Aujourd'hui, journée de repos à Marseille

Pas d'étape, ce jour : les véhicules ne bougeront pas du parc fermé, installé aux établissements Bablot, 108, cours Lieutaud, et transformé en salle d'exposition. Le public sera admis à y pénétrer et à voir de près les voitures qui, surmontant les difficultés du concours, sont parvenues à Marseille sans le plus petit ennui mécanique.

Demain, dernière étape : MARSEILLE-NICE

Demain, les voitures quitteront Marseille et, d'une seule traite, gagneront Nice, point terminus du concours. L'étape comprend 200 kilomètres.

L'itinéraire passe par : Saint-Just, Trets, Fréjus, Cannes.

En arrivant à Nice, suivre la Promenade des Anglais jusqu'à la Jetée-Promenade, prendre sur la gauche l'avenue de Verdun, traverser la place Masséna. Le parc fermé sera installé square Masséna, avenue Félix-Faure (derrière le Casino).

Le contrôle d'arrivée sera ouvert à 15 heures et fermera à 17 heures.

MOTOS ET CYCLECARS

(De nos envoyés spéciaux)

Ils sont partis de Dijon au nombre de 45

Dijon, 3 mars. — Les commissaires du concours ont examiné, hier soir, le cas des trois bicyclettes à moteur à qui les intempéries avaient fait manquer l'arrivée au contrôle de quelques minutes seulement.

En raison des circonstances exceptionnelles il a été décidé que la tolérance à l'arrivée serait prolongée de 15 minutes pour cette catégorie. En conséquence, les trois concurrents en question : Rossignol (Evans Cyclemotor), Vernizzi (Parvus), et Lancini (Parvus) sont considérés comme arrivés dans les délais et purent prendre le départ ce matin.

C'est donc 45 machines qui ont quitté Dijon ce matin.

Le passage à Bourg

Bourg-en-Bresse, 3 mars. — La demi-étape Dijon-Bourg s'est faite sans pluie. Enfin ! En grandes parties les routes furent bonnes et même sèches; aussi ce parcours fut-il presque un repos pour les concurrents. Le contrôle est tenu ici par MM. Bardiot et Buffet. A 11 h. 30, 31 machines étaient déjà arrivées.

Puis arrivent les vaillantes petites bicyclettes à moteur, les Evans Cyclemotor et les Griffon-Sicam, ainsi que le scooter Monet et Goyon.

Mlle Duforet, qui pilote si habilement une quadrilette Peugeot, raconte qu'à 17 kilomètres de Bourg elle est restée en panne d'essence, juste devant un épicier à qui il restait un unique et providentiel bidon.

Cinq concurrents, sur les 45 partants, ne sont pas arrivés dans les délais à Bourg : Vernizzi, Lancini, Janin, Dawson et Goëtt.

L'ARRIVEE A LYON

Lyon, 3 mars. — La demi-étape Bourg-Lyon est la plus accidentée que nous ayons rencontrée jusqu'ici. On atteint par endroits 735 mètres d'altitude.

Il y eut des chutes dans la descente de Hautecœur à Serrières ; en furent victimes Verdy et Wood et sa passagère ; pas de mal heureusement : les deux machines purent continuer.

Sont arrivés avant l'ouverture du contrôle, les 26 concurrents suivants : Lapalud, Benoit, Robert, Sénéchal, Bueno, Gex, Neuville, Lombard, Naas, Repusseau, Honel, Cuzeau, Chappaz, Vattier, Pinsay, Guiguet, Clech, de Belleville, Zind, Gaudet, Sollet, Vachey, d'Aumale, Verdy, Goupy, Rolly. Puis arrivent dans l'ordre : Alger, Berte, Dagorno, Porci, Wood, Vincotte, Baudelaire, Mlle Duforet, Vattier, Trouche et Violet.

En raison de l'extrême difficulté du parcours pour les bicyclettes à moteur et les scooters les commissaires ont pris la décision de retarder d'une heure la fermeture du contrôle en ce qui concerne ces deux catégories ; à ceux qui finiront au cours de cette heure supplémentaire, il sera attribué 50 points en plus des points de classement.

Le soir, au siège du Motocycle Club de Lyon, M. Bouvard, président, offrit un vin d'honneur aux concurrents. On félicita comme il convient tous des valeureux concurrents, surtout les pilotes des toutes petites machines qui se montrèrent si courageux. On regretta que le petit cyclecar Monet et Goyon de 270 cmc. ne figure plus dans la course, bien qu'il ait fait l'étape entière depuis Dijon et franchi magnifiquement les cols du Berthion et du Tircul.

L'organisation se montre impeccable. A chaque étape tout est préparé y compris le logement des concurrents. Quant à la Voisin, qui emmène notre envoyé spécial, sa marche est sans histoires, comme toujours.

Le classement à Lyon

Bicyclettes à moteur. — 1. Baudelaire (Griffon-Sicam), 2. *ex æquo* Violet (Griffon-Sicam) et Trouche (Evans-Cyclemotor), avec 52 points 1/2.

Scooters. — 1. Durand (Monet et Goyon).

Motos 250 cmc. — 1. *ex æquo* Vachey (Terrot), Gaudet (Terrot), Clech (Motosacoche), 4. *ex æquo* Berte (Moto-Bijou), Dagorno (Moto-Bijou), Alger (Terrot).

Motos 500 cmc. — 1. *ex æquo* Naas (A.B.C.), Chappaz (Sunbeam), Zind (Motosacoche), Sollet (Rover), Pinney (Triumph), Borgotti (A.B.C.), 7. Cuzeau (Terrot).

Motos 750 cmc. — 1. *ex æquo* Rolly-Gonet (A.B.C.), de Neuville (Triumph), 3. *ex æquo* Vattier (B.S.A.), Vincotte (B.S.A.).

Motos 1.000 cmc. — 1. *ex æquo* Robert (Motosacoche), Lapalud (Motosacoche).

Sidecars 600 cmc. — 1. Guiguet (Orial).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. *ex æquo* Verdy (Harley-Davidson), Gex (Motosacoche), 3. *ex æquo* Porci (Harley-Davidson), Wood (B.S.A.).

Cyclecars 750 cmc. — 1. *ex æquo* Repusseau (Peugeot), d'Aumale (Mathis), 3. Mlle Duforest (Peugeot).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1, *ex æquo* de Belleville (Derby), Lombard (Salmson), Honel (Salmson), Bueno (Salmson), Benoist (Salmson), Goupy (Fournier), Sénéchal (Sénéchal).

Les 38 machines restant en course

Bicyclettes à moteur
2. Motoclette Griffon-Sicam. (Violet).
3. Motoclette Griffon-Sicam. (Baudelaire).
6. Evans Cyclemotor (Trouche).

Scooters
17. Volanto Monet et Goyon (Durand).

Motocyclettes 250 cmc.
18. Motocycle Terrot (Alger).
19. Motocycle Terrot (Vachey).
20. Motocycle Terrot (Gaudet).
21. Motocycle (Clech).
22. Moto Bijou (Berte).
23. Moto Bijou (Dagorno).

Motocyclettes 500 cmc
26. A.B.C. (Naas).
27. A.B.C. (Borgotti).
29. Terrot (Cuzeau).
30. Sunbeam (Chappaz).
31. Motosacoche (Zind).
33. Rover (Sollet).
39. Triumph (Pinney).

Motocyclettes 750 cmc
36. B.S.A. (Vincotte).
37. B.S.A. (Vattier).
38. A.B.C. (Rolly-Gonnet).
40. Triumph (de Neuville).

Motocyclettes 1.000 cmc
43. Motosacoche (Robert).
44. Motosacoche (Lapalud).

Sidecars 600 cmc
46. Orial (Guiguet).

Sidecars 1000 cmc
51. Harley Davidson (Verdy).
53. Motosacoche (Gex).
55. Harley Davidson (Porsi).
56. B.S.A. (Wood).

Cyclecars 750 cmc
60. Quadrilette Peugeot (Repusseau).
61. Quadrilette Peugeot (Mlle R. Duforet).
62. Mathis (d'Aumale).

Cyclecars 1100 cmc
67. Derby (de Belleville).
68. Salmson A.L. (Lombard).
69. Salmson A.L. (Honel).
70. Salmson A.L. (Bueno).
71. Salmson A.L. (Benoist).
72. Fournier (Goupy).
73. Sénéchal (Sénéchal).

Aujourd'hui : l'étape LYON-AVIGNON

Aujourd'hui, les deux étapes Lyon-Valence (100 kil.) et Valence-Avignon (130 kil.). Total : 230 kilomètres.

Départ du parc fermé à Lyon, à 7 heures. Ravitaillement 20 minutes avant le départ ; on sort de Lyon par le pont Galliéni, l'avenue Berthelot, la route de Vienne. On passe à Saint-Symphorien, Vienne. Le Creux de la Tine, Saint-Vallier, Tain, pont de l'Isère, Valence.

Le contrôle de Valence est à l'octroi ; il est ouvert de 9 h. 30 à 11 heures. Ravitaillement garage Bouvier, 151, avenue Félix-Faure. Parc fermé, angle des rues Pasteur et Balzac. Déjeuner, restaurant Pasteur.

Départ de Valence à midi. On passe à Loriol, Montélimar, La Croisière, Mornas, Orange, Sorgues, Avignon.

Le contrôle d'Avignon sera installé boulevard Saint-Michel ; il est ouvert de 15 h. 45 à 17 h. 12. Ravitaillement au contrôle. Parc fermé, au garage Granat, en face le contrôle.

Demain : AVIGNON-NICE

La dernière journée, celle de demain 5 mars, comprendra le parcours Avignon-Nice (271 kil.), divisé en deux demi-étapes : Avignon-Brignoles (139 kil.) et Brignoles-Nice (132 kil.).

Départ d'Avignon à 6 h. 30 ; on sort par les boulevards de Saint-Michel et Limbert ; on passe à Saint-Andéol, Orgon, Senas, Lambesc, Aix-en-Provence, Châteaunef-la-Rouge, La Pente-Purère, Saint-Maximin, Brignoles.

Le contrôle de Brignoles se tiendra au pont Caramy ; il sera ouvert de 9 h. 58 à 12 h. 3 ; ravitaillement devant le parc fermé : parc fermé place du Palais, déjeuner brasserie Tonjiorgi.

Départ de Brignoles à 12 h. 45 ; on passe à Flassans, Le Luc, Auberge des Quatre-Chemins, Le Muy, Fréjus, Cannes, Antibes, Cagnes, La Californie, Sainte-Hélène, Nice.

Le contrôle de Nice sera installé au pont Magnan. Il sera ouvert de 16 h. 3 à 18 h. 1. Le parc fermé sera placé place Masséna.

×

Le cyclecar Sénéchal s'affirme à chaque nouvelle étape et sa parfaite tenue de route est tout particulièrement remarquée, ce d'autant plus que Sénéchal ne ménage point sa monture et effectue chacune de ses demi-étapes à plus de 60 de moyenne arrivant toujours en tête de sa catégorie.

×

La bicyclette à moteur est un engin de grand tourisme. Paris-Nice est en train de le bien montrer, mais pour résister aux mauvaises routes il est indispensable que les machines soient particulièrement bien suspendues et on a pu constater ce jour que la majorité des bicyclettes à moteur en course ont adopté les déjà célèbres fourches élastiques Benicourt, parmi celles-ci le fameux Cyclemotor Evans.

×

Dans cette étape montagneuse, une des plus dures que puisse trouver un touriste, les petits engins populaires et économiques Monet et Goyon ont encore étonné tout le monde. Le Volanto a fait la moyenne exigée de 25 kilomètres à l'heure, battant la plupart des bicyclettes à moteur, qui ont pourtant l'aide de leurs pédales.

×

Comme dans toutes les épreuves classiques, le cyclecar Fournier se montre, dans Paris-Nice, le plus parfait des petits véhicules de grand tourisme : sur les grandes routes de France, comme sur le circuit tortueux de Marly, il prouve son inflexible régularité de marche. Le Fournier qui se classe en tête de sa catégorie à Dijon est, comme toujours, une machine de série, équipée avec le fameux moteur Derby, si remarquable à tous points de vue.

×

Paris-Nice est l'occasion, pour les bicyclettes à moteur Parvus, de faire une démonstration de leurs remarquables qualités. Dans leur marche, rien n'a pu être imputé à la partie mécanique. Seules des crevaisons les ont empêchées d'arriver à Lyon. Il est juste de faire remarquer que ce sont réellement des bicyclettes à moteur et non des motos légères, car leur groupe moteur et leur transmission peut se monter sur n'importe quelle bicyclette.

PARIS-NICE (étape PARIS-DIJON)
Naas, sur moto A.B.C.
Sénéchal, sur cyclecar SENECHAL
se classent premiers de leur catégorie grâce à leur
HUILE KERVOLINE
ETABLISSEMENTS QUERVEL FRERES
25, rue du Port, Aubervilliers

Que pense la France entière de la formidable randonnée, **sans le moindre ennui** des
Evans Cyclemotor sans pédales
dont un conduit par un jeune homme de 16 ans ?
Est-ce suffisant pour lui prouver **qu'il n'y a rien de comparable dans cette catégorie de véhicules ?**

AUTOMOBILE

LES ENQUETES DE L'« AUTO »

Comment baptiseriez-vous les « Voitures à chenille » ?

Notre enquête se termine irrévocablement demain 5 mars.

Les propositions qui nous parviennent, sur le nom à donner aux voitures à neige et à sable, sont de plus en plus nombreuses. Les noms sont variés et la plupart de nos lecteurs nous donnent un nom pour la voiture à neige et un pour la voiture à sable. Le choix ne sera que plus grand.

Nous préférerions, toutefois, un nom général pour les « voitures à chenille », puisqu'elles vont aussi bien sur la neige que sur le sable.

Voici les nouvelles réponses qui nous sont parvenues hier :

Sabloneige, Cheninéige (M. Porusi, Saint-Quentin) ; *Traineautank* (X...) ; *Neigeocar, Snoiemobile, tankoneige, lugomobile, rioisauto, propulneige, sablocar, propulsable, tankosable, traineaumobile, traineaucar* (M. Barbée, Saint-Calais) ; *Autoprimeneige* (M. Dessertaine, Paris) ; *Erpetauto, Erpetocar, Replicar, Reptocar, Podocar, Carpedo* (M. Raffart, Paris) ; *Tankotauski, Sableneige, La fileuse, Neigeautorable* (abonné *Auto*, Saint-Denis) ; *Chenillette, Passe-Partout, Autoneige* (M. Joureux, Yvetot) ; *Citroën autoneige* (M. Brochard, Paris) ; *Sableneige, Tankeneige* (Thomas, Saint-Ouen) ; *Excureioneige* (M. Lebleu, Paris) ; *Sabloneigeuses* (M. Doudon, Choisy) ; *Gelanto, Autogel, Nogeto, Motorogel, Nogeltor, Neigelnile, Niautogel, Autonigel, Chenisautogel, Gelnisauto, Negotraenille, Negotonille* (M. Goudet, Marseille) ; *Autneissablo, Audoptère, Autorep, Audento, Citrodur* (M. Trefoie, Chatleroi) ; *Reptomobile, Reptaumobile* (M. Lechenart, A. du Rhin) ; *Chenilautoneige* (M. Abrau, Paris) ; *Snowcar, Sandcar* (M. Herbert, Montrouge) ; *Snowsaud, Sabulum nivis* (Mme Charpentier, Charenton) ; *Kegressauto, Caterpillar auto* (M. Bronnert, Paris) ; *Montagnautobled* (M. Caby, Paris) ; *Autoracle, Autorampeur, Tankoneige, Chenilleskif* (M. Douchez, Lyon) ; *Reptaumobile* (M. Guérin, Paris) ; *Chenillette, Nicette, Sabouletle, Snowcar, Niphauto, Autoniphe* (M. Leduc, Rouen) ; *Neigeotte* (M. Clément) ; *Autocuine* (M. Hébert, Rouen) ; *Tankette, Chenillette* (M. et Mme Philippe, Paris) ; *Kegresse* (Dr Gomma, Ax-les-Thermes) ; *Autoglobe, Autoglobille, Autobled* (M. Pichoie) ; *Autorampante* (M. Gillet, Rouen) ; *Neisabile* (M. Plombloek, Paris) ; *Saudautocar, Saudicecar, Saudicesauto, Icecar, Autocarsaud, Caterpilcar, Sablicecar, Caterpilauto, Rampicecar, Autoramp, Rampcar* (M. Ducros, Thiers) ; *Susneige, Autoneige, Voiturneige* (M. Girard) ; *Chenilcar* (M. Trillard, Choisy) ; *Autolage, Patinauto, Hydeamobile* (M. Haben, Verdun), *Poussepousse, Passepartout, Perceneige, Ouistiti, Coulaucste, Citroglisseur* (M. Dujol, Luzy) ; *Bledauto* (M. Raoul) ; *Autoniévé, Niévauto* (M. Barrand, Limoges) ; *Kegresse, Tankette* (X...) ; *La fileuse, Neigeuse* (M. Rouryre) ; *Autotraineau, Autoslette, Motoslette* (M. Toscano, Nice) ; *Passeneige, Perceneige* (Mme Rowys, Nice) ; *Rampauto, Carrampe* (M. Courmiot, Saint-Chamond) ; *Autoglissablo-neige* (M. Maréchal, Epinay) ; *Chenillocar* (M. Gilson, Saint-Ouen) ; *Passepartout* (Mlle Madeleine, Sartrouville) ; *Chenillesse* (Bruneau, Paris) ; *Automosable, Autoneiose, Traineeausable* (M. Pichot, Paris).

Rappelons que notre enquête se terminera demain 5 mars. Que nos lecteurs se hâtent donc de nous adresser leurs réponses demain dernier délai.

UN NOUVEAU JUGEMENT DESAVOUE LA CONTRAVENTION AU VOL

Combien de fois n'avons-nous pas conseillé aux automobilistes victimes de contraventions au vol de ce défendre, en contestant devant le tribunal la légalité de ce mode arbitraire d'application des règlements de circulation !

Un de nos lecteurs de Longjumeau vient de faire triompher, une fois de plus cette thèse, en s'appuyant sur des documents de procédure publiés dans ces colonnes. Convoqué devant le tribunal de simple police de Sceaux pour y répondre d'une contravention pour excès de vitesse, dressée au vol, il a fait valoir, pour sa défense, les multiples incertitudes qui enlèvent toute valeur à un procès-verbal établi dans de telles conditions : manque de précision dans la description de la voiture, indication approximative de l'heure du passage, invraisemblance dans l'évaluation de la vitesse, etc.

Cette argumentation a porté, et l'automobiliste a bénéficié du doute qui entachait grossièrement cette contravention au vol, comme la plupart de toutes celles dressées avec une égale désinvolture.

L'arrêté du tribunal de simple police de Sceaux du 1er mars est à épingler à la suite de tous ceux du même genre que nous avons relatés ici.

Les insignes des Sections automobiles des armées françaises pendant la Grande Guerre 1914-1918

Au cours de la grande guerre, la plupart des unités automobiles des divers fronts avaient adopté des insignes d'une grande diversité. Nous avons groupé une série importante de ces insignes que nous oublierons successivement.

Nous recevrons avec plaisir les dessins d'insignes que les anciens officiers et conducteurs voudront bien nous adresser pour compléter notre documentation.

LE CONDUCTEUR
(Section T.M. 379.)

Les plus vieux ouvriers du Cycle et de l'Automobile (1)

Tous les records sont battus

A la suite d'un article paru ici même sur les plus anciens artisans du cycle ou de l'automobile, de nombreuses lettres nous sont parvenues signalant des cas exceptionnels de fidélité à nos industries; le record d'ancienneté détenu par M. Maggia, avec 42 ans de présence dans une maison d'automobiles, est battu par M. Sieru, né en 1845, entré le 15 mars 1871 à la maison René Bretteau, Bretteau frères et Cie successeurs, carrossiers à Paris.

M. Charles Sieru, scieur au ruban, puis contremaître de l'atelier des machines à bois, est donc employé dans la même maison depuis 51 ans. Le record sera-t-il battu ?

De tels titres d'ancienneté impliquent que ces ouvriers ont commencé à travailler dans un métier quelque peu différent de l'automobile: leurs patrons se sont dirigés vers cette industrie et ils ont suivi le mouvement à des époques différentes.

Cette digression nous amène à penser que le premier ouvrier s'étant dirigé vers l'automobile pourrait bien être M. Jules Henri Ménager, né en 1854, entré aux établissements Panhard et Levassor le 18 juillet 1875 et n'ayant jamais quitté cette maison, ce qui fait plus de 46 ans de travail dans la même usine.

On nous signale encore un vieux du cycle, dont les débuts datent des premiers bicycles en bois de 1881. M. Godart, de Crépy-en-Valois n'a jamais abandonné son métier de réparateur à son compte et est patenté à ce titre depuis 1891. N'est-ce pas une des premières licences qui aient été délivrées de marchand de cycles ?

Enfin, voici un exemple frappant : celui d'un homme ayant débuté avec les premiers essais de fabrication des cycles, puis de l'automobile. La maison Peugeot veut bien nous communiquer les états de service de M. Antoine Rubichon, contremaître à l'usine d'Audincourt, de cette firme :

Rubichon Antoine, né le 20 novembre 1856, à Epinac-les-Mines (Saône-et-Loire).

Entré aux usines « les Fils de Peugeot frères », à Beaulieu, le 13 septembre 1885. Débuts de la fabrication des bicycles.

Nommé contre-maître de l'outillage le 2 décembre 1885 ; a installé cet atelier pour la fabrication des bicycles.

M. A. ROBICHON

Vice-président de la Société Vélocipédique de Valentigney, fondée sous les auspices de M. Armand Peugeot en 1888, s'occupe de la fabrication et des essais de la première voiture à vapeur utilisant la chaudière Serpollet 1889.

Prend part à la première course vélocipédique qui a eu lieu en Suisse, sur une des premières bicyclettes, poids 32 kilos, sortie des ateliers, août 1889.

S'occupe de la fabrication de la première voiture, dite à gazoline, moteur Daimler, 3/4 HP, novembre 1889.

Chargé de l'atelier des voitures en 1891, s'occupe de la fabrication et des essais jusqu'en 1895, époque de la mise en fabrication des voitures à moteurs horizontaux.

Prend part en mai 1895 à la course Paris-Bordeaux sur la voiture 4 places arrivée première.

Commence l'installation en avril 1897 de l'usine d'Audincourt ainsi que la fabrication et essais des voitures à moteurs verticaux.

Reprend après la guerre le montage des châssis de voitures actuelles.

Qu'ajouter à ce résumé de toute une existence consacrée à nos deux industries ? Qui peut en connaître mieux que lui la progression ?

LE SALON DE L'AUTOMOBILE REUNIRA L'UNANIMITE DES CONSTRUCTEURS

Une personnalité autorisée du monde automobile que nous avons rencontrée hier nous a déclaré :

« — Le Salon Automobile aura lieu. La décision sera prise à l'unanimité des constructeurs... »

« — Oh !... »

« — Oui, à l'unanimité, et ce sera très prochain. »

D'autre part, M. Kolesb, le carrossier connu, nous envoie ainsi son avis :

« *— Je ne comprends même pas que l'on discute un intérêt aussi vital pour l'industrie automobile. Il faut à tout prix empêcher le déplacement de notre industrie. Et puis le Salon stimule les bonnes volontés hésitantes. En ce qui concerne la carrosserie, nul doute, — les clients désirant acheter sur échantillon — j'en donne pour preuve que je n'ai pris de commandes que sur les modèles exposés, 1921.* »

A PROPOS DE LA TAXE DE STATIONNEMENT

Nous relations, dans le numéro de l'*Auto* du 19 février, la mésaventure d'un lecteur qui venait d'être informé qu'il avait été condamné par défaut à 15 fr. d'amende, pour avoir laissé stationner sa voiture devant un hôtel de Concarneau... en juin dernier.

Or, nous fait remarquer un de nos amis, huissier, il semble ressortir de la lettre du lecteur que le jugement le condamnant remonte à plus de six mois, et il ajoute : « *D'après la loi, un jugement de défaut qui n'a pas été signifié dans les 6 mois de sa date est périmé.* »

Précieux renseignement ; nous nous empressons d'en faire part à l'intéressé, dont le cas, exposé ici, nous donne l'occasion de parler de ce point de droit, et aussi à tous ceux (hélas ! trop nombreux) qui, frappés de contraventions, sont contraints de se laisser condamner par défaut. Qu'ils vérifient soigneusement les délais de signification.

LE CONCOURS DE GAZOGENES TRANSPORTABLES

La clôture des engagements à droit simple a eu lieu le 28 février 1922. Nous rappelons que les engagements à droits doubles seront reçus à la Commission Technique, 8, place de la Concorde, jusqu'au 1er mai 1922.

La liste des engagements reçus à ce jour s'établit comme suit :

Fullcok I, Société de Matériel agricole et industriel de Vierzon I, Société de Matériel agricole et industriel de Vierzon II, Société Cazes I, Société Cazes II, Gazogène Lion I, Thornycroft I. — Le Directeur du Laboratoire, *G. Lumet.*

La Motoculture

UNE EXPOSITION DANS LE NORD

Lille, 3 mars (de notre correspondant). — Nous apprenons que l'Office départementale agricole du Nord organise une Exposition d'application de l'énergie mécanique à l'agriculture (électricité, hydraulique, moteurs).

Elle aura lieu du 27 mai au 6 juin, à Phalempin, près de Lille.

Cette exposition, dans les régions dévastées, qui était avant la guerre des plus florissantes, est appelée à présenter un très vif intérêt.

MAGNÉTOS
"SAGA"
Type MONOBLOC
Sté anonyme GROUVELLE-ARQUEMBOURG
71, rue du Moulin-Vert, PARIS (14e).

(1) Voir l'*Auto* du 14 février.

La Chanson du Moteur

I. — Le Départ

Entre ses deux haies basses, la route est sombre.
Le ciel éclaire mal ; la nuit est morte.
Tout se tait.
La terre entière semble encore à naître
Et sent le commencement — ou la fin — d'une [planète.
Tout petit-jour blafard.
Il faut partir.
Froid cru.
Les résonnances étranges du moteur
Vrillent dans le silence.
Les chiens même, éreintés d'avoir toute la nuit [hurlé
A la lune flegmatique,
Les chiens dorment.
La carburation est difficile,
C'est l'heure lugubre entre toutes.
C'est l'après-nuit, l'avant-matin...

D'un déclic sec de commutateur
L'inutile lumière jaune des phares s'évanouit.
Ce ruban de route tortueuse enfin a disparu
Dans un lent glissement sous le châssis.
Le moteur s'échauffe, la route s'élargit...
Inutile klaxon au tournant désert
Et la vitesse monte au cerveau comme un parfum.
La vitesse monte... et la lumière :
La lumière monte... et la route,
La route monte,
Et la montée, vers l'Est, est toute droite.
Le sommet de la côte forme un trait d'horizon ;
Derrière, c'est l'aurore...
La voiture vole vers l'aurore...
Plus vite... encore plus vite...
La côte est presque soufflée entièrement
Et l'on va tomber dans l'aurore !
On va toucher l'aurore !
Ah ! la côte n'est plus — et l'aurore
Est rejetée d'un bond à l'infini.
Devant soi, c'est toute la lumière et la plaine au [matin,
Ce sont les chants des coqs et la route vivante...

Derrière, la vallée, encore triste et froide d'aube
Attend encore l'aurore, invisible, certaine,
Qui viendra créer la vie à son heure.

Et la voiture allant de l'obscur vers le clair
Est comme une main tendue,
Comme un appel de l'aube à la splendide aurore.

Etienne Beaurouge.

Dans l'Industrie

— La Société des Taxis Moleram porte son capital de 125.000 fr. à 1.250.000 fr.

— La Compagnie Française de Transports Modernes transfère son siège 44, rue de Lisbonne.

— La Carrosserie Manessius porte son capital de 2 millions 900.000 fr. à 3 millions.

— La Société Allégot et Dirix est formée pour la fabrication de bicyclettes. Siège à Paris, 72, rue d'Aubervilliers. Capital 30.000 fr.

Nouvelles diverses

— La route du Col de la Croix-Haute est obstruée jusqu'à nouvel avis.

AU "MANOIR TOPSY"
Ce soir, cotillon. **Dîner : 16 francs.**
Orchestre Chaumier — **64, avenue des Ternes.**

AÉRONAUTIQUE

Le discours de Clément Ader fut un vibrant appel en faveur de l'aéronautique

Jeudi soir, au banquet de l'Aéro Club de France, M. Clément Ader, remerciant les ministres et les dirigeants de l'Aéro., a prononcé le discours suivant :

Chers Messieurs et Amis,

Après les éloquentes félicitations que je viens d'écouter, je me sens profondément ému, je me hâte d'ajouter qu'elles visent la nouvelle promotion, tout entière, de l'aéronautique et je formule au nom de tous les promus des remerciements et une reconnaissance qui partent du fond du cœur.

Grâce à la prévoyante obligeance de l'Aéro-Club, nous voici tous réunis. Moi-même, je suis revenu au milieu de vous après une absence de 20 années. Les anciens se rappelleront sans doute que je fus l'un des membres fondateurs à sa création. Alors, c'était le sphérique et le dirigeable qui trônaient. Aujourd'hui, c'est l'aviation. Les aérostiers sont devenus des aviateurs et ils sont très nombreux maintenant.

J'ai le peu enviable privilège d'être leur vieux doyen et, à ce titre, j'ai dû recevoir beaucoup d'épanchements. Oh ! bien divers ; espoirs, regrets, amitiés, mais tous convergeant vers un même but : la grandeur de l'aviation française sous toutes ses formes !

A propos de ces dévoués serviteurs de la Patrie, que M. Eynac me permette de citer une des phrases que je lui fis parvenir :

« Mon sentiment est que cette distinction ne « touche pas seulement le doyen des aviateurs, « mais s'adresse surtout à tous les aviateurs fran- « çais. »

En considérant la réunion d'aujourd'hui telle qu'elle se présente, avec les causes qui l'ont précédée et les conséquences qui peuvent la suivre, nous ne nous tromperons peut-être pas, en disant qu'elle est le prélude d'une ère nouvelle.

La présente réunion semble être, en effet, une sorte de manifestation spontanée qui sommeillait à l'état latent.

L'Aéro-Club est devenu par destination, le protecteur de toute l'aviation française. Si son autorité et ses ressources sont limitées, il pourrait au moins émettre des vœux, rédresser des erreurs et encourager les aviateurs, particulièrement ceux qui se destinent à l'aviation armée. Il apporterait ainsi un concours efficace à la Défense Nationale. Et loin d'exclure les sports et le tourisme, les associations et les filiations, au contraire, il en ferait la liaison.

En ce moment, il se prépare un mouvement irrésistible en faveur de l'aviation. Le public a compris et attend des solutions de la part du Gouvernement.

Je prie M. Le Trocquer, ministre des Travaux Publics, de me pardonner si je reproduis un passage de ce que je lui écrivais lors de mes remerciements :

« Il est à désirer que le Gouvernement examine à fond cette situation périlleuse de la France.

« Certainement, il y aura des parlementaires qui objecteront : les exigences du budget ne le permettent pas !

« Très bien. Mais si les Allemands viennent nous détruire les principaux quartiers de Paris, qui les reconstruira ?

« Personne, alors. Et ce sera la mort de la France !

« Quelle horreur ! Notre cher Pays ne veut pas mourir. Tous nos aviateurs et avec eux des milliers de bons Français crient sans cesse qu'il faut le sauver !

« Il appartient donc au Parlement qui le représente, de trouver les moyens pour y parvenir. »

Et pour compléter ces exhortations, nous pouvons en adresser une dernière au Gouvernement :

Ecoutez la voix de la Nation qui vous implore.
Daignez ouvrir vos yeux devant la Vérité.
Donnez votre cœur au Pays.
Et surtout, réservez le Trésor pour l'armée de l'air !

Voilà, chère amie, ce que mes sentiments patriotiques m'ont invité à vous transmettre. — *Clément Ader.*

A PROPOS DES PILOTES ISOLÉS

Nous avons parlé de la formation d'une société pour l'organisation d'une grande tournée de propagande. Société à capital assez élevé, qui ne demanderait aucune aide des Pouvoirs Publics, mais simplement l'appui officiel du gouvernement. Voici ce que nous écrit à ce sujet l'excellent pilote Trabaud, porte-parole du groupe des aviateurs isolés.

Il nous faut établir une comparaison entre cette Société et les Pilotes Isolés :

1° Au point de vue propagande ;

2° Au point de vue ressources.

Pour la propagande, sera-t-il possible à cette Société d'atteindre le public comme les Pilotes Isolés vont l'atteindre dans les plus petits villages ?... Nous pouvons répondre : Non ! Ce n'est certes pas exclusivement dans les grandes villes qu'il faut chercher à faire connaître l'aviation, mais surtout dans nos campagnes. Chez les paysans mêmes, à ceux qui, par leurs occupations, vivent loin du progrès de notre aviation.

Peut-on trouver une meilleure propagande que celle de ces pilotes qui, par des conférences et par des vols qu'ils effectuent depuis plus de deux ans, sans qu'on ait jamais eu à enregistrer le moindre accident ?... Non, mille fois non ! Et si notre Ministre de l'Air leur accorde son aide et qu'ils adjoignent à leurs fêtes des appareils commerciaux des derniers modèles, pourra-t-on mieux servir la cause de l'aviation ?...

Les Pilotes Isolés ont de petits appareils à moteur à faible puissance, pouvant atterrir à peu près dans un mouchoir de poche (base de sécurité). Leurs meetings sont organisés par eux-mêmes, parfois avec l'aide d'une municipalité. Les frais d'organisation, de terrain, service d'ordre, etc., leur prennent une bonne partie de leur recette, et quand il leur reste à chacun d'eux une petite somme pour organiser un autre meeting, ils sont satisfaits.

Pour établir une autre comparaison entre ces Pilotes et une Société, disons tout de suite qu'ils s'organisent avec économie ; leur dépense en carburant est minime ; de plus, ces Pilotes prennent un soin méticuleux de leur avion. Ces pilotes arrivent pourtant à peine à couvrir leurs frais, quoiqu'ils ne cassent rien et que les municipalités les aident.

Pour une société qui voudrait entreprendre pareil travail, sans aide, elle serait vouée dans un délai plus restreint au sort d'une compagnie de navigation aérienne sans subvention.

Et alors, nous nous demandons quelle serait la responsabilité du Gouvernement s'il donnait son appui officiel à des pilotes qui, manifestement inspirés du plan de propagande des Pilotes Isolés, sont sans expérience ? Serait-ce là vraiment de la bonne propagande ?... — Pour l'Amicale des Pilotes Isolés : *Trabaud.*

La Suède, petite puissance, a une grande aviation commerciale

Stockholm, 23 février. — Les progrès de l'aviation en Suède sont considérables. Ces progrès proviennent des conditions géographiques du pays.

Le besoin de moyens de transports est si grand en Suède, que le gouvernement a consenti les plus lourds sacrifices pour le développement de l'aviation commerciale et militaire.

En 1919 une ligne temporaire fut créée entre Stockholm et Berlin. En 1920, elle fut reliée à la ligne Berlin, Warnemunde, Malmo, Copenhague. Depuis le 11 août 1920, en 68 jours, il n'y eut que six jours relâche : 403 kilos de poste et 200 kilos de paquets furent transportés. Il y eut peu de voyageurs, car ceux qui voulaient aller à Christiania ou à Stockholm devaient attendre des heures à Malmo pour attendre la communication partie de Berlin trois heures avant eux par le train.

Pendant les deux mois que dura l'exploitation de la ligne continentale, il ne fut pas question d'une ligne vers le sud de Stockholm, car les communications par voie ferrée étaient si bien étudiées qu'elles ne pouvaient être battues en brèche par une organisation irrégulière et peu stable. Bien que l'on parle d'une ligne Stockholm, Gothenburg, Malmo, il est douteux que celle-ci voie jamais le jour.

En 1921 l'activité suédoise se tourna vers l'est et l'ouest. Le trajet entre Stockholm et Helsingfors ou Reval demande 24 heures, alors qu'en avion il ne faut que 2 h. 45. Le 11 juillet 1921, le Luftrafikaktiebolaget inaugura la ligne Stockholm-Reval, qui fonctionna jusqu'au début de l'hiver. Il y eut 40 voyages au cours desquels 20 passagers furent transportés avec 307 kilos de fret et 797 kilos 600 de poste. Les avions employés étaient un Junker et un Savoia. Il y eut aussi des voyages en Finlande, à Hango. Actuellement les besoins commerciaux sont assez réduits, mais ils deviendront très importants avec le réveil de la Russie.

Une ligne entre Stockholm et la Norvège n'a pas été établie, quoiqu'elle eût pu économiser plus de 20 heures sur la durée actuelle du trajet. Mais dans cette direction les habitants sont fort peu nombreux.

Dans le Nord, vers les régions polaires, un service a été créé entre Porjus et Suorva. Quoique la longueur de cette ligne n'excède pas 100 kilomètres, elle fait gagner environ trois jours au voyageur. Les hydravions utilisés sont des Avros, dont on remplace pendant l'hiver les flotteurs par des patins glisseurs. Le service fonctionne régulièrement et 270 voyages furent effectués, transportant 327 voyageurs et 5.951 kilos de fret.

Gothenburg projette une exposition internationale aéronautique pour 1923.

Il y a déjà quatre compagnies de navigation et deux écoles à Gothenburg et à Karlsund. La Svenska-Aero-Aktiebolaget s'occupe de la fabrication d'avions, qui ressemblent par de nombreux points au Hansa-Brandenburg.

L'entente a été réalisée entre les civils et les militaires, grâce à un bureau de l'Air. L'Etat accorde des subventions pour les voyages et les terrains d'atterrissage.

La Suède n'a pas adhéré à la convention internationale aérienne