



QUELQUES RESCAPÉS : 1. Vattier (B.S.A.), médaille de vermeil. — 2. Sablon, amateur, qui fit l'admiration des professionnels. — 3. Deux sourires, Ring et Berrenger (B.S.A.) qui enlèvent la Coupe de la Côte d'Argent ; Ring gagne la médaille d'or (*bougies M. F.*). — 4. Les deux D. S. qui firent le parcours ; Sigrand gagne la médaille d'or ; (à côté M. Debladis, son associé). — 5. M^{me} Gouraud-Moriss qui se classe première des cyclecars 750, et son co-équipier Lenfant (sur Benjamin) enlèvent la Coupe des Pyrénées (*bougies M. F.*). — 6. De Belleville, sur Derby, fait le parcours sans aucune pénalisation, remportant la médaille d'or, la plus haute récompense (*bougies M. F.*). — 7. Goupy, sur son J. G. Sport, fit une excellente démonstration de régularité et de vitesse (*bougies M. F.*). — 8. Smeets, l'agent Nantais, sur une Morgan dont il venait de prendre livraison, confirma les qualités du véhicule qu'il pilotait.



PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

Organisée par **MOTO-REVUE** avec le concours du **Petit Parisien**

2^e année

S'est courue du 11 au 18 Juin, et a malgré le petit nombre de participants, obtenu partout un immense succès.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

par Maurice Philippe

Un concours de tourisme, avons-nous dit, doit juger les concurrents sur la route et non dans les parcs fermés. Nous avons ajouté que le fait qu'il avait semblé impossible dans des épreuves de tourisme antérieures de classer les véhicules par la seule régularité, ne prouvait pas que la méthode fût mauvaise, mais bien qu'on n'avait pas su en tirer le meilleur rendement. Et nous avons émis l'opinion qu'avec un parcours difficile et des contrôles rapprochés, il était fort possible de mettre les concurrents à l'ouvrage et d'opérer ainsi la sélection demandée.

Fidèles à notre ligne de conduite, nous avons appliqué ces principes dans le règlement de Paris-Les Pyrénées-Paris. Mieux : voulant pousser l'expérience à l'extrême, nous avons conservé l'obligation d'une moyenne horaire peu élevée, 30 kilomètres à l'heure.

On s'étonna : « Comment, disait-on, vous avez la prétention de classer les concurrents d'une épreuve de tourisme de 2.000 kilomètres en faisant seulement intervenir la régularité à 30 de moyenne, alors que sur une distance double et avec des vitesses plus élevées, une épreuve précédente n'avait eu qu'un nombre infime de pénalisés pour retards horaires ? » D'autres encore : « 30 de moyenne ! C'est une épreuve pour enfants en bas âge ! »

Nous avons laissé dire. Et Paris-Les Pyrénées-Paris, disputé sous cette formule que l'on croyait trop douce, a vu à l'arrivée trois concurrents seulement sans pénalisation.

La preuve est donc faite qu'il est possible de classer par le tourisme les concurrents d'un concours de tourisme.

Encore une fois, ce que demande surtout le touriste, c'est de ne jamais arriver en retard aux étapes, et de pouvoir suivre exactement l'emploi du temps qu'il s'est fixé. Tout le reste n'est qu'accessoire.

Et nous n'avons pas voulu faire de Paris-Les Pyrénées-Paris, une épreuve d'accessoires.

« 2.000 kilomètres à 30 à l'heure, c'est insuffisant pour classer les machines », dites-vous ? Erreur : la vérité est bien plus effarante encore. Paris-Les Pyrénées-Paris ne se dispute pas sur 2.000 kilomètres, mais seulement sur 300 ! L'épreuve, c'est presque uniquement l'étape des cols pyrénéens. Seulement, comme les Pyrénées ne sont pas dans les environs de Paris, il faut bien y amener les machines et les faire revenir à leur point de départ. De là Paris-Les Pyrénées-Paris.

Au surplus, il faut bien reconnaître que le parcours est parfaitement équilibré. D'abord un léger galop, pour voir si tout marche bien, sur Paris-Vichy. Ensuite, étape du Plateau

Central, où les véhicules essaient leurs forces, où les conducteurs expérimentent leur adresse. Car le parcours Vichy-Rodez est l'un des plus sinueux qui soient.

Trois tours de roue, et voici Toulouse, avec une journée de repos, permettant aux concurrents de se présenter frais et dispos au départ de la fameuse étape des cols de Port, du Portet d'Aspet, de Peyresourde, d'Aspin. C'est ensuite l'étape de classement, après laquelle le concours de tourisme pourrait être terminé. Oui, mais, encore est-il bon de s'assurer que les véhicules ne sont pas à bout de souffle. Plus de gros obstacles à franchir, mais encore un ruban de route de huit cents kilomètres à dérouler.

Pense-t-on que, vraiment, ceux qui ont triomphé de ces difficultés n'ont pas accompli une belle besogne ?

Remarquons, en passant, que l'étape des cols pyrénéens étant la base même du classement de Paris-Les Pyrénées-Paris, il importe que cette étape soit disputée dans des conditions de régularité parfaite. Il est donc indispensable que les cols soient absolument libres de neige ; car il ne faudrait pas songer à chronométrer à 30 à l'heure des concurrents obligés de passer par des chemins de fortune tracés au chasse-neige. Ceci implique la nécessité de ne pas placer Paris-Les Pyrénées-Paris au début de la saison. Pour l'an prochain, la leçon ne sera pas perdue.

Peu de concurrents ont affronté l'épreuve cette année. Certes, le trop grand nombre d'événements motocyclistes est bien pour un peu responsable de cet état de choses. Mais ne serait-ce pas aussi que certains montrent quelque frayeur à l'idée de se mesurer avec la montagne ? Faut-il rappeler qu'une autre magnifique épreuve de montagne, disputée naguère en France, les Six Jours de Grenoble, ne réunit qu'une douzaine de concurrents ? Cette similitude est peut-être le fait du hasard. Quand même, ce rapprochement ne laisse pas d'être quelque peu troublant.

Ceux qui ne l'ont pas faite ne peuvent se faire une idée des difficultés que présente l'étape des cols pyrénéens. L'an dernier, un temps splendide, sec et frais, l'avait favorisée. Cette fois, pluie, vent et brouillard ne laissèrent aucun répit aux concurrents. Ces conditions atmosphériques furent-elles responsables de la majorité des pénalisations ? Il est bien certain que les routes glissantes et propices aux dérapages obligeaient les concurrents à une extrême prudence sur un parcours comprenant de très mauvais virages. D'autre part, la boue, lourde et collante, ne facilitait pas précisément l'effort du moteur dans les côtes longues et abruptes. La vitesse moyenne ne pouvait que souffrir de tout cela.

Pourtant, est-il bien certain que le soleil et la chaleur eussent été de meilleurs auxiliaires? Dans l'étape des cols il faisait mauvais temps, très mauvais temps, mais froid. Du moins les moteurs n'avaient-ils pas tendance à chauffer. Et c'est là un avantage qui peut fort bien compenser en partie, ou en totalité même, les inconvénients notés ci-dessus.

En vérité, qu'il fasse bon ou mauvais, l'étape des cols, avec des contrôles horaires très rapprochés, et notamment placés en haut des cols, cette étape est toujours extrêmement dure. De cela, seuls ceux qui ne l'ont pas faite pourront douter.

o o

Les chiffres? Seize concurrents au départ, onze à l'arrivée, trois non pénalisés. Ils sont éloquentes. Le chiffre des non pénalisés donne, en effet, la mesure de la difficulté de l'épreuve. Celle-ci étant ainsi précisée, il est réconfortant de constater le petit nombre d'abandons. En une phrase, on peut ainsi résumer l'enseignement général de l'épreuve: Dans un concours de grand tourisme où trois concurrents seulement ont pu terminer sans pénalisation pour retard, onze véhicules sur seize ont fini dans les détails. Sur le papier, Paris-Les Pyrénées-Paris a donc fait œuvre utile, puisqu'elle contribue à donner confiance au public dans les motocycles actuels.

o o

Ayant à son actif d'avoir bien travaillé, avec ses résultats, pour la cause motocycliste, l'épreuve a constitué en même temps un puissant moyen de propagande sur la route. Partout l'enthousiasme fut grand, et l'indifférence ne se rencontra nulle part. Dans les plus petites localités on fit fête à la caravane. Et les enfants des écoles, sous la conduite de leur instituteur ou de leur institutrice, agitaient, avec un ensemble réjouissant, mouchoirs et bérets. Gageons qu'il leur fut fait ensuite une leçon sur le motocyclisme! Ne rions pas: c'est ainsi que l'idée pénètre chaque jour un peu plus dans le pays.

Dans les villes, ce fut une vraie foule qui vint voir de près, et toucher les véhicules. Curiosité parfois un peu incommodante. Bah! ne récriminons pas contre cet empressement familial. Le public ne s'intéresse vraiment qu'à ce qu'il peut regarder sans contrainte et d'aussi près qu'il le désire. Or,

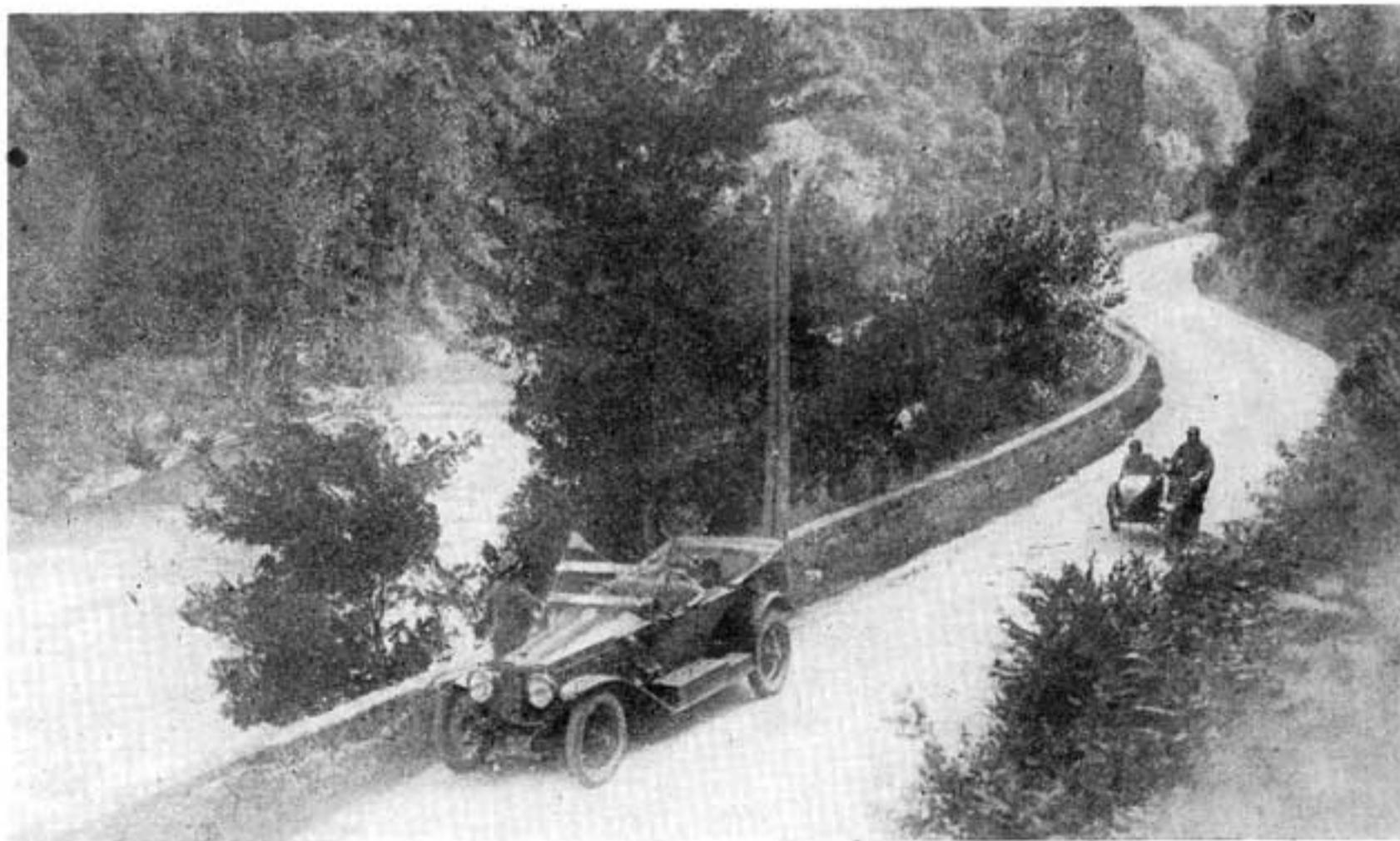
une épreuve comme celle-ci est évidemment faite surtout pour le public. Laissons-le donc s'approcher au lieu de le décourager par un service d'ordre trop rigoureux. Il n'y a pas deux clans: celui des concurrents et celui des spectateurs, séparés par une barrière de glace. Les uns et les autres doivent collaborer le plus étroitement possible.

o o

Nous avons dit que trois concurrents seulement réussirent à terminer sans aucune pénalisation. Il est caractéristique de noter que ces trois grands vainqueurs pilotaient respectivement une motocyclette (Ring sur B. S. A.), un sidecar (Sigrand sur D. S.) et un cyclecar (De Belleville sur Derby). Ainsi donc il est prouvé que, dans chaque classe des véhicules motocyclistes, la fabrication est arrivée à un point de perfectionnement susceptible de donner pleine confiance aux acheteurs. Dans Paris-Les Pyrénées-Paris, il n'y a pas eu victoire d'une classe de véhicule sur l'autre, supériorité incontestable d'une formule, mais bien confirmation de la probité de construction des motocyclettes, des sidecars et des cyclecars. Nul résultat ne pouvait nous satisfaire davantage.

Au surplus, la malchance a consenti cette fois, à ne pas fausser les résultats, et les trois non pénalisés sont vraiment ceux qui méritaient plus que tous autres de gagner, par la course splendide qu'ils firent de bout en bout.

On nous permettra donc de les féliciter sans plus attendre. Ring est le secrétaire général du Moto-Club d'Alsace-Lorraine. Venu spécialement de Strasbourg pour participer à Paris-Les Pyrénées-Paris, il fit l'épreuve avec un sérieux, une conscience professionnelle, admirables. A l'inverse de la majorité des concurrents, qui connaissent bien peu le règlement de l'épreuve à laquelle ils participent, Ring savait toujours ce qu'il avait à faire. Avec le minimum de paroles, il accomplissait sans gestes inutiles le maximum de travail. Malade dans l'étape Pau-Bordeaux, il me dit simplement, en confiance, au départ de Bayonne: « Je ne sais pas si je pourrai continuer. » C'est tout: personne ne soupçonna le petit drame. Pendant ce temps, sa machine, une B. S. A. équipée en grand tourisme, faisait également sa dure besogne sans récriminer et sans faire parler d'elle. Machine et



Quidet, l'inventeur de la roue amovible Quidet, pour les machines américaines, vit gripper son moteur par de la mauvaise huile achetée en bidon déplombé; Quidet n'avait à ce moment-là, encouru aucune pénalisation et avait fait une belle démonstration. Notre photo le représente dans les gorges du Lot.

conducteur formèrent un ensemble parfait qui fit, en toute simplicité, de très belles choses.

Exubérant, jovial, toujours de bonne humeur, menant sec et à toute vitesse, Sigrand formait un contraste amusant avec le flegme de Ring. Autant l'un était concentré en lui-même, autant l'autre était tout « en dehors ». Il n'empêche qu'il fallait que Sigrand eût une rude confiance en ce sidecar D. S. qu'il avait construit, pour foncer ainsi sur les 2.000 kilomètres de Paris-Les Pyrénées-Paris. Que l'étape comportât des côtes ou des descentes; qu'elle fût en lignes droites ou en « tourniquets »; que le sol fût bon ou mauvais, Sigrand arrivait chaque fois dans les tout premiers aux contrôles. « Bah! disait-il, lorsqu'on lui reprochait de « cherrer » sur la route, je sais que la machine tiendra le coup. » Elle tint. Et ceci est le plus bel éloge qu'on puisse faire de la construction Debladis et Sigrand!

Dans les trois concurrents non pénalisés, la loquacité de Sigrand était encadrée par deux calmes: celui de Ring et celui de de Belleville. On peut, en effet, comparer la façon dont de Belleville conduisit sa course avec celle de Ring. Je crois bien même que de Belleville était encore moins nerveux que Ring, en apparence du moins. Si l'on entendait rarement la voix du pilote de la B. S. A., celle du conducteur du Derby se manifestait moins souvent encore. L'exquise urbanité de de Belleville, l'amabilité souriante de Mme de Belleville sa passagère, un cyclecar présenté d'une façon impeccable, peint, verni, nickelé, avec pare-brise et capote, le tout constituait une ambiance élégante, donnant l'impression qu'il s'agissait non pas d'accomplir Paris-Les Pyrénées-Paris, mais d'aller faire une petite promenade à la campagne avant déjeuner. Ma parole! on était surpris de voir émerger du brouillard, en haut des cols, sous les rafales d'eau glacée, et très en avance sur l'horaire, ce bijou de cyclecar pour qui l'on eût rêvé un tout autre écrin que la boue. Après tout, peut-être Paris-Les Pyrénées-Paris sans pénalisation n'est-il en somme qu'une promenade pour de Belleville et son Derby...



Le classement de l'épreuve fut le suivant:

	Points de pénalisation
<i>Motos 500 cmc.</i>	
1. Vattier (B. S. A.)	28
2. Sablon (amateur)	156
<i>Motocyclettes 750 cmc.</i>	
1. Ring (B. S. A.)	0
2. Berrenger (B. S. A.)	107
<i>Sidecars 1.000 cmc.</i>	
1. Sigrand (D. S.)	0
2. Lamandin (D. S.)	161
<i>Cyclecars 750 cmc.</i>	
1. Mme Gouraud-Moriss (Benjamin) ..	13
2. Lenfant (Benjamin)	50
<i>Cyclecars 1.100 cmc.</i>	
1. De Belleville (Derby)	0
2. Goupy (J. G.)	16
3. Smeets (Morgan)	22

Paris-Les Pyrénées-Paris est doté de deux Coupes de régularité par équipes de deux, l'une pour motocyclettes (coupe de la Côte d'Argent), l'autre pour véhicules avec passagers (coupe des Pyrénées).

La Coupe de la Côte d'Argent est gagnée par B. S. A.; celle des Pyrénées par Benjamin.

Les prix spéciaux sont ainsi répartis:

Le Prix de la Ville de Vichy (concurrent le moins pénalisé et en cas d'ex-aequo plus grand rapport entre poids et cylindrée) est gagné par De Belleville (cyclecar Derby).

Le Prix de l'Automobile Club de l'Ouest, pour le premier sidecar est pour Sigrand (D. S.).

Un Prix du M. C. de Bordeaux (première dame classée)

est gagné par Mme Gouraud-Moriss (premier amateur) par Sablon.

Le Prix du M. C. Charentais (véhicule à passagers le mieux équipé en tourisme) est affecté à De Belleville (Derby).

Le Prix du Cyclecar Club de France (premier cyclecar) est également pour De Belleville.

Enfin Sablon gagne en plus le Prix du M. C. de Toulouse et un Prix offert par souscription par les concurrents.

Fait digne de remarque: B. S. A., avait remporté, l'an dernier, la Coupe des Pyrénées. C'est la preuve éloquente qu'avec ou sans sidecar la B. S. A. est une étonnante machine de grand tourisme.

Quant à Benjamin, gagner la coupe avec deux cyclecars 750 cmc. seulement, c'est une performance qui ne pouvait être réalisée que par un véhicule remarquablement établi.



Cette équipe Benjamin était, d'ailleurs, constituée par des pilotes de premier ordre et qui avaient simplement fait le Bol d'Or comme galop d'essai. Mme Gouraud-Moriss, célèbre par ses qualités athlétiques, a confirmé des qualités



Mercier sur René Gillet, après avoir traversé admirablement une partie des cols pyrénéens, pour éviter une collision avec du bétail, rentre dans un fossé près de Luchon et fausse son châssis de sidecar.

exceptionnelles de conductrice, menant vite, d'une façon précise, avec sang-froid, réservant sa nervosité pour... les contrôles. Mme Gouraud-Moriss manie aussi bien le volant que le poids, le disque... ou l'hôtelier de Chartres, à qui il importait d'apprendre la civilité puérile et honnête, tout en l'entraînant pour le championnat de l'escalier en descente. Cessons de plaisanter: Mme Gouraud-Moriss a fait une course splendide et qui mérite tous les applaudissements.

Lenfant a joué de malheur; car on avouera qu'il n'est pas dans le domaine des incidents courants de voir se briser un ressort de rupture de magnéto. Avec le véhicule qui courut le Bol d'Or, et qu'on n'avait guère eu le temps de revoir, il réussit néanmoins à couvrir les 2.000 kilomètres, faisant cinq étapes sur sept sans la moindre pénalisation. C'est mieux que bien.



Les autres? Vattier, sur une B. S. A. 500 cmc. seulement, n'a d'autre retard que dans l'étape des cols, où la moyenne imposée pour tous de 30 kilomètres à l'heure ne favorise pas

précisément les petites cylindrées. Répétons encore une fois qu'il serait tout à fait injuste de considérer Paris-Les Pyrénées-Paris comme une seule épreuve, avec un seul classement. En réalité, il y a autant d'épreuves différentes que de catégories. Comparer une 500 et une 1.000 cmc. serait absolument inique. Vattier et sa B. S. A. ont, en vérité, fait une magnifique démonstration.

Pour Berrenger, épreuve sans histoire... sauf une seule, mais qui lui valut, d'emblée, un chiffre de pénalisation important. La route de Toulouse à Pamiers, avec un trou particulièrement dangereux à passer en vitesse, est responsable d'une rupture d'un tube de la fourche élastique qui obligea Berrenger à un arrêt d'une heure et demie.

C'est un accident qui arrive aux meilleures machines et aux meilleurs pilotes, et qui ne diminue en rien la valeur de l'homme et du véhicule qui s'illustrèrent dans le Tour de France.

Avec une machine très ancienne et qui aurait eu besoin d'être revue avant le départ, Lamandin a fait une course courageuse et dont on ne saurait trop le féliciter.

Dans le coin des cyclecars, voici Goupy, vétéran de l'épreuve (un vétéran de deux ans, mais Paris-Les Pyrénées-Paris n'a que cet âge). Toujours de bonne humeur, Goupy nous a présenté un fort joli petit cyclecar de sport qu'il établit lui-même et qu'il compte vendre très bon marché. Moteur Ruby, donc un chronomètre. Le J. G., qui a été très admiré, connaîtra certainement un succès mérité.

Smeets, en même temps qu'il confirmait ses qualités de bon mécanicien et de parfait conducteur que la crevaison n'amuse pas, certes, mais qu'elle ne désespère pas non plus, put donner libre cours aux étapes à son esprit amusant et caustique. Son trois roues Morgan se comporta comme savent le faire les Morgan dont la résistance est proverbiale.

J'ai gardé pour la fin les compliments pour le seul amateur ayant osé affronter l'épreuve : Sablon, qui fit montre du plus bel esprit sportif, et d'un courage qui ne se démentit jamais. Croit-on que Sablon creva treize ou quatorze fois (lui-même ne sait pas le nombre exact) pendant le parcours. Il faut dire que, pour une telle épreuve, la section de ses pneumatiques était notoirement insuffisante, ce qui explique jusqu'à un certain point cette malchance persistante, bien que les clous se mirent également de la partie. Quoi qu'il en soit, le courage persévérant de Sablon méritait bien les ovations qui lui furent faites. Et, de tous les prix gagnés par Sablon dans cette épreuve, je gage que le plus apprécié par lui sera celui offert par souscription de tous ses camarades, les autres concurrents de Paris-Les Pyrénées-Paris.

Les malchanceux, il y en eût : ceux qui furent contraints d'abandonner.

D'abord Goett qui, dès la première étape et pour éviter une collision, démolit l'avant de son cyclecar sur un tas de pierres.

C'est ensuite Quidet, parti pour faire la démonstration de

la commodité de la roue amovible qui porte son nom. Tout alla bien jusqu'à Albi. Là, Quidet acheta de l'huile, qui lui fut, bien entendu, garantie comme étant de toute première qualité. Et, quelques kilomètres plus loin, c'était le grippage irrémédiable, l'abandon forcé. Tirons, en passant, la morale de ce regrettable incident : « N'acceptez jamais d'huile en bidons non plombés. » On vous dira : « C'est de l'huile de telle marque, mais je l'achète en fûts. » N'acceptez pas cette affirmation les yeux fermés. Et si vous ne pouvez vous assurer de sa véracité, abstenez-vous. Dans les moteurs actuels, le problème du graissage est trop important pour qu'on n'y porte pas une attention extrême.

Avec une machine prête au tout dernier moment et insuffisamment au point, Mercier ne put aller plus loin que Luchon, après avoir fait jusque-là une course magnifique et n'avoir encouru qu'un seul point de pénalisation, au col de Port.

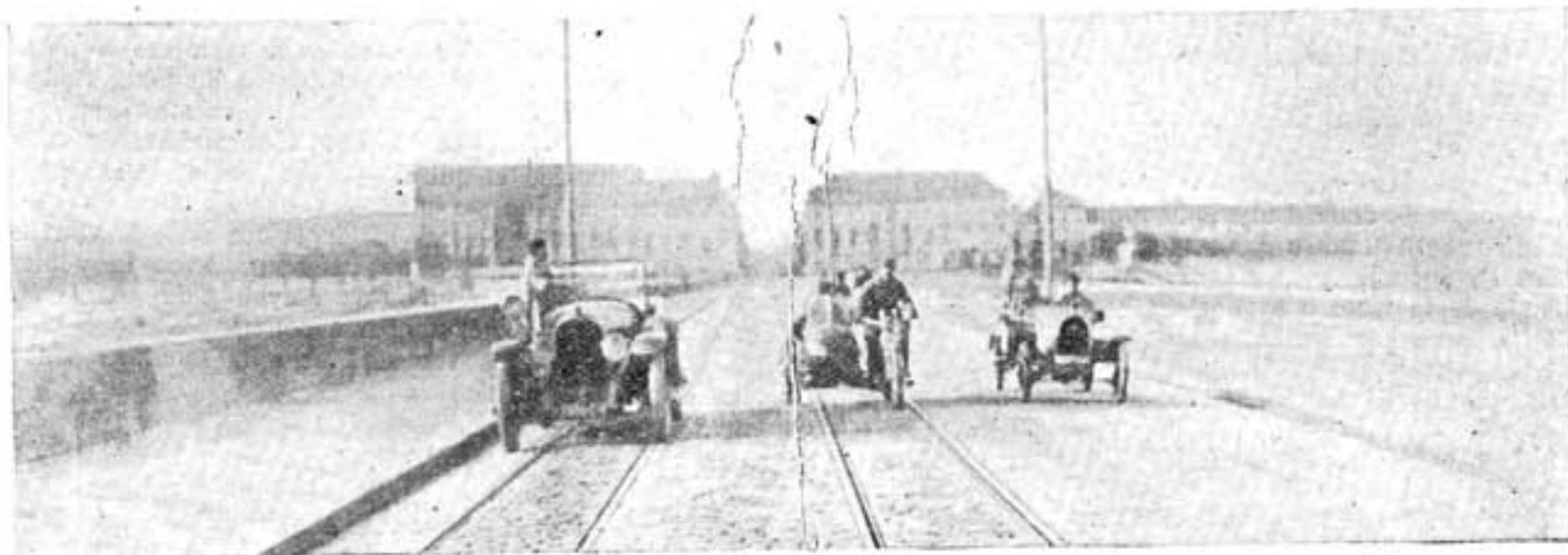
Insuffisance également de mise au point pour le cyclecar de Bossebœuf, triomphant des cols pyrénéens, mais forcé d'abandonner au cours de l'étape suivante. Ceci ne diminue pas la valeur du conducteur, ni celle du véhicule.

C'est enfin la courageuse Mlle Duforêt, démolissant l'avant de son cyclecar dans l'ascension du col du Portet d'Aspet, pour éviter une charrette sortant brusquement d'une cour. Châssis fendu, essieu avant déformé, direction cassée ; malgré tout, après une réparation de fortune, Mlle Duforêt repartit, fit l'escalade de tous les cols (les photographies qu'elle prit en font foi), et termina toute la randonnée, avec une ténacité admirable... et quelques larmes dans les yeux.

Un mot encore : ce sera pour remercier tous ceux qui furent les bons artisans de l'organisation, les contrôleurs bénévoles dont le dévouement fut sans borne, et dont on trouvera les noms plus loin, et *Le Petit Parisien*, représenté par notre confrère Durandal, qui compléta un jury constitué par notre rédacteur en chef, Lacome, et le signataire de ces lignes. Jury dont la tâche fut facilitée par l'excellent esprit sportif des concurrents.

Bien entendu, les deux 18 HP Voisin, voitures officielles, pilotées par les as Scott et Marchais, accomplirent le dur parcours en se jouant de ses difficultés et sans avoir le plus petit arrêt intempestif. On peut remarquer que les Voisin font bien souvent fonction de voitures officielles. Cela tient d'une part à la belle activité des dirigeants de la marque, mais aussi à ce que, pour une besogne aussi importante, il faut avoir des voitures offrant toute sécurité de marche. Dès lors, le recours à Voisin s'impose.

Une troisième voiture officielle, conduite par son propriétaire, M. Fleury, fut également à l'honneur sans qu'on pût s'apercevoir, à aucun moment, qu'elle fût à la peine. M. Fleury, sportsman d'une amabilité charmante, fut, au surplus, aux terminus d'étapes, le bon samaritain de ceux ayant des démêlés de bougies. Car les M. F. constituent, dans ce cas, un remède souverain.



A la sortie de Tours, la dernière étape, la Voisin de Marchais, Quidet qui suit officieusement et de Belleville se dirigent sur la côte de la Tranchée.

Et maintenant, pour suivre une méthode qui nous est chère, quel pourrait être le règlement de Paris-Les Pyrénées-Paris 1923 ? Naturellement, même base de classement : la seule régularité de marche, avec des contrôles rapprochés.

Mais il s'agit, d'année en année, d'augmenter les difficultés afin de favoriser la marche des progrès. Donc, plus grande moyenne de marche exigée mais seulement dans les étapes autres que celles des cols pyrénéens. Les grandes lignes de l'itinéraire resteraient les mêmes que cette année. Toutefois, nous étudions la possibilité d'ajouter à l'ascension des cols de Port, du Portet d'Aspet, de Peyresourde, d'Aspin celles du Tourmalet et du col d'Aubisque, au cours de l'étape suivante.

MAURICE PHILIPPE.

**EN SUIVANT
L'ÉPREUVE...**



Changement à vue : cette fois le départ de Paris-les Pyrénées-Paris n'est plus donné de la porte Maillot, mais bien de la porte d'Italie. Et, au lieu de s'en aller vers Poitiers, on se dirige sur Vichy.

Par contre, ce qui n'a pas changé, c'est la méthode de départ, et le starter, notre collaborateur Maurice Philippe. Montres plombées, mise en ordre des concurrents, recommandations d'usage; et à 6 heures exactement — sur sa montre — le premier concurrent, Vattier, s'en va vers la campagne.

Voici la liste des partants :

Motocyclettes 500 cmc. — Vattier (B. S. A.); Sablon (amateur).

Motocyclettes 750 cmc. — Berrenger (B. S. A.); Ring (B. S. A.).

Sidecars 1.000 cmc. — Sigrand (D. S.); Lamandin (D. S.); Mercier (René Gillet); Quidet (une amovible Quidet).

Cyclecars 750 cmc. — Lenfant (Benjamin); M^{me} Gouraud-Moriss (Benjamin); Bossebœuf (Fournier); M^{lle} Duforêt (Fournier).

Cyclecars 1.100 cmc. — De Belleville (Derby); Goett (Derby); Goupy (J. G.); Smeets (Morgan).

Notre rédacteur en chef Lacombe est parti en tête dans la voiture de M. Fleury; notre confrère Durandal, accompagné de M. Bouvard, photographe du *Petit Parisien*, suit dans la Voisin de Marchais.

L'autre Voisin, conduite par Scott et ayant à bord Maurice Philippe et un opérateur de cinéma, ferme la marche.

Le cortège de Paris-les Pyrénées-Paris est constitué.

Le temps est gris, il fait frais.

À *Montargis*, souvenirs des Grands Prix de France disputés dimanche dernier, les feuillages qui décoraient la place disparaissent peu à peu. Par contre un contrôle a poussé, sous la direction de M. Harry, délégué sportif de l'U. V. F., assisté de MM. Dewolf, Gager, Gué, Rosello, Lemaire et Mazet, qui sait fabriquer de bonnes pralines...

Un petit coup de vin blanc : il ne manque personne à l'appel.

La ligne droite du circuit de dimanche dernier; virage sur la droite, et voici :

Gien : on traverse la ville pour descendre sur les quais. Avant le contrôle, Sablon commence sa collection de crevaisons; mais il arrive à temps. M. Gellinet Robert, délégué sportif de l'U. V. F., dirige parfaitement le contrôle, en compagnie de MM. Brochet, Bardin, Combrisson.

Le premier déjeuner de Paris-les Pyrénées-Paris nous attend à *Cosne*, dans un petit hôtel affolé où l'on s'efforce de servir le plus vite possible les gens qui viennent de Paris et qui s'en vont Dieu soit où !

Le F. C. Cosnois avait remarquablement assuré le contrôle sous la direction de M. Chevrin, assisté de MM. Ramilauet, Botté, Ducroux, Château, Perron, Bizieux, Rond.

Il a plu; mais, au départ, le soleil tape dur; les moteurs en font autant, et, en cinq sers, nous voici à *Nevers*, où fonctionnent, sous la direction de M. Quignon, chef délégué de l'U. V. F., MM. Julien, Chaulon, Dominique, Deslondes, Boissonnet, Sauvannet.

Toujours rien à signaler : aucune pénalisation.

Il n'en sera plus de même à Moulins, où Goett manquera à l'appel; pour éviter d'emboutir une voiture, Goett préféra emboutir son cyclecar sur un tas de pierres. C'était jouer de malheur. Voici donc l'équipe Derby amputée et n'ayant plus aucune chance dans le challenge de régularité.

À *Moulins*, foule autour du contrôle; la place de Paris a pourtant des dimensions respectables, mais elle devient trop petite. Les concurrents sont submergés, malgré un service d'ordre... paternel. Il a d'ailleurs raison, ce service d'ordre.

Au milieu de la foule opèrent les dévoués contrôleurs MM. Depalle, délégué sportif de l'U. V. F., Grandmongin, Penn, Chabron, Seguin, Forgerot, Mus. Au milieu de la foule, Smeets change son pneu arrière. Il ne semble pas avoir froid.

Toujours le calme plat; ce n'est pas la première étape qui sera fatale à de nombreux concurrents.

Vichy (350 kil.), tout le monde descend. La main aux dames, et une main garnie de bouquets, encore ! C'est l'Union cycliste Vichyssoise qui a eu cette charmante attention.

Réception fort enthousiaste au surplus, dont il faut remercier en bloc M. Sellier, secrétaire du Comité des Fêtes, la municipalité de Vichy, son sportif maire M. Lasteuries en tête, le D^r Regnier, vice-président de l'U. C. V.; M. Passat, délégué de l'U. V. F. et directeur de l'Olympic Garage; M. Duc, président d'honneur de l'U. C. V., M. Krasnetti, de l'U. C. V., etc., etc... Le parc fermé était fort bien installé chez M. Moulin, garage Select.

Le soir, après dîner, le Comité des Fêtes offrit le champagne et souhaita la bienvenue aux visiteurs. Puis le D^r Reynier, au nom de la ville de Vichy, offrit un objet d'art pour être attribué au concurrent le moins pénalisé, sans distinction de catégorie; en cas d'*ex-æquo*, la préférence

devait aller au plus grand rapport — Allocation très

applaudie, comme bien l'on pense, et à laquelle Maurice Philippe répondit au nom du Comité d'organisation.

Et malgré les 350 kilomètres, on s'en fut se promener en ville : quelques bocks, visite des Casinos, tribut payé aux petits chevaux; il est vivement minuit. Les heures de sommeil sont rares dans cette épreuve.

D'autant que, rentrés dans leur chambre respective, Lacombe a encore à déplomber, remonter, et replomber les montres; cependant que Philippe remet de l'ordre dans les carnets de route, dont il refuse énergiquement de se séparer et qu'il couve d'un regard attendri.

La seconde étape : Vichy-Rodez (336 kil.). On lâche tout le monde à partir de six heures; en route pour le Plateau Central. La Voisin qui fait le balai s'arrête pour permettre à ses occupants de prendre un verre d'eau à la source. « Ses occupants », c'est encore une façon de parler. Car en réalité, un seul d'entre eux — lequel ? — eut le courage de vider, sinon avec le sourire, du moins sans grimace, un grand verre d'eau chaude. Ce qui lui fit beaucoup de bien, à telle enseigne qu'il fut malade comme un cheval toute la matinée. Heureusement que les 18 de la Voisin n'étaient pas malades du tout, eux...

À la sortie de Vichy, rencontre de M. Collet, chef de la publicité du Pneu Persan, et qui suivra toute l'épreuve; M. Collet est en difficulté avec son carburateur, qui n'a pas pris d'eau de Vichy, mais a avalé une sorte de petit poisson ayant du goût pour le grand gicleur. Mort du poisson et démarrage de tout le monde.

Cela n'a l'air de rien, mais nous voici tout de même à Clermont-Ferrand, après avoir rencontré sur toute la route une quantité innombrable de vaches, bœufs, moutons, chèvres et autres volatiles. Pas de dégâts. Pour une fois, les vaches, au lieu de regarder passer un train, ont considéré les motocyclistes de leur œil placide. Les motocyclistes ont d'ailleurs cet avantage sur le train qu'ils peuvent sortir des rails lorsque les bestiaux s'y mettent en travers.

Clermont-Ferrand, M. Bauzat, chef de contrôle, assisté de MM. Janetti et Robert, membres du Comité départemental de l'U. V. F. Toujours pas de pénalisés, mais Lamandin s'arrête longuement au contrôle; il récoltera certainement quelques points au contrôle suivant.

Jusqu'ici, l'on a vu que de loin les montagnes. On va maintenant avoir le nez dessus, dès la sortie de Clermont-Ferrand. Route de l'Observatoire d'abord, qui grim-



Bosseubœuf, au col d'Aspin, après avoir franchi les cols, se voit obligé d'abandonner près de Bayonne, à la suite d'un accident stupide.

pe gentiment. Mlle Duforêt y semble en quelque difficulté. Les virages en épingles à cheveu commencent : il y en aura quelques petites centaines au cours de cette étape.

Le Grand-Tournant, la Baraque, les Quatre-Routes, c'est fort joli, pittoresque à souhait, mais si la route descend, c'est dans l'autre sens. Circuit d'Auvergne, coupe Gordon-Bennett, Théry, vieux souvenirs...

Le toboggan continue : Rochefort, Laqueuille, Tauves. Dans une descente, des fillettes jettent des fleurs à la tête des concurrents en les applaudissant dans un dialecte spécial : « Des sous, des sous ! », crient-elles. Comment, dessous ? Déjà ! à leur âge !...

Dessous ? C'est Lamandin, qui fait une fantastique cabriole, sans grand dommage, heureusement. Mais il aura, à Bort, 67 points de pénalisation ; Bort est également fatal à Mlle Duforêt, qui est gratifiée de 20 points.

Un saut au contrôle, où se trouvent MM. Brun, directeur des Tanneries de Bort, Jean Monteil, Saulze, Charbonnel, Gonnell et Serre, et l'on reprend les tourniquets. Il fait une douce chaleur, le soleil ayant repris du courage.

Avec Mauriac, où le contrôle est composé de MM. Chabrier, Cohendy, Vaissier, Lacombe et Besse, voici le déjeuner. Le temps de faire un don de quatre points à Mlle Duforêt. Grande discussion après déjeuner sur la valeur de la sauce mayonnaise. Certains soutiennent sans rire qu'elle était exquise ; d'autres hurlent qu'oneques, ils ne mangèrent quelque chose d'aussi mauvais, le sel s'y rencontrant à poignée sous les dents. En réalité, les deux équipes avaient raison : il y avait deux sauces mayonnaises ; l'une ordinaire, l'autre ayant été transformée en marais salant.

On remet cela pour le toboggan : on monte, on descend, on se tortille, on turbillonne. Le paysage est d'ailleurs de toute beauté. Mais si on rencontrait une ligne droite, on serait tenté de la mettre sous globe, comme une pièce rarissime.

Aurillac : il fait toujours plutôt chaud. Cela n'empêche pas les contrôleurs, MM. le lieutenant Brunhès, Lafont, Grammont, Delrieu, Delteil, de se prodiguer. Un peu de bière et l'on s'en va vers Espalion par Entraygues. Montée sur Montsalvy et plouf ! on plonge, en se tortillant toujours, sur Entraygues. Une merveille de pittoresque ! Mais il faut regarder la route sous peine d'aller faire un petit saut dans la vallée, à quelques centaines de mètres plus bas. « Attention à l'autobus ! » préviennent les écriteaux. On attend les poteaux : « Arrêt facultatif, faire signe au machiniste ». Mais on ne rencontrera ni ces poteaux, ni même l'autobus. Heureusement, car l'autobus sur une route aussi étroite et aussi sinuëuse, c'est un animal assez méchant.

On franchit la Truyère, qui doit être la patrie d'un certain nombre de truites.

Entraygues, contrôle à l'hôtel du Lion d'Or, tenu par M. Laplagne, assisté d'un autre M. Laplagne, qui est horloger, et de MM. Pradalier et Revel. Toujours pas de victimes à signaler.

Nous voilà dans le creux et nous nous faufileons dans les gorges du Lot. De jolies gorges, par ma foi, et dufes, et escarpées ! Les filles du Lot sont de fort belles créatures, sauvages et altières. On aurait plaisir de les fréquenter plus longuement. Mais hélas ! il faut les quitter, car Espalion nous appelle par la voix de ses contrô-

leurs, MM. Nayrolles, Annat, Salvat, Puech, Sahugnet. A Espalion, nous sommes rassurés. Ne nous avait-on pas dit qu'il serait impossible de nous loger à Rodez à cause d'un certain congrès qui aurait rempli à craquer tous les logements ? Heureusement, nous apprenons que ces craintes sont vaines et qu'on n'en sera pas réduit à rodez toute la nuit.

La seconde étape est bouclée, voici Rodez, avec une arrivée en côte et beaucoup de monde, non seulement au contrôle, où sont MM. V. Blancher, R. Cambon, Drulhes, Poussines, Garrie, Massal, Douziech, mais encore alentour. Parc fermé garage Douziech.

Réception chaude et cordiale. Dîner, allocutions. Cette fois, l'on se couche d'assez bonne heure.

TROISIÈME ÉTAPE, RODEZ-TOULOUSE (155 kil.)

Une étape, 155 kilomètres ? Péchère ! Que non pas. Une demi-étape, un quart d'étape, une toute petite promenade de santé, moins que rien ! Pourtant, au départ de Rodez, cela débute mal pour un certain nombre de concurrents, qui sont crevés, dégonflés — c'est de leur véhicule que nous voulons parler. ✕ Dans cette équipe de réparateurs de pneus : Berrenger, Ring, Quidet, Bosseubœuf. Quidet est le plus touché ; il part 27 minutes en retard. Heureusement que le premier contrôle, Carmaux est à 65 kilomètres. Et tout le monde y arrive à l'heure ; les contrôleurs, MM. Lambat, Calvignac, Toulzé, Fieu n'ont qu'à enregistrer et à expédier la caravane vers Albi.

Mais cette fois 14 kilomètres seulement séparent Carmaux du prochain contrôle, Albi. Et le malchanceux Sablon, qui augmente sa collection de crevaisons de deux unités, arrive sur la place du Vigan avec 25 minutes de retard. Ci : 22 points de pénalisation.

A Albi, sous le soleil, se tiennent, stoïques, MM. H. Bosc, M. Frisiès, A. Rives.

Prochaine : Gaillac (contrôleurs MM. P. et A. Blima, G. Clément, A. Gaffié). Rien à signaler en ce qui concerne la partie sportive. Mais un groupe sympathique s'arrête au café de la place et fait déboucher une bouteille de Gaillac (naturellement). L'équipe demande également s'il n'y aurait pas moyen de casser la croûte. Réponse du garçon : « Mais si, je vais chercher des pistolets ! » Des pistolets, ce n'est pas rassurant. En réalité, ces pistolets sont des petits pains. Mais où l'histoire se corse, c'est qu'avec ces pistolets, l'établissement en question trouve moyen de réussir un fort joli coup de fusil !

Toulouse est maintenant tout près. Et pourtant ces quelques kilomètres seront fatals au brave Quidet, que nous trouvons un peu avant Rabasteux, désespéré : l'huile qu'on lui a vendue à Albi n'avait d'huile que le nom et le moteur est maintenant grippé. Quelle noire déveine !

Toulouse. Au contrôle opèrent M. Rouquet, assisté de MM. Audoin, de Lannemas, Sarrat, Salher, Boulard, Agnère. Le Moto Club Toulousain offre un premier apéritif, qui est le bienvenu. L'après-midi, second apéritif. Entre temps, à déjeuner, le M. C. T. avait annoncé qu'il faisait don d'une médaille d'argent à l'amateur Sablon, qui l'a bien gagnée. Merci, Toulouse. Nous avons déjà apprécié, l'an dernier, l'accueil chaleureux fait aux Parisiens Pyrénées-Paris. C'était un réconfort après l'étape des cols. Cette fois, ce sera un encouragement avant d'affronter.

LA QUATRIÈME ÉTAPE : TOULOUSE-TARBES. (317 kil.)

Car maintenant, fini de rire ; il va falloir dire bonjour aux Pyrénées. Au départ de Toulouse, Goupy est crevé. Sans s'impressionner, il remet les choses en ordre.

Mauvaise route jusqu'à Pamiers, ne faisant rêver que creux et bosses. Berrenger y casse un fourreau de fourche, ce qui lui vaudra de s'arrêter à Pamiers une heure et demie.

Contrôle sous la direction de M. Parent, assisté de MM. Najac, Lacoste, Lacanal. Le temps est gris.

Foix (MM. Barthélemy Subra, Langlade, Labelle, Piquemal, Soulié, Bertrand), puis Tarascon (MM. Soula, Leroux, Duron, Coty). On commence à voir les Pyrénées de près. Mais le temps se gâte de plus en plus, et c'est bientôt la pluie qui nous assaille dans la montée du col de Port. Vent, douche, brouillard, froid canardesque. Cela va mal. Au sommet du col de Port, on est noyé dans l'eau et le brouillard ; on est gelé, et l'on ne voit pas à 20 mètres devant soi. Néanmoins, quelques enragés sportsmen n'ont pas hésité à venir voir le passage des concurrents. Avec



**HARLEY-
DAVIDSON**

*C'est au pied de la côte que
l'on apprécie la cylindrée...*

LA DEVISE DE

**HARLEY-
DAVIDSON**

NOUS EST CONFIRMÉE CHAQUE JOUR
Sa dernière victoire au *Circuit de
Marseille*. - Catég. 1.000 cc. **1^{er}**
Sidecar, avec VULLIAMY **1^{er}**



Agence Française

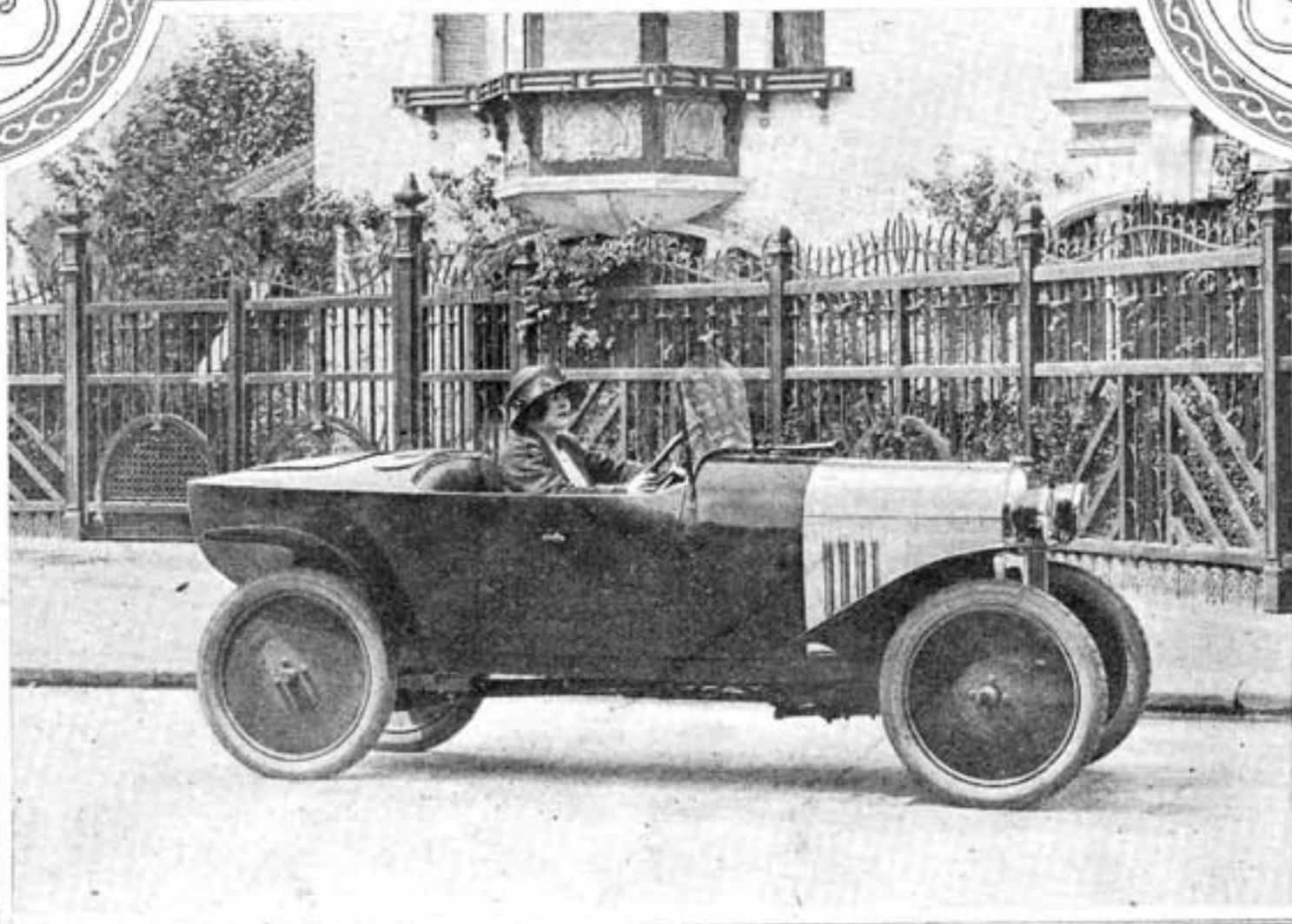
GOODE & DENIZET

32 et 34 Rue Pierret, Neuilly-s /-Seine

Sous-Agences Parisiennes:

Jean PSALTY, 183, Boulevard Pereire
BECKER et DURAND, 22, Rue Picpus

Benjamin



ROBUSTESSE
VITESSE
ÉCONOMIE
ÉLÉGANCE

Cyclecar 2 places :

7.900 fr.

Voiture légère 4 places :

9.900 fr.

COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
TAXE COMPRISE

SONT LES QUATRE QUALITÉS QUE DOIT AVOIR UNE
AUTOMOBILE

les BENJAMIN, de quelque modèle qu'il s'agisse,
les possèdent au plus au haut point.

Récemment encore, dans PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS,
elles affirment leur supériorité en prenant les deux
premières places des Cyclecars 750 cmc.

1^{er} Madame GOURAUD-MORISS, sur Cyclecar de SÉRIE
2^e LENFANT

L'équipe BENJAMIN est la seule de toutes qui termina au complet.

MAGASIN D'EXPOSITION :

11, Boulevard Montmartre — PARIS



Quelques-uns des rescapés de Paris-les Pyrénées-Paris.
Photo prise à l'arrivée à Versailles. Tous ont coiffé le bérêt basque.

les deux Voisin, cela fait déjà un petit groupe. On se partage la besogne : Lacome et Durandal aux fanions, Bonard à son appareil, Philippe à sa feuille de contrôle abritée sous la capote de la voiture. L'opérateur de cinéma avait été laissé en bas, avant la couche de brouillard.

Le premier arrivant est Sablon; puis voici Ring, Vattier, Sigrand, Lamandin, de Belleville, Mme Gouraud-Moriss, Mercier (1 point de pénalisation), Lenfant (1 point également), Bossebœuf, Smeets, Goupy, Mlle Duforêt (7 points).

Tout le monde est frigorifié. Vivement le déjeuner! Mais auparavant, il faut descendre... et sans trop glisser, car le paysage est en contre-bas.

Tout se passe bien cependant. Et Saint-Girons est rejoint sans accident. *Saint-Girons?* Ce sont MM. Grand, Baldouy, Pont et Pujol qui officient, et fort bien. Parc fermé au Champ de Mars : il a belle allure. Le déjeuner est sympathique. Hélas! la pluie se met franchement de la partie : elle tombe maintenant en rafales fort peu réjouissantes. Qu'est-ce que vont prendre les concurrents dans la dure ascension du *Portet d'Aspet!*

Ils prennent! Et sérieusement, car c'est maintenant un vrai déluge et d'eau glacée, encore! Les routes, ou plutôt les chemins, sont transformés en des patinoires de boue. Avec cela, un vent à faire s'envoler un char d'assaut. Heureusement qu'il y a un refuge en haut du col, et qui offre un abri très apprécié. Dégouttants et dégoûtés, ruisselant d'eau bourbeuse, voici nos courageux concurrents.

C'est d'abord Sigrand, puis Sablon, Ring, Berrenger (qui a rejoint Saint-Girons dans les délais), puis de Belleville, Mme Gouraud-Moriss, Mercier, Smeets, Lenfant, Goupy. Viennent ensuite : Vattier (17 points de pénalisation), Lamandin (15 points), Bossebœuf (10 points).

Nous apprenons que la courageuse Mlle Duforêt, pour éviter une collision, a dérapé, traversé une haie et sauté dans le fossé. Essieu avant faussé, direction brisée : jamais Mlle Duforêt ne pourra rejoindre à temps. C'est grand dommage : son énergie méritait une tout autre récompense.

La voiture de M. Fleury, qui fait cette fois le balai, nous ramène une masse informe et ruisselante : l'opérateur de cinéma, qui avait été laissé à mi-côte : « L'appareil est f... ichu, marmotte-t-il; il doit être plein d'eau. Et ce n'est vraiment pas prévu pour faire un aquarium. » Nous versons un pleur sur ce martyr du devoir, et nous voilà plongeant — c'est le terme précis — dans la descente. Après des hauts et des bas (ce sont encore des termes précis), on approche de Bagnères-de-Luchon, mais non pas sans avoir trouvé Lamandin en difficulté, grelottant et obligé de rentrer se chauffer dans une maison voisine. Ceci donne une idée des conditions atmosphériques sous lesquelles se disputa la plus dure des étapes de Paris-Les Pyrénées-Paris.

Luchon : il pleut toujours, naturellement. Néanmoins, MM. Marcel Pène, Moréreau, Peroussat et Bedin sont à leur poste. Tous les concurrents, sauf Lamandin, sont déjà passés lorsque nous arrivons; d'après les renseignements qui nous sont fournis, il y a eu des victimes, et le nombre des points de pénalisation s'est augmenté pour beaucoup de concurrents. A Luchon, Mercier abandonne.

Il faut maintenant grimper *Peyresourde* : c'est le plus haut des cols que nous aurons à gravir (1.563 m.), c'est aussi la côte la plus longue (14 kilomètres). Pluie glaciale, toujours. Il paraît que nous sommes au mois de juin, mais ce doit être une plaisanterie. Décembre nous semble beaucoup plus indiqué.

Le haut du Port de Peyresourde. Sous un parapluie, tant bien que mal, prolongé par une toile de tente, assis devant une table de fortune, grelottants, trempés, stupéfiants de dévouement, sont les deux contrôleurs : MM. Emile Baqué et François Sabès. Que leur nom passe à la postérité! Le tableau était tellement pittoresque que notre opérateur de cinéma le fixe sur une bande *ad hoc*. Mais, refroidi par l'exemple de Portet d'Aspet, il *tourne*, cette fois, sans quitter l'abri protecteur de la capote de la Voisin. C'est d'une bonne prudence.

Étaient passés dans l'ordre : Ring, Sigrand, de Belleville, Berrenger, Mme Gouraud-Moriss, Lenfant, Smeets, Goupy, Vattier, Bossebœuf, Sablon et Lamandin.

Replongeons sur *Arreau*, où travaillent MM. Mauny, Gailhard, Ratio, Petit, Irely.

Un grog s'impose avant de gravir le dernier col : *Aspin* (1.497 m.). C'est la dernière montagne. Route splendidement pittoresque. La pluie a diminué d'intensité, mais il fait un de ces froids! En haut d'*Aspin*, les plaisantins Lacome, Durandal et Cie bombardent de boules de neige les arrivants, pour les refroidir et pour se réchauffer. Les contrôleurs : MM. Jean Pétisme et Bernard Cazaux, eux, en sont réduits à battre la semelle et à faire de la culture physique.

L'ordre de passage à *Aspin* est : Ring, Sigrand, de Belleville, Berrenger, Lenfant, Mme Gouraud-Moriss, Vattier, Smeets, Bossebœuf, Sablon et Lamandin. Mme Gouraud-Moriss crève et reste une demi-heure arrêtée devant le paysage, beau mais réfrigérant.

Descente. Sainte-Marie-de-Campan que nous trouvâmes l'an dernier, à l'aller, noyée dans la boue, l'est encore davantage cette fois-ci. Pourtant, la pluie a cessé, et il fait presque beau lorsqu'on arrive à Tarbes.

Tarbes : c'est fini. Et MM. Baseilhac, Dargein, Laban, Dahan, Morlaas sont fort bien vus des concurrents, un peu éccœurés par cette suite de montagnes russes. Réception de grande classe. Décoration, enthousiasme, musique, banquet. Lacome a mis un beau faux-col et fréquente les plus hautes personnalités; dans un coin, Philippe s'explique avec les carnets de route pour en retirer les points de pé-



Ceux qui nous aidèrent de l'arrivée. Le Comité du Moto-Club de Boulogne et Billancourt qui sut organiser d'une façon impeccable, le contrôle d'arrivée à Versailles.

nalisation. Sauf Ring, Sigrand et de Belleville, tout le monde a écopé : Vattier, 28 points; Sablon, 89 points; Berrenger, 107; Lamandin, 85; Mme Gouraud-Moriss, 13; Lenfant, 19; Goupy, 16; Smeets, 22; Bossebœuf, 42.

Durandal attend les résultats pour les télégraphier. L'Hôtel Moderne est une antre du travail.

A 9 heures, transformation : banquet auquel assistent : MM. Angoly, représentant le sénateur Paul Dupuy, empêché; M. Lacaze, chef de cabinet du préfet; M. Clarens, adjoint au maire; Dargein, rédacteur en chef du « Républicain des Hautes-Pyrénées » et M. Bazeilhac, rédacteur sportif du « Républicain ».

Ajoutons que M. Mercier, directeur technique de l'Administration du « Petit Parisien », nous avait également fait le grand honneur de venir assister à notre dîner.

Maurice Philippe est furieux : on l'a obligé de se mettre à table sans lui laisser le temps de se passer la moindre goutte d'eau sur la figure. Cela ne l'empêchera pas, en répondant à M. Angoly, de pousser son quatrième discours, ce qui constitue, en somme, ses points de pénalisation dans Paris-Les Pyrénées-Paris.

LA CINQUIÈME ÉTAPE : TARBES-BORDEAUX. (320 kil.)

En réalité, l'épreuve est terminée ; le reste n'existe pas. Qu'est-ce que c'est que Tarbes-Bordeaux-Tours-Paris, pour ceux qui viennent de jouer à saute-mouton avec les Pyrénées ?

Tout le monde part à l'heure de Tarbes. Il fait frais, et on n'a pas le temps de couvrir seulement dix kilomètres avant que la pluie fasse son apparition.

A Pau, où opèrent MM. Couget et Blanchardet, les écluses célestes sont ouvertes en grand. Heureusement qu'à Orthez (MM. E. Sarthon, Deslandard, Moulher, Nicola, Sourbet) le calme est revenu.

Près de Peyrehorade, Bossebœuf est victime d'un accident qui détériore son plateau de friction. Il est obligé d'abandonner, après avoir fait jusqu'alors une course splendide.

Peyrehorade (contrôle sous la direction de M. A. Duplaa, assisté de MM. Recalde, Lanusse, Laborde). Rien à signaler, sinon que Sablon a perdu sa montre plombée. Ce n'est pas très grave au point de vue sportif, puisqu'on lui en donne une autre. Mais les frais généraux de l'épreuve en sont augmentés d'autant.

Bayonne ; nous retrouvons, fidèles au poste, MM. Elisseiry, Fernand Forgues, Saint-Vanne et Haïtse. Un peu avant Bayonne, Ring avait crevé. Mais il arrive à l'heure au contrôle, après avoir terminé à un 30 à l'heure un peu plus que doublé.

Tiens ! la pluie. Il y avait longtemps vraiment qu'elle ne nous avait pas rendu visite. On déjeune, et on repart sous des cataclysmes. Émotion : Ring, le seul motocycliste non pénalisé est malade. « Si je ne crève pas, dit-il, je tiendrai peut-être jusqu'à Bordeaux. Mais sinon, je n'en aurai pas la force ! » Il part quand même à bonne allure.

Saint-Vincent-de-Tyrosse, ce n'est pas la même eau qu'à Bayonne, mais la quantité déversée dans un temps

donné sur nos épaules, n'a pas varié. Quelle douche, mes aïeux !

MM. Emile Marcoux, Duprat, Serre, Grué, Guïresse, Brèque se prodiguent.

Ici se place la petite cérémonie du pesage impromptu. On sait que certains règlements des coupes font entrer en ligne de compte le poids du concurrent en ordre de marche. Or, la seule façon de connaître réellement ce poids est de prendre les concurrents en cours de route et de les faire passer ainsi sur la bascule, sans qu'ils aient le temps de souffler.

Voici les poids relevés :

Vattier 240 kil. ; Sablon 215 kil. ; Ring 220 kil. ; Berrenger 230 kil. ; Sigrand 460 kil. ; Lamandin 440 kil. ; Lenfant 590 kil. ; M^{me} Gouraud-Moriss 600 kil. ; De Belleville 620 kil. ; Goupy 530 kil. ; Smeets 520 kil.

Il ne va plus rien se passer d'important jusqu'à Bordeaux (les crevaisons de Sablon exceptées), ni à Castels (contrôle tenu par MM. Canden, Despouys, Barre, Maisonnave), ni à Labouleyre, où travaillent MM. Dubant, Tisserang et Persillon, ni même à Belin (contrôle remarquablement tenu par MM. Praieur, vice-consul de l'U. V. F., Auzerat, Duchazeaubeneix, Ch. Sédailhan, Galletteau, Dublineau, E. Filleau). Et pourtant les pavés de Belin sont célèbres, et ils avaient été l'an dernier assez meurtriers. Il est juste de dire que ces pavés se sont un peu adoucis par endroit, cette année.

Vattier arripe le premier à Bordeaux. Mais il erre dans les rues, et, au contrôle, ce sont Ring et Sigrand qui se présentent les premiers, ensemble. Ring avait fait une chute sur les pavés ; et, pour se guérir, il profitait des quelques mètres où la route était meilleure, pour lâcher son guidon des deux mains et faire des exercices de bras !

Bordeaux, ville deux fois bénie par les concurrents de Paris-les-Pyrénées-Paris, d'abord parce qu'elle possède le plus cordial des clubs motocyclistes, le M. C. B., le plus pince-sans-rire des hommes, son président M. Lot, et aussi parce qu'on s'y repose une journée.

Au contrôle, MM. Capdepy, Griffoul, Delombès, Chaume, Pardies, Giltay. Le parc fermé, où se fait l'exposition, est la carrosserie bordelaise, route de Médoc. Ce n'est pas très central, mais le local est splendide.

On range les machines, et l'on respire : cette fois, on va pouvoir se laver consciencieusement et surtout faire la grasse matinée. Bordeaux est vraiment la première ville de France !...

Oh ! le plaisir de se promener à pied après avoir été condamné par les événements à se déplacer sur un nombre variable de roues qu'un moteur fait tourner.

LA SIXIÈME ÉTAPE (BORDEAUX-TOURS, 329 kil.)

On rentré ! En somme, on a maintenant la sensation d'être dans la banlieue de Paris. La grande banlieue, bien entendu.

A Barbezieux (MM. Blankœil, Servant, Renou, Fénelon), on plaisante ; à Angoulême, MM. Desnoves, Harrandeau, Grenier, Albert, Schæsser, Saillault, Blois, Cordin nous ont préparé le parc fermé et le déjeuner en plein air, qui furent si appréciés l'an dernier. La Brasserie du Champ de Mars est vraiment l'idéal des parcs fermés-déjeuners. La cordialité de la réception est à la hauteur du cadre. Et il faudra toute l'énergie de Maurice Philippe pour arracher les concurrents à ces délices, et donner les départs à l'heure exacte, en restant sourd aux prières de ses hôtes de retarder l'horaire d'une demi-heure.

Ruffec, l'Hôtel de France et ses pâtés. On en fait provision, cependant que les contrôleurs MM. Grelault, Tournois, Isaurec, Cartraud, constatent que tout le monde est à l'heure.

Couhé-Vézac, contrôle tenu par M. E. Blandet, avec MM. Jamet et Grelaud, puis Poitiers, nous retrouvons M. Barré, consul de l'U.V.F. et M. Giraud, ne voient rien de nouveau pour le classement. On rentre... Châtelleraut, où nous attendent M. Duriveau, chef délégué-sportif de l'U. V. F., en compagnie de MM. Hayer, Pichon, Perrot, Andranet ; Sainte-Maure, avec MM. Glandon, les frères Ploquin, Durand et Jourdan, sont des contrôles sans histoire.

Et nous voici à Tours, au bureau de l'automobile club de l'Ouest, qui est une vieille connaissance et où M. Jousse sait sans étonnement faire le nécessaire. Tout se passe le mieux du monde. Lenfant est en retard, son

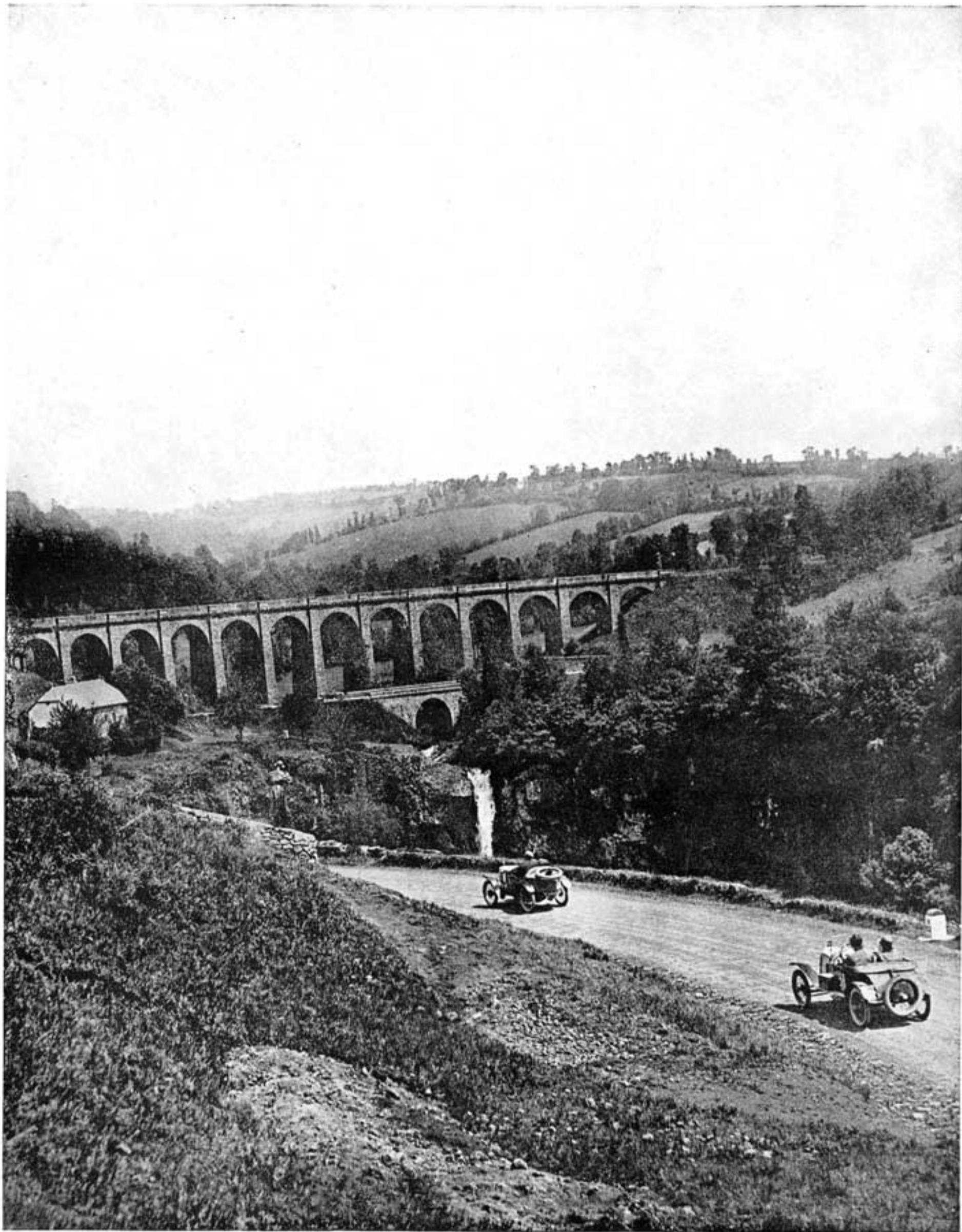


DANS LES CONTROLES : 1. A Montargis (le contrôle du Syndicat d'initiative). — 2. A Moulins (les consuls de l'U.V.F.).

3. A Moulins (Mairie de Saint-Pierre). — 4. A Combrailles (Club Cycliste). — 5. A Moulins (Mairie de Saint-Pierre). — 6. A Moulins (Mairie de Saint-Pierre). — 7. A Moulins (Mairie de Saint-Pierre). — 8. A Moulins (Mairie de Saint-Pierre).

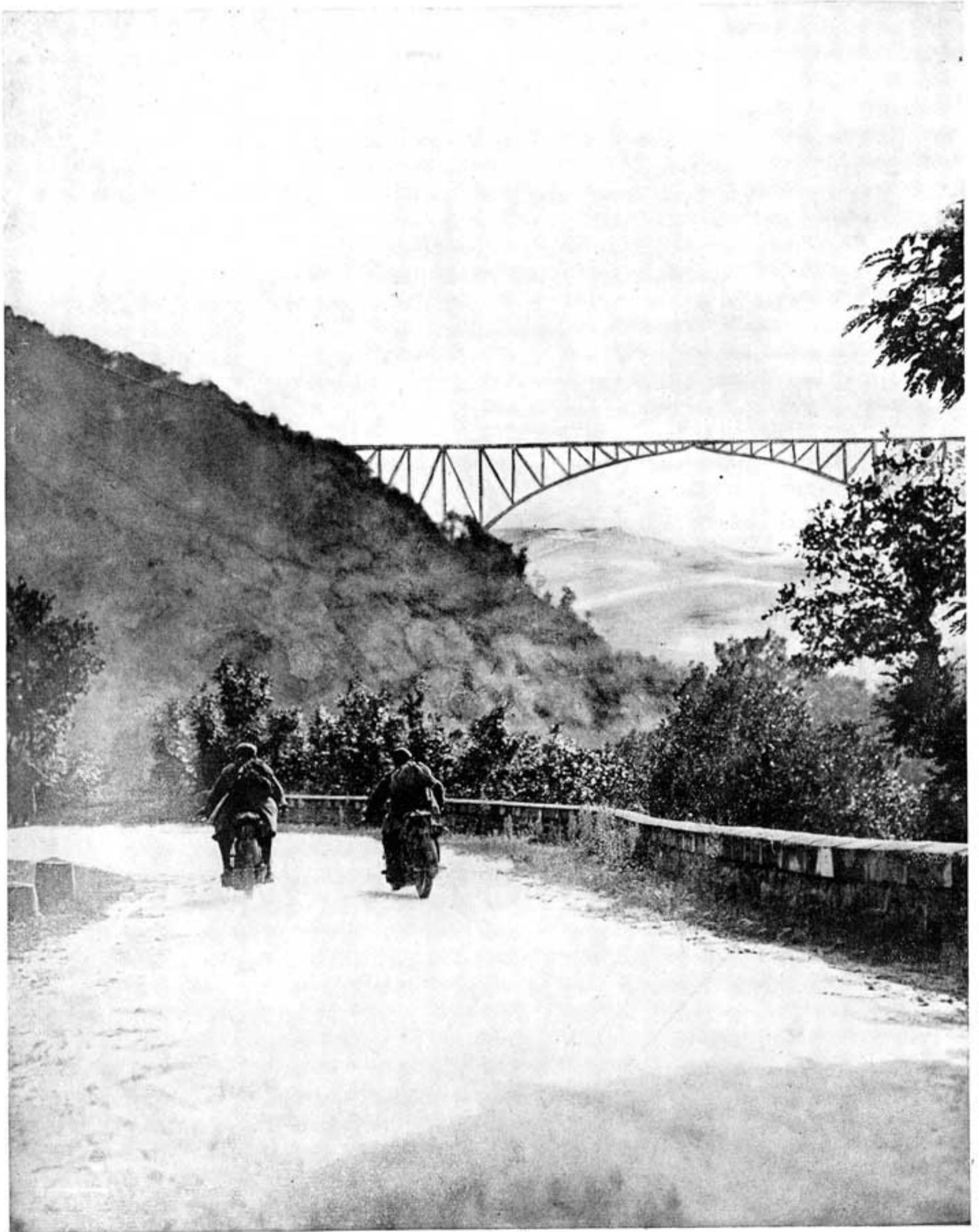


SCÈNES DE ROUTE : 1. M^{me} Gouraud-Moriss travaille. — 2. Après le passage du Portet d'Aspet, M^{me} de Belleville se ravitaille en boissons chaudes, à Luchon. — 3. Benjamin passe la voiture officielle de M. Fleury. — 4. Et ici, Ring passe la Voisin du *Petit Parisien*. A remarquer la façon originale dont Ring facilite la circulation du sang. — 5. Des fleurs, des compliments et des fleurs attendent, à chaque contrôle, les dames qui prennent part à la course. — 6. Une des « Voisin » officielles et la D. S. de Lamandin arrêtées pour laisser passer le « grand frère ». — 7. Le retour triomphal de Versailles à Paris. — 8. La grande foule à la Porte Maillot, la proclamation des résultats.



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Les concurrents passèrent par les plus beaux paysages que l'on puisse imaginer. Ici, M^{lle} Duforêt, suivie par de Belleville, vont franchir la cascade de Salins, dans le Massif Central.



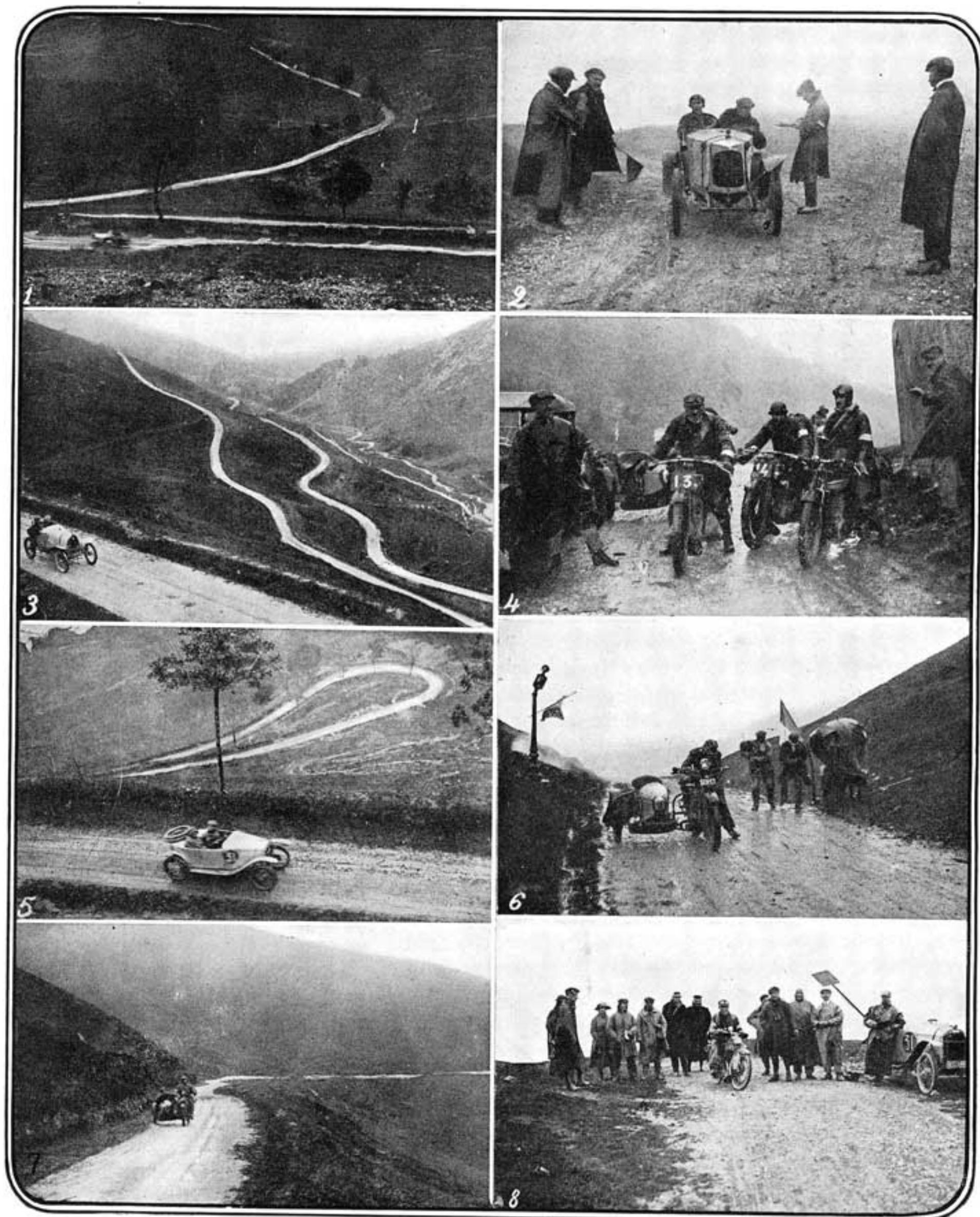
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Un ravissant panorama est sans conteste celui qui descend en lacets vers le pont de Tanus, Berrenger et Ring admirant le viaduc de Viaur sur lequel passe la voie ferrée de Carmaux à Rodez.



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Et que penser de ce paysage moyennâgeux ; c'est le célèbre château d'Estaing, devant lequel viennent de passer Goupy et de Belleville.



DANS LES COLS PYRÉNÉENS : 1. La montée vers le col de Port. — 2. M^{lle} Duforêt est contrôlée en haut du col de Port. — 3.-4. La montée et le col du Portet d'Aspet ; Berrenger, Ring et Sablon viennent de signer. — 5. La montée sur le col de Peyresourde (M^{me} Gouraud-Moriss). — 6. En haut de Peyresourde (Sigrand vient de signer au contrôle fixe, dans la tourmente). — 7. Sigrand grimpe le col d'Aspin. — 8. (En haut du col d'Aspin, Vatier et M^{me} Gouraud-Moriss).



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

La route de Mauriac à Espallion est certainement l'une des plus pittoresques qui existent en France. L'enfant et M^{me} Gouraud-Moriss sont représentés ici dans la magnifique vallée du Lot, après la descente dangereuse sur Entraygues.

ressort de rupteur de magnéto ayant déclaré forfait. Le sympathique pilote de Benjamin se voit gratifié de 31 points de pénalisation. Lamandin a eu 9 points à Ruffec, par suite de crevaisons.

Parc fermé, carrosserie Bernin.

LA SEPTIÈME ÉTAPE : TOURS-PARIS (210 kil.)

Ce n'est vraiment pas la peine d'insister. Puisqu'on vous dit que l'épreuve est terminée ! Rien, rien, il ne se passe rien au cours de cette étape, du moins sur la route, car à Chartres... Mais n'anticipons pas.

À *Châteaurenault*, MM. Cahier, Loriot, Lebrun, Lansique, Faïdy, constatent que tout va bien; à *Vendôme*, MM. Aretas, Péricat et Beauclair font de même; à *Châteaudun*, MM. Rolland, Baulier, Monmarché n'ont également rien à signaler.

Chartres : des « gens de Paris » sont là, et certains travaillent. Pluche et Shelfault sont à la feuille de contrôle, notre directeur M. Grimaud et sa famille n'ont point hésité à courir les embûches de la route jusqu'ici. Bref, c'est la cohue.

Déjeuner à l'hôtel de France (ne pas confondre avec le café, dans la même maison, dont le patron n'est pas fou). Très bien, ce déjeuner, si le maître de céans n'avait pas été là. Cet hurluberlu s'avisa d'abord de ne pas vouloir faire servir les retardataires ! Il obtint un succès glacial. Il se permit ensuite des réflexions exquises dans le goût de celle-ci, qu'il n'avait pas l'habitude d'avoir dans sa clientèle, des « gens comme cela ». Son succès devint plus brillant et plus bruyant, jusqu'à ce que M. Grimaud lui demandât, en des termes châtiés mais énergiques, de bien vouloir retourner à sa cuisine et de laisser les gens manger en paix. Alors ce Napoléon de la Boustifaille prit une pose tragique. Il en appela aux Dieux pour les prendre à témoin de l'injure qui lui était faite; et, Mirabeau à la graisse d'oie, il déclara qu'il ne sortirait que par la puissance des baïonnettes. Comme il n'y avait pas de baïonnettes, Mme Gouraud-Moriss les remplaça. Et Napoléon, en 18 secondes 2/5 commut dans l'escalier son Waterloo. « Qu'on fasse donner la garde ! » s'écria-t-il. La garde accourut sous les aspects d'un brave homme débonnaire et très poli, qui avait l'air bien ennuyé d'avoir été requis par un excité pour ramener à la raison des gens très calmes. Ce vaudeville eut son épilogue sur la place des Epars, où trompes, cris et klaksons accompagnèrent la sortie de l'excité en question.

On s'en va. Plus que *Rambouillet*, avec son contrôle composé de MM. Dadon, Herbet, Hébert, Lambert, Maselin et Bodin, et puis *Versailles*.

Naturellement, la foule envahit tout, excepté, heureusement, le parc fermé, installé, comme de coutume, avenue de Saint-Cloud, et où se trouvent MM. Parbot, président du M. C. de Boulogne-Billancourt, assisté par MM. Burtel et Delage, propriétaires du Central Garage, et des membres du M. C. B. B.

Il sera dit que Paris-Les Pyrénées-Paris renfermerait jusqu'au bout sa part d'émotion : tous les concurrents, sauf un, sont rentrés. Celui qui manque, c'est Ring, qui a crevé à Rambouillet. Aura-t-il la déveine d'être pénalisé dans cette section Rambouillet-Versailles, qui est bien la meilleure de toute l'épreuve ? L'heure exacte à laquelle devait se présenter Ring est passée; mais il y a les trois minutes de tolérance. Une minute... Des cris : voici Ring. Il a réalisé le tour de force de venir de Rambouillet à Versailles sur la jante arrière et à plus de 30 de moyenne !

En place pour les photographies. On fait un groupe des concurrents et des organisateurs, tous coiffés du béret bas-

que. Car il faut dire que l'amende prévue pour un manquement à cette règle absolue était une tournée générale !

Et en avant pour le défilé ! La caravane se forme, la Voisin de Lacome et Durantel en tête, les concurrents par ordre de numéros, puis, fermant la marche, la Voisin de Philippe, la voiture de M. Fleury, celle de notre directeur M. Grimaud. Dans le groupe des concurrents, quelques cafouilleux se sont naturellement faulxés, mais en nombre infime. « It's a long way to Paris », car il y a fête sur la route. Avec des défilés de gens à pied qui obligent tout le monde à rouler deux mètres, à s'arrêter, à repartir. C'est la dernière réjouissance.

Le boulevard Maillot. La foule. Cette fois, ça y est : nous sommes absolument submergés. Champagne *Moto Revue* chez Gillet : remerciements, proclamation des résultats. Maurice Philippe fait son huitième discours : c'est le moment de s'en aller.



Les deux voitures officielles « 18[HP Voisin] », pilotées par les as du volant Scott et Marchais, qui permirent d'assurer la parfaite régularité de l'épreuve sur le parcours le plus difficile que l'on puisse trouver en France.

Le parcours Paris-Pyrénées-Paris vient d'être effectué de façon remarquable par les voitures officielles, sans ennui aucun, malgré les difficultés d'une route où les côtes se succèdent et atteignent fréquemment douze kilomètres de longueur.

Parmi les causes de cette belle réussite intervient principalement l'excellent graissage de toutes ces voitures qui employaient les Huiles « Brostyl ». Leur succès ne nous surprend pas du reste car de nombreux côtés on nous les signale comme parfaites.

Cette marque, exploitée par les Etablissements Robert Erbs, à Clichy, nous paraît devoir être recommandée tout particulièrement aux automobilistes et motocyclistes.

100 FRANCS DE RÉCOMPENSE

Appel à tous nos Lecteurs

Moto-Revue a retenu au calendrier motocycliste pour le 24 septembre prochain, à la veille du salon de l'Automobile, une date pour faire disputer son concours annuel de consommation. En raison des éléments nouveaux, qui cette année entreront en ligne de compte, l'ancien circuit de Thiais ne pourra être conservé. Le Comité fait donc appel à tous nos lecteurs pour leur demander de vouloir bien lui indiquer un circuit, le plus près possible de Paris, de 2 à 5 kilomètres au maximum, routes en bon état, mais assez accidentées, comprenant une côte et pouvant être fermé pendant quelques heures. Le Comité remettra 100 francs à celui de nos lecteurs qui le premier aura indiqué le circuit choisi (Ecrire sur carte postale toutes les indications utiles). Le concours sera ouvert dès la parution du dit numéro.

Demandez les « Notices sur les Assurances collectives » réservées aux abonnés de **MOTO-REVUE**.

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS



— Mais oui !! Parfaitement, je l'aurais gagnée les doigts dans l'nez... si je l'avais courue !!!