Rédaction, Administration, Publicité :
10, Rue du Faubourg-Montmartre
PARIS (9e)
TÉLÉPHONE { 1re LIGNE..... CENTRAL 27-68 / 2e LIGNE..... CENTRAL 28-12 / 3e LIGNE..... CENTRAL 28-56
Adresse Télégraphique : VÉLAUTO-PARIS
Directeur-Rédacteur en chef :
HENRI DESGRANGE

L'Auto

AUTOMOBILE - AÉRONAUTIQUE - CYCLISME
ATHLÉTISME - ALPINISME - BOXE - ESCRIME - GYMNASTIQUE - HIPPISME - POIDS & HALTÈRES - YACHTING

Le Numéro : 15 Centimes
22e ANNÉE. — N° 7.374. — QUOTIDIEN
Mardi 22 Février 1921

ABONNEMENTS :

	6 MOIS	UN AN
SEINE et SEINE-et-OISE..... Fr.	24 »	46 »
DÉPARTEMENTS et ALGÉRIE.....	25 »	48 »
ETRANGER (Union postale).....	34 »	65 »

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

LES GRANDES ENQUÊTES DE "L'AUTO"

"Que pensez-vous du départ en ligne dans le Grand Prix de l'A.C.F. ?"

Nous avons posé hier cette question à un certain nombre de constructeurs, de coureurs et de personnalités, et si la majorité se range à ce qui sera vraisemblablement l'avis de la Commission Sportive, une minorité émet un avis opposé et craintif.

La nouvelle que nous avons donnée hier de la très grande possibilité de voir, cette année, le départ du Grand Prix de l'Automobile Club de France donné à tous les concurrents en un seul peloton, a fait le bruit qu'on devine dans notre monde sportif. Ce départ en ligne serait une innovation sensationnelle en France, et tous les sportsmen, tous les « sportifs » se sont rejoints à l'idée de voir ainsi considérablement augmenté l'intérêt et la clarté de la plus grande épreuve de l'après-guerre.

Cependant les avis ne sont pas unanimes. Quelques-uns sont nettement hostiles au départ en ligne, d'autres l'admettent sous certaines réserves pleines de bon sens. Et ces opinions diverses nous ont tout naturellement conduit à ouvrir, à cette occasion, une enquête rapide, dont nous mettons le résultat sous les yeux de nos lecteurs. Cela leur permettra de se faire une idée plus précise de la question et de noter les objections qui a provoquées notre référendum.

Ce que dit le chevalier René de Knyff

président de la Commission Sportive de l'A.C.F.

Nous ne pouvions que souhaiter avoir tout d'abord l'avis de M. René de Knyff, président de la Commission Sportive de l'A.C.F., qui va être appelée à rendre une décision à cet égard.

M. de Knyff, que nous avons eu le plaisir de joindre hier à l'heure de sa leçon de culture physique, a bien voulu nous préciser ses intentions et celles de ses collègues :

« — Ce projet que nous avons formé, nous a-t-il dit, a besoin d'une mise au point qui ne peut être faite que sur le terrain même. C'est pourquoi je dois aller moi-même prochainement étudier la question au Mans. Si j'estime que le départ en ligne est pratiquement réalisable sur le circuit, j'apporterai chaleureusement en faveur de son adoption. La course y gagnera beaucoup en intérêt pour les spectateurs.

« Bien entendu une condition indispensable est de n'avoir en course — comme ce sera sans doute le cas cette année — qu'un lot réduit de voitures. Avec trente ou quarante engagées, il n'y faudrait pas songer.

« J'estime encore qu'il serait bon d'imposer aux conducteurs de ne pas lutter immédiatement de vitesse sur la ligne de lancée; on pourrait assimiler ces premières centaines de mètres au premier tour à allure modérée qui est imposée en Amérique dans les courses sur autodromes. »

On voit, en tous cas, que la Commission Sportive n'agira pas à la légère et ne se prononcera qu'après avoir étudié avec soin sur place les possibilités de la solution nouvelle envisagée.

D'autres opinions

M. Koechlin, directeur de la maison Peugeot. — Tout dépend de la largeur de la route. Il faut encore que la route large au départ, soit large très longtemps. Car si la route n'est pas large, les concurrents, — retardataires au départ, — seraient désavantagés sur ceux que le hasard aurait placé devant eux. En Amérique, les pistes et les routes sont très larges. En France, il n'y a pas de pistes, et je ne crois pas que les routes présentent les qualités de largeur que je viens de vous indiquer.

Maurice Farman, co-directeur de la maison Farman et ancien coureur. — Je suis un peu vieux jeu pour émettre un avis sur une telle question. Je vous avoue que si j'avais à me mettre en ligne, j'éprouverais un frisson. C'est que, en Amérique, les courses se disputent sur de larges pistes et que, en France, les routes ne sont pas larges. Pour me résumer, au point de vue public, l'intérêt n'est pas douteux; au point de vue organisation, je craindrais des accidents.

M. Ballot, directeur de la maison Ballot. — Je n'y vois aucun inconvénient. Pour le public, le départ en ligne est l'idéal. Plus de calculs à faire; le premier qui passe devant ses yeux, c'est vraiment le premier de la course. Mais quelles difficultés d'organisation ! Je ne sais comment la route sera, parce qu'on est en train de l'aménager, mais ce que je sais, c'est qu'il faudrait pour que le départ en ligne pût se faire qu'elle fût très large sur au moins quatre kilomètres de longueur. A ce moment-là, les concurrents auront pris leur place et on pourrait ne pas craindre d'accident. Ce qui pourrait peut-être se faire, c'est une copie du départ d'Indianapolis. Faire partir les concurrents avant la ligne de départ; les faire passer cette ligne à une quarantaine de kilomètres à l'heure avec une voiture-pilote qui pourrait se dérober par un chemin de traverse. Ainsi nous pourrions, dans une certaine mesure, éviter les accidents. Mais ce qu'il faut, c'est éviter qu'un très bon conducteur, à cause d'une route trop étroite ne se trouve handicapé et reste derrière des concurrents moins vite ou plus favorisés par le hasard.

BALLOT

M. Barbarou, maison Lorraine-Dietrich. — La question est un peu spécieuse. Si nous atteignons la vingtaine de partants, nous aurons des accidents. Pensez-vous alors que, pour plaire au public, on puisse risquer simplement de supprimer à tout jamais la course en France ? C'est le public lui-même qui se trouverait lésé.

Fernand Charron. — C'est la chose la plus stupide que l'on puisse concevoir. Le départ en ligne ? c'était bon quand les voitures ne faisaient que quarante kilomètres à l'heure. Mais actuellement ? Ne prenez pas surtout l'exemple de l'Amérique, avec ses pistes rectilignes de 15 ou 20 mètres de largeur, car nous sommes en France et nous savons que nos routes font de fréquents tournants. Même avec la voiture-pilote et avec le départ lancé, je ne saurais, à aucun prix, préconiser le départ en ligne.

Chassagne, conducteur chez Ballot. — Ça ne me déplaît pas. Si nous avons une route large de 12 à 15 mètres sur une longueur de 2 à 3 kilomètres, les accidents ne sont pas à craindre. Ne pourrait-on pas faire des éliminatoires qui n'auraient pour but que de donner la tête du départ aux voitures les plus vites ? Ce serait ainsi diminuer encore la difficulté du départ. J'ajoute que pour le public, le départ en ligne serait idéal et pour nous-mêmes, les conducteurs, il aurait le grand avantage de nous faire connaître notre position exacte et de nous stimuler quand nous saurions que devant nous l'adversaire que nous voyons nous précède réellement dans le classement.

CHASSAGNE

M. Jeanson, directeur technique de la maison Brasier. — Le départ en ligne nous paraît assez compliqué, et comme nous ne courrons pas, il nous est difficile d'émettre un avis autorisé. De nombreuses difficultés se présenteront dont la moindre ne sera pas l'étroitesse de nos routes.

M. Bignan, directeur de la maison Bignan-Sport. — Je suis tout à fait partisan du départ en ligne. C'est ce qu'il y a de plus logique. Je ne me cache pas, pour cela, les nombreuses difficultés à vaincre.

M. Henry, ingénieur de la maison Ballot. — Je partage l'avis de M. Ballot. Le départ en ligne est possible si l'on aménage aux concurrents une route large de 12 mètres au moins sur au moins deux kilomètres. Je suis allé sur le circuit. Je crois la chose possible. Qu'on la réalise et le public prendra un intérêt plus vif à la course d'automobiles.

M. le comte d'Arnaud. — Le départ en ligne est possible sur un autodrome spécialement aménagé. Il n'en est pas de même sur route, où deux voitures au plus peuvent partir de front. Si nous supposons un intervalle de 20 mètres entre les rangs successifs, c'est 15 x 20, soit 300 mètres d'encombrement, constituant un bouchon presque infranchissable pour les derniers partants. Au point de vue spectateur, le départ espacé me semble infiniment préférable sur route, car, dès le premier tour, l'espacement devient suffisant pour qu'il passe tout le temps quelque chose et que l'intérêt se maintienne pendant tout la course. Tandis qu'avec le départ groupé, l'espacement sera beaucoup plus long, les passages isolés moins fréquents et les minutes d'ennui plus longues.

Maury, directeur de la maison Pirelli. — Au point de vue sportif et au point de vue spectacle, c'est parfait. Pour le public, le premier sera bien le premier. Aucun doute, pour lui, ne sera plus possible. Reste l'organisation. Ça n'est plus de ma compétence. J'ai l'impression qu'il y aurait des difficultés dans les trois ou quatre premiers kilomètres ; maintenant, si j'étais conducteur... peut-être vous dirais-je plus précisément mon avis !

Lacoste, directeur commercial de la maison Hispano-Suiza. — Si vous avez de la place pour que le départ puisse se faire sans difficultés, il est certain que la course gagnera en intérêt sportif et qu'elle sera plus facile à suivre par le public.

M. Petavy, directeur de la maison Dunlop. — Si je me place au point de vue du spectateur, parfait. Ce sera d'un ensemble émotionnant. Au point de vue sportif, non. Vous allez fausser les résultats, car vous risquerez d'avoir des accidents. Au point de vue du sportsman, impossible. Vous ne pouvez pas faire partir tous les concurrents en même temps. Donc, je ne serai pas plus avancé quand un concurrent passera, car il me faudra me souvenir s'il était dans le premier ou le deuxième paquet, tandis qu'avec l'échelonnement de deux en deux minutes, ou de trois en trois minutes, je sais à quoi m'en tenir. Si je prends enfin le point de vue du tourneur de films, parfait, car alors les accidents rendront son film passionnant et tout le monde voudra le voir.

Frantz-Reichel. — J'ai toujours été partisan du départ en ligne. C'est le seul qui soit sportif, et c'est celui qu'il faut imposer. En élargissant suffisamment l'emplacement du départ, 400 mètres sont nécessaires pour que les concurrents se mettent en ordre. Ainsi, le public serait satisfait et les concurrents le seraient tout autant.

AUTOMOBILE

Le Meeting "Bull's Eye" de l'A.C. de Nice

Basé sur la précision de la vitesse obtenue, il aura lieu le 5 mars sur la côte de la Turbie.

Nice, 20 février. — Le samedi 5 mars aura lieu sur la côte de la Turbie une épreuve dont le principal facteur sera la précision dans la vitesse obtenue. Elle s'adresse donc à tous les touristes.

Cette épreuve, dénommée « Bull's eye », tire son nom de sa comparaison à celle d'un tir à la cible dans lequel les balles sont classées en raison de leur rapprochement du point central ou « Bull's eye », terme technique de la langue anglaise qui désigne la « mouche » située au centre de la cible.

Les grandes lignes du règlement

L'épreuve aura lieu sur la côte de la Turbie, de la borne 25 kil. à la borne 27 kil., départ lancé. Elle est ouverte à toutes voitures automobiles munies d'un moteur d'au moins quatre cylindres, sans distinction de carrosserie de force ni de poids, et portant au moins deux personnes, conducteur compris.

Les voitures engagées devront parcourir ces deux kilomètres dans l'un des temps ci-dessous pris comme temps de base pour la catégorie dans laquelle elles se sont engagées.

Catégorie A (puissance inférieure à 13 HP) : Temps de base ou « Bull's eye » : 5 minutes (24 kil. à l'heure).
Catégorie B (puissance inférieure à 17 HP) : Temps de base ou « Bull's eye » : 4 minutes (30 kil. à l'heure).
Catégorie C (puissance inférieure à 23 HP) : Temps de base ou « Bull's eye » : 3 m. 20 s. (36 kil. à l'heure).
Catégorie D (puissance inférieure à 41 HP) : Temps de base ou « Bull's eye » : 2 m. 40 s. (45 kil. à l'heure).
Catégorie E (puissance quelconque) : Temps de base ou « Bull's eye » : 2 minutes (60 kil. à l'heure).

Le classement

La voiture qui aura couvert le parcours exactement dans le temps de base déterminé pour sa catégorie, ou qui s'en sera rapproché le plus, sera classée première. Les autres voitures de la même catégorie seront classées d'après leurs écarts.

Pour s'engager

Les demandes devront être adressées à l'A.C. de Nice, 7, Promenade des Anglais (rue Massenet) ; clôture le 3 mars, à 16 heures. L'inscription est de 20 francs jusqu'au 28 février, à midi, et, jusqu'au 3 mars, il sera porté à 50 francs. — *Jean Nicard.*

LES ÉPREUVES DE L'« AUTO »

Le Championnat de la Presse Sportive

(2e année. — 3 mars 1921)

CROSS COUNTRY, MARCHE, CYCLISME

Un nouveau prix

Nous avons reçu, hier, de la Société des Aéroplanes Morane-Saulnier, une somme de 100 francs pour être transformée en prix pour nos Championnats. Nos vifs remerciements aux dirigeants de la grande firme.

Clôture des inscriptions le 28

La date de nos épreuves approche à grands pas. Aussi, est-il grand temps de rappeler aux retardataires que la clôture des inscriptions est irrévocablement fixée au lundi 28 février, 18 heures.

On s'inscrit pour le déjeuner

On s'inscrit également pour le déjeuner amical qui réunira tous les concurrents au « Père Auto » à l'issue des épreuves, et dont le prix est fixé à 20 francs. Nous ne saurions trop engager les « compétiteurs » de cette dernière épreuve à nous faire parvenir sans retard leur cotisation. La négligence de certains l'an dernier fit qu'une quarantaine de convives dut partager un repas prévu pour 25 et que le « Père Auto » eut bien du mal à compléter.

Cette année, nous serons implacables. Seuls seront admis à la table ceux qui se seront inscrits avant le 28 courant, 18 heures, la liste devant être communiquée dès le lendemain matin au restaurateur pour lui permettre de prendre ses dispositions.

Les inscriptions sont reçues à l'*Auto* (1er étage). Par lettre, mandat au nom de M. Henri Jobart.

Engagez-vous

Les engagements sont reçus à l'*Auto* ; les adresser à notre camarade Ch. Joly, accompagnés de la somme de 5 francs. Ces 5 francs seront remboursés aux partants ; pour les non partants, ils formeront un fonds de prix supplémentaires.

AÉRONAUTIQUE

Le Grand Prix de l'Aéro Club DE FRANCE

(Paris-Lille-Paris-Pau-Paris-Metz-Paris, 2,400 kilomètres)

Après un premier essai, le Goliath, parti à 22 h. 16 m. 14 s., vire sur Lille à 23 h. 50.

Nous avons laissé, hier, le Goliath en pleine nuit et en plein inconnu. A 1 heure du matin on n'en avait encore aucune nouvelle et au Bourget on commençait à s'inquiéter. Ce n'est qu'à 2 h. 30 que l'avion géant touchait terre.

Partis du Bourget à 22 h. 05 les aviateurs eurent un début de voyage heureux : les moteurs donnaient merveilleusement. Mais entre Doullens et Arras, une brume s'éleva au ras du sol, cachant tous les repères. D'Or et Bernard se sentaient dérivés; ils ne pouvaient corriger leur dérive n'ayant aucun point de comparaison avec le sol. Ignorants où ils étaient et n'apercevant aucun signal lumineux, ils mirent cap au sud et reprirent la direction de Paris.

A leur descente, D'Or et Bernard, et le mécanicien Robin se plaignirent qu'aucun nom de ville ne soit apparent sur les gares — ce qui aurait donné la possibilité de se repérer exactement à tout moment — et de « prendre » un cap certain qui aurait permis de poursuivre au moment où la brume est survenue. Dans le nord spécialement, toutes les « cités » se ressemblent — surtout de nuit — et le nom inscrit sur le toit des gares serait d'un précieux secours pour les aviateurs.

C'est également l'avis de M. Henry Farman, qui va prendre vraisemblablement d'ici peu l'initiative d'une demande officielle pour que soit réglée enfin cette signalisation nocturne — qui existe en Allemagne.

Le virage à Lille

Quoi qu'il en soit, les pilotes du Goliath ne sont nullement découragés, et, hier soir, à 22 h. 16 m. 14 s., ils ont repris les airs.

Parmi les amis de l'aéronautique venus pour assister à cette deuxième tentative, nous avons rencontré à l'aéroport du Bourget : MM. M. Farman, E. Renault, Rougerie, Paul Doué, Reuvasie, chef de l'aéroport, Dollfus et Lallier, commissaires de l'Aéro Club, et le frère de Fernand D'Or.

Le Goliath a pris le départ tous phares allumés, feux rose, blanc et vert à l'avant, feu blanc à l'arrière.

Cet envol saisissant s'est produit dans des conditions météorologiques excellentes, sur le parcours Paris-Lille, moins bonnes, sur Paris-Pau.

A 11 h. 50, l'avion géant virait fort correctement à 700 mètres d'altitude au-dessus de Lille. Reparti aussitôt, il déviait légèrement sur la gauche, afin de suivre la voie ferrée Lille-Paris.

En dernière heure, Le Bourget attendait vers 1 h. 45 le retour de D'Or et Bernard, qui devaient prendre aussitôt la direction de Pau.

Allô ! Allô !

LA MANGEAILLE

Je ne puis me défendre d'une certaine inquiétude, pour ne pas dire : d'une inquiétude certaine, lorsque je me pose à moi-même la question que voici :

Que doivent penser du monde des sportifs les indifférents, voire même les gens de bonne volonté (je ne tiens pas compte ici des intellectuels qui nous comparent à des coltineurs), que doivent-ils penser de nous lorsqu'ils lisent chaque jour dans nos journaux sportifs le récit des banquets qui s'organisent chaque jour, lorsqu'ils voient dans ces mêmes journaux des reproductions de banquets sportifs où trônent, sur les tables dévastées, les cadavres des bouteilles de « vinasse » et de « mousseux » ?

Ces braves gens ne peuvent pas ne pas se demander si tous ces hommes de sport ne sont pas de simples fumistes pour prêcher, d'un côté, la vie saine, frugale, la tempérance, la lutte contre l'alcoolisme et d'un autre côté, pour se remplir la « panse » publiquement avec une pareille désinvolture.

Il n'y aurait vraiment qu'une excuse à ces agapes, c'est qu'elles servent à quelque chose, c'est que leur utilité fut évidente. Hélas ! Je me souviens qu'en décembre dernier, au cours d'un banquet, l'excellent Henry Paté nous annonça que l'Office National des Sports était enfin une réalité qui verrait le jour bien certainement avant le 1er janvier. Nous nous sommes tous réjouis d'une aussi bonne nouvelle. Hélas ! Deux mois après, l'O. N.S. apparaît plus lointain que jamais.

Je trouve très bien qu'on ait offert un banquet à M. Gaston Vidal, dont la bonne volonté sportive s'est manifestée en de nombreuses circonstances, mais malgré mes désirs, M. Gaston Vidal n'est point ministre des Sports en France et nous voici levant le coude pour célébrer l'avènement à la fonction ministérielle de l'un des nôtres.

J'en passe — des banquets — et des meilleurs, car la liste en serait interminable de ceux qui ne servent à rien, qui ne riment à rien et qui constituent de rudes corvées pour les gens sérieux qui ont à travailler. — HENRI DESGRANGE.

Aujourd'hui, à 14 heures, courses à Enghien.
Nos pronostics :
Prix de l'Annamee. — *Mlle Jacqueline, Coraggio.*
Prix de l'Auxois. — *Harry L., Aral.*
Prix du Brionnais. — *Martinez, Latch.*
Prix Fleurissant. — *Caladox, Saint Yorre.*
Prix du Mont d'Or. — *Le Français, Fenton.*

Le Spad sur lequel l'as japonais Ishibashi a triomphé dans la course Osaka-Kuruma, l'échappe belle !

Primitivement destiné, avec quelques uns de ses camarades de série, au gouvernement russe, il fut acheminé, à la fin de la guerre, sur la Sibérie par le Japon. Fort heureusement les transports sont très lents et quand il arriva au Japon, les Soviets avaient conquis toute la Russie de l'Asie, y compris la Mandchourie.

C'est ainsi qu'il resta quelques mois au Japon où, pour lui éviter le chemin du retour, la mission française le vendit à l'armée japonaise, notre alliée.

En voilà un, au moins, qui a échappé au péril rouge !

Voici une nouvelle qui va réjouir les jeunes amateurs de courses cyclistes sur route.

Nous apprenons que la *Société Parisienne de Ventes à Crédit*, 1, cité Paradis, à Paris, dans le but d'aider à la diffusion du sport cycliste, vend non seulement ses machines de course, types spéciaux, payables en douze mois, mais vient d'établir un système de primes qui permettra aux futurs champions de se libérer facilement, soit d'une partie, soit de la totalité de la valeur de la machine.

MM. les secrétaires de clubs sont priés de faire connaître leur adresse à la S.P.V.C., afin que cette maison leur fasse parvenir tous renseignements concernant cet important programme.

Le *Bottin Mondain*, édition 1921, vient de paraître. Cet annuaire, le seul complet, toujours présenté avec beaucoup de cachet, recevra certainement le même accueil que celui qu'il a obtenu l'année dernière.

Une place très importante a été consacrée aux adresses utiles, classées par catégories. Sous cette rubrique, se trouvent groupés tous les noms des maisons de choix composant l'aristocratie du haut commerce et de l'industrie qui font de Paris la première ville du monde.

En plus de ces précieuses informations, on trouve toujours, dans le *Bottin Mondain*, un chapitre spécial des théâtres avec plans, prix et tous renseignements désirables, dans le moins de temps possible.

Un autre chapitre concernant le Tourisme fournit des notices intéressantes sur les principales villes d'eaux et d'excursions ; c'est le guide indispensable à toute personne qui veut partir en villégiature, soit vers les rivages enchantés de la mer, soit vers les sites reposants de l'intérieur.

En vente chez les libraires et 19, rue de l'Université.

C'est par le choix d'une bonne huile que le chauffeur assurera la marche régulière de son moteur.

L'Huile A. D. Jupiter (en bidons de 2 litres) est la meilleure, sa qualité est immuable.

Le Téléphoniste.

Dimanche prochain, au Vel' d'Hiv'

La Rentrée de Léon Georget

Le « père Bol d'Or » sera opposé à Billard et Ali Neffati, sur 30 kil. derrière tandems. — Léon Vanderstuyft, Bordoni et Juby derrière motos.

Nous l'avons dit dès hier, les trois épreuves principales du programme de dimanche prochain, au Vel' d'Hiv', s'annoncent comme devant donner lieu à des batailles des plus intéressantes, parce que toutes très ouvertes. De ces trois épreuves cependant, une se détache plus particulièrement. C'est le match derrière tandems, qui va mettre aux prises Léon Georget, Louis Billard et Ali Neffati.

La rentrée de Léon Georget sera accueillie avec sympathie. C'est qu'en effet le « père Bol d'Or », comme on se plaît à le surnommer, a un passé glorieux.

GEORGET

Neuf fois vainqueur, une fois second et une fois troisième du Bol d'Or, Léon Georget, qui a encore beaucoup de titres à son actif, a toujours été un des spécialistes les plus réputés des courses derrière entraîneurs humains. Et c'est avec plaisir qu'on le reverra, dimanche s'accrocher avec son énergie habituelle à la roue de ses tandems. Avec lui, on peut être assuré que la course sera menée rondement. Les deux adversaires qu'on lui oppose ne sont pas les premiers venus. Billard, à qui ses réelles qualités et la belle énergie ont valu les faveurs du public parisien, et Ali Neffati, un autre excellent spécialiste des courses derrière tandems, sont, en effet, de taille à mener la vie dure au père Bol d'Or.

Ainsi, avec ce match, qui s'annonce très disputé, avec le match de demi-fond en trois manches, dont nous aurons l'occasion de reparler, et l'américaine de 25 kilomètres que disputeront avec leur ardeur habituelle les équipes de second plan, c'est une belle petite séance de sport qui se prépare. Et vous verrez que nous ne regretterons pas trop, pour une fois, l'absence des grandes vedettes de ces diverses spécialités.

TOURISME

La nouvelle Confédération Française a fêté son parrain

La Confédération du tourisme français offrait hier soir un banquet à M. A. Borel, ancien sous-secrétaire d'Etat et président du groupe parlementaire du tourisme, en remerciement des services rendus par lui à la cause du tourisme national.

M. BOREL

Une soixantaine de représentants des associations touristiques et de la presse sportive avait tenu à manifester leur sympathie à l'actif ministre.

Après une série de discours fort applaudis, M. Defert, président du T.C.F., annonça que le principe était officiellement adopté d'une Confédération du Tourisme français groupant les fédérations du *Tourisme réceptif*. (Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative) du *Tourisme actif* (Union Nationale des Associations de Tourisme) et du *Tourisme officiel* (Groupes parlementaires et Office National du Tourisme).

Tout nous fait bien augurer de la Confédération qui vient de naître, et dont M. A. Borel, d'un bras robuste, saura soutenir les premiers pas.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE MIXTE

(Au Cirque de Paris, 25 février et jours suivants 25,000 francs de prix.)

Les premiers engagés. — Pas de match nul. Le championnat est ouvert à tout concurrent d'un poids minimum de 75 kilos.

Le championnat du monde de lutte mixte, qui se disputera au Cirque de Paris, le 25 février et les jours suivants, est à peine annoncé que déjà les engagements affluent : la journée d'hier nous a apporté les noms suivants :

Les engagés

1. Roberty (Italien), 1 m. 85, 115 kilos.
2. Sondi (Roumain), 1 m. 86, 98 kilos.
3. Fournier (Français), 1 m. 88, 105 kilos.
4. Raoul Saint-Marc (Belge), 1 m. 85, 112 kilos.
5. Goffin (Hollandais), 1 m. 86, 105 kilos.
6. Nicolas Dolue (Belge), 1 m. 80, 115 kilos.
7. Charles Novara (Italien), 1 m. 65, 75 kilos.
8. Imbert (Suisse), 75 kilos.
9. Gaston Pottiez (Français), 1 m. 72, 82 kilos.
10. Edmond Dome (Français), 1 m. 85, 90 kilos.
11. Paul de Villiers (Français), 1 m. 81, 101 kilos.
12. Stroolants (Belge), 1 m. 78, 112 kilos.
13. Maugardz (Français), 1 m. 82, 101 kilos.

Tous les champions sont invités à prendre part au championnat : tous les engagements sont acceptés, répétons-le bien.

La lettre de Constant le Marin

Voici, d'autre part, la lettre qu'a adressée Constant le Marin au Cirque de Paris :

Je lis dans le journal l'*Auto* que vous organisez un Championnat du Monde de lutte mixte, je dois m'embarquer le 19 mars pour le Mexique et je serais très heureux de participer à votre Championnat, je vous serais donc infiniment reconnaissant de bien vouloir accepter mon engagement et de le communiquer au journal l'*Auto*; je rentre depuis quelques jours de Buenos-Aires où je viens de sortir vainqueur de la Ceinture d'Or. J'ose espérer que vous recevrez aussi l'engagement de tous les champions avec lesquels je serais très heureux de me mesurer.

CONSTANT LE MARIN,
champion du monde 1913-1914-1912.

Le Propulseur Kégresse-Hinstin

Les expériences faites dimanche au Mont-Revard ont prouvé que la locomotion automobile en tous terrains est aujourd'hui résolue.

Lors du dernier concours de chars de montagne, organisé au Mont-Revard par les soins de l'Automobile Club de France, un nouvel appareil, le propulseur Kégresse-Hinstin avait fait sensation et les pouvoirs publics étant extrêmement intéressés par la question, une journée d'expériences sur cet ingénieux appareil avait été organisée avant-hier dimanche, toujours au Mont-Revard.

L'armée y était représentée par les commandants Levassor et Petiet, le capitaine Bruneau, du ministère de la Guerre, le commandant Favre, de l'Aéronautique, le commandant Terme, de l'état-major du maréchal Foch, le commandant Grossetête, de la Direction des Forges, et le capitaine Maison, de la Section Technique de l'Artillerie. L'Agriculture avait délégué M. Roux, et les Travaux publics M. Sivaud, Gallin et de Couchard. Etaient également présents : MM. Brillié (Schneider, du Creusot), Weiss, Privat-Deschanel, du Crédit Français, etc. On voit par là la portée des expériences effectuées sur le propulseur Kégresse-Hinstin.

×

Deux mois sur l'appareil : il met en jeu une chenille souple en caoutchouc disposée comme on va le voir. Les voitures qui servaient aux essais étaient des 10-chevaux d'un type aujourd'hui classique, familier à tous les chauffeurs. On enlève les roues arrière qu'on remplace par des tambours-traineurs; le poids de l'ensemble est supporté par 4 paires de galets (de chaque côté), lesquels galets articulés et dépendant d'un système de balanciers extrêmement ingénieux maintiennent toujours en contact la chenille avec le sol. En définitive, on arrive à une charge — insignifiante — de 100 grammes au centimètre carré.

Ce système résoud pleinement le difficile problème de la locomotion sur neige. Tous ceux qui assistaient aux expériences de dimanche sont édifiés à cet égard; en neige vierge la chenille ne s'enfonce que de 2 centimètres; quant aux roues avant, un montage simple et rapide permet de leur adjoindre — en moins de cinq minutes — des patins augmentant la surface d'appui, la direction demeurant aisée et sûre. Les pentes neigeuses du Revard, — ces pentes redoutées des skieurs — sont ainsi descendues à toute vitesse en pleine sécurité; et en revanche, toute voiture équipée du système Kégresse peut gravir des rampes abruptes; on a été sur talus jusqu'à 78 pour cent.

Je ne crois pas avoir souvent assisté à des expériences permettant d'être aussi affirmatif quant à leur portée. Le vrai est que nous nous trouvons ici en présence d'une révolution comparable, dans l'histoire de l'automobile, à celle qu'avait déterminée l'apparition du bandage pneumatique. Des milliers d'application sont facilement entrevues : l'appareil Kégresse peut circuler en tous terrains : marécageux, sablonneux, labouré.

Fonctionnant sur neige, on voit de multiples emplois quant aux stations d'hiver, à leur liaison avec les vallées.

Le Kégresse-Hinstin assure la locomotion sur le sable, et c'est un domaine immense. Nos colonies plus rapidement pacifiées et mises en valeur à meilleur compte, puisque la route, si coûteuse de temps et d'argent, n'est plus une nécessité. De son côté, le paysan, le fermier, pourront se rendre à la ville avec la même voiture qui leur permettra de circuler à travers champs et au besoin de tirer leur charrue. Les explorateurs, les chasseurs de fourrures des régions polaires se voient également dotés d'un outil admirable.

Vraiment les possibilités sont quasi infinies. N'avais-je pas raison de dire que nous sommes ici à un des grands moments du progrès automobile.

×

Cette certitude où nous sommes du très brillant avenir réservé au propulseur Kégresse-Hinstin ne vient pas seulement du caractère concluant, définitif, des expériences auxquelles nous fûmes convyés, mais aussi de cette considération qu'il s'agit d'un mécanisme éprouvé durant de longues années et qui se serait extrêmement développé en France pendant la guerre si l'inventeur Kégresse n'avait été retenu en Russie par les bolcheviks. Nous conterons quelque jour son aventure, une curieuse odyssée.

L'essentiel, aujourd'hui, était de dire ce qui est. Grâce au propulseur Kégresse-Hinstin il n'est plus de circonstances qui puissent empêcher l'emploi de l'automobile et nous entrevoyons un champ d'application quasi illimité. Invention exclusivement française : sachons en profiter, car elle est grosse de conséquences industrielles.

C. Faroux.

UNE NOUVEAUTÉ

Un Solex spécial pour la Ford

C'est une nouveauté qui vient à son heure, et est appelée à créer, à n'en pas douter, une véritable petite révolution dans le monde de l'auto.

Ceux qui roulent dans la voiture populaire américaine — et ils sont nombreux aujourd'hui — sont certes satisfaits des services qu'elle rend, ils ont dû cependant souvent, en comptant les bidons d'essence consommés, reconnaître que les carburateurs américains avaient dû être établis dans un pays... et à une époque où l'essence ne devait pas coûter bien cher ! Malheureusement aujourd'hui nous en connaissons le prix !

De nombreux propriétaires, il y a quelque temps déjà, demandèrent à Solex — spécialiste averti en la matière, on peut le reconnaître — de leur construire un carburo spécial, pouvant se monter facilement sur leur Ford, et réalisant les mêmes économies que sur les autres voitures.

Aujourd'hui, c'est chose faite : le modèle que je reproduis ici est admirablement au point, a tous les avantages connus de cet excellent carburateur, ne nécessite pour être monté aucune modification, ni à la tuyauterie, ni à la commande, ni au réchauffage ; il se place en fort peu de temps et, bien entendu, se règle et se nettoie avec la même facilité que les autres Solex, ce qui est précieux avec les mauvaises essences actuelles. Il est, en outre, muni d'un dispositif spécial pour faciliter le départ, ce qui est indispensable sur ce type de moteur.

Sans être grand devin, on peut prédire au « Solex » pour « Ford », un brillant avenir.

Quel est le chauffeur assez simple, en effet, pour continuer, avec son carburo américain actuel, à consommer journellement une petite fortune, alors qu'avec le nouveau Solex, dont le prix sera récupéré en rien de temps, il pourra dans l'avenir réaliser une économie considérable.

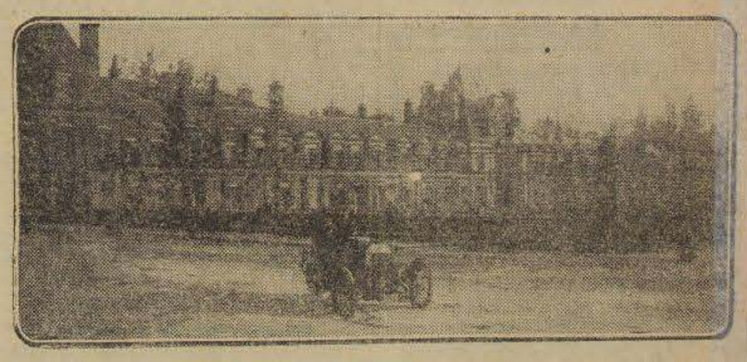
Bonne chance donc au nouveau né !

LES GRANDES ÉPREUVES MOTOCYCLISTES

PARIS-NICE

Organisé par le Motocycle Club de France, avec la collaboration du Petit Journal, *le patronage de l'*Eclaireur de Nice *et le concours de* Motocyclisme. — *(Du 21 au 27 février)*

Hier matin, 88 « Paris-Nice » ont pris le départ à Montgeron. — Beau temps, mais mauvaises routes. — 76 concurrents arrivent à Dijon



Un cyclecar passe devant le château de Fontainebleau

Un départ au clair de lune

Dès dimanche soir, la petite ville de Montgeron appartenait aux « Paris-Nice », et les logements étaient introuvables.

Puis, bien avant que la nuit fut achevée, ce fut dans la Grande-Rue le branle-bas général. Motos et cyclecars commencèrent à pétarader et le contrôle de départ s'animait. Un certain nombre de spectateurs, venus qui par le train, qui par la route, se pressaient déjà autour du starter, malgré la nuit fraîche, mais qu'illuminait un clair de lune splendide.

C'est au classique terminus du pavé de Montgeron que se donnait le départ, auquel le maire du pays tint à assister en personne. Tout marcha à merveille et deux par deux les concurrents vinrent se ranger aux ordres du chronométreur, entre 6 heures et 6 h. 35.

88 concurrents sont partis

Il est remarquable que le concours avant réuni 98 engagements ait vu 88 machines au départ. Le fait est à signaler et à donner comme une preuve du succès de l'épreuve.

Motos 250 cmc. — A 6 heures : 1. Colombel (Radco) ; 3. Ginard (Radco). — A 6 h. 1 : 4. Pierre (DFR) ; 5. Denley (Velocette). — A 6 h. 2 : 6. Humphreys (Velocette) ; 7. Beyer (Velocette). — A 6 h. 3 : 8. Lehmann (Alcyon) ; 9. Clech (Motosolo). — A 6 h. 4 : 10. Price (Diamond) ; 11. Lezin (SC). — A 6 h. 5 : 12. Sené (SC) ; 13. Poulet (Cleveland). — A 6 h. 6 : 14. Pouget (Cyclomotor).

Motos 350 cmc. — A 6 h. 8 : 18. Dubost (DFR) ; 19. Boulangier (DFR). — A 6 h. 9 : 20. Walker (Edmund) ; 21. Morel (MC). — A 6 h. 10 : 22. Vermisse (Yvel's) ; 23. Pornette (Yvel's). — A 6 h. 11 : 24. Baner (Yvel's) ; 25. Sarradet (Yvel's). — A 6 h. 12 : 26. Péan (Peugeot) ; 27. Lesmano (Peugeot).

Motos 500 cmc. — A 6 h. 14 : 31. Bastide (Norton) ; 32. Barthelemy (Norton). — A 6 h. 15 : 33. Lazerge (Norton) ; 36. Naas (ABC). — A 6 h. 16 : 37. Borgotti (ABC) ; 38. Dettruche (ABC). — A 6 h. 17 : 39. Bartlett (ABC) ; 40. Smeets (ABC). — A 6 h. 18 : 41. Bernard (ABC) ; 42. Rolls Gonnet (ABC). — A 6 h. 19 : 43. Duverne (Rudge) ; 44. Dard (Norton). — A 6 h. 20 : 45. Le Bris (Blériot) ; 46. Contant (Blériot). — A 6 h. 21 : 47. Brunet (Blériot) ; 48. Véringa (ABC). — A 6 h.