6e Année. — N° 1884. — Quotidien.

Le Numéro : 5 Centimes

Mercredi 13 Décembre 1905

RÉDACTION, ADMINISTRATION PUBLICITÉ :
10, Rue du Faubourg-Montmartre, 10
PARIS (9e Arrt)
TÉLÉPHONE { Rédaction..... 227-68 / Administration 228-12
Adresse Télégraphique : Vélauto-Paris

Directeur-Rédacteur en Chef :
HENRI DESGRANGE

ABONNEMENTS :

	Six Mois	Un An
Paris et Départements...	10 »	20 »
Union postale.....	18 »	35 »

On s'abonne sans frais dans tous les Bureaux de poste.

L'Auto

AUTOMOBILE — CYCLISME

ATHLÉTISME, YACHTING, AÉROSTATION, ESCRIME, POIDS ET HALTÈRES, HIPPISME, GYMNASTIQUE, ALPINISME

RÉDACTION, ADMINISTRATION PUBLICITÉ :
10, Rue du Faubourg-Montmartre, 10
PARIS (9e Arrt)
TÉLÉPHONE { Rédaction..... 227-68 / Administration 228-12
Adresse Télégraphique : Vélauto-Paris

Directeur-Rédacteur en Chef :
HENRI DESGRANGE

ABONNEMENTS :

	Six Mois	Un An
Paris et Départements...	10 »	20 »
Union postale.....	18 »	35 »

On s'abonne sans frais dans tous les Bureaux de poste.

Une Nouvelle Piété

L'Exposition des véhicules automobiles va consacrer une fois encore la gloire de notre industrie savante. Déjà notre goût national se voit décerner la tâche de fournir aux élites du monde les voitures de luxe, les œuvres de perfection, selon notre aptitude particulière et invétérée.

Il faut regretter un peu que cette huitième fête des sports mécaniques n'occupe pas un local mieux adapté à son espèce, un local tel que la Galerie des Machines. On finira par transporter en quelque Neuilly ce superbe monument de fer, merveille des calculs contemporains, et si mal placé devant la façade que Gabriel inventa pour l'Ecole Militaire, avec tout l'art complexe et fin du siècle encyclopédiste.

Dans un quartier neuf, dû seulement aux idées présentes, la Galerie se trouverait en harmonie meilleure parmi les maisons et les édifices de notre temps. Il importerait qu'une place assez large s'étendît devant la courbure de l'arc qui sertit le portail. En son assise actuelle, ce portail est très peu visible. Nulle perspective n'en prépare l'aspect, qui est cependant le seul type d'une architecture neuve et grandiose. Aujourd'hui, le palais où loge la huitième Exposition appartient à un style composite emprunté partout, chargé de réminiscences fâcheuses, encombré de colonnes et de pots à feux antiques dont le décor paraît incompatible avec les idées et les choses qu'il abrite. Son dôme de verre est affreux. Il cache à Paris les couchants magnifiques du Trocadéro. Il affirme un contraste informe entre l'art moderne des armatures métalliques et l'art ancien des péristères. Conception bâtarde, et peuplé de statues disparates et bizarres, il offense la vue. Les toits du Petit Palais abîment tout autant l'édifice en vis-à-vis. Quand donc l'Administration des Beaux-Arts fera-t-elle raser les dômes de ces deux bâtiments ? En tout cas, le plus grand n'est point adapté du tout par ses lignes au genre de pensées qui régit les sports mécaniques.

***

Certes la profusion des lumières, l'affluence d'une multitude stupéfaite par les nouveaux miracles des créateurs, l'excellence des objets innombrables soumis à l'examen des visiteurs, le parfum du succès qui vivifie l'air, tout concourt à rendre le lieu magnifique. Chacun y goûte l'émotion de la réussite. Chacun participe à la victoire d'une industrie nationale, ennoblie par les solutions des difficultés particulières aux sciences qui la servent.

C'est une foule pieuse qui s'écoule avec la dévotion même des pélerins bretons admis dans l'église de Sainte-Anne d'Auray, le jour du pardon annuel. Il y a, dans les yeux de tous, outre l'étonnement du visible, l'attente de prodiges encore invisibles, mais certains. On s'arrête devant les stands comme devant les chapelles vouées aux saints thaumaturges. Les noms des constructeurs illustres possèdent un prestige singulier jusqu'alors réservé seulement aux généraux et aux politiciens célèbres. Personne n'est populaire comme le détenteur d'une coupe disputée.

Phénomène spécial à notre époque : la foi religieuse qui se disperse, qui se fond, qui s'affaiblit momentanément parmi les masses, laisse dans les âmes un besoin pourtant de mysticisme. Jusqu'à nos jours le culte de la science demeurait inaccessible à la plupart. C'était une divinité peu tangible voilée par les mystères des algèbres et les vapeurs inconnues des laboratoires. Maintenant l'industrie, recevant la grâce de la déesse, en objective les puissances. Gestes de la géométrie, de la mécanique, de la chimie et de la physique, les miracles courent les routes. Ce qui semblait à nos aïeules le prestige exclusif et légendaire des fées, des prophètes, des alchimistes, cela, chaque jour, devient l'apanage des ingénieurs, de leurs aides. En tous les carrefours de la campagne surgissent les Elies emportés par les chars à feu, devant les regards des paysannes. De Châlons à Toul, naguère, les semeurs purent admirer l'essor de l'aérostat sûr et vigoureux comme celui des cheroubs annonciateurs. Et l'on sait que la torpille tombant de sa nacelle peut anéantir les cavaleries barbares plus sûrement que ne le firent les glaives exterminateurs des archanges.

***

Tous les signes évidents de l'action céleste ont été transmis, en deux siècles, à la science. Aussi bien que les prêtres des temples antiques, les astronomes prédisent les éclipses, les météorologistes annoncent la grêle et la pluie, les médecins proclament la venue de la peste, puis la chassent ; les physiciens manient la foudre docile et, tel Moïse, la contraignent d'éclairer la vie nocturne des peuples. L'artillerie remplace, aux mains de Josués nouveaux, les trompettes sonores destructrices de remparts. La mer est refoulée par la prompte nage des léviathans souffleurs de feu et qui doivent leur naissance aux lavis du génie maritime. Toute la faune mythologique ressuscite dans les ateliers des forges et des arsenaux.

Comment la foule ne serait-elle pas frappée de ces coïncidences ? Comment ne vibrerait-elle pas sous le coup des mêmes émotions qui prosternaient jadis les multitudes aux pieds des thaumaturges ? Quels prophètes accomplirent des choses plus extraordinaires que la propagation de la pensée par les ondes hertziennes, à travers l'espace, au-dessus des océans ?

Aussi le monde moderne se rue avec une âme de piété dans les édifices qui renferment les témoignages de ces prodiges récents. Elle se trouve là devant les manifestations des forces abstraites qui règnent sur la vie générale. Les Kabbalistes traduisaient le nom biblique Æloha-Ælohim par Lui-les-Forces. Depuis les exégètes vulgarisèrent cette définition : Dieu est l'ensemble des forces connues et inconnues. Or, en notre temps, ce que nous appelons la science exprime ce que nous percevons de ces forces. Voilà pourquoi un mysticisme nouveau s'élabore qui conquiert les esprits et les rend dévots pour les choses que le génie de l'homme arrache aux secrets des dieux. Autour de cette religion soudaine un art doit se développer. Elle aura ses nefs et ses cathédrales, ses offices et ses icones.

***

Donc, il nous siéra de veiller, dès maintenant, à lui préparer une esthétique d'architecture. Parmi les types qui furent inventés déjà, celui qu'on a choisi pour la Galerie des Machines est exemplaire. Ne laissons pas détruire ce monument et disperser sa membrure au hasard des combinaisons municipales et des trafics intéressés. Essayons d'obtenir qu'il nous soit dévolu. Tâchons de le transporter et de l'ériger dans un lieu découvert, un peu élevé, où puissent aboutir des avenues dirigées vers les courbes exemplaires de ses porches. Voilà notre première cathédrale et qu'il conviendra d'orner avec la céramique, le fer, le verre, en rejetant tous les procédés décoratifs qui s'inspirent des arts de jadis. Les groupes statuaires représentant les efforts ouvriers le décoreront parfaitement. Aux émules de feu Constantin Meunier il appartiendra de parfaire les images nécessaires au nouveau culte. Les Jean Baffier, les Pierre Roche, les Bourdelle pétriront aisément la glaise de chefs-d'œuvre nouveaux.

Qu'on imagine, dans cette longue nef, où le soleil projette ses nappes de lumière diaprées, une succession de chapelles latérales ayant chacune un autel avec une statue du Travail industriel, et, installées au pied de chaque effigie sculpturale, les machines que créèrent les talents du vingtième siècle. Imaginez cela tout illuminé par les milliers de lampes électriques où la foudre est enclose, stable, asservie. Imaginez le pélerinage des foules se déroulant au milieu des merveilles exposées et rendant hommage à la divinité du Travail créateur. Il manque un temple du génie industrieux. Peu d'efforts suffiraient pour le parfaire.

Paul ADAM.

LES VOITURES RENAULT 1906

Voici une grande maison, l'une des deux ou trois plus importantes du monde entier, qui a toujours suivi la même ligne de conduite. Son idée s'est librement développée ; nous assistons aujourd'hui à son complet épanouissement et il serait bien difficile de trouver dans le Salon un stand qui renferme autant de nouveautés judicieuses que celui de Renault frères.

Ils s'étaient longtemps cantonnés dans la voiture légère : les exigences de leur clientèle, dont la fidélité est proverbiale, les ont amenés à la grosse voiture : leur coup d'essai est un coup de maître, et la nouvelle 35-chevaux Renault suscite l'enthousiasme admiratif des connaisseurs comme des profanes. Son aspect est d'une élégance caractéristique, malheureusement trop rare sur les châssis de cette importance. Rien du monstre, et cette 35-chevaux est véritablement harmonieuse.

Le moteur est à 4 cylindres fondus par paires, car l'avantage que certains constructeurs prétendent voir dans l'emploi des cylindres séparés et qui consisterait dans l'économie de remplacement de l'un d'eux est à peu près illusoire si on veut bien se rendre compte que les causes de rupture ou d'usure produisent leurs effets uniformément sur tous, lorsque la construction est irréprochable et c'est d'ailleurs le cas.

Il n'y a qu'un seul arbre à cames, l'emploi de deux arbres conduisant à des chambres d'explosion de formes trop tourmentées et entraînant des inégalités de dilatation pour les cylindres.

Le graissage a été étudié de façon remarquable et est assuré de manière à ne laisser aucun souci au conducteur. Afin d'éviter les pertes, MM. Renault ont monté la manivelle de mise en marche directement sur le carter moteur. La mise en marche est facilitée par un décompresseur agissant sur les soupapes d'échappement. L'allumage est par magnétos Simms-Bosch à bougies, dont le démontage et l'accessibilité sont aisés. Toutes les connexions du courant secondaire sont enfermées dans une matière isolante, à l'abri de l'humidité. Une particularité excellente et qui dénote bien le fini des voitures Renault, c'est le dispositif spécial d'attache des fils de bougie, et cela, quelle que soit la puissance du moteur. Il se compose d'une douille en cuivre à laquelle se trouve fixé un fil de bougie et faisant corps avec une rondelle en ébonite. La douille en cuivre s'adapte sur un capuchon vissé sur la bougie, d'où une vérification rapide et facile de l'allumage dans chaque cylindre.

Si les réputés constructeurs de Billancourt ont adopté, pour tous leurs châssis, la magnéto à bougies de préférence à celle à rupteurs, c'est, en premier lieu, qu'ils l'ont remarquablement simplifiée par l'adaptation de leur nouveau distributeur breveté ; en second lieu, parce que la magnéto à rupteurs présente certains inconvénients graves résultant de l'emploi de pièces en mouvement dans les cylindres.

Le carburateur, qui a fait ses preuves, est rigoureusement automatique. Ce premier point, joint à cet autre que l'allumage est par magnéto donnant automatiquement l'avance à l'allumage rend la conduite des Renault d'une simplicité extraordinaire, attendu qu'il ne subsiste que la manette du ralentisseur commandant l'admission des gaz du carburateur.

Le refroidissement est par thermo-siphon, comme toujours : MM. Renault n'ont jamais eu qu'à se louer de cette disposition qui supprime la grosse source d'ennuis qu'est la pompe. L'embrayage est du type bien connu aujourd'hui, à cônes, muni de cuir, rendu progressif par la présence de quelques lamelles recourbées vers l'intérieur du cône femelle. Ces lamelles sont détachées par des traits de scie d'un cercle en fonte boulonné sur le volant du moteur.

Signalons le choix extrêmement sévère de matériaux auquel procèdent les constructeurs de Billancourt. Ce ne sont qu'aciers spéciaux au nickel ou au manganèse et silicium à très haute résistance. Ajoutons encore que tous les coussinets sont régulés et ont fourni des résultats en tous points.

La totale absence de bruit, si caractéristique dans les 4 cylindres Renault de 1905, continue à être un apanage bien enviable des Renault 1906. Louis Renault attache une grande importance, à ce point de vue, aux engrenages de distribution, qui, produisant leur travail de cames à des périodes nécessairement régulières, sont condamnés à des à-coups réguliers et causent du bruit par là même. Le pignon de distribution n'est plus claveté sur l'arbre, mais il est entraîné par cet arbre extérieurement, au moyen d'une croix.

×

Nous avons gardé, pour la fin, une grosse nouveauté, qui ne sera pas un des moindres attraits des Renault en 1906 : nous voulons parler de la mise en marche automatique.

Le système présenté par Renault et qu'on peut voir installé sur un châssis fignolé à souhait est d'une élégante simplicité, comme c'est d'ailleurs le cas pour toutes les ingénieuses trouvailles sorties des immenses usines de Billancourt. Un réservoir fixé au châssis renferme du gaz comprimé à haute tension par le moteur lui-même ; la manœuvre d'une simple manette, en même temps qu'elle ouvre passage au gaz, engrène un pignon sur le pourtour denté du volant. La détente du gaz, agissant sur une petite turbine fait tourner à grande vitesse ce petit pignon et le moteur est ainsi lancé, comme il le serait par l'usage de la manivelle de mise en marche ; une première explosion se produit : le moteur fonctionne.

La même manœuvre peut être répétée un très grand nombre de fois. Le fonctionnement offre toutes garanties de sûreté et de sécurité dans le fonctionnement. En outre, l'appareil est entièrement dissimulé et ne nuit en rien à l'esthétique de la voiture.

Un autre point sur lequel il convient d'attirer l'attention de nos lecteurs, c'est l'amortisseur de chocs qu'on peut voir monté sur la 35-chev. Renault, à l'avant aussi bien qu'à l'arrière. La caisse n'est plus soumise aux mouvements vibratoires des ressorts et la voiture peut ainsi rouler à belle allure sur le terrain le plus cahoteux.

Quand nous aurons ajouté que dans les Renault 1906, toutes les articulations, même les moins importantes, sont à cardans, nous n'aurons encore donné qu'une faible idée de la haute tenue mécanique de ces excellentes voitures, dont la réputation mondiale n'est que la juste récompense de tant d'efforts.

Enfin, et pour tout dire, Renault est toujours Renault : c'est un nom synonyme de perfection, et on ne voit pas beaucoup de châssis qui puissent seulement être comparés à ceux des fines, souples, élégantes et silencieuses voitures qui sortent chaque année en si grand nombre des usines de Billancourt.

SAINT-VALLIER

Allô ! Allô !

Allumez vos phares DUCELLIER à 4 h. 20.

Ce matin, sans doute, va partir d'Alger, Victor Quertier, le coureur à la jambe de bois qui, dans un mouvement héroïque, a voulu précéder l'automobile sur la route d'Alger à Tombouctou, et n'a pas hésité une seule minute à modifier son itinéraire primitif, d'Alger à El Goleah.

Un beau geste, pas vrai ?

Rappelons qu'à partir de demain on trouve à l'*Auto* le livre de notre collaborateur Manaud, sur les « Secrets du Jiu-Jitsu ». Prix : 1 franc ; franco : 1 fr. 25.

Voir la machine à écrire Lambert, salle F, Grand Palais, pour la juger. Ne coûte que 175 francs. Tout le monde s'intéresse à la démonstration.

Dans tous les concours de tourisme et d'endurance, le public n'a pas été sans remarquer que c'est aux voitures de Dion-Bouton que reviennent toujours les coupes de régularité.

Passez au stand Schrader et Cie, galerie A, numéro 2, voir la belle limousine de voyage qu'ils exposent sur châssis 40 ch. Delaunay-Belleville : c'est certainement la plus jolie et la plus pratique des voitures de tourisme.

Au Salon (balcon du 1er étage), un stand Louis XV blanc, tenture peluche rouge, corbeille de fleurs électriques, le tout d'un goût exquis. Nouveautés sensationnelles : projecteur avec lumière 28 fois plus forte que l'acétylène, à « allumage instantané » ; projecteur sans aspérité, simplicité de nettoyage ; projecteur à éclipse supprimant à volonté la lumière aveuglante ; générateurs à plusieurs compartiments, toujours prêts à fonctionner et produisant une lumière économique. Au-dessus, couronnant le tout, la marque « Phares Ducellier », les seuls Grand Prix, Liège.

Les célèbres moteurs Aster ont un succès de curiosité énorme, et qui est justifié par la série magnifique qu'ils représentent.

Le moteur 4-cylindres notamment, pour ceux qui étudient de près, s'élève de cent coudées au-dessus de tout ce que l'on peut voir. C'est un chef-d'œuvre de mécanique et de simplicité.

A voir aussi les groupes moteurs dont Aster a doté la petite industrie à laquelle il a donné la force motrice la plus simple et la plus économique.

Les célèbres Gobron-Brillié, cette marque qui a accompli tant de prouesses inoubliables, expose une série de voitures de tourisme hors ligne. Rappelons, à ce propos, que leur agent général est M. Kœchlin, 14, avenue de la Grande-Armée.

La Société Paris-Automobile est décidément une privilégiée. Par suite d'une convention spéciale, elle n'en n'est ni plus ni moins que l'agence parisienne des Mercédès 1906.

On sait le succès énorme qu'a chez nous cette marque préférée du grand public et qui fournit tous les souverains.

Paris-Automobile est en mesure de donner toute satisfaction à sa clientèle et peut livrer à lettre vue les Mercédès.

Achat très cher, comptant, bijoux, diamants, perles. Dusausoy, expert, 4, b.des Italiens.

Pour une souris.

Cet animal se fourre partout, mais jusqu'à présent il n'avait pas fait une incursion aussi intempestive que celle constatée hier et à laquelle nous devrons un manque d'éclairage dans la partie d'Antin du Salon et de la nef côté Seine.

Une souris s'est introduite dans l'un des transformateurs électriques et elle a établi un court circuit entre le primaire et le secondaire de l'appareil, et, chose naturelle, le primaire a été complètement grillé, ainsi que... demoiselle souris.

Il ne faudra donc pas adresser de reproches à M. Lacarrière, si demain cette partie du Salon se trouve, dans la journée — jusqu'à 4 heures — privée de lumière.

Pour une fois, c'est le cas de le dire, une souris aura accouché d'une montagne.

Bien jolie, la collection des châssis et voitures Ariès, que l'on trouve à droite en entrant au Grand Palais.

Cette marque s'est signalée particulièrement pendant l'année, dans tous les concours de tourisme, notamment dans celui de l'A.C. de Touraine, où la 30-chevaux Ariès s'est classée première du classement général ; première et deuxième dans la course de côte ; première et deuxième dans la course de 500 mètres.

L'Ariès est l'une des meilleures « touristes » qui existent.

La marque Fiat est la marque du grand public et des grands artistes.

Nous apprenons que Mme Réjane vient d'acheter une Fiat de 24 chevaux qui est une merveille.

On savait déjà que Mme Réjane était une femme de bon goût.

LE TELEPHONISTE

Les Voitures Pipe

Les journaux et les ingénieurs sont d'un commun accord pour constater l'exécution hors ligne du châssis exposé par la grande maison de construction belge.

La construction des Pipe ne diffère pas seulement avec beaucoup au point de vue du « rendu mécanique », mais encore dans la disposition des organes du moteur et de l'embrayage.

Si l'on voit généralement partout le classique embrayage à friction, progressif, dans le modèle Pipe, il est magnétique, ce qui permet une souplesse extrême et la suppression d'un certain nombre de pièces.

L'un des deux plateaux, celui calé sur l'arbre moteur, est armé d'aimant qui attire l'autre et entraîne tout le mécanisme de transmission. Le courant est produit par une dynamo de très petit voltage, dont le courant est distribué aux aimants par un combinateur commandé par la pédale de débrayage. Pendant sa course, on a toute la progressivité désirable ; c'est souple et ingénieux.

Au moteur, la commande des soupapes sort également du commun. Elles sont disposées de telle manière qu'elles assurent en même temps qu'un silence absolu, un rendement maximum.

Les deux Pipe exposées sont un châssis 50 ch. et une limousine de 28/32 ch., dont la partie mécanique est pourvue des même dispositifs que dans la 50-chevaux.

Ces types, très robustes constituent des modèles de tourisme par excellence d'un empattement gracieux et qui assure au véhicule une bonne tenue de la route.

Cette construction-là, a, au reste, fait ses preuves et un grand avenir lui est sûrement réservé chez nous.

L.-B. MAREUIL

Voir en troisième page
LE VELODROME D'HIVER
ET L'AUTO-REDOUTE

L'EXPOSITION DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES DELAHAYE

L'exposition de cette maison est la synthèse parfaite à la fois de l'automobile et du progrès réalisé par elle, et pour d'aucuns même le stand Delahaye apparaîtra comme un véritable amphithéâtre d'études.

On jugera du pas immense fait par cette marque par ce simple fait : il y a deux ans elle mettait un moteur de 12 chevaux sur un bateau, l'*Henriette*, qui n'a jamais connu la défaite, et, en 1905, elle installait à bord du *Dubonnet* un moteur de 300 chevaux — curiosité admirable à voir à son stand — et qui gagna la Coupe du prince de Monaco, en faisant, sur mer, 53 kilomètres à l'heure ! C'est magnifique !

C'est chez elle que l'on trouvera toute la série des types de tourisme qui va de la 8 chevaux 2 cylindres à la 45 chevaux, en passant par la 16 et la 25 chevaux à 4 cylindres.

Le type 8 chevaux 2 cylindres est aujourd'hui considéré comme le type classique de la petite voiture de tourisme ou de coupé de ville et l'un des plus intéressants qui existent par sa bonne marche, sa faible consommation et son entretien insignifiant.

Quant aux 16-chevaux à quatre cylindres, deux cylindres par paire, aux 25 chevaux à quatre cylindres séparés, ils sont, avec leur puissance respective, d'une construction identique à la 45-chevaux, dont le beau châssis exposé est d'une entente mécanique qui fait véritablement honneur au bon renom de notre industrie nationale et demande quelques remarques.

Il se différencie de la généralité par ce point qui est un principe fondamental de la Société Delahaye, que le moteur, le changement de vitesse et le différentiel sont distincts. Cette disposition a de très grands avantages, celui notamment de laisser une plus grande liberté de mouvement à tout le mécanisme, rendu ainsi plus indépendant du châssis, et de laisser les organes très accessibles.

A noter aussi que tous les organes sont montés sur le châssis par l'intermédiaire de raccords appropriés, ce qui renforce l'ensemble du bâti au lieu de l'affaiblir, comme le boulonnage ordinaire.

Au moteur le collecteur d'échappement est enveloppé d'une circulation d'eau qui met l'ensemble à une même température, évite le travail anormal que la tuyauterie d'échappement fait subir par dilatation aux pièces du moteur et simplifie du même coup l'arrivée d'eau aux cylindres.

Quant au changement de vitesse, il est à deux trains baladeurs, ce qui permet de loger dans un espace aussi réduit que possible les engrenages plus robustes et très larges et de conserver une plus grande portée aux manchons des trains.

Pour éviter le bruit des engrenages en vitesse, le pignon du différentiel est à denture très large et de petit diamètre, ce qui permet d'obtenir des pignons de chaîne de grand diamètre plus silencieux et donnant à la voiture un aspect de puissance particulier.

Je passe de nombreux détails techniques révélateurs du souci de bien construire qu'ont MM. Desmarais et Morane pour signaler l'exposition aux Serres des véhicules industriels Delahaye et qui comprennent la voiture de livraison pour 1,000 kilos, la grosse voiture ou le petit camion pour 2 tonnes — châssis identique du fourgon militaire — et le gros camion de 4 à 5 tonnes, qui est approprié aussi à la voiture de transport industriel ou en commun ou l'omnibus.

Là aussi les Delahaye sont passés maîtres, et on sait qu'à la suite du Concours de Véhicules industriels c'est le fourgon Delahaye qui a le mieux satisfait aux nombreux coefficients posés. Il a, au reste, été acheté par l'Etat.

Quant à l'omnibus Delahaye, il fait en ce moment le service du Salon avec une maëstria merveilleuse.

Enfin ce sont les groupes pour bateaux qui demanderaient une description spéciale et dont l'installation est si pratique et l'entretien si simple.

Disons en terminant que l'on sera frappé de l'usinage de la construction Delahaye. C'est en effet de la construction industrielle précise et robuste, et telle voiture dont vous ferez enlever le capot a un fini d'exécution identique au châssis d'exposition. C'est même l'une des causes du succès considérable des automobiles Delahaye.

L.-B FANOR

SENSATIONNELLE NOUVEAUTÉ

La Nouvelle Carcasse
« MONOFILBIAIS »
de la Maison
G. NIVET, de Levallois-Perret

La plupart des fabricants de pneumatiques emploient le *tissu croisé*, qui coûte bon marché, étant fabriqué avec des cotons d'Amérique quelconques et est aussi propre à la fabrication du tuyau d'arrosage qu'à celle du pneumatique.

Quelques-uns emploient un tissu *un peu plus rationnel* qu'ils appellent, les uns *juxtaposé*, les autres *tissu biais*, d'autres encore *tissu à trame pourrie*.

Pour le *pneumatique, c'est-à-dire pour la roue* qui devrait être l'image de *la plus absolue symétrie*, tout cela est *faux, irrationnel et même absurde*.

Une ligne droite n'est pas un cercle, et si on courbe la ligne droite pour en faire un cercle on déforme forcément cette ligne et on est obligé d'en joindre les deux extrémités. De là un joint avec replis, coutures et duplicatures.

Le *tissu « fil biais »*, cette admirable invention, supprime tous ces inconvénients, et, en outre de la suppression de la jonction, possède les qualités requises, qui sont : suppression des frictions des fils les uns contre les autres et par suite de l'usure résultante ; suppression des joints et facilité remarquable de s'emboutir, de prendre la forme ronde et cintrée que doit avoir l'enveloppe quelconque d'un pneumatique, quel que soit son mode d'attache.

Ce tissu marque un énorme progrès accompli dans la fabrication des enveloppes auxquelles il donne une souplesse idéale due, non seulement à sa symétrie, mais encore à ce que les fils étant distincts les uns des autres, peuvent jouer séparément permettant au bandage de boire l'obstacle au point seul touché sans influence sur les fils voisins.

Le *tissu fil biais*, c'est donc bien, très bien, mais il y a *mieux encore* depuis quelques jours, seulement, et c'est :

La CARCASSE MONOFILBIAIS. Et d'abord, qu'est-ce que la *Carcasse Monofilbiais ?*

La *Carcasse Monofilbiais*, c'est la réalisation du problème suivant :

« *Etant donné* : deux tringles rondes, placées parallèlement à distances fixes, d'une part, et, d'autre part : une bobine de fil de coton gommé préalablement.

« *Il s'agit d'enrouler ce fil gommé autour des deux tringles, de façon à former deux nappes de fils parallélisés inclinés à 45 degrés sur les tringles, les fils de chaque couche étant perpendiculaires à ceux de l'autre couche (sans aucun pli, ni jonction, autre qu'un seul nœud à la fin de l'opération).*

C'est donc, *en un mot*, créer une pièce sans aucun repli ni jonction, *absolument symétrique en tous points* et prête à recevoir une chape protectrice de caoutchouc.

La *Carcasse « Monofilbiais »* est donc l'idéal de la simplicité, de la souplesse.

Elle est la dernière création de la maison G. Nivet, 40, rue Greffulhe, à Levallois-Perret, qui va l'appliquer dès maintenant à ses excellents pneus vélos et motocyclettes *Le Radium*, déjà si avantageusement connus pour leur haute qualité en 1905, et qui vont devenir ainsi inimitables en 1906. On peut voir la CARCASSE MONOFILBIAIS au Salon de 1905, stand numéro 9, galerie J.

SAINT-VALLIER

LES LUTTES AUX FOLIES-BERGERE

LA COUPE DE FRANCE

OFFERTE PAR M. DUBONNET

Championnat International de Luttes, organisé par l'AUTO, aux Folies-Bergère. Le 2 Novembre et jours suivants.

10,000 FRANCS DE PRIX. — LE PRIX DE LA VILLE DE PARIS

LA RENTRÉE DU TURC NOUROULAH

Paul Pons, après un combat terrible tombe Aimable de la Calmette — Steurs-Vervet font match nul. — Le colosse Russe Chemiakin écrase l'Allemand Dickmann. — Ce soir : Aimable contre Steurs. — Le terrible Turc Nouroulah luttera contre le Russe Romanoff. — Paul Pons luttera demain contre Raoul le Boucher.

Paul Pons a tombé Aimable de la Calmette : tel est le gros événement de la soirée d'hier. Mais la lutte ou plutôt le combat a été terrible, les deux champions se sont combattus avec autant d'acharnement que la veille, et, une fois de plus, l'arbitre Robinet a été impuissant à rétablir le bon ordre.

Pons et Aimable sont des gaillards qui n'admettent aucune observation ; l'un et l'autre ont déclaré avant et pendant la lutte qu'ils ne craignaient rien et qu'ils ne se plaindraient de rien.

Dans ces conditions, Robinet les a laissé faire !

Très heureusement, il ne s'est produit aucun accident ; par moment, en effet, je tremblais, car j'ai vu tour à tour Pons et Aimable se recevoir dans les décors, puis, sur les ferrures du plancher ; on les a vu ensuite en équilibre au-dessus de l'orchestre, tandis que le pauvre Robinet se tournait d'un air désespéré du côté des membres du jury.

La lutte n'en a pas moins été intéressante ; Paul Pons, suivant son habitude, est parvenu vers la fin à dominer son redoutable adversaire et à le tomber par le coup classique qui lui est cher ; la prise de tête à terre.

La rencontre de Steurs et de Vervet a été tout aussi brutale, tout aussi mouvementée et tout aussi palpitante.

Vervet a fait preuve par moments d'une brutalité inouïe « rentrant » à coups de poing et à coups de tête, mais par contre il a montré par instants beaucoup de finesse et d'à-propos en

NOUROULAH

embarquant fréquemment le champion belge par d'irrésistibles tours de bras et des tours de hanche merveilleusement exécutés.

Steurs, plus calme, plus « rossard » s'est contenté de passer la jambe et de porter des coups moins dangereux.

Mais les honneurs de la soirée reviennent au champion russe Chemiakin, qui est parvenu à tomber l'Allemand Dickmann.

RÉSULTATS DES LUTTES

La poule finale

CHEMIAKIN, 116 kilos (Russe).
tombe DICKMANN, 92 kilos (Allemand).

Il est toujours amusant et intéressant de voir un petit bonhomme comme Dickmann combattre un colosse de la force et du poids du Russe Chemiakin. Très courageusement, il se précipite sur Chemiakin, puis sur les parades de ce dernier il bondit en arrière, se ramasse sur lui-même, s'élance à nouveau sur son adversaire, tandis que Chemiakin, avec ses grands bras, essaie, mais en vain, d'empoigner son insaisissable adversaire.

Chemiakin n'est pas content, il se fâche, il se dégage d'une ceinture ; cette fois, il tient le petit Dickmann, il l'amène au tapis, il va l'écraser, lorsque ce dernier pirouette sur lui-même, bondit en arrière et se retrouve à l'autre bout du ring. La salle croule en applaudissements, tandis que Chemiakin, tout penaud, attend maintenant les attaques de l'Allemand.

Ce dernier ne tarde pas à revenir à la charge, il rate un tour de hanche et cela se conçoit, car le Russe, en raison de son poids et de sa grandeur, n'est pas facile à embarquer ; il roule à terre après avoir été ceinturé.

Au tapis, le Russe se met sérieusement à l'ouvrage, mais il est trop confiant... Dickmann le guette et lui passe un bras roulé, mais Chemiakinn résiste, et, par un tour de bras, plaque l'Allemand.

STEURS, 102 kilos (Belge)
contre VERVET, 92 kil. (français)

Les deux combattants s'abordent gentiment, on dirait qu'ils hésitent, on croirait qu'ils sont décidés à lutter en gentlemen. Quelle illusion !

Quelques minutes sont à peine écoulées lorsque Vervet, en ratant une prise, gifle son rival ; Steurs, tel un sauvage, s'élance sur lui et le frappe au visage, Vervet riposte par un coup de tête.

« C'est la série noire qui recommence ! », s'écrie l'arbitre Robinet, et il a raison.

Steurs passe toujours la jambe ; Vervet exécute une série de beaux coups de lutte : quelques beaux tours de bras, un tour de hanche et une double prise de manchettes ; la lutte va redevenir convenable, on va assister à une belle partie... mais il n'en est rien, les coups de tête recommencent.

Steurs en reçoit un en pleine figure, le public hurle, proteste ; le vacarme redouble lorsque Steurs imite Vervet. Les membres du jury s'agitent, ils délibèrent, ils veulent faire relever les deux rivaux, ces derniers refusent.

Enfin, le calme commence à renaître, Vervet est amené au tapis, mais les quarante minutes sont écoulées.

PAUL PONS, 112 kilos (Français)
tombe AIMABLE DE LA CALMETTE, 107 k. (Français)

« Allons-y, s'écrie Aimable, je suis prêt à fonctionner ! », et il s'élance sur le « Grand ». Pons allonge ses grands bras, il maintient son adversaire à distance, mais Aimable esquive, passe en dessous, ceinture, pousse, fait perdre l'équilibre au « Grand » et le projette dans le jury. Sans perdre son sang-froid, Pons se relève ; avec un calme imperturbable, il allonge un grand coup de poule à Aimable, ce dernier riposte par un coup de tête.

La série des coups de poing recommence, c'est encore un combat épouvantable qui se dispute devant nous, et pourtant le spectacle est splendide. Aimable est véritablement beau à voir, on dirait une véritable bête fauve, on voit que cet homme est disposé à employer tous les moyens pour triompher. Pons, au contraire, est de plus en plus calme, pas un muscle de son visage ne peut dévoiler l'émotion qui lui étreint le cœur ; il « cogne » lui aussi et il cogne dur, mais cela ne paraît pas parce qu'il travaille en silence, sans éclat, sans se préoccuper de la galerie.

Enfin, Aimable, qui est couvert de sang et de sueur, paraît faiblir, il est à terre. Pons l'amène près de l'orchestre et, là, il le retourne méthodiquement par une prise de tête à terre.

Temps : 32 m. 40 s.

LA RENTRÉE DU TURC NOUROULAH

Nous avons dit que le célèbre champion turc, le géant Nouroulah avait lancé un défi à tous les lutteurs qui sont qualifiés pour la poule finale de la Coupe de France.

Ce défi a été relevé immédiatement, mais Nouroulah attend toujours le bon plaisir de ces messieurs.

De leur côté, les lutteurs restant qualifiés pour la Coupe de France ne pouvaient vraisemblablement pas soutenir une lutte chaque soir et combattre ensuite le géant Turc ; dans ces conditions, le jury a dû attendre les derniers jours du tournoi pour autoriser les champions de la Coupe de France à se mesurer avec l'homme le plus fort du monde.

Le Turc Nouroulah commencera donc à lutter ce soir ; c'est un gros événement qui va faire grand bruit dans tous les milieux sportifs et qui aura un retentissement énorme dans le monde entier.

LE PROGRAMME DE CE SOIR

Comme je le dis plus haut, Nouroulah fait sa rentrée ce soir ; c'est Romanoff qui aura l'honneur de lutter contre ce terrible champion.

On ne peut pas, je crois, imaginer un spectacle plus sensationnel.

Voici la liste des luttes annoncées :

La Poule finale

DICKMANN, 92 kil. (Allemand)
contre BELLING, 116 kil. (Anglais).

AIMABLE de la CALMETTE, 107 kil. (Franç.)
contre STEURS, 102 kil. (Belge).

Match ne comptant pas pour la Coupe de France

NOUROULAH, 152 kil. (Turc)
contre ROMANOFF, 116 kil. (Russe).

Dickmann doit tomber l'Anglais Belling, malgré la différence de poids qui le handicape fortement dans cette rencontre.

L'une des plus belles luttes du championnat se disputera ce soir ; elle mettra aux prises le champion belge Steurs et Aimable de la Calmette.

Je me déclare incapable de pronostiquer le vainqueur de cette sensationnelle rencontre.

DEMAIN RAOUL CONTRE PONS

C'est demain que se disputera la lutte finale de la Coupe de France.

Cette rencontre va mettre en présence Raoul le Boucher et Paul Pons qui arrivent tous deux en tête du classement avec 8 points !

A qui reviendra la belle coupe offerte par la maison Dubonnet ?

A Pons ou à Raoul ?

Demain, nous étudierons les chances de ces deux célèbres champions.

L. MANAUD

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

d'affaires qu'ils représentent pour les agents sont effectivement les préférés de tous et il n'est pas une route dont la roue d'une Peugeot n'ait mordu la poussière, pas plus qu'il n'est pas un cycliste consciencieux n'ayant le suprême désir de monter une Peugeot.

LES SELLES BAURIAT

La bicyclette ne serait pas l'engin perfectionné de tourisme tel que le révèle le Grand Palais si la construction mécanique proprement dite n'avait pas été parallèlement suivie dans chacun de ses progrès, de ceux de la fabrication des accessoires, dont la selle tient incontestablement le premier rang. On sait que c'est beaucoup grâce aux selles Bauriat, dont la perfection se définit par l'emploi de bonnes matières premières et une divination merveilleuse des besoins des cyclistes.

LA VOITURE HUMBER

Voilà de la belle mécanique ! Cette voiture Humber est véritablement hors de pair et dénote une conscience de fabrication à laquelle nous n'étions pas encore trop habitués.

Tous les problèmes y sont résolus avec élégance et ingéniosité ; le fini, le sérieux de leur construction font des voitures Humber des chefs-d'œuvre dont le succès s'explique aisément.

LE CHASSIS BOZIER

Avez-vous vu le châssis Bozier ? Non, pas encore. Eh bien, allez l'admirer et vous serez stupéfaits que l'on puisse livrer un tel châssi aussi fini, d'une construction aussi soignée, à un prix aussi extraordinairement bas.

Le châssis Bozier résout définitivement le problème de la voiture démocratique, sérieuse et à bon marché.

B.R.C. ALPHA

L'aspect du stand des phares Alpha arrêterait un aveugle. Songez donc que l'un de ces merveilleux appareils comme celui construit pour le légendaire ballon le *Lebaudy*, projette chaque soir son intense rayon. Et quel rayon ! La lumière B.R.C. donne un million de bougies.

ERREUR N'EST PAS COMPTE

Par suite d'une erreur typographique, on n'a pas écrit hier ce nom si connu de « Megevet » avec l'orthographe « Mégeret ». Nul ne s'y est trompé, il n'y a qu'un radiateur pouvant s'appeler « roi de la côte », c'est le Mégevet.

AU STAND LAMBERT & Cie

Je n'insiste pas sur la construction soignée et le fini des châssis Lambert et Cie. C'est inutile puisque tout le monde en connaît la valeur.

Je veux signaler cependant une carrosserie Marie-Antoinette qui, exposée au stand Lambert et Cie, est une des véritables curiosités du salon.

Ce bijou vaut que vous alliez l'admirer. Vous ne regretterez pas votre visite.

LES BICYCLETTES GEORGES RICHARD

La bicyclette Georges Richard, la bicyclette « Trèfle à Quatre feuilles » a toujours été considérée comme la machine élégante, de lignes gracieuses, et de construction très robuste.

Les modèles 1906 sont à la hauteur de cette réputation. Leurs roulements sont notamment inimitables.

La bicyclette Georges Richard est vraiment la machine qui mérite la vogue dont elle jouit.

LE LIVRE D'OR DES BOLLEE

On peut se demander à qui l'hommage est rendu, en voyant M. E. Stern, le très distingué représentant et agent général des Léon Bollée, en voyant, dis-je, M. E. Stern publier la liste si imposante et si flatteuse des clients de la grande et riche marque Léon Bollée ?

Sans doute, il est capital de songer que toute l'aristocratie a dévolu son choix sur telle ou telle voiture. Et c'est le plus édifiant des diplômes. Mais encore, pour les personnes qui ont compris que la Léon Bollée répondait à la véritable perfection en matière de fabrication automobile, n'est-ce pas l'indice certain d'un goût noble et sûr, d'un jugement droit et perspicace.

D'ailleurs, il n'y a qu'une opinion, au Salon comme ailleurs : les Léon Bollée sont des chefs-d'œuvre. Ne nous en étonnons pas. M. Léon Bollée veille à toutes les voitures qui sortent des grandes usines du Mans, et il n'est nul châssis qui n'ait été essayé par l'éminent ingénieur lui-même.

Comme on le voit le livre d'or des Léon Bollée fait honneur aux Bollée et fait honneur aussi à ceux qui y figurent.

LE « PERE » DUNLOP

C'est une appellation peut-être un peu familière pour l'honorable inventeur du pneumatique, et ses proches pourraient sans doute s'en froisser légèrement. Mais les dirigeants de la très puissante Compagnie doivent en être flattés. Car c'est la vraie consécration de la popularité. Et jamais le Dunlop n'a été aussi populaire qu'il l'est à présent. Il fut toujours sympathique, toujours aimé du public. Maintenant, c'est bien mieux, le public l'a adopté !. Quelle admirable victoire, aussi, que celle du Dunlop, il y a bien peu de temps, dans la Coupe Vanderbilt ! Quelle plus belle façon de manifester sa supériorité que de gagner une épreuve dans laquelle on n'a que deux représentants contre dix-sept concurrents.

Et l'on a été obligé de construire de nouveaux et vastes ateliers. Vont-ils suffire, quand le Salon aura apporté à Dunlop sa manne d'ordres et de commandes ? On peut en douter.

L.-B. FANOR

AUTOMOBILE

LA COUPE DU PRINCE DE MONACO

Le stand de l'International Sporting Club, qui est placé à droite du salon de l'Automobile Club, ainsi que nous l'avons déjà dit, contient en ce moment un admirable objet d'art qui n'est autre que la Coupe dont le prince de Monaco a doté pour 1906 le fameux meeting de canots automobiles. C'est un surtout de table en vermeil représentant un temple abritant une statue de la Victoire ; les socles des quatre colonnes supportant le dôme de ce temple sont soutenus par des groupes de chevaux marins reposant directement sur la glace du surtout. Celle-ci est elle-même entourée d'une petite colonnade coupée au milieu de chaque côté de motifs marins. Ce superbe objet d'art sera attribué de façon définitive au gagnant de la course du mille, qui sera disputée le septième jour du meeting de 1906.

Rappelons que c'est au stand de l'International Sporting Club que sont reçus les engagements pour le Meeting de Monaco.

L. M.

Société des Automobiles Ader Limited

40 ter, Avenue de Suffren, Paris

Tirage de la location gratuite des coupés-automobiles du 11 décembre 1905 : le numéro 9,410 donne droit à un service de location gratuit de une quinzaine. Chacun des deux numéros suivants, 1,855, 5,227, à une semaine. Chacun des cinq numéros suivants, 3,426, 1,359, 1,100, 5,300, 0,771, à deux journées. Chacun des vingt numéros suivants : 2,316, 7,279, 3,859, 1,202, 4,758, 7,359, 8,587, 9,580, 3,694, 8,450, 4,260, 9,144, 6,534, 3,979, 4,777, 9,261, 9,307, 0,308, 2,157, 9,735, à une journée.

Le Tour de France en Mototri Contal

Rivierre est sur le point de terminer son immense randonnée. C'est lui-même qui nous l'apprend par une dépêche envoyée hier de Rennes.

Voici les dépêches qui nous ont été adressées hier :

MONTAIGU. — Rivierre, arrivé hier soir à Montaigu, est parti ce matin pour Nantes. — HERVOUET.

NANTES. — Rivierre arrive à Nantes à 11 heures. — DURANDCYCLES.

RENNES. — Arrive ici à 6 heures. Tout va bien à bord de mon excellent Mototri Contal. Je serai de retour à Paris pour jeudi 14 décembre. — RIVIERRE.

NÉCROLOGIE

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Fernand Vanlaethenn, frère du directeur de la Société Invicta, décédé avant-hier matin à la suite d'une courte maladie à vingt-cinq ans.

Nous envoyons à M. Vanlaethenn et à sa famille l'expression de nos sincères sentiments de condoléance.

DUBRULLE
GRAISSEURS POUR AUTOMOBILES
28 bis, rue Villeneuve, CLICHY

LA MAGNÉTO LAVALETTE EISEMANN

La raison va à la magnéto à haute tension, ce qui équivaut à dire que les constructeurs vont à la magnéto Lavalette-Eisemann, dont le principe est le vrai pour la meilleure utilisation du courant induit.

Cette magnéto, au point de vue purement mécanique, est admirablement construite, et c'est ce qu'il faut. Les appareils électriques de ce genre demandent un établissement extrêmement soigné des organes.

La magnéto Lavalette a donc deux raisons pour accroître encore sa diffusion : son principe est parfait et sa construction hors ligne.

Au Dessert TRIPLE-SEC COINTREAU

La Silencieuse

La voiture électrique la Silencieuse construite par la Société Electromotion réalise le progrès le plus remarquable dans la locomotion électrique.

Elle satisfait à tous les desiderata et est reconnue comme étant la voiture électrique par excellence : pas d'engrenages, pas de pignons, pas de chaîne.

Ce résultat est obtenu au moyen de nouveaux moteurs brevetés s. g. d. g. de la Société Electromotion.

Ces moteurs font partie intégrante des roues arrière et ne tournent pas plus vite que celles-ci.

La Silencieuse est, en outre, extrêmement luxueuse.

BENZO-MOTEUR
Essence spéciale pour Automobiles

PETITES NOUVELLES

M. Bellet, notre collaborateur, fera vendredi prochain, à Rouen, une conférence sur l'automobile et l'automobilisme.

×

Pendant la Grande Semaine maritime française, la Société des Régates de Trouville-Deauville compte donner une réunion spéciale.

D'accord avec le Comité de la Grande Semaine, c'est la date du 11 juillet qui a été choisie pour cette réunion dont le programme sera publié ultérieurement.

MOTEURS TONY HUBER *Billancourt (Seine)*

DEMANDES DE CATALOGUES

Ces demandes sont publiées à titre gratuit. Bien indiquer la marque (cycles, automobiles, pneumatiques ou accessoires) dont on désire recevoir le catalogue.

MM. L. Esquieu, 58, boulevard Gambetta, Cahors (autos, pneus, électricité nouveautés). — H. Belval, Crouy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne) (cycles, voiturettes, accessoires). — A. Poterlot, 12, rue Buirette, Reims (cycles, pièces détachées, accessoires, autos et motos). — A. Picart, à La Haubette, Reims (cycles, pièces détachées, accessoires, autos et motos). — G. Tournelier, chez M. Bug, à Verberie (Oise) (Pengeot, J. C., Clément, la Française, pneus). — C. Fournier, cycles, autos, accessoires). — J. Armand-Bougé, Epinal (accessoires, autos et pneus). — R. Laurans, à Caudrot (Gironde) (tous catalogues). — J. Ebers, 32, rue Boursault, Paris (cycles et pneus). — Le Godec, 8, rue de la Gare, Angers (cycles, autos, tous catalogues). — Verzy, 133, faubourg Croncels, Troyes (cycles). — Hélot, vétérinaire, Saulieu (Côte-d'Or) (voitures légères, voiturettes, tri-cars). — F. Spies, 5, rue Sur-la-Fontaine, Liège (cycles à changement de vitesse, freins). — F. Blanchard, Fontaine-Couverte, villa Saint-Jehan, Avignon (autos, motos, cycles, accumulateurs, magnétos, dynamos, pneus). — Docteur G. Monteret, 23, boulevard Jeu-de-Paume, Montpellier (autos, accessoires). — L. Carcassès, Verfeil (Haute-Garonne) (autos, antidérapants, roues élastiques). — Dietz, ingénieur, 173, rue de Charenton, Paris (motos). — Docteur Perrin, à Voiron (Isère) (motos, voiturettes, accessoires). — J. Martin, 6, rue Jadot, Saint-Germain-en-Laye (cycles, pièces détachées, pneus). — G. Paput, 35, rue de la Montagne-Sainte-Geneviève, Paris (cycles et pneus). — Goujon, 15, boulevard Richard-Wallace, Neuilly-sur-Seine (autos, motos, accessoires). — J. Goujon, Source du Parc, Vals-les-Bains (Ardèche) (autos, motos, accessoires). — Goujon-Behn, à Flottes, par Tournus (Saône-et-Loire) (autos, motos, accessoires). — E. Goujon, Hôtel Continental, Hyères (Var) (autos, motos et accessoires). — C. Cretegny, 98, avenue des Belles-Vues, Bois-Colombes (tous catalogues). — Doubey, maison Pitqué, 123, rue de Rivoli, Paris (voiturettes). — C. Curti, ingénieur, postfrek 12241, Zurich-gare (magnétos, petits moteurs autos et industriels, pièces détachées pour construction d'autos). — Henri Thomas, Mirande (tous catalogues). — Veysset et Morisson, cycles, Cambes (Gironde) (B.S.A., Saving, J.C., motos F.N., Alcyon, voiturettes, tous catalogues). — Ch. de Claraz, chemin de la Violette, villa Saint-Antoine, Avignon (motos, cycles, accessoires). — Victor Pierre, café Maury, à Romans (Drôme) (tous catalogues).

Vous n'aurez **jamais froid** avec le OUATAGE-PAPIER "FRILOSE" Brev. S.G.D.G. QUE MET DANS SES VÊTEMENTS PARIS-TAILLEUR, 3, Rue du Louvre.

CYCLISME

CE VIEUX BARNABÉ

Connaissez-vous Barnabé ?

Non !

Mai si ! Fouillez dans vos souvenirs, rappellez-vous celui qui nous envoie, chaque fois qu'un Belge est en cause, des bordées d'injures et dont l'avant-dernière épître remonte à la victoire de Vanderstuyft dans le Bol d'Or.

Vous allez juger par la dernière que ce vieux Barnabé, s'il a encore gagné en chauvinisme, n'a en revanche, rien gagné en politesse et en orthographe. La voici, et les mots en *italique* sont d'une orthographe scrupuleusement respectée :

Paris, le .....

Monsieur,

J'ai habité dix ans la Belgique, pays par excellence des *commaissaires* de *vélodrommes* sont plus humains plus *honnête* que ceux de france. Voilà deux fois que *c'est* sales types de *commissaire vol* au coureur Vandenborn le premier prix vous vous *rapeler* très bien il y a de cela deux ou trois ans, au grand prix de la République au paro des princes *attend* admis la réclamation de Vandenborn qui avait été coupé par le Danois Elgard. *S'y* j'avais été van den born j'aurais pris le commissaire Breton par le *coup cut* je lui *aurait* tordu comme à un chien *enrager* mais il ne perdre rien pour attendre je m'en charge à cette sale crapule *s'y* c'avait été un français on ne l'aurait pas déclassé.

Mais nom de Dieu *quel* rage avez-vous *comtre* les Belges *etrse* parce qu'ils vous sont supérieurs Même dans l'industrie. Je termine c'*et* incident *est* je déclare que les Français sont des bandits.

Raoul le Boucher à bel et bien *été tomber* par Steur l'Anversois ou *na* pas sifflé la défaite de Raoul *parce* Raoul *et Français!!!* Les Belges *devrait tant* souvenir quand vous allez chez eux. Vous *faite* tout ce qui *et* possible de faire pour empêcher les Belges d'arriver à la finale. Mais *appartir* de ce jour votre championnat d'hiver est *entacher entamer deshonorer* vous *êtres* chauvins vous avez tous les mauvais *défaux défaut* de coquins d'apaches, etc. On y reviendra sale *fournaux*.

Signé : BARNABE.

Croyez-vous, maintenant, que l'ami Barnabé est d'un joli tonneau ?

ECHOS DES PISTES

AU VÉLODROME D'HIVER

De tous les cracks se disputant actuellement les belles épreuves organisées par le Vélodrome d'Hiver, seul, ou à peu près, Poulain a travaillé sérieusement. Derrière le tandem Jeack-Lorrain, il a d'abord roulé au train, puis exécuté ensuite deux sprints remarqués. Friol, Schilling, Cottrel, Goven-Thoin, Lootens, Hourlier, Nedela, Libeaud, Tournadour, Michiels, Rioaux, Carapezzi, Del Rosso, Ritter, Massart, Van den Born, Dupré, etc., lui ont tenu compagnie.

A l'exemple des sprinters, les stayers ne paraissent pas plus animés des meilleures intentions. Contenet a roulé longuement, Bouhours et Jaeck ont couvert une vingtaine de kilomètres à toute allure, Bruni s'est « promené » pendant un quart d'heure ; Lorgeou, Parent et Harding ont procédé à un excellent travail. Le lot était nombreux et de qualité, mais il y avait dans l'entraînement général une sorte de relâchement, un « je ne sais quoi » qui paralysait l'intérêt, tout près cependant à se manifester. Il y a des jours comme cela !

Les réunions d'entraînement ont lieu tous les mercredis à partir de 9 h. 1/2 et les samedis à 8 h. 1/2.

A.S. du 4-Septembre. — Ce soir, entraînement à la lutte, poids et haltères, au gymnase Cayeux, avenue Marceau, à Courbevoie. Gustave Balagny établira quelques records aux haltères.

U.S. de l'Est. — Ce soir, entraînement aux poids, à la lutte et à la boxe, chez Tisières, salle de l'U.S.E.

LUTTE

LE MATCH DE DEMAIN

Le grand match qui devait se disputer aujourd'hui à Denain (Nord), entre Pons, Raoul et le nègre Amalhou, est remis à une date ultérieure ; le tournoi de la Coupe de France n'étant pas terminé.

TOUL. — Critérium, finale disputée le 10 décembre, au G.S. 39e Division, salle du Commerce. Résultats :

Mittel et Frénont ne se présentant pas, sont déclarés vaincus. Fondard et Wiard luttent pendant 35 minutes sans résultat.

Le Critérium est donc terminé.

Le Championnat de Toul a été annoncé.

10 prix sont affectés aux deux catégories, poids lourds et poids légers délimités par 65 kilos. 12 lutteurs seront sélectionnés pour ce championnat, qui sera disputé les 17 et 24 décembre.

Engagements reçus jusqu'à samedi 16, par le secrétaire du Groupe Sportif de la 39e Division, au café du Commerce. — LEADER.

S.A. Parisienne. — Ce soir, entraînement. Rendez-vous à 9 heures, 259, avenue Gambetta.

Gymnase d'Aubervilliers. — Résultats de la poule disputée samedi. — Poids légers : Denis tombe Lebigot ; Haudoux tombe Dupuis ; Colbert tombe Kriégel ; Dupuis tombe Charron ; Haudoux tombe Denis ; Haudoux tombe Dupuis. — Poids lourds : Melzer tombe Legrand.

PNEU L'ELECTRIC
SOCIÉTÉ INDUSTRielle DES TÉLÉPHONES, 23, Rue du Cuvier-Saint-Germain

ESCRIME

Calendrier. — La E.P. (Société d'Escrime à l'Epée de Paris), la S.E. (Société d'Entraînement à l'Escrime), l'A.E. (Académie d'Epée) et les A.F. (Armes de France) ont arrêté le calendrier suivant :

JANVIER

7. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
14. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
21. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

FEVRIER

4. — S.E., Condorcet, 2 h. 1/2. — 2 heures, Poule des Prévôts.
11. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
18. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

MARS

4. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2. — 2 heures, Challenge H.-G. Berger.
11. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
18. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.
25. — E.P., Carnot, Challenge Holzschuch, Challenge de Pradel.

AVRIL

1er. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
8. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
29. — E.P., Carnot, Poule d'honneur.

MAI

3. — E.P., Carnot, éliminatoires du Championnat, 2 h.
6. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2. — E.P., Carnot, finales du Championnat, 2 heures.
13. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2. — A.E., 2 heures, Poule d'honneur, Challenge V.G.A.

JUIN

10. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
17. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
24. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

JUILLET

1er. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
8. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

OCTOBRE

21. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

NOVEMBRE

4. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
11. — A.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
18. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

DECEMBRE

2. — S.E., Condorcet, 9 h. 1/2.
9. — A.E. Condorcet, 9 h. 1/2.
16. — E.P., Carnot, 9 h. 1/2.

Aujourd'hui, à 5 heures, salle d'armes de la caserne de la Cité, deuxième épreuve du Challenge Loron.

A.S.E.P. — A 9 heures, entraînement chez Mainguet, 52, boulevard Haussmann.

Club de France. — Programme de l'assaut de demain, 9 h. 1/4, 29, avenue Mac-Mahon : MM. Aubel (pr.) et de Saint-Marcel, fleuret ; Jaubert (pr.) et comte de Puységur, épée ; Lemaître (pr.) et Charrigot, boxe française ; Bourdon (pr.) et vicomte Le Blanc, épée ; Decauchy (pr.) et Carrichon fils (pr.), épée ; Bayle (pr.) et Sanz, boxe anglaise ; Filippi (pr.) et Gaston Renard, fleuret ; Anchetti (pr.) et docteur Henriquez de Subéria, sabre ; Vidal (pr.) et Toutart, boxe française. Dillon-Kavanagh, champion de France de fleuret, et Lucien Gaudin, champion du monde d'épée, à l'épée.

On chantera l'*Escrimeur*, de Fursy. Intermède musical.

FAITS DIVERS

MOUTIER-EN-DER (Haute-Marne)

11 décembre. — Samedi et dimanche soir, les quatre frères bordelais Catalani ont exécuté, dans la salle de théâtre, de brillants exercices de gymnastique et d'acrobatie à bicyclette. Les deux soirées se sont clôturées par le travail du Cercle de la Mort exécuté merveilleusement par ces jeunes sportsmen de 10, 11, 13 et 19 ans.

La soirée de dimanche s'est terminée par une charmante sauterie.

— L'U.S. Dervoise organisera, le dimanche 21 janvier, une soirée littéraire et amicale avec le concours de la société les Pupilles de l'U.S.D. et de la fanfare la Dervoise.

SAINT-ETIENNE

11 décembre. — Hier, à midi, grand banquet annuel de la Pédale de l'Avenir. A la table principale : MM. Gaucher, président d'honneur ; Douysset, président ; Lerck, chef-consul de l'U.V.F. ; Ploton, trésorier ; Lacour, secrétaire, notre correspondant et tous les représentants de la presse locale. Banquet très bien servi par la brasserie Durand et très animé. Un bronze d'art, *Vox Pacis*, est remis à M. Douysset au nom des membres de la société.

Le soir, dans la vaste salle de la brasserie Durand, fête animée. Près de trois cents assistants. A 10 h. 1/2, distribution des récompenses obtenues pour les épreuves de l'été dernier : Course de 50 kil. : 1. Décousus, 2. Freysinet. — Vitesse (cycliste) : 1. Verdié, 2. Andrès. — Vitesse (pédestre) : 1. Verdié, 2. Meyer. — Fond (pédestre) : 1. Maurand, 2. Dubouchet. — Fond (motocyclettes) : 1. Régnier. — Kilomètre lancé et arrêté : 1. Murandon, 2. Régnier.

THÉATRES ET CONCERTS

PREMIÈRES REPRÉSENTATIONS

THEATRE DE L'ODEON. — *Le Mari qui faillit tout gâter*, comédie en un acte, en vers, de M. Sacha Guitry ; *Jeunesse*, pièce en trois actes, de M. André Picard.

Je suis l'ordre du spectacle et je commence par la petite pièce.

L'histoire d'un mari déjà vieux, commerçant en porcelaine, et cocu naturellement, de si bonne composition qu'il semble, aux amants comme à nous, tout à fait consentant à l'influence de sa femme, et qui s'en offusque tout à coup, à la stupéfaction générale, ne paraissait pas nécessiter, pour être racontée, l'intervention de la langue des dieux. Il aurait fallu, pour qu'elle puisse nous intéresser un peu, plus de désinvolture et de nouveauté dans l'expression. Le discours de l'amant essayant de persuader au mari, et y parvenant, que sa situation de cocu est extrêmement avantageuse, et qu'il aurait tort de s'insurger là contre, est d'une grivoiserie un peu trop facile et d'un enfantillage qui confine parfois à la naïveté. Nous n'avons pas pris un plaisir extrêmement vif à cette amusette, qui demandait, pour être traitée de façon amusante, une fantaisie et une légèreté que l'auteur ne possède pas suffisamment. Mlle Faillade et M. Chevalet ont honorablement défendu la petite œuvre de M. Sacha Guitry.

×

Très jeune aussi, mais pleine de bonnes intentions et d'une appréciable tenue, la comédie de M. André Picard. Il semble vraiment qu'à certains moments certaines idées flottent dans l'air et que, par un singulier hasard, plusieurs auteurs se rencontrent pour en disserter.

Jeunesse évoque invinciblement au début la *Cousine Bette*, que le Vaudeville vient de mettre à la scène, ce pendant qu'à la fin la *Massière* s'impose à notre souvenir.

Roger d'Autran nous apparaît d'abord, en effet, comme une sorte de baron Hulot, Andrée d'Autran comme une véritable Adeline Hulot.

Mme d'Autran, par un calcul déplorablement maladroit, introduit chez elle en qualité de lectrice la petite Mauricette, dont elle espère que l'éclatante gaieté et le charme de jeunesse exquise retiendront dans son intérieur un mari extrêmement volage. Elle ne réussit que trop bien, puisque Roger s'éprend naturellement de Mauricette et que Mauricette, de son côté, se met à aimer Roger.

Mauricette, heureusement, est précisément honnête. Pour ne point tromper sa bienfaitrice, elle mettra entre elle et Roger un obstacle insurmontable (l'est-il véritablement ?) en épousant un brave garçon qui l'aime, le docteur Aubert.

Mais, après trois mois de mariage, Mauricette aime toujours, ou croit aimer Roger, tandis qu'elle n'accorde à son mari qu'une amitié faite d'estime et de reconnaissance.

D'accord avec Mme d'Autran, Aubert ne craint pas de ménager à sa femme une entrevue avec Roger, dans l'espoir qu'il se produira entre eux quelque chose que l'auteur ne nous explique pas d'ailleurs, et qui ramènera Mauricette à lui.

La seconde combinaison de Mme d'Autran est meilleure que la première. Six mois de séparation montrent à Mauricette Roger tel qu'il est, c'est-à-dire déjà vieux. Elle lui laisse voir son désenchantement. Roger comprend que sa vieillesse commençant n'est pas faite pour la jeunesse de Mauricette. Il cède la place au jeune mari et revient à son excellente femme. Mauricette n'aime plus Roger : on ne nous laisse pas entrevoir qu'elle pourra aimer son mari.

Remarquablement montée par M. Ginisty et interprétée excellemment par MM. Tarride, Janvier, Mmes M. Régnier et Dux, cette gentille pièce, parfois un peu languissante, parfois trop ingénuement maladroite, plaira sans doute assez longtemps au public de l'Odéon.

M. ANDRIVEAU

SPECTACLES DU MERCREDI 13 DECEMBRE

Opéra, 7 h. 3/4. — Sigurd. — Jeudi, relâche.
Français, 8 h. 3/4. — En Visite. — Le Duel.
Opéra-Comique, 8 h. 1/2. — Misrka.
Odéon, 8 h. 1/2. — Le Mari qui faillit tout gâter. — Jeunesse.
Vaudeville, 8 h. 1/2. — La Cousine Bette.
Gymnase, 8 h. 3/4. — Franchise. — La Rafale.
Variétés, 8 h. 1/4. — Pierrot à la plage. — Le Bonheur, mesdames !
Th. Antoine, 8 h. 3/4. — Au Coin d'un Bois. — Vers l'Amour.
Th. Sarah-Bernhardt, 8 h. 1/2. — Pour la couronne.
Porte Saint-Martin, 8 h. — La Jeunesse des Mousquetaires.
Renaissance, 8 h. 1/2. — L'Espionne.
Palais-Royal, 8 h. 1/4. — Un Drame dans un Fiacre. — Une Revue au Palais-Royal.
Nouveautés, 8 h. 1/2. — Monsieur l'Adjoint. — Florette et Patapon.
Athénée, 8 h. 1/2. — Triplepatte.
Bouffes-Parisiens, 8 h. 1/2. — Les filles Jackson et Cie.
Châtelet, relâche.
Ambigu, 8 h. 1/2. — La Grande Famille.
Fol.-Dramatiques, 8 h. 1/2. — Un fiacre s.v.p. — Volcan d'amour.
Th. Molière, 8 h. 3/4. — Les Parisa. — Fred.
Cluny, 8 h. 3/4. — Hermance a de la vertu. — Francs-Maçons !
Déjazet, 8 h. 1/2. — Il ?... ou Elle ?... — Tire au Flanc !
Grand-Guignol, 9 h. (tél. 223-34). — Chirurgien de service. Ce cochon de Morin. Folie blanche. Un peu de musique.
Boîte à Fursy, 58, rue Pigalle (tél. 285.10). — Marg. Duval. Fursy.
Folies-Bergère, 8 h. — Ré-Nié et le jiu-jitsu. — Maletsky, illusionniste. — Grandes luttes.
Olympia, 8 h. 1/2. — Abio Mitchell. — Les Corradini. — les Julians.
Casino de Paris, 8 h. 1/2. — Grand championnat de luttes.
Scala, 8 h. 1/2. — La Revue de la Scala.
Parisiana, 8 h. 1/2. — Ça sent la femme, revue.
La Cigale, 8 h. 1/2. — Engalley-la... c'est pas vot' père.
Nouv. Cirque, 8 h. 1/2. — Exercices équestres.
Cirque d'Hiver, 8 h. 1/2. — Weedon et ses lions.
Hippodrome Bostock, 8 h. 1/2 (tél. 525.55). — Matinées jeudi, dim., fêtes, 2 h. 1/2. Circus-Music-Hall. Fauves, Variétés.
Palais de Glace, de 2 à 7 h. et de 9 h. à min. — Patin sur vrai glace.

MOTEURS IXION
A 3 Temps, sans soupapes
Georges DELOCHE 21, quai Michelet, *Levallois-Perret*

DIFFÉRENTIELS MAB
SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS MALICET & BLIN — AUBERVILLIERS

Les Pneus jugés irréparables sont remis à neuf par LOUYOT et Cie. Usine à Thieux, par Juilly (S.-et-M.).

CHAUFFEURS ! demandez partout : HUILE SAUTET GRAISSES SAUTÉINE pr Moteurs SAUTET Frères, Montrouge (Seine).

SALON DE 1905
BARA ET PASCAULT
Pièces détachées et Accessoires pour Cycles et Automobiles.
Stand 26, Galerie E (rez-de-chaus.)

PETITE CORRESPONDANCE

Thiébaut, Amical Cycle Amateur. — Résultats parvenus trop tard. Envoyer avant le lundi soir, 6 heures.

Lantz. — Oui, autant que vous voudrez.

Lena. — 1. Yousouff, 2. 22 chevaux et 4 cylindres.

Georges C. 700. — 1. Oui le massage est bon ; 2. Embrocation Ellinan's.

D.B. — *La Force Physique*, en vente à l'*Auto*, 6 fr. 90 franco.

L.G.W. — 1. Oui, le record serait battu ; 2. Oui, les talons joints ; 3. Oui, 3 secondes ; 4. Oui, un juré officiel. Non, pas en Belgique.

Un groupe de Niçois. — Nous avons expérimenté ce que vous dites, il y a 3 ans ; c'est absolument impossible à exécuter ; passez donc cette mauvaise idée à d'autres, nous n'y voyons aucun inconvénient.

Un Lecteur de l'AUTO. — La suite de ce débat a été ajourné pour des raisons trop longues à expliquer ici. Si cela vous intéresse, passez me voir. — Y.B.

John Sinclair. — 1. Château-Thierre et Gaillon, l'*Auto* ; Dourdan, *Journal de l'Automobile*, respectivement 11 et 870 ; 2. Ostende, Automobile Club Anversois ; 3. Michelin.

Ed. Raxenel, 120. — 1. Fabrica Italiano Automobili di Torino ; 2. Non.

A SOLDER
300 Bicyclettes de Route
avec garantie, au prix net de
120 Francs
Automobiles et Motocyclettes d'Occasion
L. BERTAUX ET Cie, 55 bis, boulevard Saint-Germain.

Maison ROBERT-MESUREUR
A. MESUREUR & Cie. Sucers
EMAILLAGE, NICKELAGE, POLISSAGE, DÉCAPAGE AU SABLE CUIVRAGE ROUGE ET JAUNE
Visiter au Salon de l'Automobile
le STAND 5, Salle C
1er étage
Service spécial et rapide pour la province.

TATTERSALL FRANÇAIS

Société anonyme. — Capital : 800,000 francs
24, rue Beaujon, Paris

LE MARDI 19 DECEMBRE 1905,
à 3 heures

aura lieu à la succursale du Tattersall Français, 13, route de la Révolte, à Neuilly sur Seine, une vente spéciale de

VOITURES AUTOMOBILES ET VOITURETTES

Organisée à l'occasion du Salon de l'Automobile

Les voitures inscrites sont reçues dès maintenant sans aucun droit de garage.

Nous publierons dans l'*Auto* du lundi 18 décembre un résumé du catalogue de cette intéressante vacation.

Tant aux enchères qu'à l'amiable, plus de deux mille voitures ont été confiées à l'administration du Tattersall depuis l'organisation de la première vente, le 3 juillet 1900, et le chiffre des affaires concernant cette partie de l'exploitation a dépassé deux millions cinq cent mille francs.

Frais du vendeur : 21 francs à forfait

Aucune commission de vente. Pas de frais supplémentaires en cas de rachat.

Frais de l'acheteur : 10 0/0 en sus du prix d'achat.

Toute demande de renseignements doit être adressée au directeur du Tattersall, 24, rue Beaujon, Paris.

TOUS LES JEUDIS, à 9 HEURES DU MATIN

24, rue Beaujon

Vente de bicyclettes, motocyclettes, voiturettes, automobiles et accessoires divers

LE CLOU DU SALON
OREL
Voiture légère 6/7 ch., 2 cyl.
2,750 fr.
Usine à *Argenteuil*
Magasins :
3, rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS
(Avenue de la Grande-Armée)
Stand 9 sous la galerie D

Gratuitement
DU
8 AU 25 DÉCEMBRE
LE
"Sporting Français"
prend en garage, dans ses salles d'exposition, les voitures, voiturette, motos
A VENDRE A L'AMIABLE
Il fait une grande publicité à ses frais pour la vente de ces voitures.
DEMANDEZ
AU
Service Automobile du Sporting Français
34, rue Chauveau, Neuilly
LA LISTE DES OCCASIONS
VENDREDI
15 Décembre, 2 heures
GRANDE VENTE PUBLIQUE
Voitures, Voiturettes, Motos, Pneumatiques, etc.

NOUVELLES DIVERSES

Nous avons appris avec plaisir la naissance de Mlle Yvonne Bouhours, qui vient augmenter d'une unité la petite famille du stayer normand. Nos compliments au père et à la mère, et nos meilleurs vœux à l'enfant.

Bouhours courra le 25 décembre au Vélodrome d'Hiver et aura Péguy et Cavé comme entraîneurs.

Le Conseil Municipal de Paris vient de faire parvenir à la direction du Vélodrome d'Hiver la médaille qu'il avait accordé au vainqueur du Grand Prix d'Ouverture.

Poulain, à qui elle revenait, l'a reçue des mains de Durand ; c'est une jolie médaille en argent, qui ne déparera pas la collection déjà nombreuse du champion du monde.

L'Union Générale des Cyclistes Allemands (Allegemeine Radfahrer Union), qui est une des plus fortes associations d'outre-Rhin pour la propagation et l'organisation du tourisme en Allemagne, tiendra son 21e congrès annuel prochainement à Ulm.

F. MERCIER

L'Auto

A LYON

F.C.L.S.E.

LYON, *11 décembre.* — *Cyclophile Villeurbannais.* — Le douzième banquet annuel du Cyclophile Villeubannais aura lieu le dimanche 17 décembre, à une heure de l'après-midi, dans les salons du Palais d'Été, chemin Feuillat, 61.

Cyclophile Vaisois. — Voici le bureau pour 1906 : MM. Juvain, président ; Michel et Aubertie, vice-présidents ; Pommier, secrétaire général ; Sarbonnet, secrétaire adjoint ; Colange, trésorier ; Ravel, trésorier adjoint ; Dubost, capitaine de route.

Le banquet annuel est fixé au 28 janvier.

Comité financier du Vélodrome Tête d'Or. — Le comité financier du vélodrome Tête d'Or, qui avait résilié son bail depuis le mois d'août dernier, vient de se dissoudre complètement.

Les actions, qui avaient été émises à 100 francs, ont été remboursées à 82 francs. Comme on le voit, l'exploitation du vélodrome n'a pas donné de très bons résultats en 1905.

Actuellement, le vélodrome est propriété du buffetier dudit.