/5
3 ^e . MARTIN (L.) [Français]	1	13 8 2/5
4 ^e . BURGESS [Français]	1	15 7 3/5
5 ^e . MEYER [Hollandais]	1	16 37 1/5
6 ^e . MAJNONI [Italien]	1	18 25 2/5
7 ^e . MARTIN (C.-S.-A.) [Français]	1	26 32 1/5

IV. Participation des étrangers et indication de méthodes. — Les étrangers ont participé de façon inespérée aux concours de natation de l'Exposition universelle de 1900. Le tableau ci-dessous en donne la répartition par nationalité:

NATIONS 1	NAGEURS. 2	ENGAGEMENTS. 3	ÉQUIPES DE 5. 4	ÉQUIPES DE POLO. 5
AMATEURS.				
Allemagne	13	16	1	1
Angleterre	11	33	2	2
Australie	1	3	"	"
Autriche	3	11	"	"
Belgique	1	3	"	1
Danemarck	1	1	"	"
États-Unis d'Amérique	3	6	"	"
France	99	169	3	4
Hongrie	2	5	"	"
Italie	3	3	"	"
Pays-Bas	4	5	"	"
Suède	1	2	16 plongeurs.	"
Suisse	1	1	"	"
TOTAUX	143	258	6	8
PROFESSIONNELS.				
Allemagne	1	1	"	"
Angleterre	3	3	"	"
Etats-Unis d'Amérique	1	1	"	"
France	18	18	"	"
Nouvelle-Zélande	1	1	"	"
TOTAUX	24	24	"	"
NOTA. — La colonne 3 (engagements) fait ressortir des nombres supérieurs à ceux de la colonne 2 (nageurs), car le même nageur peut être engagé dans plusieurs courses.				

En examinant le classement final des concurrents, on peut remarquer:

Dans la course de 1,000 mètres, pue le 1^{er} classé est un Anglais, le 2^e, un Autrichien, le 3^e, un Hongrois, le 4^e, un Allemand, le 5^e, un Français;

Dans la course de 200 mètres, vitesse, le 1^{er} est Australien, le 2^e, Hongrois, le 3^e, Autrichien, le 4^e, Anglais, le 5^e, Français;

Dans la course de 200 mètres, nage sur le dos, le 1^{er} est Allemand, le 2^e, Autrichien, les 3^e et 4^e, Hollandais, le 5^e, Français;

Dans la course de 200 mètres avec obstacles, le 1^{er} est Australien, le 2^e, Autrichien, les 3^e, 4^e et 5^e, Anglais, le 6^e, Français;

Dans la course d'équipes de 5 nageurs, la 1^{re} équipe classée est allemande, la 2^e est française;

Dans le concours de water-polo, le 1^{er} club classé est anglais, le 2^e est belge.

Dans la course de 4,000 mètres, le 1^{er} nageur classé est Anglais, le 2^e, Hongrois.

Il en faut conclure tout de suite que les étrangers ont montré en natation une incontestable supériorité sur nos nationaux.

Cela tient à ce que, à l'étranger, les clubs de natation, étant organisés depuis très longtemps, nous ont envoyé des nageurs bien entraînés qui ont eu facilement raison des représentants de nos jeunes sociétés.

Les Français ont en moyenne pris la cinquième place, sauf cependant dans le concours de plongeurs au plus long trajet sous l'eau, que deux membres des *Tritons Lillois*, club où cet exercice est très en honneur, ont gagné. Les étrangers pratiquent peu ce genre de sport qu'ils estiment, avec juste raison, très dangereux.

Le classement d'un Français 3^e dans la course de 4,000 mètres est aussi à remarquer, car c'était l'épreuve de résistance par excellence.

Le concours de water-polo devait être gagné par les Anglais, qui pratiquent ce jeu depuis très longtemps, alors qu'il n'est qu'une nouveauté en France.

Les Anglais, Australiens, Autrichiens et Français ont généralement employé la méthode de natation dite *over hand stroke*, dans laquelle le tronc, placé de champ, est tout à fait immergé; la face a un de ses côtés immergé; un bras actionne toujours dans l'eau et au-dessous de la tête; l'autre touche l'eau en avant de la tête, s'immerge en rétrogradant jusque vers le milieu du corps, sort à ce moment complètement de l'eau, pour venir la reprendre en avant de la tête et recommencer. Les jambes actionnent en arrière en se contractant, se détendant et se croisant.

Le Hongrois Halmay nageait le corps à plat dans l'eau, avec un mouvement alternatif des bras, un mouvement alternatif des jambes et tout le corps animé d'un constant mouvement de roulis.

L'Italien Majuoni nageait la brasse ordinaire, la tête s'immergeant et émergeant alternativement.

V. Aperçu général des nécessités financières du concours. — Le Comité d'organisation des *Concours de natation* a employé la somme que lui avait allouée l'Exposition,

de façon à donner aux gagnants des épreuves de beaux prix, et aussi de façon à contenter tout d'abord les nageurs en mettant à leur disposition le plus de commodités possible.

Cette préoccupation a forcément entraîné le Comité à dépenser la plus grande partie de sa subvention soit en prix, soit en accessoires, soit en location de matériel nautique.

C'était une condition sine quâ non pour avoir un grand nombre de participants, c'est-à-dire pour réussir les concours.

Le Comité a été très heureux d'avoir une subvention relativement forte. Néanmoins, si ses crédits avaient été supérieurs, il en aurait reporté le surplus :

1° En publicité, soit par affiches, soit par les journaux, surtout par les journaux spéciaux aux sports;

2° En commodités pour le public, soit en installant des tribunes plus confortables que celle qui existait, soit en mettant un ou deux bateaux parisiens à sa disposition;

3° En indemnités, frais de déplacement et de réception aux sociétés françaises et étrangères, à des membres du Comité habitant loin de Paris, aux membres du Jury, à la délégation suédoise, etc.

VI. — Indication des progrès à réaliser. — Incontestablement, la réussite des *Concours de natation* de l'Exposition universelle de 1900 a été des plus satisfaisantes.

Il serait à souhaiter que la bonne impression que ces concours ont laissée au public fût cultivée pour ramener chez nos compatriotes le goût de la natation. Non pas en poussant seulement quelques spécialistes à faire des prouesses, j'ai en donnant l'idée, à tous ceux qui le peuvent et à tous ceux qui le devraient, de pratiquer la natation, celle qui est utile.

Ce but serait atteint si l'on pouvait amener toutes nos grandes villes à faire construire et à subventionner largement des piscines modèles d'hiver et d'été.

Paris y contribue bien, mais vraiment trop peu pour le nombre de ses habitants. Lille s'en occupe aussi.

Ces piscines étant créées, les sociétés de natation se formeraient rapidement et amèneraient la plus grande partie de la population des villes à pratiquer ce sport.

Les enfants des écoles y seraient conduits régulièrement et apprendraient à nager par enseignement mutuel sous la surveillance de leurs maîtres.

D'autres moyens de développer la natation existent, ils sont plus généraux. Les voici :

Obliger tous les instituteurs des petites villes et des campagnes à savoir nager. Les communes feraient le sacrifice de la mise en état d'une portion de cours d'eau, pour servir d'école de natation d'été. Dans les mois chauds, à partir d'un certain âge, les enfants y seraient conduits et apprendraient à nager.

C'est aussi dans nos casernes que la natation devrait être particulièrement cultivée. Malheureusement, il n'existe que quelques rares régiments où elle soit pratiquée rationnellement. En l'y développant, on arriverait aux plus beaux résultats.

V. — CONCOURS DE PÊCHE À LA LIGNE.

Conseil d'administration du syndicat central des présidents des sociétés et syndicats de pêcheurs à la ligne de France,

CHARGÉ D'ORGANISER LE CONCOURS.

Président. M. EHRET (Émile), ancien rédacteur au Ministère de l'intérieur, président du Comité des Présidents du département de la Seine, président de l'Association syndicale des pêcheurs à la ligne du cantonnement de Paris.

Vice-présidents. MM. RAVET DE MONTEVILLE, président du Comité des Présidents du département du Nord, président du syndicat de pêcheurs à la ligne et des riverains de Lille et de la région; JOULIN (J.-B.), rentier, président du Comité des Présidents du département de la Haute-Garonne, président de la Société des pêcheurs à la ligne de la Haute-Garonne; le marquis DE TANLAY, ancien secrétaire d'ambassade, conseiller général de l'Yonne, président du Comité des Présidents du département de l'Yonne; BICHAT, doyen de la Faculté des sciences de Nancy, membre du Conseil supérieur de l'instruction publique, président de la Société des pêcheurs à la ligne de Meurthe-et-Moselle, président du Comité des Présidents du département de Meurthe-et-Moselle; REY DU BOISSIEU (L.), ingénieur agronome, ancien professeur d'agriculture, d'économie et de législation rurales, professeur de sciences naturelles et d'horticulture à l'École pratique d'agriculture de Trois-Croix, président de l'Union des pêcheurs à la ligne de Rennes et de la région, président du Comité des Présidents du département d'Ille-et-Vilaine; FRENZER (Gustave), ancien négociant, membre de la Chambre de commerce, président du Comité des Présidents de Maine-et-Loire, président du Syndicat des pêcheurs à la ligne de Saumur.

Secrétaire général. M. FRID (E.), dessinateur principal au Ministère de la guerre, président des pêcheurs à la ligne de la section du VII^e arrondissement de Paris.

Trésorier général. M. GUIBERT (D.), président de la Société des pêcheurs à la ligne la Haute Seine de Juvisy.

Membres.

MM. BOUCHACOURT, président de la Société de pisciculture et des pêcheurs à la ligne la Parfaite, de Mâcon et Saint-Laurent; DE BRÉQUEVILLE, receveur des domaines, président du Comité des Présidents du département de Seine-et-Marne, président de la Société des pêcheurs à la ligne du canton de Moret-sur-Loing; COMBARIEU, archiviste honoraire du département du Lot, correspondant du Ministère de l'instruction publique, officier de l'Instruction publique, président de la Société de pisciculture du Lot; DEFONTAINE, président de la Société amicale des pêcheurs réunis d'Arras;

GUTTIN (J.), président de l'Union des pêcheurs à la ligne de Grenoble; PIGNOL (A.), président de l'Association syndicale des pêcheurs à la ligne de Maine-et-Loire; PETIT (Auguste), conseiller municipal de la ville d'Amiens, président de la Société des pêcheurs à la ligne la Ligne picarde; TURBIEZ (Arthur), président de la Société des pêcheurs à la ligne de Béthune; SENTEX (Albert), président de la Société des pêcheurs à la ligne d'Auch; REY (E.), président du Cercle de pisciculture de Montauban; CANTIÉ, président de la Société des pêcheurs à la ligne de Perpignan.

Emplacement du concours. — Le concours aura lieu à proximité de l'Exposition entre le pont d'Iéna et le pont de Grenelle, dans le bras gauche de l'île des Cygnes (rive droite).

Date du Concours. — 5 août 1900 et jours suivants.

PROGRAMME ET RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. Tous les pêcheurs à la ligne étrangers et français, isolés ou affiliés à une société, sont admis à concourir.

Les femmes et les jeunes gens au-dessus de 18 ans sont également admis à concourir.

ART. 2. Le droit d'inscription est de 3 francs, payables avant le 15 juin.

Il ne pourra en aucun cas être remboursé.

ART. 3. L'inscription portera les noms, prénoms et domiciles des concurrents, et indiquera s'ils sont ou non affiliés à une Société de pêcheurs à la ligne.

Tous les engagements accompagnés du montant du droit d'inscription devront parvenir avant le 15 juin 1900, dernier délai, à M. EHRET, président du Comité d'organisation, rue Combes, 4, à Paris.

ART. 4. L'emplacement étant limité, les concurrents seront classés par séries comprenant chacune 200 pêcheurs. Quatre de ces séries concourront chaque jour entre 1 heure et 7 heures du soir.

La durée du concours sera d'une heure Précise.

ART. 5. Les sociétés étrangères concourront avant les associations françaises. Les jours et heures des réunions des séries étrangères et françaises seront définitivement fixes après la clôture des inscriptions.

ART. 6. Les pêcheurs non affiliés à une société devront, autant que possible, concourir en même temps que les membres des associations de leur pays, de leur région ou de leur département. Des pêcheurs de différentes régions pourront cependant concourir dans une même série, si le Comité d'organisation le juge nécessaire.

ART. 7. *Prix.* Dans chaque série, des prix d'une valeur totale de 300 francs au moins seront attribués à dix gagnants. Ces prix pourront être augmentés.

Le prix principal, d'une valeur de 200 francs, sera décerné au preneur du poisson le plus lourd.

Les neuf autres prix seront attribués aux pêcheurs qui auront capturé le plus grand nombre de poissons; en cas d'égalité de nombre, le poids l'emportera.

ART. 8. *Engins.* Une ligne unique, munie de deux hameçons au plus, sera seule autorisée.

L'emploi de l'épuisette est permis, mais avec défense formelle au pêcheur de se faire aider.

Les amorces pourront être jetées à volonté.

ART. 9. *Concours d'honneur.* Les dix gagnants de chaque série auront le droit de prendre part au concours d'honneur entre étrangers et Français, qui suivra immédiatement les premières épreuves et les clôturera.

ART. 10. Des prix d'une valeur totale de 3,000 francs au moins seront repartis entre les gagnants du concours d'honneur. Ces prix pourront être augmentés.

ART. 11. Un Jury international nommé par le Commissaire général de l'Exposition, sur la proposition du Directeur général de l'Exploitation, statuera chaque jour souverainement sur toutes les contestations qui pourraient être soulevées.

RENSEIGNEMENT.

Il n'y a pas à Paris de salmonides dans la Seine.

Les poissons les plus connus sont: le gardon, l'ablette, le chevenne, le goujon, la brême, le mulot (nase ou hottu), le barbillon, la carpe, la perche, le brochet.

On y prend aussi, mais en moins grand nombre, la vandoise, la tanche, la lotte et l'anguille.

Les pêcheurs non outillés pourront s'adresser sur place à un marchand d'articles de pêche qui leur vendra ou louera ce qui leur est nécessaire pour le concours.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. ERHET,

PRÉSIDENT DU COMITÉ.

La France, depuis dix ans, a acheté à l'étranger du poisson frais d'eau douce pour 53 millions de francs, soit une moyenne de 5,300,000 francs que notre pays perd chaque année.

Il faut réagir, puisque nos cours d'eau, aujourd'hui ruinés, devraient contenir une richesse qui peut être évaluée à environ un milliard de francs.

Paris a donné l'exemple, et il a obtenu le plus beau des succès.

C'est cette réussite qui a permis au *Syndicat central* de prendre la responsabilité, sous le patronage de l'Exposition universelle de 1900, d'un concours international constituant la première manifestation officielle des pêcheurs à la ligne. Ces derniers en ont été très heureux, car cet encouragement va vite porter ses fruits.

L'Administration supérieure de l'Exposition a rendu ainsi un grand service au pays: la campagne faite pour les concours aidera sérieusement, par ses conséquences, à restituer le pain quotidien à plus de 100,000 Français et plusieurs centaines de mille autres trouveront, dans la richesse reconstituée de nos rivières un appoint de salaire.

Les pêcheurs à la ligne sont en France, au bas mot, un million et demi. Avec l'augmentation du poisson, leur nombre doublera en très peu d'années.

L'organisation qui se poursuit du *Syndicat central* comprend tous les pêcheurs à la ligne affiliés ou non à une société, et aussi les riverains.

Il existe actuellement plus de 330 associations de pêcheurs; mais les pêcheurs libres, isolés, sont encore l'immense majorité.

Le *Syndicat central* marche d'accord avec l'État. Jusqu'ici, car sa marche est sage, toutes ses propositions ont été accueillies.

Concours intenational. — La richesse de la traversée de Paris est telle, au bout de trois ans, qu'aucun autre cantonnement de France ne peut lui être comparé. Le poisson y est petit encore, car la Seine était complètement ruinée.

Le concours international avait donc sa place dans Paris. Il a eu lieu à l'île des Cygnes.

Excellent endroit en hiver avec un peu de courant; très mauvais en été, les bateaux ne passant pas dans le bras du concours et le soleil échauffant beaucoup trop l'eau. On sait que le poisson fuit tout cantonnement où il n'y a pas d'oxygène.

Disons qu'à part cet inconvénient, l'île des Cygnes est admirablement propice à un concours puisqu'une étendue de près de 500 mètres, d'un seul tenant, peut-être mise (ce qui est à peu près impossible ailleurs dans Paris sauf dans l'enceinte de l'Exposition) à la disposition des concurrents, et que le public était admirablement placé.

Autre circonstance défavorable. — Les 27 et 28 juillet, deux empoisonnements formidables ont eu lieu en aval du pont de la Concorde: environ 30,000 kilogrammes

de poissons ont été détruits. On comprend les craintes du Comité d'organisation puisque le gros poisson, malade, ne pouvait mordre huit jours après.

Mais il restait heureusement du fretin en nombre considérable. Ce fretin, vite remis, a largement sauvé la situation et, dans aucun concours, un nombre de poissons aussi grand n'a été pris.

DURÉE DU CONCOURS. — Le concours a duré 4 jours. Il avait lieu sous la présidence d'honneur de: *1^{er} jour*: M. le Ministre des travaux publics (8,000 à 9,000 personnes — c'était un dimanche — ont assisté à ce début); *2^e jour*: M. le Garde des Sceaux, Ministre de la justice; *3^e jour*: M. le Préfet de la Seine; *4^e jour*. *Concours d'honneur*: M. le Ministre de l'agriculture.

Deux séries d'environ 50 pêcheurs chacune (durée du concours: 1 heure et demie) ont concouru les dimanche 5 août, lundi 6, mardi 7, soit au total près de 600 concurrents, chiffre énorme, étant donné que les pêcheurs sont presque tous des ouvriers n'ayant aucune liberté en semaine. Si on eût pu les appeler, 3,000 concurrents au moins se seraient fait inscrire pour le concours du dimanche.

Une remarque. Les étrangers et les pêcheurs provinciaux ne devaient pas être admis à concourir avec les pêcheurs parisiens auxquels les deux séries du mardi avaient été réservées. La lutte eût été inégale.

Dans chacune des six séries, 10 gagnants se partageaient, conformément au programme, plus de 300 francs de prix, alors que la recette (3 francs par concurrent) n'atteignait pas cette somme et qu'il restait à pourvoir aux frais d'organisation.

Sur ce seul point les prévisions ne se sont pas réalisées; mais, les pêcheurs étant un peu plus espacés, le concours n'en était que plus sérieux, les concurrents plus contents.

Concours d'honneur. — Les gagnants de chaque série avaient le droit de prendre part au concours d'honneur. 57 concurrents se sont présentés le mercredi.

La durée de ce concours était de 2 heures et demie au lieu de 1 heure et demie.

881 poissons de toutes espèces ont été capturés. Tout le monde, y compris les concurrents eux-mêmes, a été agréablement surpris de ce résultat presque incroyable puisqu'il donnait une moyenne de 16 poissons par pêcheur.

Entrées. — Les entrées n'ont rien produit, les cartes d'invitation ayant été lancées en grand nombre et non en pure perte: plus de 20,000 personnes sont venues visiter la fête.

Organisation. — L'organisation du concours était si bien comprise qu'elle aurait pu marcher un nombre de jours indéfini.

Les Commissaires, tous payés, appartenaient au personnel de service des Ministères de l'agriculture, des travaux publics et de la préfecture de la Seine. La consigne était bien donnée, bien exécutée. Aussi rien n'a laissé à désirer; aucune critique n'a pu être relevée.

Un Jury international nommé par le Commissaire général avait été constitué comme suit :

Président: M. PETIT (Albert), conseiller-maître à la Cour des comptes, vice-président du comité d'honneur du *Syndicat central des pêcheurs à la ligne de France*. *Vice-présidents* : MM. DUDOK DE WIT (C.-C.-A.), président du *Club de pêche à la ligne d'Amsterdam*, délégué général des Pays-Bas aux sports; MERSEY (L.), conservateur des Eaux et Forêts; NAVARRE (D').

Membres : MM. BRENOT (Th.); BRIEY (comte Camille DE), membre de la Chambre des représentants (Belgique); DEJEAN (André); DELONCLE (Charles); D'HÉNOUVILLE; EHRET; LABUS-QUIERE (John); LION (Louis); MAGNIEN.

Résultats techniques et classement des concurrents. — Les Anglais. Hollandais, Belges, Allemands et Italiens qui étaient inscrits ont concouru dans la 1^{re} série du dimanche.

L'attrait de chaque série étant le premier prix, 200 francs, attribué au plus lourd poisson, les étrangers ont tous voulu prendre une grosse pièce; aucun n'a réussi, en raison des empoisonnements survenus huit jours auparavant.

Les séries n^{os} 1, 3, 4 (la seconde, Amiens, avait envoyé sur le lieu du concours des délégués afin de se rendre compte du poisson que l'on pouvait prendre) ont, de même, pêché au gros. De là, un insuccès marqué.

Les malheureux concurrents qui avaient cherché à capturer un beau poisson se sont trouvés ainsi éliminés, et notamment tous les étrangers.

La 1 ^{re} série, ayant pêché aux gros, a pris seulement. (Le 10 ^e prix n'a même pu être attribué.).....	17 poissons.
La 2 ^e série (Amiens), dont les deux tiers des concurrents ont pêché aux petits, a capturé.....	104
La 3 ^e série a pris.....	78
La 4 ^e série.....	66
La 5 ^e série (Paris). [Quelques pêcheurs ont encore cherché le gros poisson.].....	264
La 6 ^e série (Paris).....	641
Soit pour les 6 séries.....	1,170
Si l'on ajoute la quantité de poissons capturés au concours d'honneur.	881
H a été pris au TOTAL .	<u>2,051</u>

Le concours d'honneur comprenait 57 concurrents, dont 20 de Paris. Il comportait 24 prix

Prix d'honneur : a été attribué à AMIENS. — 1^{er} prix : LOUVECIENNES. — 2^e prix : AMIENS.
3^e prix : PARIS. — 4^e prix : PARIS. — 5^e prix : PARIS.

Certaines lignes maniées par des étrangers n'étaient pas agencées comme les nôtres; la méthode de pêche pouvait aussi être différente. Malheureusement le résultat, négatif pour tous, n'a permis de faire aucune constatation.

Aperçu général des nécessités financières et des comptes du concours. — Voici le résumé des comptes du concours international de pêche à la ligne.

DÉPENSES.

Publicité : brochures, affiches et pose, clichés, circulaires, programmes, imprimés de toute nature.....	3,200 francs.
Travaux préparatoires (berge, fauchage des herbes, etc.).....	2,400
Numéro marquant la place du pêcheur : un numéro côté rivière, un autre côté du public, fond bleu clair blanc, tous deux montés sur une tige de fer supportant un enfiloir dans lequel était glissé un petit numéro émaillé correspondant à celui de la tige et à celui du pêcheur.....	785
Séries de numéros pour les tirages et séries de numéros de différentes couleurs pour les concurrents.....	75
Insignes des membres des Jurys.....	65
Médailles, plaquettes, écrins, diplômes, etc.....	500
30 hommes payés pendant 5 jours (y compris la répétition) à 6 fr.	900
Gardiens de nuit.....	105
Pourboires divers.....	100
Musiques.....	200
Installations diverses, décorations.....	1,500
Service d'ordre.....	175
Employés, courses, dépenses imprévues, etc., environ.....	2,500
Prix de chacune des 6 séries à 300 francs (chiffre dépassé) et dont 250 francs ont été remis en espèces.....	1,800
Prix du Concours d'honneur remis en espèces sous différentes rubriques.....	3,800
TOTAL.....	<u>18,105</u>

RECETTES.

Environ 500 inscriptions à 3 francs. (Le Président du Comité d'organisation a pris les autres à sa charge.).....	1,500 ^f	1,546 francs.
Entrées du dimanche. (Les entrées ont été supprimées les jours suivants.).....	46	
La buvette a à peine couvert ses frais.....		"
Soit (les dépenses du Président restant en dehors) un déficit de.....		<u>16,559</u>

chiffre supérieur à la subvention forfaitaire allouée par l'Exposition et qui a nécessité, de la part du Syndicat, un sacrifice pécuniaire qu'il n'a pas d'ailleurs à regretter.

En prévision d'un autre concours. — Il y aurait intérêt à faire le concours de pêche à la ligne dans l'enceinte même de l'Exposition.

Le programme de cette année est excellent ; il est à reprendre. Mais il faudrait augmenter de quelques milliers de francs le crédit alloué en 1900 qui laisse un déficit.

Il serait également nécessaire d'organiser un concours *de lancer* qui ne manquerait pas d'amener de nombreux étrangers. Certaines régions de la France ne pêchent d'ailleurs que les salmonides, et leurs pêcheurs ne pouvaient prendre part au concours de 1900.

Résumé — Les pêcheurs ont réussi au delà de leurs espérances et, sans les circonstances défavorables mentionnées plus haut, le succès eût été plus grand encore.

La presse a, comme toujours, été très aimable pour eux.

Puis le concours international a fait énormément de bien à la cause. L'Administration supérieure de l'Exposition a droit à l'expression de notre profonde gratitude.

La réussite intéressait au même titre et l'Exposition et le *Syndicat central*. Le Comité a la certitude d'avoir fait tout son devoir, et le beau succès qu'il a remporté sera triplé à la première manifestation.

SECTION IX.

SAUVETAGE.

I. — CONCOURS DE MANOEUVRES DE POMPES À INCENDIE.

Comité d'organisation :

COMITÉ DE LA FÉDÉRATION DES OFFICIERS ET SOUS-OFFICIERS DE SAPEURS-POMPIERS
DE FRANGE ET D'ALGÉRIE CHARGÉE D'ORGANISER LE CONCOURS.

Président d'honneur. M. le colonel DETALLE, commandant le régiment de sapeurs-pompiers de la ville de Paris.

Président. M. GUESNET, capitaine à Paris.

Vice-présidents. MM. OLIVIER, capitaine, à Neuilly; MIGNOT, capitaine, à Livarot; BRUNEAU, capitaine, à Tours (Indre-et-Loire); BIGOT, capitaine, à Laon (Aisne).

Secrétaire général. M. MIGNOTTE, sous-lieutenant, à Bièvres (Seine-et-Oise).

Secrétaire général adjoint. M. DELABOISSIÈRE, capitaine, aux Andelys (Eure).

Secrétaire. M. CAGIER, capitaine, à Creil (Oise).

Vice-secrétaire. M. LENOIR, capitaine, à Montereau (Seine-et-Marne).

Trésorier. M. SIMARD, capitaine, à Vanves (Seine).

Vice-trésorier. M. MARY, capitaine, à Cognac (Charente).

Censeurs. MM. POYER, capitaine, à Chartres (Eure-et-Loir); VARLET-DANDRE, capitaine, à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais); le docteur LE PAGE, médecin-major au bataillon de sapeurs-pompiers, à Orléans (Loiret).

MEMBRES DÉSIGNÉS PAR LE COMITÉ DE LA FÉDÉRATION POUR L'ASSISTER DANS SA TÂCHE.

MM. ARRIVET (le commandant), attaché à la personne de M. le général Brugère; BAILLY (le commandant); BARBIER, capitaine des sapeurs-pompiers, à Nancy; BARDON, capitaine des sapeurs-pompiers, à Tulle; BAROT, capitaine des sapeurs-pompiers, à Saintes; BOISSEAU, capitaine des sapeurs-pompiers, à Nantes; BRUMAN, secrétaire général de la Préfecture de la Seine; BUNEL, architecte en chef de la Préfecture de police; BUNEL, capitaine des sapeurs-pompiers, à la Rochelle; BUSQUET, capitaine des sapeurs-pompiers, à Avignon; CAILLÉ, capitaine des sapeurs-pompiers, à Argenteuil; CHAUSSON, directeur du *Journal des sapeurs-pompiers*; CORDIER (le capitaine), ingénieur au régiment de sapeurs-pompiers de la ville de Paris; DELILLE, capitaine des sapeurs-pompiers, à Malo-les-Bains (Nord); DESSERVY, commandant le bataillon des sapeurs-pompiers, à Besançon; DEVILLE, conseiller mu-

nicipal de la ville de Paris; DRILLON, capitaine des sapeurs-pompiers, à Versailles; GAILLARD, capitaine des sapeurs-pompiers, à Constantine (Algérie); GILBERT, lieutenant des sapeurs-pompiers, à Chatou; GOIZET, lieutenant des sapeurs-pompiers, à Dijon; GOUZE, commandant le bataillon des sapeurs-pompiers, à Nantes; GRISON, commandant le bataillon des sapeurs-pompiers, à Orléans; HUGAULT, capitaine des sapeurs-pompiers, à Bourges; LAURENT, secrétaire général de la Préfecture de police; LEFÈVRE (le capitaine Robert), commandant la compagnie des sapeurs-pompiers de Rouen; LICAU, capitaine des sapeurs-pompiers, à Toulouse; MANDEVILLE, capitaine des sapeurs-pompiers, au Havre; MARQUET, capitaine des sapeurs-pompiers, à Agen; MORET, capitaine des sapeurs-pompiers, à Vincennes; NOUHEN, capitaine des sapeurs-pompiers, à Puteaux; PERRIN, commandant le bataillon des

sapeurs-pompiers, à Lyon; POIRSON, préfet de Seine-et-Oise; PORTEU, capitaine des sapeurs-pompiers, à Rennes; POULAIN, capitaine des sapeurs-pompiers, à Saint-Quentin; RABANY, chef de bureau au Ministère de l'intérieur; RICOUD,

commandant le bataillon des sapeurs-pompiers, à Grenoble; SALLE, capitaine des sapeurs-pompiers, à Amiens; SIMON (l'intendant général), Gouvernement militaire de Paris; VOISIN, maire de Joinville-le Pont; WOLFF.

Date. — Du 13 au 19 août 1900.

Emplacement du concours. — Bois de Vincennes (enceinte de l'Exposition) et champ de courses de Vincennes.

Programme. — Lundi 13 août, concours de manœuvres. — Mardi 14, concours de manœuvres. — Jeudi 16, revue du personnel et du matériel pour toutes les Compagnies françaises et étrangères. — Vendredi 17, concours de manœuvres. — Samedi 18, concours international entre les compagnies ayant remporté le prix d'honneur dans leur groupe. — Dimanche 19, à 8 heures du matin, manœuvres rapides d'ensemble et manœuvres à eau sur les bords du lac de Gravelle, à Vincennes; à 3 heures, attaques de feux, sauvetages par le régiment de sapeurs-pompiers de la ville de Paris; à 4 heures, distribution des récompenses.

Règlement. — Le règlement appliqué sera celui de la Fédération des officiers et sous-officiers de sapeurs-pompiers de France et d'Algérie.

Prix. — Les prix seront fixés suivant les règlements ordinaires des concours de la Fédération des sapeurs-pompiers approuvés par le Ministère de l'Intérieur.

Les prix seront en espèces ou en objets d'art.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. GUESNET,

PRÉSIDENT DU COMITÉ D'ORGANISATION.

I. De l'utilité des concours de pompes. — Les concours de pompes ont commencé à être pratiqués en France vers 1865. A cette époque, les manœuvres consistaient dans la rapidité avec laquelle un but placé à une certaine distance était atteint par l'eau projetée par la pompe.

Le Jury se composait alors des sous-officiers du régiment des sapeurs-pompiers de Paris.

Vers 1870, à cette manœuvre vint s'ajouter l'application de la théorie, c'est-à-dire le maniement de la pompe par temps et par principes. Les compagnies de sapeurs-pompiers ne possédaient que la pompe à bras.

Les instructeurs étaient choisis parmi les sous-officiers du régiment des sapeurs-pompiers de Paris, et les concours avaient lieu sous la direction des officiers de villes ou de communes, qui jugeaient les compagnies sans aucun contrôle.

En 1881 la *Fédération des officiers et sous-officiers des Sapeurs-pompiers de France et d'Algérie* prit en main la direction des concours. Ils furent jugés alors par des officiers de sapeurs-pompiers nommés par le Président de la Fédération, ce qui présentait, pour les concurrents, une garantie plus grande. Des divisions furent créées et, dès ce moment, l'élan fut donné. Chaque année de nombreux concours donnaient d'excellents résultats.

En 1889, la manifestation qui eut lieu à l'occasion de l'Exposition affirma leur utilité incontestable. Le jugement des jurys était basé sur la compréhension de la théorie et son application dans les manœuvres qui se rapprochaient le plus de la réalité, c'est-à-dire sur la manière de combattre efficacement tous les incendies. On créa alors des concours de stratégie qui avaient pour but de s'assurer de l'instruction technique indispensable aussi bien pour les officiers que pour les sous-officiers des petites communes et des grandes villes. Il en résulta une émulation heureuse entre les concurrents qui avaient à cœur de réussir. Les concours eurent encore une action réelle et bienfaisante sur la tenue et le matériel.

La tenue devint presque uniforme, et on arriva rapidement à adopter un pas de vis identique pour les raccords et tuyaux, avantage considérable lorsque plusieurs compagnies se rencontrent devant un même sinistre. Les résultats obtenus sont la conséquence immédiate du travail des officiers, des sous-officiers et de leurs hommes et de la sélection des membres du Jury nommés à la suite d'examens sévères par les soins de la Fédération.

D'après le décret organique du 29 décembre 1875 qui régit les corps de sapeurs-pompiers, le grade ne signifie rien puisqu'il est proportionnel au nombre d'hommes inscrit sur les contrôles et non pas en raison directe de la science et de l'expérience. Il en résulte qu'un sous-lieutenant peut être beaucoup plus fort en stratégie et en pratique qu'un capitaine ou même qu'un commandant.

Plus que jamais les concours doivent être encouragés. Ils ont l'avantage de rompre à la manœuvre, à la gymnastique et aux sauvetages les hommes qui s'y présentent. Il est incontestable que sur le lieu d'un sinistre on distingue immédiatement et très facilement une compagnie qui a l'habitude de se rendre chaque année dans les concours et une compagnie qui accomplit simplement une manœuvre mensuelle. La première est exercée, l'autre ne l'est pas.

II. Comparaison entre les manœuvres nationales et internationales entre elles.

— La France ayant décidé de ne pas prendre part au *Championnat international* (coupe de Sèvres offerte par M. le Président de la République et 1,500 francs en espèces), il est à peu près impossible d'établir une comparaison entre les manœuvres de la France et celles des autres nations, un jugement ne pouvant être émis qu'à la suite de l'exécution plus ou moins réussie du même thème et de la même manœuvre.

III. Comparaison des manœuvres nationales entre elles. — Les manœuvres qui ont été exécutées par toutes les compagnies françaises peuvent se classer en deux catégories : les pompes à vapeur et les pompes à bras.

Pour les pompes à vapeur le thème donné par la Commission spéciale a permis de constater chez tous les concurrents une science réelle du métier, une agilité et une promptitude remarquables dans les sauvetages et une connaissance approfondie de leurs engins. Les pompes à vapeur ont subi, du reste, des épreuves à eau contrôlées par les officiers du régiment des sapeurs-pompiers de Paris.

La très grande majorité des communes de France ne possède que la pompe à bras, qui a subi dans ces dernières années quelques modifications en ce qui concerne l'armement.

Ces modifications portent surtout sur la suppression des courroies des leviers et de la barre d'arrêt.

Le matériel est excellent et bien entretenu.

La tenue tend à s'uniformiser, veste et pantalon de drap, casque et ceinture.

Le légendaire pompier de 1830 avec son casque à chenille a complètement disparu.

Les manœuvres par divisions ont été exécutées avec précision et ensemble.

Elles résultent d'une somme de travail considérable fournie par les pompiers volontaires qui s'exercent après leur journée de travail et dont le dévouement, le courage et l'abnégation sont au-dessus de tout éloge.

Les officiers et les sous-officiers instructeurs ont fait preuve de science dans l'application de la théorie lors de l'exécution des thèmes dans les divisions supérieures d'excellence et hors concours, attaques de feux de caves, etc.

Nous détachons du Palmarès les principales récompenses obtenues par les compagnies.

Prix d'honneur :

RÉGIMENT DE SAPEURS-POMPIERS DE LA VILLE DE PARIS; la coupe en argent, offerte par le Conseil général de la Seine, est remise au régiment de Sapeurs-pompiers de la ville de Paris pour récompenser les brillants exercices exécutés par la 11^e compagnie (caserne Sévigné).

Division hors concours : CREIL, FERRIÈRES et MONTEREAU.

Division d'excellence : LENS, FONTAINEBLEAU, TOURS.

Division supérieure : SAINT-CYR-SUR-LOIRE, SAVONNIÈRES, NOGENT-LE-ROI, LA BASSÉE, CAEN, CHOUILLY.

1^{re} Division : CORMEILLES-EN-PARISIS, LIANCOURT, SOUZAY, JOUARS-PONTCHARTRAIN, BOUTIGNY, LIMETZ, CHÉCY, SAINT-MARS-LA-PILE, CHAUNY, VIMOUTIERS, ALGER, VALDAMPIERRE, ESTRÉES-SAINT-DENIS et BONNIÈRES.

2^e Division : BAGNEUX, RILLY-LA-MONTAGNE, PORT-BRILLET, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, LOCHES, NEUILLY-SAINT-FRONT.

3^e Division : LE PERREUX, CHAMANT, NANTEUIL-LE-HAUDOIN, MUSTAPHA et LONGPONT.

Manœuvres d'ambulance : TOURNY, MONTREUIL-SOUS-BOIS, SAINT-MAUR-LES-FOSSÉS, FONTENAY-SOUS-BOIS, FONTENAY-LE-COMTE et GONESSE.

VI. Comparaison des manœuvres internationales entre elles. — Il ne nous appartient pas d'apprécier le mérite des compagnies étrangères qui ont exécuté le même thème et ont été classées par un Jury international.

Toutefois, notre attention a été attirée par l'excellence de leur matériel, la rapidité et la solidité de leurs établissements et leur surprenante agilité.

Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ici le rapport de M. de SALLES DE HYS, secrétaire du Jury.

Le samedi 18 août, à une heure de l'après-midi, le Jury international s'est réuni pour arrêter le programme du *championnat international* et donner le thème de la manœuvre.

Il a, tout d'abord, été décidé que les membres du Jury dont les nationaux prenaient part au concours ne participeraient pas aux délibérations.

Les compagnies suivantes ont été appelées à concourir :

Angleterre : Lyton; *Italie* : Milan; *Hongrie* : Buda-Pesth; *Portugal* : Oporto; *États-Unis* : Kansas-City.

Conformément au programme arrêté par la Fédération, les compagnies non casernées (volontaires) ont été seules admises à prendre part au championnat.

Se trouvaient dans ces conditions les compagnies de : LYTON, BUDA-PESTH, OPORTO.

Des prix spéciaux ont été attribués aux compagnies casernées ou de professionnels.

Se trouvaient dans ces conditions : MILAN, KANSAS-CITY.

Le thème suivant a été communiqué ensuite aux intéressés :

«Le feu s'est déclaré au 3^e étage d'une maison d'habitation à six étages; le 4^e étage et les escaliers des parties hautes sont impraticables. Des personnes sont à sauver aux 5^e et 6^e étages. Opérer les sauvetages et l'extinction».

Un tirage au sort a été ensuite effectué pour déterminer l'ordre du concours.

Le sort a désigné la compagnie de BUDA-PESTH pour concourir la première, puis la compagnie de LYTON et celle d'OPORTO, dans l'ordre.

Ont concouru ensuite KANSAS-CITY et MILAN.

Après l'exécution des manœuvres, le Jury s'est réuni pour décerner les récompenses.

Le Jury a constaté, tout d'abord, qu'aucun des chefs de détachement n'avait opéré la reconnaissance et que certaines compagnies n'avaient pas attaqué sur le plan du feu; à part ces observations, tous les concurrents ont fait preuve d'éminentes qualités professionnelles. Le Jury a également été heureux de constater que l'entraînement était remarquable.

Les prix suivants ont été décernés :

CHAMPIONNAT (VOLONTAIRES).

1 ^{er} prix. OPORTO, une coupe et.....	1.500 francs.
2 ^e prix. LYTON, une palme et.....	600
3 ^e prix. BUDA-PESTH, une plaquette de vermeil et.....	500

CONCOURS DES COMPAGNIES CASERNÉES (PROFESSIONNELS).

1 ^{er} prix KANSAS-CITY, une coupe et.....	800 francs.
2 ^e prix MILAN, une coupe et.....	500

Les compagnies anglaises qui avaient concouru entre elles pour choisir leur champion reçoivent les récompenses suivantes :

1 ^{er} prix. WINDSOR, une plaquette de vermeil et.....	400 francs.
2 ^e prix. LEEDS, une plaquette de vermeil et.....	400
3 ^e prix. BOURNEMOUTH, une plaquette de vermeil et.....	400
4 ^e prix. WORTHING, une plaquette de vermeil et.....	400

V. Modifications et perfectionnements apportés aux engins présentés à l'Exposition spéciale de Vincennes. — Le concours de pompes à incendie comprenait une exposition spéciale de matériel et équipement à Vincennes, examiné surtout au point de vue de l'utilisation et de l'application.

Nous croyons intéressant de reproduire, avec les récompenses de ce concours exceptionnel, le rapport très documenté du Jury international.

On peut y constater que les échelles présentées par les constructeurs étrangers sont de beaucoup supérieures aux nôtres. Il serait désirable de voir se renouveler fréquemment de semblables expositions spéciales. Elles ont le grand avantage de grouper tout ce qui touche au sapeur-pompier, et les expériences continuelles faites par les expo-

sants, devant des hommes du métier, ont été d'un grand attrait pour tous ceux qui désirent s'instruire et perfectionner leur matériel.

Le Jury international était composé comme suit :

Président : M. HOPPENHAUSEN, conseiller d'État [Russie]; *vice-présidents* : M. VUILQUIN, major ingénieur au régiment de sapeurs-pompiers de Paris; M. le Professeur SCHWARZ, d'Ostravi [Moravie]; M. WESTPHALEN, commandant de sapeurs pompiers à Hambourg; *secrétaire* : M. DE SALLES DE HYS, lieutenant ingénieur adjoint au régiment des sapeurs-pompiers de Paris.

Membres : MM. SCHULZE, commandant des sapeurs-pompiers de Delitzsch [Allemagne]; Charles STANDT, administrateur du Comité central permanent des sapeurs-pompiers d'Autriche, à Josephstadt; DE LOBEL, commandant des sapeurs-pompiers de Schaerbeek [Belgique]; E. RATINKZ, sous-lieutenant de sapeurs-pompiers de Schaerbeek; Sextus MEYER, commandant des sapeurs-pompiers de Copenhague; TERSLING, capitaine aux sapeurs-pompiers de Copenhague; GARDNER, commandant des sapeurs-pompiers de Strandt [Grande-Bretagne]; TRACY, capitaine à Bury Saint-Edmund [Grande-Bretagne]; CORDIER, capitaine ingénieur au régiment de sapeurs-pompiers de Paris; Charles MAJÈRES, commandant des sapeurs-pompiers à Diekirch [Grand Duché de Luxembourg]; Arthur KNAFF, inspecteur des corps de sapeurs-pompiers du Grand Duché de Luxembourg; PAPINI, commandant des sapeurs-pompiers de Florence; SPEZZIA, commandant à Turin; FERNANDÈS, délégué du chef des sapeurs-pompiers à Ovar [Portugal]; le colonel N. KIRILOFF [Russie]; le colonel PINGOUD, commandant à Lausanne; le Major DURUZ, attaché au corps de sapeurs-pompiers de Lausanne [Suisse]; E. G. WICKERS, commandant des sapeurs-pompiers de La Haye.

Le rapport de M. de Salles de Hys contient sur les principales récompenses les indications suivantes :

I^{re} CATÉGORIE. — POMPES ET EXTINCTEURS.

M. CZERMACK, à Tepliz (Bohême), a exposé deux pompes à vapeur, une de 25 chevaux et une de 15, et diverses pompes à bras, ainsi que des raccords instantanés et symétriques, système Giesberg, et des échelles de sauvetage.

Type de 25 chevaux. — Trois cylindres. Débit, 1,500 litres. Poids, 2,000 kilogrammes. Nombre de tours par minute, 200. Surface de chauffe, 3 m. c. 5. Contenance de la chaudière : 75 litres.

Le mécanisme des pompes est vertical; les tiges des pistons à vapeur actionnent les tiges des pistons à eau par un cadre-glissière commandant un arbre-manivelle actionnant les organes de distribution.

Les chaudières du type à tubes horizontaux (75 de 20 millimètres pour le grand modèle, 72 de 20 à 24 millimètres pour le petit) peuvent supporter une pression de 9 à 10 kilogrammes.

Aux épreuves, la machine de 25 chevaux, seule essayée, a bien fonctionné, la pression au refoulement étant de 6 à 8 kilogrammes; les temps pour la mise en pression sont les suivants :

Démarrage du manomètre en 5 minutes.

1 atmosphère en 6 minutes.

3 atmosphères en 8 m. 30 s.

5 atmosphères en 9 m. 30 s.

Les pompes à bras ont leurs clapets bien disposés; elles fonctionnent à 60 coups doubles de piston par minute; le débit varie de 180 à 365 litres par minute, suivant la grandeur. Les petits modèles sont à patin et montés sur chariot à deux roues; les grands modèles sont fixés à demeure sur une voiture à quatre roues; le balancier, par suite de sa forme, permet, néanmoins, une manœuvre facile de l'engin. La portée du jet est de 28 à 30 mètres pour le plus petit modèle et de 38 mètres pour le grand. Le rendement de ces pompes est très bon.

Le raccord de M. Piersbepg est très ingénieux et très facile à faire manoeuvrer; le joint est bien disposé et doit présenter une grande étanchéité.

M. CZERMACK présente un nouveau procédé pour fixer les tuyaux aux raccords qu'il serait très intéressant de soumettre à des expériences d'une certaine durée pour se rendre compte de sa valeur pratique. Les engins exposés sont d'une fabrication parfaite et très soignée dans toutes leurs parties. Les prix sont très modérés.

Le Jury a accordé une grande médaille d'or à M. CZERMACK.

SOCIÉTÉ WAGENBAUANSTALT WAGGONFABRIK, HAMBOURG BANTZEN. Cette société a exposé une pompe à vapeur de 27 chevaux donnant 1,800 à 2,000 litres par minute, sous un poids de 2,735 kilogrammes.

Le mécanisme est vertical à deux corps placés entre le train avant et le train arrière; les cylindres ont 130 millimètres de diamètre et 210 millimètres de course. Les clapets sont facilement visitables; les cylindres à eau ont 100 millimètres de diamètre.

La chaudière du type à tubes (127 de 22 millimètres) renferme 150 litres d'eau; la surface de chauffe est de 7 m. c. 6.

Le nombre de tours par minute est de 200 à 250.

La machine s'est bien comportée aux essais, la pression au refoulement étant de 6 atmosphères.

La mise en pression a donné les résultats suivants :

Démarrage du manomètre en 5 minutes.

1 atmosphère en 6 minutes.

3 atmosphères en 8 m. 30 s.

5 atmosphères en 9 m. 30 s.

Cette pompe à vapeur est très bien étudiée, d'une bonne fabrication et fonctionne très bien. — Médaille d'or.

La maison THIRION a exposé une pompe à incendie à vapeur n° 0, à deux corps, d'une force de 6 chevaux donnant, sous un poids de 950 à 1,000 kilogrammes, un débit de 425 à 550 litres par minute sous une pression de 6 à 8 kilogrammes au refoulement.

Une pompe à incendie à vapeur, n° 00, à un corps, pompe portative pouvant remplacer les pompes à bras, pesant seulement 320 kilogrammes sans le chariot et donnant 250 litres à la minute.

Une pompe à bras disposée pour l'armement rapide.

Un dévidoir.

Des habillements et accessoires divers.

Le mécanisme des pompes Thirion est horizontal ; les tiges des pistons à vapeur actionnent les tiges des pistons à eau par un cadre glissière qui donne également un mouvement de rotation à un arbre à manivelles sur lequel sont calées les excentriques qui commandent la distribution.

La chaudière verticale, du type à tubes inclinés, est timbrée à 8 kilogrammes. Le nombre de tours par minute est de 180.

La mise en pression s'effectue en une dizaine de minutes. Aux essais, les machines ont bien fonctionné, la pression au refoulement étant de 6 à 8 kilogrammes.

Les pompes à bras sont du type Paris, avec quelques perfectionnements de détail.

Tous les objets exposés sont d'une fabrication très soignée et très pratique.

Médaille d'or.

La maison Gustave LIST à Moscou et à Bakou [Caucase] a exposé deux pompes à bras aspirantes et foulantes, à patins, à clapets métalliques facilement démontables.

Dans l'une de ces pompes, type de Moscou, la bêche forme boîte et renferme de la ouate ou du coton pour prévenir la gelée. Le jet avec un orifice de 15 à 20 millimètres de portée. Le débit est de 345 litres par minute.

L'autre pompe, d'un modèle plus réduit, présente, comme particularité, que le récipient est pourvu d'une fermeture à baïonnette. Le débit de cet engin est de 150 litres, la portée est de 20 mètres.

Le Jury a décerné une médaille d'argent à la maison LIST en raison de la bonne exécution du matériel exposé.

La maison TROETZER, de Varsovie, a présenté deux pompes à bras, l'une montée sur chariot à deux roues, l'autre sur chariot à quatre roues, avec balancier pliant pour faciliter le transport.

La pompe sur chariot à quatre roues est pourvue d'un tonneau permettant d'emporter une réserve d'eau de 240 litres pour le début de la manœuvre.

Cette pompe est munie de deux refoulements. Le débit maximum est de 315 litres par minute. La hauteur du jet est de 30 mètres.

Les engins construits par la maison TROETZER sont d'une fabrication irréprochable et très bien compris ; la disposition des différents organes est très bonne et les clapets très bien établis. L'adjonction d'un réservoir d'eau à la pompe est très utile.

Médaille d'argent.

LANGENSIEPEN, à Saint-Petersbourg. Cette maison expose deux pompes à bras.

Ces pompes sont à deux cylindres, le diamètre est de 100 ou 90 millimètres, suivant le modèle, la course des pistons, de 280 ou 290 millimètres, le grand modèle débite 221 litres et donne un jet de 29 mètres de portée ; le poids est de 180 kilogrammes.

Le petit modèle donne 129 litres et un jet de 24 mètres de portée. Le poids est de 135 kilogrammes.

Ces deux pompes donnent un jet très régulier et sont d'une manœuvre facile ; la fabrication est très soignée.

Médaille d'argent.

M. LIVI a exposé un extincteur à acide carbonique liquide, monté sur chariot; le chariot porte deux récipients pleins d'eau contenant 125 litres et à l'arrière deux bouteilles d'acide carbonique liquide (10 kilogrammes par bouteille, bouteille du commerce) qui, par un robinet à trois voies, peuvent être mises en communication avec les tonnes à eau. Des manomètres indiquent la pression.

L'avantage de l'appareil Livi est de permettre une manœuvre continue jusqu'à épuisement complet de l'acide carbonique ; on peut, en effet, pendant qu'une tonne se vide, remplir l'autre et utiliser, ensuite, cette dernière.

L'engin est muni d'un petit tuyau et d'une petite lance ; il est très bien étudié et très bien compris; il rendra, certainement, des services pour l'extinction des commencements d'incendie.

Médaille d'argent.

La maison LIEM a présenté des pompes à bras, modèle de Paris; une pompe à incendie de premier secours montée sur brouette brancard et une pompe à seau avec réservoir d'air.

Tous ces engins sont très bien construits et donnent d'excellents résultats.

La pompe, modèle de Paris, donne un jet de 36 mètres de portée horizontale et d'une hauteur de 28 mètres; son débit est d'environ 300 litres par minute.

La pompe sur brouette donne un jet de 28 mètres et un débit de 175 litres.

La pompe à seau débite 24 à 25 litres par minute ; la portée du jet est de 12 mètres, le jet est continu.

La maison LIEM a obtenu une médaille de bronze pour la bonne fabrication du matériel d'incendie.

La SOCIÉTÉ LYONNAISE DE MÉCANIQUE, 43, rue de la Fédération, a exposé une pompe d'incendie, type de la Ville de Paris, n° 1, avec pistons Giffard, de 125 millimètres, munie de leviers télescopes du capitaine Guémard, d'espagnolette d'arrêt, de robinet d'aspiration, de raccords genouillères du lieutenant Rolin, de châssis fixes et d'un système particulier de porte-hache.

L'aspirai est constamment monté sur le raccord à genouillère ; les clapets sont métalliques.

Le débit de la pompe est de 400 litres par minute. La portée du jet est de 36 mètres en portée horizontale et de 28 mètres en hauteur.

La construction est soignée et la pompe fonctionne très bien.

Médaille de bronze.

L'Express parafeu TOMBEUR se compose d'un léger chariot à deux roues portant cinq récipients d'une contenance totale de 100 à 200 litres (suivant les dimensions); ils renferment un liquide extincteur (solution Tombeur).

Les récipients communiquent entre eux ; ils sont reliés d'une part à une prise d'eau en pression ou à une pompe à bras, d'autre part à une lance ordinaire. L'eau, en passant à travers les récipients, se charge automatiquement d'une certaine quantité de solution qui renforce ses qualités extinctrices.

M. Tombeur est aussi l'inventeur d'un appareil extincteur muni d'une lance pompe à main susceptible d'être utilisé pour attaquer les commencements d'incendie dans les chambres, appartements, etc.

Médaille de bronze.

2^e CATÉGORIE — ECHELLES

Échelle SCHAPLER. — M. Schapler, commandant les pompiers de Francfort-sur-le-Mein, a présenté une échelle attelée à plateforme tournante. La manœuvre de cette échelle se fait au moyen de l'air comprimé renfermé dans un récipient en tôle ; la pression normale de l'air comprimé doit être de 12 kilogrammes ; l'appareil peut fonctionner jusqu'à 4 kilogrammes.

L'échelle est en tubes d'acier obtenus par le procédé Mannesmann et s'emboîtant l'un dans l'autre, comme les tubes d'une lunette ; les tubes télescopiques portent chacun deux montants en tubes d'acier munis d'échelons également en acier ; les tubes télescopiques forment ainsi l'axe de l'échelle.

La longueur de l'échelle développée est de 25 mètres ; un homme suffit à la manœuvre qui s'effectue avec une grande rapidité : 45 secondes pour monter un homme à la hauteur d'un 5^e étage.

Le Jury a décerné un grand prix à M. Schapler, pour son engin très intéressant et qui constitue un progrès réel dans l'application de la mécanique aux appareils de sauvetage et d'attaque.

Échelles MAGIRUS. — L'échelle Magirus est attelée et à pivot ou plateforme tournante ; elle est munie d'un treuil de dressage commandé par deux manivelles aux engrenages et frein de sûreté, et d'un treuil de développement pourvu d'un même dispositif ; le câble de dressage en fil d'acier est plat ; une manivelle sert à donner à la plateforme le mouvement de rotation convenable ; les parachutes sont automatiques.

Cette échelle en frêne, renforcée par une armature métallique, atteint 22 m. 50 entièrement développée. On peut l'incliner en avant à droite et à gauche avec la plus grande facilité.

Il faut 2 minutes à 2 m. 15 s. pour monter un homme à la hauteur d'un 5^e étage et 4 hommes pour la manœuvre.

Cette échelle est bien établie, d'une manœuvre rapide et facile, la disposition de la plateforme tournante permet son emploi dans les circonstances les plus diverses.

M. Magirus a présenté également des pompes à bras d'une fabrication parfaite et fonctionnant très bien.

Le Jury a décerné une médaille d'or à M. Magirus.

Échelle LIEB. — M. Lieb a présenté une échelle attelée pourvue de dispositifs intéressants pour assurer sa stabilité. Cet engin, qui mesure 18 mètres, est en frêne renforcé par une armature métallique ; deux arcs-boutants portant un secteur à crémaillère viennent prendre appui par un cliquet sur le châssis.

Cet ensemble est très rigide et donne toute garantie au point de vue de la solidité.

L'échelle peut s'incliner à droite, à gauche et en avant ; elle se manœuvre au moyen de treuils commandés par des engrenages et des manivelles ; elle est pourvue d'appareils de sécurité (freins et rochets) en double pour chaque mécanisme.

La manœuvre de l'échelle est aisée et ne demande qu'un homme, la rapidité de la manœuvre dépend de la position du chariot par rapport au bâtiment que l'on veut atteindre ; il faut, suivant les cas, 2 m. 5 s. à 2 m. 30 s. pour élever un homme à hauteur d'un 5^e étage.

M. Lieb a, en outre, présenté des engins de sauvetage et appareils divers très ingénieux.

Le Jury a décerné une médaille d'or à M. Lieb pour l'excellence de sa fabrication et les qualités très réelles de ses échelles au point de vue de la stabilité, de la rigidité et de la facilité de manœuvre.

Echelle LOTTE. — L'échelle Lotte est destinée aux petites villes et aux communes et n'est pas, par suite, attelée ; quatre hommes suffisent pour la traîner sur un bon terrain. D'une hauteur de 16 à 17 mètres (échelle développée) elle est pourvue de parachutes automatiques et des appareils de sécurité indispensables. Sa stabilité, qui est très grande, est assurée par des vis de calage ; la rigidité est obtenue dans de bonnes conditions par une armature en fer et des arcs-boutants qui prennent appui sur le sol.

La manœuvre de cet engin est très simple et rapide ; il faut deux minutes environ pour monter un homme à hauteur d'un troisième étage.

Il faut quatre hommes pour manœuvrer aisément l'échelle et l'incliner à droite, à gauche ou en avant.

Le Jury, reconnaissant la valeur de l'échelle Lotte au point de vue du mécanisme et de la manœuvre, a décerné au constructeur une médaille d'argent.

Échelle GRIMBERT. — M. Grimbert a cherché, dans le système d'échelles à plusieurs plans qu'il expose, à supprimer la coulisse qui présente de multiples inconvénients et à perfectionner les parachutes.

Les échelles que le Jury a examinées sont légères, solides et bien construites et ont valu une médaille de bronze à leur constructeur.

Échelle FONTAINE-SOUVERAIN. — Les échelles à plusieurs plans de M. Fontaine-Souverain sont pourvues de parachutes simples et pratiques fonctionnant automatiquement.

Ces engins sont résistants, la fabrication en est très soignée.

La manœuvre de l'échelle Fontaine-Souverain se fait avec facilité et sécurité.

Médaille de bronze.

Échelle PLUCHET. — M. Pluchet a cherché à supprimer les saillies que forme la brisure à articulation dans l'échelle à crochets à deux plans ; ces saillies peuvent, en effet, gêner le transport de l'engin au pas gymnastique.

Le système d'accrochage de la brisure à articulation de M. Pluchet est ingénieux et ne présente aucune aspérité pouvant gêner ; la manœuvre de l'échelle se fait avec la plus grande facilité.

Médaille de bronze.

Echelle ZURECH. — Les échelles Zurech sont d'une fabrication irréprochable et très soignée dans toutes leurs parties ; les modèles sont très divers, de sorte que les sapeurs-pompiers peuvent faire le choix qui convient le mieux aux circonstances locales.

Médaille de bronze.

3^e CATÉGORIE. — APPAREILS DIVERS.

Fenêtre de sauvetage SCHERRER. — M. Scherrer a présenté une fenêtre de sauvetage susceptible d'être employée avantageusement dans les monuments et édifices où se trouvent réunis un grand nombre de personnes ; elle permet une rapide évacuation du public et aussi toute facilité d'accès aux pompiers.

Les fenêtres de sauvetage Scherrer reposent sur le principe suivant : les fenêtres situées dans une même rangée verticale sont reliées par une barre traversante fixée sur un palier à boule.

Un levier solidaire de cette barre à chaque étage permet, par un simple mouvement, de placer toutes les fenêtres à 90 degrés de la face de l'édifice. Ce mouvement une fois exécuté, une échelle portée par chaque fenêtre se détache, glisse jusqu'à la fenêtre située au-dessous et forme, avec celles correspondantes aux divers étages, une communication ininterrompue et fixe du toit au sol.

Cette fenêtre de sauvetage a l'avantage de ne pas se distinguer des autres fenêtres et, par suite, ne nuit pas à l'aspect extérieur de l'édifice.

Le Jury, pour récompenser M. Scherrer de sa très intéressante invention, lui a décerné une médaille d'or.

Brancard pour transport de blessés du docteur DESPREZ. — Ce brancard semble bien remplir le but que s'est proposé son auteur : permettre de déposer un blessé sur un lit sans le secours d'aucun aide et sans la moindre souffrance.

La toile est divisée en deux parties égales rapprochées de manière à n'en faire qu'une ; ces deux parties sont fixées aux brancards par des bandes entrecroisées munies d'anneaux.

Pour déposer un blessé sur un lit, il suffit de placer l'appareil sur le lit et de décrocher les anneaux des bandes entrecroisées qui réunissent les deux moitiés de la toile ; celle-ci s'ouvre et, en soulevant le brancard, le blessé reste déposé sans avoir subi aucun mouvement.

En raison des grands services que peut rendre cet appareil et de son utilité pratique incontestable, le Jury a décerné une médaille d'or au docteur DESPREZ.

Fût inexplosible pour essences, système COHN, à Salzkotten [Westphalie]. — M. Cohn a présenté une nouveauté qui mérite de fixer l'attention de tous ceux qui possèdent des dépôts de liquides inflammables.

Afin d'éviter l'explosion des fûts d'essences, pétroles, alcools, etc., M. Cohn remplace les fonctions ou appareils de fermeture ordinaires par un bouchon fusible ; un cylindre en toile métallique du diamètre du bouchon, protégé sur ses deux faces par une enveloppe métallique percée de trous, sépare le liquide renfermé dans le tonneau de l'air extérieur.

Lorsque le fut se trouve exposé à une haute température (dans un incendie, par exemple), le bouchon fusible saute, les vapeurs inflammables s'échappent en brûlant à l'extérieur, mais la flamme ne peut se propager à l'intérieur, par suite de la présence de la toile métallique (principe de la lampe du mineur).

Le Jury, reconnaissant toute l'utilité que peut présenter cette invention, a décerné une médaille d'argent à M. COHN.

Appareil respiratoire, système Giersberg. Fabrique d'oxygène du docteur MICHAELIS, Sanestroft, Fabrik [Berlin]. — Cet appareil permet aux personnes appelées à pénétrer dans les milieux délétères de se mouvoir avec facilité en ayant les mains libres et sans porter une charge trop considérable. L'homme, en effet, emporte avec lui sa provision d'air (sous forme d'oxygène comprimé) à laquelle il est relié par un tube pouvant s'adapter au nez.

Un appareil spécial reçoit les gaz expirés par un tube pourvu d'une embouchure que l'homme tient entre les dents.

Des lunettes protègent les yeux contre la fumée.

Des gants et un masque en amiante pourvu d'oculaires en mica complètent l'appareil dans le cas où les milieux dans lesquels on est appelé à pénétrer sont à une température très élevée.

L'appareil Giersberg est très ingénieux et très bien établi; il mérite, par ses qualités, de fixer l'attention des corps de sapeurs-pompiers.

Médaille d'argent.

CASASSA, à Pantin. — La maison Casassa a exposé le casque respiratoire du modèle des sapeurs-pompiers de Paris avec compresseur d'air, des tuyaux d'incendie en tissu caoutchouté, ainsi que divers appareils susceptibles d'être utilisés par les corps de sapeurs-pompiers.

Le Jury a particulièrement remarqué son poste d'incendie à tambour mobile muni de tuyaux conservant constamment la forme cylindrique, disposition qui permet de se porter facilement du côté du feu et d'avoir instantanément l'eau à la lance.

Les tuyaux de la maison Casassa sont d'une bonne fabrication; le poste d'incendie à tambour peut rendre de très grands services dans les établissements dangereux, théâtres, etc.

Médaille d'argent.

Brancard KISSEL. — M. Kissel a étudié un brancard facilement transportable. A cet effet, les deux montants du brancard maintenus à l'écartement normal, pendant le transport des blessés, au moyen d'un dispositif spécial, peuvent se rapprocher lorsqu'il n'est plus utilisé. La toile s'enroule ensuite autour des montants.

Ce brancard remplit bien le but que s'est proposé l'inventeur. Il est très peu encombrant et sa manœuvre est très simple.

Médaille d'argent.

La maison GIROULT a exposé divers objets d'habillement et d'équipement pour les sapeurs-pompiers.

Le Jury, reconnaissant les soins apportés à la confection et l'excellente qualité des matières premières employées, a décerné à cette maison, bien connue en France, une médaille d'argent.

Raccords HADMARD. — Ces raccords sont à pas de vis du modèle employé dans toutes les communes de France ; mais les filets sont interrompus de telle sorte qu'un demi-tour suffit pour mettre en prise tous les filets et opérer le serrage.

L'application des pas de vis à filets interrompus aux raccords d'incendie doit donner d'excellents résultats au point de vue de la rapidité des manœuvres, et il serait très utile de déterminer par des expériences d'assez longue durée la valeur pratique de ce système.

Médaille de bronze.

MM. RUNG UND STENSAN ont exposé des lampes de sûreté et un bâton lumineux électriques. Ces appareils font partie de l'équipement du sapeur-pompier pour les feux de cave et de produits chimiques ; ils sont bien établis et peuvent rendre des services.

Médaille de bronze.

Les appareils électriques de MM. SCHWAB et C^{ie} sont intéressants et ingénieux. On remarque notamment un appareil pour la recherche des courts-circuits.

Ils sont de construction soignée et susceptibles d'être utilisés par les corps de sapeurs-pompiers.

Médaille de bronze.

M. RENARD a exposé un flambeau à acétylène à flamme libre et une voiture avec dévidoir à l'arrière.

Cet engin est bien compris et d'une bonne fabrication, léger et solide. Le coffre forme caisson et permet d'emporter du matériel.

Médaille de bronze.

M. LÉGÉ a présenté un système d'anneau à ressort très bien imaginé qui permet de placer et d'enlever instantanément la grande hache; on évite ainsi toute perte de temps. Le manche, une fois placé, est maintenu par la pression de la lame du ressort qui peut, cependant, s'écarter lorsqu'on fait effort sur l'outil pour le retirer.

Mention honorable.

Le brancard de M. ROUTIER est établi avec soin et bien étudié. Il est susceptible d'être employé avantageusement pour le transport des blessés.

Mention honorable.

Le système d'arrimage de l'échelle sous la pompe, présenté par M. POISSON, permet de placer et de retirer cet engin avec facilité et rapidité.

L'appareil est simple et ingénieux.

Mention honorable.

Les appareils de secours aux blessés de M. FRANCK présentent toutes facilités pour les soins à donner.

Mention honorable.

VI. Dépenses occasionnées par les concours et considérations générales. —
280 corps de sapeurs-pompiers français et étrangers ont pris part au concours de 1900.

La dépense s'est élevée à 80,000 francs en chiffres ronds.

La grande revue, qui a eu lieu le 15 août devant le Président de la République, a réuni 7,000 hommes.

Le défilé fut admirable et laissera dans l'esprit de tous ceux qui y ont assisté un inoubliable souvenir.

Enfin, pour clôturer dignement cette belle fête, le régiment des sapeurs-pompiers de la Ville de Paris a exécuté une attaque de feu de façon magistrale et terminé par l'assaut général du portique. Tous les sapeurs-pompiers français et étrangers qui ont assisté à ce saisissant spectacle ont prouvé par leurs acclamations la profonde et sincère admiration qu'ils ressentaient pour ce corps d'élite.

II. — CONCOURS DE SAUVETAGE SUR L'EAU.

Comité d'organisation.

Président. M. le commandant BOLLLOT, Délégué des Sauveteurs Bretons.

Secrétaire-Trésorier. M. TIJOU, Président de l'OEuvre des Enfants Sauveteurs.

Directeur du Concours. M. BALMAIN, Président de la Société des Sauveteurs de la Basse-Seine.

Directeur adjoint du Concours. M. VASSE, Délégué de la Société Nationale de Sauvetage.

Chefs du Service médical. MM. le docteur RAMONAT, Médecin en chef de la Société Française de Sauvetage; le docteur FRÉBAULT, Médecin de l'Hôpital International.

Membres.

MM. AIMOND, député, Président de la Société Nationale de Sauvetage; le commandant CLAVAUD, Administrateur de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés; HAMOND (G.), Secrétaire

Général adjoint de la Fédération des Sauveteurs de France; PAYSANT, Président de la Société Parisienne de Sauvetage.

Emplacement du Concours. — Bassin de Courbevoie à Asnières, en Seine.

Date. — Samedi 21, dimanche 22 et lundi 23 juillet.

Programme. — Ce concours sera divisé en quatre sections : 1° Sauvetage par bateau, à fond plat ou à quille; 2° Engins de fond; 3° Engins flotteurs; 4° Sauvetage par natation.

PREMIÈRE SECTION. SAUVETAGE PAR EMBARCATIONS

(Usage du croc interdit.)

1^{re} CATÉGORIE. — Bâteaux à fond plat. (1, 2, 3 rameurs de. godilles.)

	PRIX	
	DES SOCIÉTÉS.	INDIVIDUELS
	francs.	francs.
1° 1 homme seul (bateaux, 1 rameur, longueur minimum du bateau 4 m. 50; largeur minimum, 1 mètre à la flottaison).	600	400
2° 3 hommes (bateaux, 2 rameurs; longueur maximum, 7 mètres) ..	700	200
3° 4 hommes (bateaux, 3 rameurs; longueur maximum, 8 mètres) ..	600	#
4° 1 homme seul, godille; même dimension que pour le bateau à 1 rameur	300	100

(La même embarcation peut concourir en 1 rameur ou en godille.)

2^e CATÉGORIE. — Bâteaux à quille. (1, 2, & rameurs et au-dessus.)

1° 1 homme seul, 1 rameur; longueur minimum 4 m. 50; longueur à la flottaison, 1 mètre	600	500
2° 3 hommes, 2 rameurs; longueur maximum, 7 mètres	600	#
3° 5 hommes, 4 rameurs; longueur maximum, 9 mètres	600	#

3^e CATÉGORIE. — Bâteaux insubmersibles.

PRIX MIXTES.

Bâteaux à quille ou à fond plat insubmersibles de construction spéciale, toutes catégories; qualités insubmersibles et inchavirables	1,000 francs.
--	---------------

4^e CATÉGORIE. — Exercice général de sauvetage.

Prix pour les sociétés seulement	2,500
--	-------

Concours entre toutes les embarcations des sociétés pour le sauvetage du personnel et des épaves d'un bâtiment en danger, monté par 50 hommes.

Trois éléments seront appréciés *ensemble* pour la désignation des vainqueurs : 1° armement général de sauvetage; 2° sauvetage des épaves; 3° tenue.

DEUXIÈME SECTION. ENGINS DE FOND. (AVEC MANNEQUINS.)

1^{re} CATÉGORIE. *Bateaux de toutes séries.* — Prix, 800 francs.

(Un homme à la gaffe. Un bateau par société ou section fluviale.)

2^e CATÉGORIE. *Engins de fond.* — Prix, 1,000 francs.

TROISIÈME SECTION. ENGINS FLOTTEURS.

1^{re} CATÉGORIE. *Lancement de bouée.* — Prix, 500 francs.

(Un candidat avec sa bouée par société ou section.)

2^e CATÉGORIE. *Engins flotteurs.* — Prix, 1,000 francs.

QUATRIÈME SECTION. SAUVETAGE PAR NATATION.

1^{re} CATÉGORIE. *Concours de vitesse* (avec mannequin). — Prix, 1,500 francs.

(Tenue de bains de mer : maillot et caleçon.)

2^e CATÉGORIE. *Concours de vitesse.* — Prix, 3,000 francs.

(Tenue de ville ou de travail, chaussé.)

3^e CATÉGORIE. *Sauvetage de demi-fond* (avec mannequin). — Prix, 1,500 francs.

(Tenue de travail.)

4^e CATÉGORIE. *Sauvetage de fond* (avec mannequin). — Prix, 3,000 francs.

(Tenue au choix : bains de mer ou travail.)

CINQUIÈME SECTION. SAUVETAGE SUR LE BORD DES FLEUVES.

Fonctionnement des secours aux noyés et transport des blessés par la voie fluviale. — Prix, 1,000 francs.

RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. *Admission.* Sont admis à concourir : les Sociétés françaises ou étrangères et les particuliers munis d'un certificat d'aptitude de natation délivré par un maire, un prud'homme de la navigation ou le syndic des gens de mer.

ART. 2. Sont admises : les embarcations remplissant les conditions énoncées dans le questionnaire-programme. Le Comité pourra refuser tout engin ou embarcation dont l'état de conservation ou de construction lui paraîtrait défectueux.

ART. 3. Les inscriptions sont reçues jusqu'au 15 avril 1900. Passé cette date aucune demande ne sera admise. En conséquence les sociétés ou les particuliers qui voudraient bénéficier des réductions consenties par les Compagnies de chemins de fer devront, avant l'expiration de même délai, demander au Comité le nombre de places qu'ils désirent obtenir.

Les concurrents doivent, en s'engageant à concourir, c'est-à-dire avant le 15 avril 1900, verser la somme de 5 francs par Société ou Section. Cette somme sera restituée après le concours à ceux des concurrents qui auront rempli leurs engagements.

ART. 4. *Lieu de concours.* Les concours auront lieu entre le pont du chemin de fer d'Asnières et la pointe de l'île de la Grande-Jatte (rive gauche), entre les deux garages des sociétés nautiques (quai de Courbevoie, 52 bis).

ART. 5. Le matériel des concurrents devra parvenir cinq jours avant le concours à un endroit désigné par le Comité; il sera gardé jusqu'au matin du concours sous la responsabilité du Comité.

ART. 6. Les concurrents devront arriver sur le lieu du concours à midi. Ils seront placés sous la surveillance du Comité et ne devront absorber aucun aliment ou liquide sans y être expressément autorisés par le médecin de service.

ART. 7. *Accidents.* Un service de secours sera assuré pendant la durée des concours. Les postes seront installés en nombre suffisant et dirigés chacun par un médecin.

ART. 8. Le Comité, prenant toutes les mesures pour éviter les accidents, décline toute responsabilité morale ou financière dans le cas où un accident ou avarie viendrait à se produire tant au point de vue personnel que matériel.

Les concurrents s'engagent donc à ne réclamer aucune indemnité au Comité ou à l'Exposition dans ces deux cas.

ART. 9. *Service.* Les concurrents devront se conformer aux instructions qui leur seront données par le Comité ou les commissaires; celui qui leur manquerait de respect serait exclu et disqualifié.

Les concurrents devront, pendant la durée du concours, avoir une tenue correcte et se mettre à la disposition du Comité en ce qui concerne leur participation au concours.

ART. 10. Le jury sera nommé par le Commissaire général de l'Exposition de 1900, sur la proposition du directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

ART. 11. Le Secrétariat du Comité d'organisation est installé à Paris, rue Méhul, 2.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. E. TIJOU,

SECRÉTAIRE-TRÉSORIER DU COMITÉ D'ORGANISATION.

Le concours de sauvetage sur l'eau peut être considéré comme l'un des concours les plus utiles qu'ait fait éclore l'Exposition de 1900 ; il fut le premier de ce genre et l'on peut être fier des résultats obtenus, car on a mis en pratique tous les engins de sauvetage et tels qui sur le papier et à l'état d'embryon semblaient merveilleux, se sont montrés, en pratique, absolument nuls. Cependant il a été présenté des engins sérieux, et ceux qui ont été récompensés peuvent dire sans crainte que leur récompense était méritée.

Les sauveteurs ont été au-dessus de tout éloge, et l'on peut dire que tous ceux qui ont pris part à ce concours étaient des braves; aussi la tâche du Jury a-t-elle été ardue, et nous avons regretté de ne pouvoir les récompenser tous, car tous le méritaient; il me reste donc le devoir de leur rendre un éclatant hommage, et c'est ce que je fais bien volontiers en disant que nous devons être fiers qu'ils soient Français, car les peuples qui possèdent de tels hommes ne sont pas en décadence et peuvent avoir foi dans l'avenir.

Voici les sociétés qui ont pris part au concours :

Ambulanciers de France (président, D^r FRÉ-BAULT).

Société française de sauvetage de Courbevoie (président, M. REINEIG).

Sauveteurs de la Basse-Seine (président, M. PUTOIS).

Sauveteurs ambulanciers de la Seine et de la Marne (président, D^r HEISER).

Société maritime du Rhône (président, M. PERRIN).

Sauveteurs de Roanne (président, M. MONAT).

Compagnie active de sauvetage du Rhône (président, M. GARDE).

Hospitaliers sauveteurs bretons (président, M. COIGNERAY).

Société nationale de sauvetage de Bry-sur-Marne (président, M. AIMOND).

Sauveteurs de l'Isère (président, M. CLAIRENSEN).

Sauveteurs de la Gironde (président, M. le commandant DE JOUX).

Sauveteurs de Dijon (président, M. BLANC).

Sauveteurs de l'Oise (président, M. CHOVET).

Sauveteurs de Seine-et-Oise (président, M. MORISOT).

Mariniers ambulanciers (président, M. BLAIZAIS).

Société française de sauvetage de Charenton (vice-président, M. LEVÊQUE).

- *Société française de sauvetage de Saint-Denis*
(président, M. WOLFF).
Société nationale de sauvetage de Saint-Ouen.
Sauveteurs aqua terra.
Sauveteurs de l'Hérault (président, M. SA-
LUGER).

Sauveteurs dieppois (président, M. BRUNEL).
Étudiants sauveteurs.
Life saving Society, de Londres (délégué,
M. HENRYS).
Société Humane Glasgow.

Les *Hospitaliers bretons* n'ont pu prendre part au concours en rivière ni la *Compagnie active de sauvetage du Rhône* par faute de la Compagnie de chemins de fer chargée du transport de ses bateaux de Lyon à Paris.

Pour les engins, nous en avons eu 120 à examiner.

Quant à la natation, nous avons exactement le chiffre de 1,052 adhésions.

BUDGET.

DÉPENSES.

CHAPITRE	I ^{er} .	Installation du garage et bateau-pompe, payé à M. Jomat.	1,345 francs.
		Achat du bateau à couler.....	450
		30 mannequins à 30 francs	900
CHAPITRE	2.	Traité Belloir	5,500
		Suppléments de clôture à ouvriers	150
CHAPITRE	3.	Service d'ordre, contrôleurs, hommes de service, voirie ..	1,400
CHAPITRE	4.	Affiches et affichage des deux affiches	1,280
CHAPITRE	5.	Facture Putois	136 ^f
		Mairie d'Asnières	342
		Frais et pourboire divers	350
		Indemnités médicales	360
		Voitures diverses	152
CHAPITRE	6.	Personnel et siège	900 ^f
		Imprimerie	500
		Cartes diverses,.....	150
		Pancartes.....	75
		Timbres	200
		Déplacements.. ..	200
CHAPITRE	8.	Prix décernés et diplômes	18,220
CHAPITRE	9.	Bateau à vapeur	300
CHAPITRE	10.	Compagnie nouvelle de vidanges	150 ^f
		Artificier	120
		Buffet (3 jours).....	250
		Personnel divers et remise en état.....	200
CHAPITRE	11.	Pavois-fanions, insignes, brassards,...	615
		TOTAL	34,245
		Subvention de l'Exposition	32,000
		Escompte sur prix	2,000
		Maire de Courbevoix	100
		Revente du bateau	145
		TOTAL	34,245

Organisation nautique. — Le parcours était situé du numéro 42, quai de Courbevoie, au numéro 60; le départ, en amont du but.

Les concurrents étaient placés sur une péniche organisée en vestiaires; or un homme était chargé de recueillir les objets précieux, dont il donnait reçu; des bancs étaient placés à l'intérieur en nombre suffisant; les vestiaires pouvaient recevoir les effets de cinq cents personnes; des escaliers donnaient accès de la péniche à un plat-bord, composé de sapines, situé sur le flanc de la péniche (celle-ci était en travers de la rivière); ce plat-bord était couvert de bâches; des piquets étaient placés pour indiquer la place de chacun; un poste médical était installé à bord; des perches, surmontées d'un fanion rouge, jalonnaient la rivière et formaient un bassin large de 50 mètres et long de 500 mètres; quatre bateaux de sauvetage, avec des hommes prêts à se jeter à l'eau, suivaient les nageurs. Le but était formé par deux sapines au travers de la rivière et maintenues par des perches formant sections. Les mannequins étaient en osier et habillés, avec un numéro sur le chapeau; ceux de demi-fond et de fond étaient lestés; un poste de secours sur l'eau était installé par les soins de la *Société des sauveteurs de la basse Seine*.

Organisation à terre. — Un secrétariat était complètement installé sur la berge, dans une baraque en planches construite par la maison Belloir, qui avait, en outre, installé les deux tribunes du public, les clôtures et la décoration; des chaises étaient installées en nombre suffisant pour tous.

Le contrôle et la perception des entrées étaient effectués par des employés de la Banque de France et les employés du contrôle de l'Exposition.

Les prix d'entrée étaient fixés comme suit : 1^{re} tribune, 5 francs; 2^e tribune, 1 franc; enceinte générale, 0 fr. 50.

Le service d'ordre était placé sous les ordres de M. Kien, commissaire de police, et de son secrétaire, M. Pruvost.

M. Fleury, ingénieur des Ponts et Chaussées, avait la surveillance des berges.

M. l'inspecteur principal Lassègue avait la surveillance et la police sur l'eau.

M. Bazini représentait le maire d'Asnières pour l'organisation du concours.

Enfin un Jury international avait été nommé par le Commissaire général; il était composé comme suit :

Membres français : MM. AIMOND; BALMAIN; BOUCHER-CADART; BOSSARD; BOURGEON; CALVET; CLAVEAU (commandant); COCHERIS (Jules); CORNET (Lucien); FAIVRE (Amédée); GOMOT; GIFFARD; HADANCOURT (Louis); JOMAT; LEFÈVRE (Géo); LEIM; LUCE; MARMOTTAN; MIDAVENE (Oscar); ORDINAIRE; PAYSANT; PELISSIER; PERIGNON; PETIT; PITET; PUY (Paul); RADIG (Modeste); TIJOU (Édouard); VASSE (Louis); VERDONCK.

Membres étrangers : MM. ALONSO MUGADO [Espagne], attaché naval à l'ambassade d'Espagne; Sir LUMLEY [Grande-Bretagne], membre de l'Institut impérial; HANDERSON (Andrew) [Grande-Bretagne], secrétaire of the *Saint-Andrew Ambulance association*; STEOBERD WOOD [Grande-Bretagne], secrétaire of the *Glasgow Humane Society*; A. BLANCO [Italie], attaché naval à l'ambassade d'Italie; SCHEINE [Russie], attaché naval à l'ambassade de Russie.

Passons maintenant au concours proprement dit et qui se divisait en troies partis:

1° Embarcations;

2° Engins de fond et flotteurs;

3° Natation.

M. Balmain, assisté de M. Vasse, avait pris toutes les dispositions pour que les courses aient lieu le mieux possible, et ce n'était pas une mince affaire, si l'on considère que les embarcations étaient toutes dissemblables; les sociétés venues de France et de l'étranger avaient amené leurs bateaux, et tel de ces derniers était construit pour le Rhône, d'autres pour l'Isère, d'autres pour la Seine, pour la mer, etc.; en cette circonstance, il a fallu faire appel au jugement éclairé du Jury, et ce dernier a su parfaitement tenir compte de la différence des embarcations, mais il est à notre honneur de proclamer hautement que tous ceux qui ont pris part au concours étaient d'excellents sauveteurs, et ce fut dans une sélection que le Jury dut chercher les vainqueurs.

Les constructeurs discutèrent sur la construction du bateau, sa vitesse, sa stabilité; nos sauveteurs, eux, commentèrent la façon de conduire un bateau et d'opérer un sauvetage.

Les embarcations étaient à fond plat et à quille, à un, deux, trois et quatre rameurs.

Dans les fonds plats, ce furent des bateaux ordinaires; certains cependant étaient remarquables par leur construction, sans avant ni arrière, c'est-à-dire que les deux levées étaient semblables et non pontées, ce qui permet de monter facilement dans le bateau et d'aller à chaque extrémité sans crainte de choir; ces bateaux sont excessivement commodes pour y placer un brancard; nous en avons fait l'expérience avec succès; leur seul défaut consiste en ce que les bancs ne sont pas démontables et qu'il faut enjamber pour aller de l'avant à l'arrière.

Dans les bateaux à quille, rien d'intéressant à signaler, si ce n'est le bateau de la *Glasgow Humane Society*, qui est construit d'une façon remarquable et qui offre cet avantage que les tireurs peuvent se retourner sans se lever; le bateau, n'ayant ni avant ni arrière, n'a pas à virer de bord, ce qui est un grand point pour la vitesse.

Pour les bateaux insubmersibles nous avons eu des expériences très concluantes sur l'insubmersibilité et l'inchavirabilité des bateaux *Henry*, de Rochefort-sur-Mer, et *l'Amiral Cloué*, de la *Société centrale de sauvetage des naufragés*.

Nous avons fait amener le bateau-pompe de M. Jomat, et à l'aide de sangles et d'une grue placée sur ce bateau, nous avons démontré que ces bateaux pouvaient se retourner, mais revenaient toujours à leur position de stabilité, l'eau s'évacuant aussitôt par un système de soupapes que je ne puis expliquer ici, ne pouvant pas prendre chaque système d'invention.

D'autres bateaux ont été présentés pour le fleuve; deux étaient remarquables, celui de la *Société nationale de sauvetage* et celui de la *Société de la Basse-Seine*, construits tous deux avec le système Roussel; ils sont insubmersibles.

Nous avons prévu un exercice général dans lequel tous les bateaux de sauvetage

se portaient au secours d'un bâtiment marchand monté par cinquante hommes et chargé de marchandises; nous fîmes venir du Havre un bateau pêcheur de 30 tonneaux, gréé et avec ses voiles pliées; des voies d'eau étaient toutes préparées, et des mariniers, dont nous étions sûrs, étaient prêts à les ouvrir; ce bateau fut remorqué par un de nos bateaux à vapeur et, arrivé devant les tribunes, il coula en cinq secondes; dès qu'il fut englouti, à l'éclatement d'une bombe, tous les bateaux se portèrent au secours des naufragés, et ce fut, de l'avis de tous, le clou du concours. Aussitôt le sauvetage opéré, M. Jomat, avec son système de cheminée à air, releva le bateau échoué en une heure.

Nous eûmes ensuite les engins de sauvetage, qui se divisaient en deux catégories: engins de fond et engins flotteurs.

Dans les engins de fond, à part la gaffe lumineuse de Bouraine, nous n'avons eu que des crochets de tous les genres, mais aucun n'offrait de nouveauté et ne méritait un grand prix.

Pour les engins flotteurs, certains inventeurs ont montré d'excellents appareils; je ne parlerai pas des bouées du capitaine Debrosse, qui sont déjà connues de la marine, mais le 2^e grand prix, qui est revenu à M. Saluger, de Montpellier, est à l'heure actuelle le meilleur engin flotteur pour sa modicité de prix, sa conservation, son peu de place et sa simplicité; c'est un accordéon qui, déployé, fait le tour du corps; à l'intérieur est fixée une lanière de cuir qui part d'une extrémité en traversant l'appareil et qui, à l'autre extrémité, est terminée par un bouchon à l'extérieur; ce bouchon, lorsque l'on ceint l'appareil, vient boucher hermétiquement le trou par où passe la lanière.

D'autres appareils nous ont été présentés; certains font usage de l'acétylène, d'autres ne sont que des ceintures de liège modifiées; d'autres enfin dénotaient, comme dans toute invention, des cerveaux mal équilibrés ou des fantaisistes.

La troisième partie était la natation, ou plutôt le sauvetage par natation.

Nous avons eu d'abord le concours de vitesse; il s'agissait, pour les concurrents, d'atteindre un mannequin flottant et de le remonter sur un plat-bord; le parcours était de 300 mètres, avec 50 mètres de remonte; nous avons eu, dans cette épreuve, d'excellents nageurs; le premier a été M. CADOT, du *Triton lillois*, fournissant une excellente course; les nageurs ont fort bien ramené le mannequin, en tenant la tête hors de l'eau et en évitant que le noyé puisse les saisir par un membre.

Dans la course habillé et chaussé, le premier a été M. HENRYS, de *Saving Society*; mais il faut ajouter que ce dernier s'était préparé d'une façon toute particulière, et, en vue de ce concours, vêtu d'un complet en soie blanche et chaussé de bottines très légères, il n'a pas été gêné par ses vêtements, alors que nos autres concurrents s'étaient vêtus avec des effets de toile ou de drap, avec poches, et doublés, ce qui a retardé leur course; cependant, il faut laisser à M. Henrys sa victoire, c'est un excellent nageur.

Nous avons eu ensuite les concours de plonge fond et demi-fond, et la tâche du Jury fut difficile, d'autant que tous les concurrents étaient d'excellents plongeurs; l'un d'eux, qui a gagné un premier prix, M. SCHRIEBER, peut rester plus de trois minutes sous l'eau; c'est lui qui tient le record.

Au point de vue de la publicité, nous avons d'abord envoyé une circulaire à toutes les sociétés, annonçant le concours, au mois de novembre 1899. En janvier nous envoyions une nouvelle circulaire, avec le programme, le règlement et les feuilles d'admission.

Les concurrents, qui auraient dû être assez éclairés par les circulaires que nous avions envoyées, nous demandaient tous les jours des renseignements sur le séjour, sur la durée des courses, sur les prix, sur les transports, sur le programme, le règlement, etc.

Nous eûmes ensuite, avec la municipalité d'Asnières, à nous occuper des logements des concurrents; nous avons installé cent lits dans le gymnase, qui nous ont été d'un grand secours.

En résumé, l'organisation a marché sans incidents fâcheux, et il est à souhaiter de voir recommencer de tels concours, qui ne peuvent que servir l'intérêt public.

III. — CONCOURS DE PREMIERS SECOURS AUX BLESSÉS CIVILS ET MILITAIRES.

Comité d'organisation.

Président. M. le docteur RAMONAT, médecin en chef de la Société française de sauvetage.

Secrétaire-Trésorier. M. TIJOU, président de l'Œuvre des Enfants sauveteurs.

Membres.

MM. DE GOSSELIN, secrétaire général de la Société de secours aux blessés militaires des armées de terre et de mer; le docteur BOULOUMIÉ, secrétaire général de l'Union des Femmes de France; BRISSON (Adolphe), publiciste; CACHEUX, secrétaire général du Congrès de sauvetage; le docteur

DUCHAUSSEY, secrétaire général de l'Association des Dames françaises; le docteur FRÉBAULT (Félix), président de la Société des Ambulanciers de France; PAYSANT, président de la Société parisienne de sauvetage.

Date. — Dimanche, 8 juillet 1900.

Emplacement du concours. — Enceinte de la piste vélocipédique de 500 mètres à Vincennes (de 2 heures à 5 heures).

Programme. — 1^{re} Section. Organisation et fonctionnement de formations sanitaires des Sociétés de secours aux blessés, par les "Croix Rouge" françaises et étrangères.

2^e Section. Exercices et concours par les Sociétés de sauveteurs et d'ambulanciers; secours municipaux et urbains.

3^e Section. Organisation des secours publics dans les grandes industries.

PRIX.

Dans la première section,	1,000 francs.
Dans la deuxième section	3,000
Dans la troisième section	1,000

RÈGLEMENT.

ARTICLE PREMIER. *Admissions.* Sont admis à concourir: Les Sociétés de secours aux blessés militaires; les Sociétés de sauveteurs; les Sociétés d'ambulanciers; les Sociétés ou œuvres philanthropiques possédant un matériel de secours mis à la disposition du public; les villes et les communes; les industriels possédant un matériel de secours mis à la disposition du public ou de leur personnel.

ART. 2. Les concurrents doivent envoyer au Secrétariat du Comité d'organisation, rue Méhul, 2, à Paris, leur adhésion au concours avant le 1^{er} mai.

Passé ce délai, aucune adhésion ce sera reçue.

ART. 3. Le Comité d'organisation aura le droit d'interdire l'accès du concours à toutes sociétés ou délégations dont la tenue sera négligée ou pourra causer du scandale.

ART. 4. Les concurrents devront en s'engageant à concourir, c'est-à-dire avant le 1^{er} mai 1900, verser la somme de 5 francs par société ou section. Cette somme sera restituée après le concours à ceux des concurrents qui auront rempli leurs engagements.

ART. 5. Les présidents des Sociétés de sauvetage prenant part au concours devront, avant le 1^{er} mai 1900, demander le nombre de billets de chemin de fer, à tarif réduit, qui leur seront nécessaires.

ART. 6. Le matériel et le personnel devront appartenir aux concurrents; ils ne pourront avoir été loués pour cette circonstance; tout concurrent ne se conformant pas à cet article sera exclu et disqualifié.

ART. 7. Les concurrents devront se trouver sur le lieu de concours le jeudi 19 juillet à midi.

ART. 8. Les concurrents devront se conformer aux instructions qui leur seront données par le Comité. Ils devront se montrer polis envers les commissaires; toute infraction à ce règlement entraînerait l'expulsion du sociétaire.

ART. 9. Les commissaires porteront un brassard et un insigne spécial qui les fera reconnaître aux concurrents.

ART. 10. *Jury.* Le Jury sera nommé par le Commissaire général de l'Exposition de 1900, sur la proposition du Directeur général de l'Exploitation, après avis du Comité d'organisation.

ART. 11. *Entrées.* Le prix des entrées sera fixé par le Commissaire général de l'Exposition de 1900. Des cartes d'entrée gratuites seront distribuées par le Comité aux sociétés concurrentes.

ART. 12. Les concurrents qui n'observeraient pas les clauses du règlement seraient disqualifiés.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. ED. TIJOU,

SECRÉTAIRE-TRÉSORIER DU COMITÉ D'ORGANISATION.

Le concours des *Premiers secours aux blessés* fat décidé par la Section IX des sports sur la proposition de M. Boucher-Cadart. Ce concours devait démontrer que les sociétés de sauvetage et d'ambulance se sont perfectionnées et qu'elles ont compris que les sauveteurs doivent se munir de tous les perfectionnements que la science et le génie, toujours fertiles, apportent chaque jour; il devait démontrer, en outre, que ces sociétés pouvaient être d'un utile secours au service de santé militaire.

Les directeurs du service de santé ont toujours montré une certaine crainte des secours privés, et ils n'ont accepté leur concours qu'à l'expresse condition que ces secours ne viendraient qu'en seconde ligne.

Nous devons nous incliner devant cette appréciation, parce que nous comprenons que ce service craigne que l'introduction d'éléments civils sur le champ de bataille ne trouble, par la diversité des secours et des commandements, le bon ordre nécessaire à l'enlèvement des blessés; cependant, les plus grands capitaines de tous les temps ont toujours été très embarrassés par leurs blessés et ont compris toute l'utilité d'assurer les services de l'arrière en remettant à l'initiative privée les blessés qui encombrant et embarrassent la marche d'une armée.

En France, cette initiative privée se trouve représentée par trois grandes sociétés :

- 1° La *Société française de secours aux blessés*;
- 2° L'*Union des Femmes de France*;
- 3° L'*Association des Dames françaises*.

Ces trois sociétés possèdent un matériel nombreux et muni des derniers perfectionnements; elles ont l'appui d'un grand nombre de médecins qui ne sont pas soumis à l'autorité militaire; malheureusement, il manquait à ces Sociétés le personnel subalterne, et c'est pourquoi nous avons engagé les Sociétés de sauvetage à comprendre qu'elles pouvaient arriver à fournir ce personnel, et nous devons ajouter qu'à la suite de notre concours nous avons pu constater avec plaisir que nos sauveteurs étaient à la hauteur de leur tâche et que nous pouvions compter sur eux pour seconder notre corps

de santé militaire et fournir aux trois croix-rouge françaises les hommes dévoués dont elles ont besoin; parmi ces hommes dévoués, nous avons eu non seulement des sauveteurs et des ambulanciers, mais encore des sapeurs-pompiers, ces braves sauveteurs qui sont bien l'exemple des vertus civiques des citoyens français.

Voici les sociétés qui ont pris part aux concours (nous avons à excuser les *Sauveteurs bretons* de Rennes et les *Sauveteurs de Lyon*, qui possèdent un matériel et un personnel exercé et qui n'ont pu se rendre deux fois à Paris, devant venir pour le sauvetage sur l'eau et le congrès):

Société française de sauvetage (président, M. BOUCHER-CADART).

Secouristes français (président, M. FUNCK-BRENTANO).

Ambulanciers de France (président, D^r FREBADLT).

Brancardiers du Loiret (président, D^r LEPAGE).

Ambulanciers du Haut-Rhin (président, M. P. POINTET).

Ambulanciers de la Seine et de la Marne (président, D^r HEISER).

Hospitaliers-Sauveteurs (président, M. LEVASSEUR).

Sapeurs-pompiers de Meaux.

Française de Courbevoie (président, M. REINEIGE).

Les Sauveteurs du Haut-Rhin (président, M. SCHMIDT).

Sapeurs-pompiers de Colombes.

Union des Femmes de France [La Garenne-Colombes] (président, M^{me} LETELLIER).

Association des Dames françaises [Saint-Germain-en-Laye] (présidente, M^{me} DE MISSY).

Sauveteurs de Charleville (président, M. BEAU-DOIN).

Française de Fontenay-sous-Bois (président, D^r FÉOLDE).

Œuvre des Enfants sauveteurs (président, M. TIJOU).

Société Polytechnique de sauvetage (président, D^r PERCHAUD).

Sauveteurs du Dernier Adieu (président, M. H. CHEVÉ).

Française de sauvetage de Vincennes (président, M. GALTIER).

Mariniers-Ambulanciers (président, M. BLAIZAIS).

Ambulanciers-Brancardiers de la Seine (président, D^r ROUSSEAU).

Société nationale de sauvetage (président, M. AIMOND).

Sapeurs-Pompiers de Bois-Colombes.

Sapeurs-Pompiers de Fontainebleau.

Sapeurs-Pompiers de Saint-Maur (président, M. KAYSER).

Jamais pareille assistance de sauveteurs ne s'était réunie, car je ne compte pas les Sociétés qui n'avaient pu venir de province et qui avaient envoyé des délégations, et, si l'on compte que la moindre des Sociétés avait au moins 50 membres, on peut évaluer les concurrents à 3,000 sans exagérer.

Nombre de sommités médicales avaient tenu à nous affirmer leur sympathie.

Aucun concours n'ayant eu lieu antérieurement, nous n'avons pu classer les Sociétés, et nous les avons toutes fait concourir ensemble; mais nous avons, dans notre palmarès, les moyens de faire maintenant une classification, laquelle s'imposera au prochain concours.

Le résultat a démontré que nos Sociétés étaient aptes à donner des soins éclairés aux blessés civils et militaires, et nous avons constaté avec plaisir les progrès accomplis par nos Sociétés pendant ces dernières années; les sauveteurs ont compris que les se-

cours individuels ne valaient pas les secours que pouvait donner une union de tous, et de la cohésion générale il est sorti d'excellents résultats.

Maintenant, il n'est pas de petite Société qui ne possède un matériel se composant d'une ou de plusieurs tentes, de brancards, de sacs ou boîtes de pansements; certaines ont des voitures aménagées pour le transport des blessés. Aussi, dès qu'il survient un accident, de suite le matériel est disposé, la tente dressée, les secours prêts à être donnés, et le médecin trouve aussitôt ce qui lui est nécessaire. On sait les services que rendent ces postes dans les grandes réunions, et, à Paris, il n'est pas de grande fête sans les braves sauveteurs, dont les services sont toujours acceptés avec plaisir par la préfecture de police.

Aussi, quand on vient dire qu'à Londres, à Berlin, à Vienne, etc., les secours sont mieux organisés, je réponds: «Non !» Et à ceux qui voient toujours à l'étranger les qualités qu'ils nous refusent, je dis: Venez voir nos postes de secours, ceux des ambulances urbaines, des postes de police, des sociétés de secours; n'avons-nous pas aussi les secours publics du Bois de Boulogne et ceux de l'*Union vélocipédique*; nous avons même maintenant des postes avec brancards placés dans des phares lumineux, lesquels, tout en faisant de la publicité, rendront d'excellents services. On peut en voir un aux Ternes et l'autre rue Maubeuge.

Quant aux secours de province, ils ne sont pas moins bien organisés, et j'estime que nous continuons à tenir notre rang, qui est le premier au point de vue humanitaire; ces nobles traditions françaises se continuent, et nous pouvons toujours en être fiers.

N'ayant aucune donnée antérieure, nous dûmes créer un programme de toutes pièces, en y faisant figurer le matériel, le personnel, la manœuvre du brancard avec et sans obstacles; les véhicules divers aménagés pour le transport des blessés, puis les pansements en général avec matériel spécial et avec matériel improvisé. Nous avions à notre disposition, pour l'exécution de ce programme, la piste vélocipédique de 500 mètres dans l'annexe de l'Exposition de Vincennes; et cette enceinte majestueuse et vaste était bien disposée pour notre concours; nous avions, sur la demande de M. Lefèvre, le sympathique et distingué conservateur du bois, et après entente avec M. Pissot, le conducteur des travaux du bois et de la piste, dont la courtoisie est proverbiale, respecté la piste en ciment armé, et nous nous étions contentés de la pelouse, qui est fort belle et dont le centre pouvait être vu de toutes parts; dans l'une des extrémités et au pied des virages, nous avons fait le parc des Sociétés, et chacune d'elles avait à sa disposition l'enceinte nécessaire au placement de son matériel et de son personnel. On avait à l'avance demandé à chaque président ce qui lui était nécessaire. Les enceintes étaient formées par des poteaux en fer et des fils de fer tendus; des pancartes placées sur des fanions en bambous marquaient la place de chacune. Au centre du poste, et sur la demande du D^r Ramonât, M. Forestier, conservateur du bois de Boulogne, avait envoyé un chalet poste de secours avec une délégation des gardes chargés de donner les soins dans ces chalets au Bois de Boulogne.

Le matériel de nos sociétés était très bien compris et disposé: certaines sociétés

avaient des voitures, d'autres des automobiles pour le transport des blessés ; le Jury n'a récompensé que les premières, parce que, pour le transport par automobile, il faudrait se livrer à des études très compliquées.

Dès le matin, nous avons pris possession de la pelouse, les sociétés aménageaient leur stand et nous prenions, avec le commissaire de police, les dispositions des mesures d'ordre.

M. Delaunay-Belleville, directeur général de l'exploitation, voulut bien nous faire l'honneur de visiter notre installation ; il nous prodigua d'excellents conseils et félicita plusieurs sociétés sur leur bonne tenue. Le Jury arriva vers 11 heures et s'occupa tout de suite de se constituer.

Il avait été nommé par le Commissaire général et était composé comme suit :

Membres français : MM. BEAUVAIS (le D' DE); BAUDOIN (le D' Marcel); BONNAFY (le D'); BOUCHER-CADART; BOULOUIMIE (le D'); BRISSON (Adolphe); CACHEUX; CHASTANET (le D'); COCHERIS, DUCHAUSSOY (le D'); FEOLDE (le D'); FLOQUET (le D'); FRÉBAULT (le D') ; GILLES DE LA TOURETTE (le D'); MARMOTTAN (le D'); MARTIN (le D'); PAYSANT; RAMONAT (le D'); THOINOT (le D'); TIJOU (Ed.).

Membres étrangers : MM. SPALDING DE GARMENDA [Etats-Unis]; STEOBERD K. WOOD [Grande-Bretagne], secretary of the *S' Andrew Association*; DUDOK DE WIT [Hollande]; ANTONIO [Portugal]; FRANCINIE AZEVE, secrétaire de l'*Association des médecins portugais*.

Une salve de bombes annonça que le concours était ouvert.

Le Jury commença à fonctionner sur place. Il décida de faire : 1° une revue de matériel; 2° un exercice facultatif; 3° un exercice de brancard avec obstacles à franchir; 4° un exercice de brancard sans obstacle ; 5° un concours de voiture.

Les gardes du bois de Boulogne sont classés hors concours.

Chaque exercice est fort bien exécuté et le public nombreux qui se presse dans les tribunes applaudit souvent.

L'exercice qui passionne le plus est celui des obstacles. Il avait été construit à cette intention : 1° une levée longue de 15 mètres, large de 9 mètres partant à zéro et arrivant à 1 m. 55 du sol et se terminant à pic; cette levée, entourée de décors, reproduit un défilé dans les rochers ; puis une haie de 0 m. 75 de haut; ensuite un mur en briques simulées et mesurant 1 m. 65 de haut et 9 mètres de large; puis une haie, et enfin une levée semblable à la première, mais tournée en sens contraire. Tous ces obstacles sont entourés de hampes de bambous avec des pavois et chaque Société arrive avec un ou plusieurs brancards chargés de blessés, passe ces obstacles sans donner de secousses aux blessés. Cet exercice fut fort bien exécuté et est réel en temps de guerre, où, parfois, les routes sont impraticables ou coupées par l'ennemi.

Tous les exercices terminés, les Sociétés, drapeaux déployés, défilent avec leur matériel : le coup d'œil est vraiment beau; nos sauveteurs, tous d'anciens militaires, dont beaucoup portent sur leur poitrine la glorification de leur bravoure, n'ont pas oublié leur tenue militaire et, à voir leurs airs glorieux et braves, on pense que plus d'un quitteraient, en temps de guerre, les postes de secours pour aller faire le coup de feu. Puis voici que défilent les délégations des *Femmes de France*, des *Dames françaises*, puis

nos *Ambulancières* et M^{me} JARRETHOUT, chevalier de la Légion d'honneur, ex-cantinière du siège de Châteaudun.

Salut à vous, femme de France! Nous ne sommes rien auprès de vous; car si nous donnons notre vie, notre force, notre dévouement pour le bien avec la gloire, vous, vous êtes la fleur modeste qui ne compte que les déboires; fille, mère ou épouse, les larmes sont pour vous et, lorsque tous ces braves s'élanceront en avant, ne pensant plus qu'à la gloire et à la grandeur de la patrie, vous, simple et recueillie, vous prierez et préparerez vos soins et vos consolations pour ceux qui souffrent.

Lorsque le défilé est terminé, la musique et les drapeaux des Sociétés viennent au pied de la tribune, les sauveteurs se rangent derrière; on attend les décisions du Jury. Au bout de quelques minutes, MM. les docteurs Ramonat et Frébault viennent donner lecture du palmarès.

Budget. — Le Service des Sports avait mis à la disposition du Comité une somme de 15,000 francs à forfait avec garantie de 4,000 francs.

Les frais se sont élevés à 17,700 francs répartis comme suit, et dont la justification a été remise à M. le Directeur des finances de l'Exposition :

Participation à la construction des tribunes	3,000 francs.
Construction des obstacles, décors, travaux en piste.....	2,600
Prix... { Objets d'art..... 2,000	6,200
{ Médailles, diplômes..... 2,000	
{ Espèces..... 2,200	
Frais administratifs (contrôle et divers).....	1,000
Affiches et affichage (dessin, affiche, publicité).....	1,700
Imprimés divers.....	500
Agents, musique, buffet, vin d'honneur, banquet du Jury.....	1,900
Drapeaux, fanions, pancartes, insignes, brassards, bambou.....	800
TOTAL.....	<u>17,700</u>

Les recettes devaient être versées à l'Exposition, c'est ce qui fut fait. Quant au matériel de la piste, il a été remis au dépôt de la conservation du bois, car des marchands en offraient un prix dérisoire.

Étant chargés de faire un concours au nom du Gouvernement, nous avons voulu qu'il fût grand et beau et c'est pourquoi nous n'avons pas marchandé et notre temps et l'argent dont nous disposions; le montant des prix a été porté à 6,200 francs au lieu de 5,000 francs. Quant au lieu du concours, on ne peut nier qu'il fut bien approprié à notre belle fête et digne de notre concours.

Et maintenant, avant de clore ce rapport, qu'il me soit permis de dire que nous avons mesuré nos forces et que nous sommes convaincus que ce concours ne sera pas le dernier; il appartient au gouvernement d'encourager ces fêtes: la noblesse des sentiments, le courage sous quelque forme qu'ils se présentent doivent être récompensés et encouragés; aussi est-ce plein d'espoir que je donne rendez-vous à nos Sociétés pour une autre fois, et je suis convaincu que devant leur succès elles vont se perfectionner et continuer dans la voie du bien, de l'honneur et du dévouement à l'humanité.