

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

N° 1.

LA COURSE MARSEILLE-HYÈRES-NICE



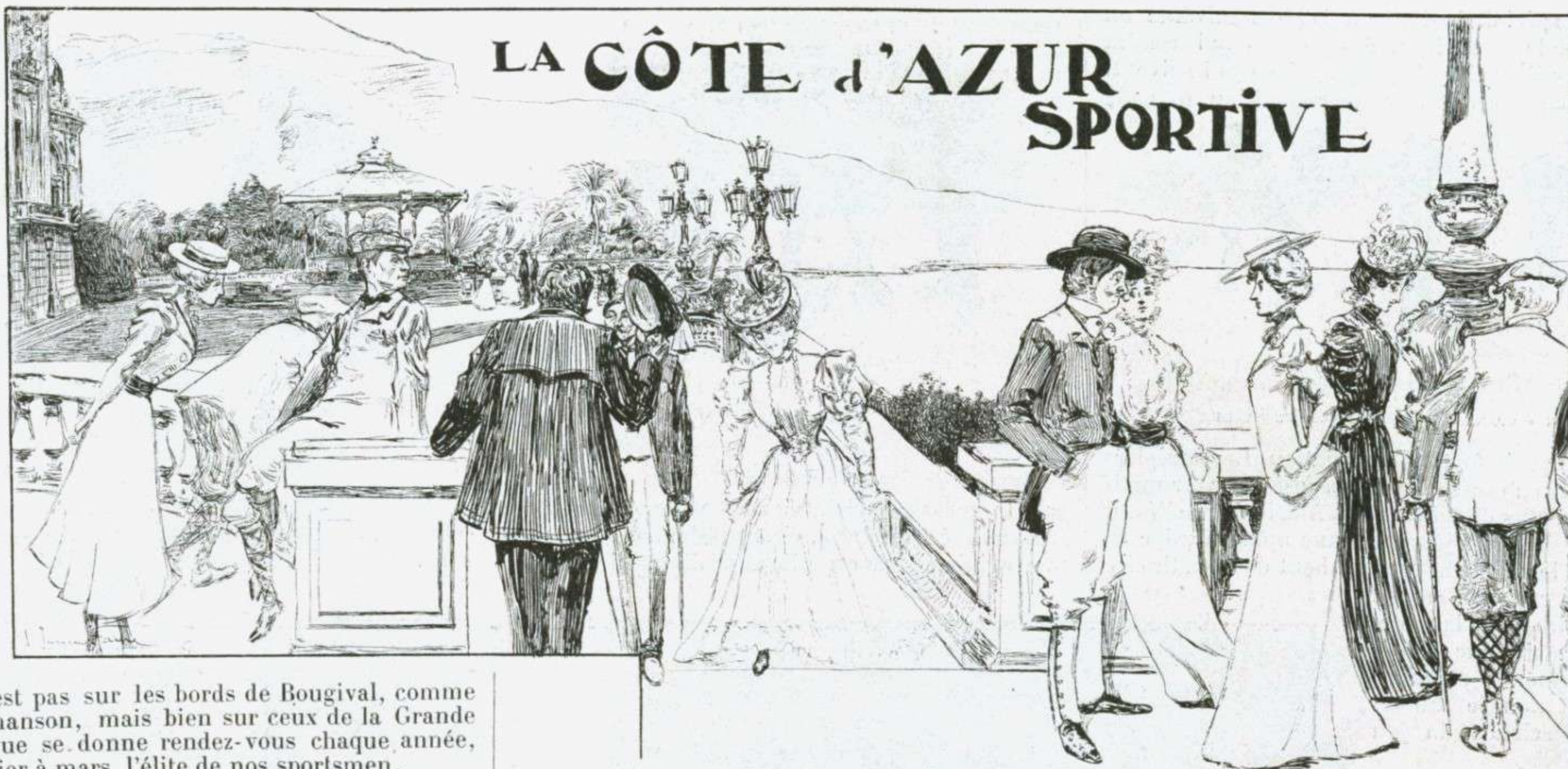
(Phot. Chiesi, 9, rue de Valois.)

M. R. de Knyff.

MM. Gilles Hourgières et Pognon.

MM. F. Charron et Knowles.

LES TROIS GAGNANTS PARTANT DE PARIS POUR MARSEILLE DEVANT L'« AGENCE GÉNÉRALE DES AUTOMOBILES ». (Voir p. 6.)



Ce n'est pas sur les bords de Bougival, comme dit la chanson, mais bien sur ceux de la Grande Bleue que se donne rendez-vous chaque année, de janvier à mars, l'élite de nos sportsmen.

C'est dans cette contrée ensoleillée que tous et toutes prennent leurs ébats, depuis la gracieuse cycliste jusqu'à l'impeccable tireur aux pigeons.

Sous la brise douce, au milieu des fleurs et de la verdure, à l'abri de toute intempérie, cyclistes, chauffeurs, golfsers, tireurs, yachtsmen, toute la fine fleur d'un monde élégant, s'adonne au sport favori sous les rayons d'un soleil radieux.

Que de belles journées procure la Côte d'Azur à cette masse cosmopolite qui, pendant de longs mois, vient paresser sur son terroir.

Elle prodigue sans compter à tous ses hôtes son lumineux soleil, sa température idéale, ses beautés naturelles, sa mer si calme, les parfums de ses fleurs et les mille et une joies de ses nombreuses fêtes!

Ici tout se passe en plein air : il est si délicieux, cet air câlin et réconfortant que l'on respire à pleins poumons!

Quel contraste avec les régions du Nord! Au lieu de la neige, la glace et la brume, c'est dans ce coin du Midi, baigné par la Méditerranée, l'azur toujours bleu, et les fleurs en toutes saisons.

La Côte d'Azur, c'est le pays du rêve, de l'amour et du sport!

Oh! oui, le sport est roi dans cette terre bénie : sauf quelques malades, tout le monde goûte avec ivresse des charmes de la vie en plein air.

Les cyclistes.

La bicyclette, en première ligne, fait volontiers le jeu des amants de la grande nature : elle leur ouvre l'espace. On l'enfourche du matin au

de plein air, et de toutes les fêtes mondaines : rallye-paper et bataille de fleurs; nous avons même eu le cotillon... vélocipédique!

L'ingéniosité de nos modernes conducteurs de cotillon s'est, en effet, révélée au cours d'une grande soirée dansante donnée par Mme de R..., dans sa superbe villa des environs de Cannes. Une des figures du cotillon fut une figure vélocipédique et ce n'est pas celle qui remporta le moins de succès.

On plaça à l'extrémité du salon deux bicyclettes enrubannées et fleuries. Les deux jeunes gens choisis pour se disputer la récompense promise — en l'occurrence, on le sait, un tour de valse — enfourchèrent chacun une de ces machines et entamèrent aussitôt une véritable course de lenteur. Et c'est celui qui arriva le dernier près de la jeune fille qui se mit à bostonner pendant que l'autre reconduisait les deux bécans à leur place.

Détail qui a son importance : le premier des deux concurrents qui touche terre avec son pied est immédiatement déclassé et son partenaire est déclaré vainqueur. A quand le cotillon... automobile?

Les sociétés de cyclisme sont des plus nombreuses.

deux cents membres; le Vélo-Sport de Nice, présidé par M. Cardat, avec plus de cent cinquante sociétaires; le



S. M. CARNAVAL XXVI EN AUTOMOBILE. (Voir p. 8.)

Sporting-Club de Cannes, présidé par M. Capron; la Pédale Olbienne, d'Hyères; l'Antibes-Cycle, d'Antibes, etc.

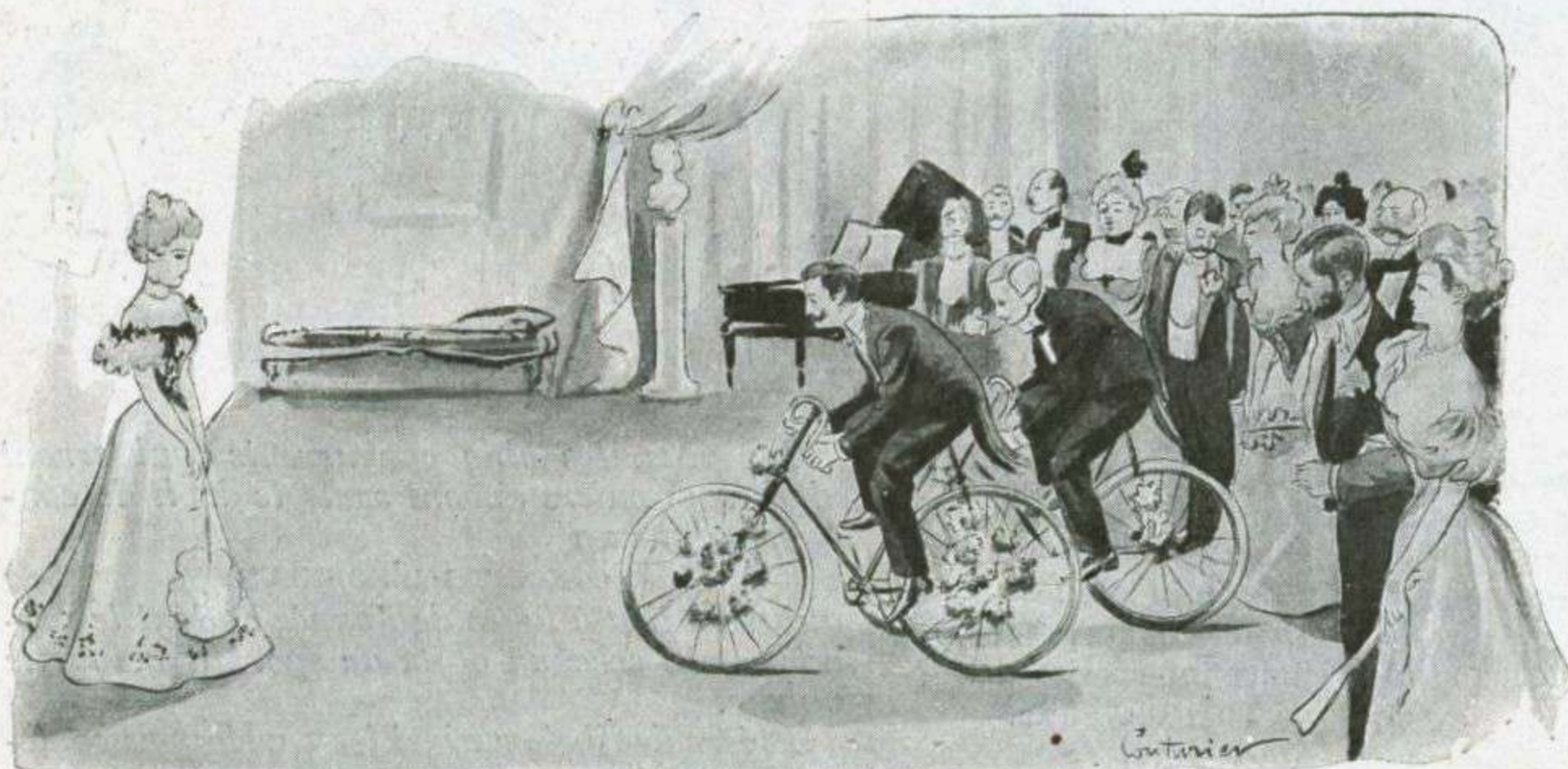
Faut-il parler enfin des vélodromes, où l'on donne de temps à autre d'intéressantes réunions, des batailles de fleurs en bicyclette, des mascarades cyclistes, comme il y en a eu cette année à Toulon et à Cannes?

Mais il nous faut renoncer à parler de tout ce que la reine Bicyclette a fait naître dans son royaume préféré : un numéro tout entier n'y suffirait pas!

Les chauffeurs.

Si tous les sports sont en honneur sur la Côte d'Azur, l'automobilisme a pris, cet hiver, la première place parmi les manifestations du plein air, et l'on peut affirmer que la course de Marseille-Nice, pour n'avoir pas été favorisée par le temps, n'en a pas moins été le *great event* de la saison. Le Longchamps de Monte-Carlo qui terminait le meeting a été la véritable apothéose de la locomotion nouvelle. Dans le cadre paradisiaque que l'on sait, par un soleil exquis, une température de serre, soixante-deux véhicules sans chevaux, aux carrosseries riches, se trouvèrent réunis, émerveillant la foule élégante par la facilité de leurs évolutions.

Si je commence par la fin, c'est que cette journée a été une victoire pour l'industrie française et qu'il importe de la signaler. Combien ai-je entendu d'étrangers — riches Américains du Nord ou du Sud, Anglais de haut lignage, voire même des Allemands — s'informer du nom des constructeurs représentés et du prix de leurs voitures? Et je suis sûr que de nombreuses commandes ont plu dès le lendemain



UN COTILLON VÉLOCIPÉDIQUE CHEZ M^{me} DE R..., A CANNES. (Voir p. 6.)

soir; on la fait rouler des journées, des semaines entières.

La petite fée n'a pas de favoris : elle se livre à tous sans exception. Elle est de toutes les parties

Parmi les principaux clubs cyclistes, nous citerons notamment : le Sport Vélocipédique monégasque, présidé par M. Gallerand, qui compte plus de



(Phot. G. Delton.)

M. F. CHARRON, EX-CHAMPION DE FRANCE, VAINQUEUR DE LA 1^{re} SÉRIE DE MARSEILLE-NICE
(VOITURES PESANT PLUS DE 400 KILOS).

chez ces fabricants. C'est que l'on a vu à Monte-Carlo le dernier mot de la perfection : le véhicule élégant, puissant et ne dégageant plus cette nauséabonde odeur de pétrole qui manqua de faire prendre les chauffeurs en grippe. Et puis ces voitures étaient dirigées par des gens huppés et dont les noms flamboient au premier rang de l'almanach Gotha ou du simple Bottin. Et — le monde est ainsi fait ! — il n'en a pas fallu davantage pour classer désormais l'automobilisme parmi les sports select, au même titre que le yachting et le golf.

Si le concours de confort et d'élégance a obtenu un succès de bon aloi, la course qui le précédait a fourni de précieuses indications aux constructeurs et aux amateurs.

Oh ! — je ne l'ignore pas — il est de bon ton, parmi les gens sensés, de blâmer les courses, sous le prétexte qu'elles offrent de graves dangers et qu'elles ne signifient rien. Or, on est encore à attendre le premier accident sérieux. Il n'y en eut jamais de mortel, alors que tous les sports, le cheval et la bicyclette, le yachting, etc., font chaque année un certain nombre de victimes. Quant à leur action sur le progrès de la locomotion mécanique, elle est absolument indéniable. Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, Paris-Dieppe, Paris-Trouville, Marseille-Nice, marquent les étapes des divers perfectionnements. Sans ces épreuves nous en serions encore aux lourds et impuissants véhicules du début. A l'encontre du touriste, le coureur est exigeant ; il oblige le constructeur à faire plus léger et plus vite, et ces qualités essentielles finissent par se reporter sur la voiture du touriste. Certes, ce dernier n'a pas besoin de parcourir les routes à 40 ou 50 kilomètres à l'heure ; mais qui peut plus vite et, grâce au rendement des nouveaux moteurs (6 chevaux, 2 places) le « chauffeur » grimpe avec facilité les côtes où jadis il restait en « panne ».

D'ailleurs, quand l'organisation d'une épreuve est bien comprise — et ce fut le cas de la course de la *France Automobile* — il y a moins de danger pour les concurrents à en sillonner l'itinéraire à 40 ou 50 kilomètres à l'heure qu'à faire une vitesse moitié moindre en temps ordinaire. Prévenues par les autorités les populations se rangent aux contrôles, les voitures prennent leur droite et les chiens eux-mêmes semblent deviner qu'il faut laisser la chaussée libre !

Et puis, s'il est dangereux à un fringant équipage de prendre une allure trop vive, ce danger est moindre pour une automobile. Le conducteur de cette dernière est beaucoup plus sûr de son moteur et de sa direction, qui obéissent à la moindre pression de la main, qu'un cocher de son attelage qui a sa propre volonté. Enfin des freins puissants — il y en a trois — permettent d'arrêter presque instantanément.

Je tenais à dire tout cela avant d'essayer de donner une physionomie de la course elle-même. Car tout cela est beaucoup plus intéressant que les résultats d'ailleurs connus à l'heure actuelle. Et puis les gravures qui illustrent ce texte, donneront une impression plus vive de ce joli meeting.

Elle a été cependant fort intéressante, cette course. Bien avant le jour du départ, des caravanes de « chauffeurs » avaient parcouru le difficile itinéraire, notant les moindres détours de cette Corniche au capricieux dessin. D'une longueur totale de 226 kilomètres, cet itinéraire suit le littoral, s'élevant à deux reprises — entre Marseille et Toulon et entre Fréjus et Cannes — à des altitudes de 400 mètres. La traversée des gorges d'Ollioules et de l'Esterel est réputée comme très dangereuse. Eh bien ! sur cinquante concurrents qui ont dégringolé ces pentes à toute allure, on n'a pas eu un seul accident grave à signaler, et cela malgré le sol rendu glissant par les pluies diluviennes tombées les jours précédant la course.

Dimanche 6 mars, 10 heures du matin. Cinquante voitures ou motocycles sont réunis au Prado, la belle promenade marseillaise. Dans les concurrents on trouve les lauréats des précédentes épreuves et les « chauffeurs » les plus réputés : MM. de Knyff, Charron, Prévot, Giraud, baron Duquesne, Prévot, Gilles

Hourgières, Kœchlin, Mars, etc. Les motocycles sont montés par des coureurs renommés : tels Rivierre, Corre, Marcelin. On y trouve également une cycliste de la veille, Mme Laumailly, qui, en compagnie de son mari, a parcouru plus de 15 000 kilomètres à bicyclette ou en tricycle. A signaler également un littérateur de talent, M. Gaëtan de Méaulne, qui, lui aussi, sacrifie à l'automobile après avoir été un fervent pédaleur.

Quelques minutes plus tard, le signal est donné à Saint-Marcel, un petit village, sis à 5 kilomètres de Marseille. Un train de luxe prend aussitôt les officiels parmi lesquels nous relevons les noms de M. le baron de Zuylen, Henri Menier, Berlier, Vauquelin, Hérard — le starter impeccable, — Journu, Armand Peugeot, Meyan, directeur de la *France Automobile*, etc., mais ce train, comme ceux du même genre, arrive trop tard à Hyères pour voir surgir — telle une trombe — M. Charron dans sa voiture blanche, couleur de cuirassé allemand, MM. Hourgières, de Knyff — le premier de cette première étape, si l'on tient compte des différences de temps au départ — et seize autres concurrents. Le train n'arrive que dix-neuvième ! Ce jour-là le temps s'est montré favorable, ce qui a permis aux premiers de fournir une vitesse moyenne de 36 kilomètres à l'heure.

Mais le lendemain, quel déluge ! Quelle dure épreuve !

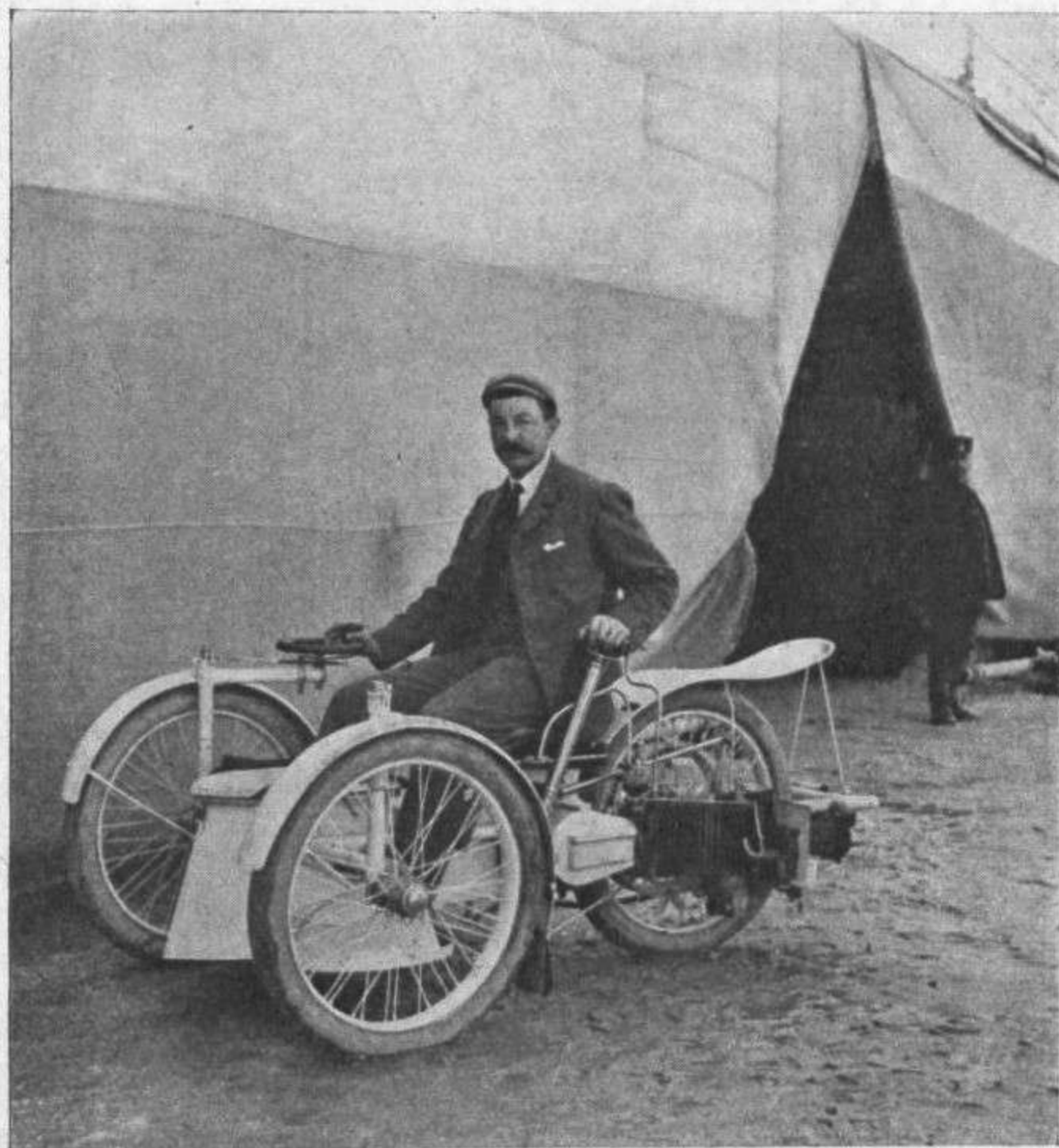
Par le vent debout, la pluie qui fait rage, le sol rendu mouvant, ils partent tous au complet, ces vaillants pionniers de l'automobile. Il faut prouver que ces véhicules tant décriés marchent par tous les temps. Et ils le prouvent surabondamment, fournissant du premier au dernier, des vitesses plus que raisonnables. Certes, quelques-uns sont restés en route, mais c'est l'infime minorité et, à deux exceptions près, tous ont fini par gagner Nice.

Par exemple, je n'oublierai jamais l'état dans lequel nous les reçûmes au Contrôle, sis promenade des Anglais, à deux pas de la jetée-promenade. On eût dit des hommes teints en bronze qui viennent faire des « tableaux vivants » devant les terrasses des cafés du boulevard.

Et les véhicules ! Sorte de boules de boue roulant à toute allure, comme mue par un cyclone. Néanmoins tout le monde est émerveillé par la prouesse accomplie. Et dans « tout le monde » nous reconnûmes les représentants de l'aristocratie en villégiature sur la côte.

Naturellement la plupart des concurrents avaient sacrifié le confort à la légèreté. Les voitures des trois premiers étaient absolument nues et dépourvues de tout ce qui n'était pas strictement nécessaire. Leur bâti intérieur est presque tout entier en aluminium. Pour diminuer la résistance de l'air les conducteurs se tiennent constamment pliés en deux et leurs mécaniciens font tout le trajet sur le marchepied.

Aussi est-il bon de signaler un concurrent comme M. de Païva, classé dixième qui, pour n'être arrivé qu'une heure environ après les premiers, a fait la course sur une voiture



(Phot. G. Delton.)

M. LE VICOMTE DU SOULIER, SUR SA VOITURETTE BOLLÉE, VAINQUEUR DE LA 1^{re} CATÉGORIE DES MOTOCYCLES AU-DESSUS DE 100 KILOS. (Voir p. 8.)

de touriste admirablement aménagée. Remarquez que la charmante jeune femme de ce chauffeur distingué était à ses côtés, remplaçant le mécanicien classique !

M. Charron, le vainqueur de la première catégorie (voitures pesant plus de 400 kilogs) est un sportsman dans toute

l'acceptation du terme. Agé d'une trentaine d'années, il fut en 1890 et 1893 champion de France en bicyclette et en tricycle. Depuis un an il s'est entièrement consacré à l'automobile. Adroit et énergique, il a dû à la rapidité de sa décision de ne pas perdre la course. A cinq kilomètres de Nice il s'aperçut tout à coup que son groom avait oublié de verser l'essence nécessaire dans les brûleurs; un promeneur lui en passa quelque peu et Charron n'hésita pas à insuffler ce pétrole dans les conduits au moyen de sa bouche!

La voiture à deux places qu'il pilotait pèse



M. CHAUCHARD.

environ 600 kilogs. Le moteur, à pétrole, possède une force de six chevaux. Le temps mis par Charron pour fournir les 236 kilomètres du parcours est de 6 heures 53 min. 45 sec. La moyenne de vitesse est de 35 kilomètres à l'heure.

C'est M. Georges Richard qui a remporté le premier prix de la deuxième catégorie (véhicules pesant moins de 400 kilogs). La voiture est également à pétrole et à deux places. Force du moteur; 4 chevaux; temps total: 11 heures 6 min. 48 sec.

M. le vicomte du Soulier est sorti vainqueur de la première catégorie des motocycles (100 à 200 kilogs). Il pilotait une sorte de voiturette-tricycle à une place et dont le moteur à pétrole a une force de 4 chevaux. Il a mis 10 heures 30 min. 41 sec.

C'est Osmont — déjà lauréat de nombreuses

Il ne me reste que peu de place pour parler du Longchamps automobile de Monte-Carlo. Parmi les 66 véhicules inscrits (rien que des voitures, pas de motocycles), tous les genres de carrosserie étaient représentés: phaétons, landeaux, ducs, vis-à-vis, breacks, charrette anglaise, dog cart, victorias, mails, wagonnets, chars-à-bancs, etc.

Les prix ont été décernés aux automobiles de MM. le prince Orloff, Arthur de Rothschild, Albert Menier, Madame Gondorin, Albert Gautier, de Paiva, Lainé, Vauquelin, etc. Cela pour la catégorie des voitures à quatre places ou plus.

C'est à notre confrère Meyan qu'est revenu le prix réservé aux voitures à deux places.

Après le défilé, qui a eu lieu autour des superbes jardins de Monte-Carlo, la plupart des chauffeurs ont été excursionner à Menton et à Vintimille.

A signaler encore la course des motocycles qui eut lieu le jeudi suivant sur le parcours de Nice à Puget-Théniers. L'itinéraire suivait cette vallée encaissée du Var, l'une des plus grandioses et des plus sauvages qu'il soit. La route serpentait au bas des Alpes, dont les sommets étaient couverts de neige, passant sous des tunnels ou sur des précipices. Les quatorze concurrents, parmi lesquels Mme Larmailly, se sont tirés à leur honneur de cette dure épreuve, qui a été gagnée par M. Balvay.

Annonçons pour terminer que ce meeting automobile sera annuel, et il deviendra aussi classique que les différents *events* qui se déroulent chaque hiver sur le littoral méditerranéen.

L'automobile a joué aussi son rôle dans les réjouissances populaires. S.M. Carnaval XXVI n'est-il pas entré cette année dans sa bonne ville de Nice dans une automobile style Louis XV? Il fallait voir comme il se carrait dans ce véhicule digne de son poids et de son importance! Il était d'autant plus flatté, que son prédécesseur, S. M. Carnaval XXV était arrivé l'an passé dans une voiture trainée par des... dindons!

Pour en finir avec les chauffeurs disons que Nice compte un club spécial: l'Automobile Vélo-Club de Nice, présidé par M. Thierry avocat. Ce club organise des excursions et une course annuelle de motocycles.

Les Yachtsmen.

Si nous quittons la grande route, c'est pour nous laisser bercer par les vagues légères de la Méditerranée.

La grande bleue est le paradis des yachtsmen: avec elle c'est à la fois le plein air et la brise calme. Le plaisir qu'elle offre à ses admirateurs est certainement aussi doux que celui de la bicyclette; comme celle-ci elle berce et elle enivre!

Le yachting, en Méditerranée, est une des principales distractions, mais une distraction toute spéciale suivie par un monde choisi et tout à fait particulier.

C'est sur la grande bleue qu'ont lieu des régates superbes: des luttres à la voile qui intéressent tous les pays du globe.

Pendant plus de quarante journées elle tient en éveil tout un monde.

Elle attire à elle durant quelques mois tous les yachts de course, tous les champions du monde et la plus belle marine de plaisance. La Méditerranée devient le port central de l'Europe... et même de l'Amérique!



(Phot. G. Delton.)

OSMONT SUR SON TRICYCLE DE DION-BOUTON, VAINQUEUR DE LA 2^e CATÉGORIE DES MOTOCYCLES, AU-DESSOUS DE 100 KILOS.

Plusieurs grands clubs dirigent les régates de la Méditerranée; nous trouvons en première ligne, le Club Nautique de Nice, présidé par M. Beri; le Club de la Voile, de Nice, présidé par le comte de Cessole; l'Union des Yachtsmen de Cannes — qui vient d'inaugurer un *house-boat* qui sert de club flottant, — présidé par le marquis de Rochechouart; la Société des Régates de Monaco, la Société Nautique d'Hyères, etc.

Un de nos confrères du *Figaro* a visité ce *house-boat*.

C'est une sorte de ponton amarré au quai et parfaitement aménagé. Salle à manger à l'intérieur,



(Phot. G. Richard.)

LE LAWN-TENNIS-CLUB DE NICE. (Voir p. 9.)

transformée en *tea-room* de quatre à six heures, et salle à manger et salon sur le pont. A l'avant, un vaste vestiaire où les yachtsmen laissent leur costume de mer quand ils vont à terre, et leur costume de ville, quand ils vont hisser les voiles de leur yacht. Tous les membres de ce cercle font partie de l'Union des Yachts Français, mais ce n'est pas la Société des yachts qui a organisé ce cercle, ce sont les yachtsmen de Cannes, et l'organisation est parfaite.

Le marquis de Rochechouart a bien voulu montrer à mon confrère l'aménagement du bateau, et je comprends le succès de l'*Arche de Noé*,



(Phot. G. Delton.)

M. GEORGES RICHARD, SUR SA VOITURETTE GEORGES RICHARD, VAINQUEUR DE LA 2^e CATÉGORIE (VOITURES PESANT MOINS DE 400 KILOS).

courses — qui a remporté l'épreuve des vrais motocycles (au-dessous de 100 kilogs). Son tricycle était doué d'un moteur à pétrole de la force d'un cheval 3/4.

aussi bien par l'amabilité du président que par l'originalité de ce cercle nautique.

Les femmes les plus élégantes y vont prendre le thé, déjeuner sous la tente ou dîner aux lanternes, et rien n'est plus gai que ce salon flottant.

Au besoin on pourra le remorquer jusqu'à Nice, mais par grand calme seulement, pour ne pas troubler les invitées peu habituées à la mer.

Vous voyez d'ici les résultats d'un flirt dans ce salon flottant, par mer un peu forte? Mme X..., mollement étendue dans un fauteuil d'osier, écoute de douces paroles. Elle pâlit, ses yeux se voilent d'une langueur morbide: elle porte la main à son cœur... Hélas! le flirt n'y est pour rien!

Une foule de yachts étaient venus pour les régates et la coupe de France. Très joli le yacht du duc des Abruzzes, qu'un homme du port a désigné sous le titre de Grand-Duc.

Il n'y a plus que des grands-ducs ici!

Remarqué aussi le très joli steam-boat le *Saint-Louis*, de M. de Clercq, ancien *Eros* du baron de Rothschild; mais le plus remarquable est le *Walhall* du comte de Castellane, grand voilier à trois mâts, avec machine auxiliaire. Ce n'est plus une maison, c'est un château flottant: quatre-vingt-cinq mètres de longueur, et cent hommes d'équipage. L'extérieur est noir et or, de forme très svelte et solide. A l'intérieur, de superbes appartements, vastes chambres de maîtres, salons et salle à manger très grands et d'un luxe raffiné. Rien ne vaut pareille demeure.

Le voyage de Sicile et de Naples a été, pour les hôtes du *Walhall*, un véritable rêve.

Quant à la Coupe de France, qui a été courue en trois manches, elle a pris les proportions d'un véritable événement international.

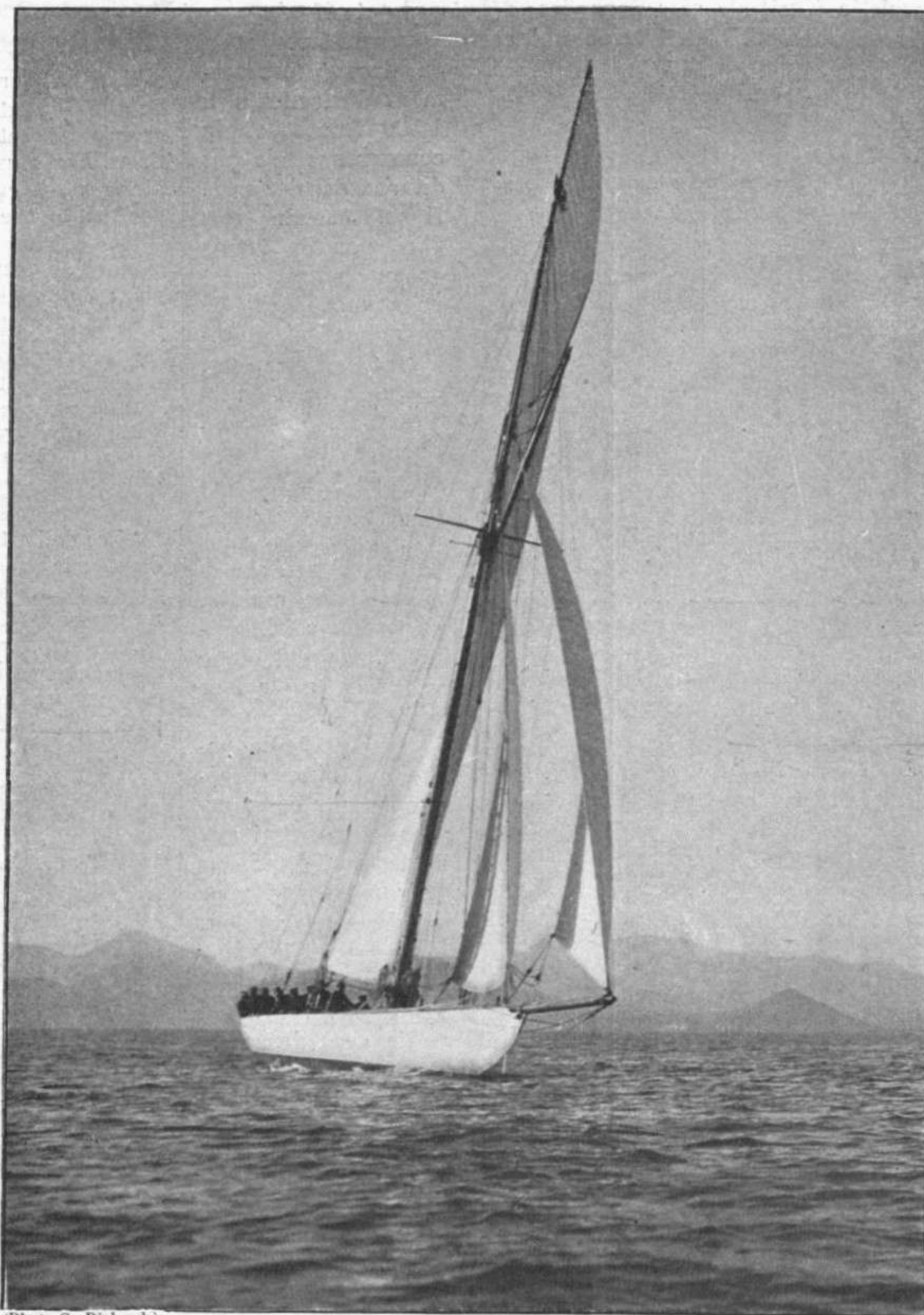
On sait qu'un syndicat anglais présidé par M. Harrison Lambert opposait cette année le yacht de 20 tonnes *Gloria* au syndicat français présidé par M. Henri Menier et dont le yacht l'*Esterel* donnait les plus grandes espérances; *Gloria* était cependant légèrement favori puisqu'on payait 6 pour 5.

Hélas — pour notre chauvinisme! — après avoir gagné la première manche, l'*Esterel* a perdu les deux autres; il est bon d'ajouter qu'une légère avarie survenue au cours de la troisième manche a été pour quelque chose dans cette défaite. Mais les journaux ont donné tous les renseignements sur cet événement.

Quoi qu'il en soit la Coupe de France émigre en Angleterre. Ce trophée national sera désormais exposé dans le salon du Royal-Temple-Yacht-Club. Elle est la conséquence de la victoire de *Gloria* sur *Esterel*.

Les athlètes.

Voilà peut-être un bien gros mot pour désigner nos charmantes joueuses de tennis et nos golfers impeccables. Mais le dictionnaire français ne nous laisse pas le choix: mademoiselle vous êtes une



(Phot. G. Richard.)

LE YACHT DE 20 TONNES L' « ESTEREL » APPARTENANT AU SYNDICAT PRÉSIDENT PAR M. HENRI MENIER.

althète! Nous trouvons ici et là, un peu partout, sur la Côte d'Azur, des links grandioses où les

le pays rêvé pour les sportsmen.

golfers se donnent journellement rendez-vous: des tennis où les princes de la raquette luttent en des parties qui ne se terminent qu'avec la saison.

Ces sports sont les jeux favoris des Anglais et des Américains.

Il faut vivre une journée entière dans ce monde spécial, pour se rendre compte de la chaleur avec laquelle on dispute les parties, aussi bien masculines que féminines.

Si le golf n'est joué qu'à Cannes et à Hyères, où se trouvent des links, par contre, le tennis est tout à fait populaire; presque tous les grands hôtels ont leur lawn-tennis. A Nice, un club spécial organise des concours qui réunissent les joueurs les plus réputés.

Cannes possède une société select, le Golf-Club, présidé par S. A. I. le grand-duc Michel de Russie, et dont les membres qui composent le comité, se nomment: le duc de Cambridge, le prince de Thurn et Taxis, M. Gordon-Bennett, lord Brongham, vicomte de Bernis, baron de Charette, prince Ouroussoff, prince Galitzine, baron de Saint-Genest, baron de Hoffmann, etc.

A Nice, le Lawn-Tennis-Club, qui a son siège et ses « courts » sur la place Mozart, au centre de la ville, est composé de plus de 280 membres de la colonie hivernante; son comité est composé de MM. Ashmore Noackes, président; Salisbury, secrétaire et Symot, trésorier.

Signalons enfin, pour clore notre causerie sur la vie en plein air sous le ciel bleu, les réunions intéressantes des tireurs aux pigeons.

Monte-Carlo, notamment, possède un tir merveilleux, où, pendant la saison, les plus fins tireurs du monde viennent s'y rencontrer dans des joutes de grands prix.

Nice et Cannes ont aussi leur tir aux pigeons que les sportsmen fréquentent assidûment.

La Côte d'Azur est donc *sporter*, la Terre Promise des

... MM. les voyageurs, en voiture!

G. DE LAFRÈRE.

Les Motocycles.

Le motocyclisme a pris depuis un an une rapide importance. Depuis la bicyclette à pétrole, que de perfectionnements ont été apportés dans le mécanisme de ces petits instruments! Les a-t-on cependant assez « blagués » au début! et les hardis sportsmen qui osèrent dans les rues de Paris sur ces appareils, alors souvent imparfaits, nauséabonds, se détraquant au moindre choc, durent-ils supporter assez de quolibets!

Mais les passionnés, les hommes qui se dévouent aveuglément à leur idée, ne



(Phot. G. Delton.)

LES CHAUFFEURS PARTANT DE NICE, SUR LA PROMENADE DES ANGLAIS, POUR LE CONCOURS DE MONTE-CARLO.

s'arrêtent pas pour si peu. La bicyclette à pétrole se transforma bientôt en un tricycle, car on s'aperçut bien

dans les débuts, le tarif n'a pas tardé à descendre sensiblement; on en trouve couramment d'excellents à 1 500 francs et la concurrence n'a pas dit son dernier mot. Il est certain que d'ici peu de temps chacun pourra avoir pour un billet de cinquante louis un tricycle à pétrole. Or, comme avec 1 fr. 20 d'essence, on peut circuler toute une journée dans Paris et faire ainsi ses courses, tous les gens valides et peu accessibles à une crainte, en somme imaginaire, auront donc intérêt à avoir leur motocycle.

Leur perfectionnement et l'impeccabilité de leur construction permettent aux touristes de partir sur leur *teuf-teuf* pour une longue excursion, sans craindre la panne fâcheuse ou la fatigue outrancière.

Ce sont des merveilles de mécanique,

sensibles à la main comme le cheval au mors; un simple coup de pouce sur la manette, un léger tour de main sur la poignée, et vous vous arrêtez ou vous repartez de plus belle.

vite que du moment qu'on n'avait plus d'efforts à faire pour *avancer*, il était bien préférable d'avoir son confort et une stabilité presque mathématique.

Les dames elles-mêmes se sont mises sous le mouvement. Nous avons eu les *chauffeuses* après avoir eu les *chauffeurs*. Dans le championnat organisé l'an passé au Bois de Boulogne par *l'Écho de Paris*, elles montrèrent une telle crânerie, une coquetterie si courageuse, que les derniers hésitants se rendirent aussitôt chez leur fournisseur habituel commander leur *teuf-teuf*:

— Il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas diriger cet instrument, alors que douze femmes viennent, devant nos yeux, de s'en servir dans une course, sans incident ni accident.

Le raisonnement était d'une simplicité péremptoire et le championnat des *chauffeuses* — Lavedan a lancé depuis le mot *caoutchoutées* — a beaucoup plus fait pour la cause du moto-cyclisme que tous les articles et toutes les conférences du monde!

Actuellement, on cherche à augmenter la force et le confort des tricycles à pétrole. D'un cheval et quart, on est arrivé à leur donner des moteurs d'un cheval trois quarts. Ces deux quarts en plus vont permettre à nos *teuffeurs* d'atteler derrière eux de petites voiturettes légères dont on commence à voir au bois d'élégants spécimens et dans lesquelles on peut presque placer deux personnes d'un poids léger. Quelques fabricants ont même lancé un tricycle convertible, c'est-à-dire que, grâce à un ingénieux mécanisme, on peut arriver à faire du tricycle un tandem.

Au point de vue du confort, on est arrivé à diminuer sensiblement les trépidations, grâce à d'énormes pneumatiques qui sont comme de vrais coussins sous les roues; de plus, la selle classique tend à se transformer en un véritable fauteuil dans lequel on se trouve très convenablement assis et qui ne gêne pas le chauffeur pour donner les quatre ou cinq coups de pédale nécessaires au démarrage.

Reste la question du prix. Vendus près de 2 000 francs



(Phot. Lezer, Marseille.)

LE YACHT DE 20 TX « GLORIA », A. M. HARRISON LAMBERT, CHAMPION ANGLAIS ET GAGNANT DE LA COUPE DE FRANCE. (Voir p. 9.)

Un Défi

Tous les journaux et toutes les revues ont parlé du célèbre sauteur John Higgins et publié sur les exercices de cet athlète merveilleux de curieux articles. Après une courte absence à l'étranger, Higgins revient en France et travaillera de nouveau pendant tout le mois d'avril au Nouveau Cirque.

Mais comme on a dit, et même écrit, que certains champions pouvaient lui être comparés, Higgins vient d'adresser à M. Houcke, le manager du Nouveau Cirque, la dépêche suivante :

Je défie n'importe quel sauteur au monde :

1° Pour exécuter de deux à douze sauts simples;

2° Pour des sauts acrobatiques.

Et je déposerai un enjeu de 50 à 250 livres (6 250 francs) entre les mains du directeur de la *Vie au Grand Air*.

HIGGINS.

Si ce défi est relevé, M. Houcke a l'intention de demander au comité du Racing Club de s'entendre avec lui pour organiser, à l'occasion de ce match, un grand meeting de sauteurs.

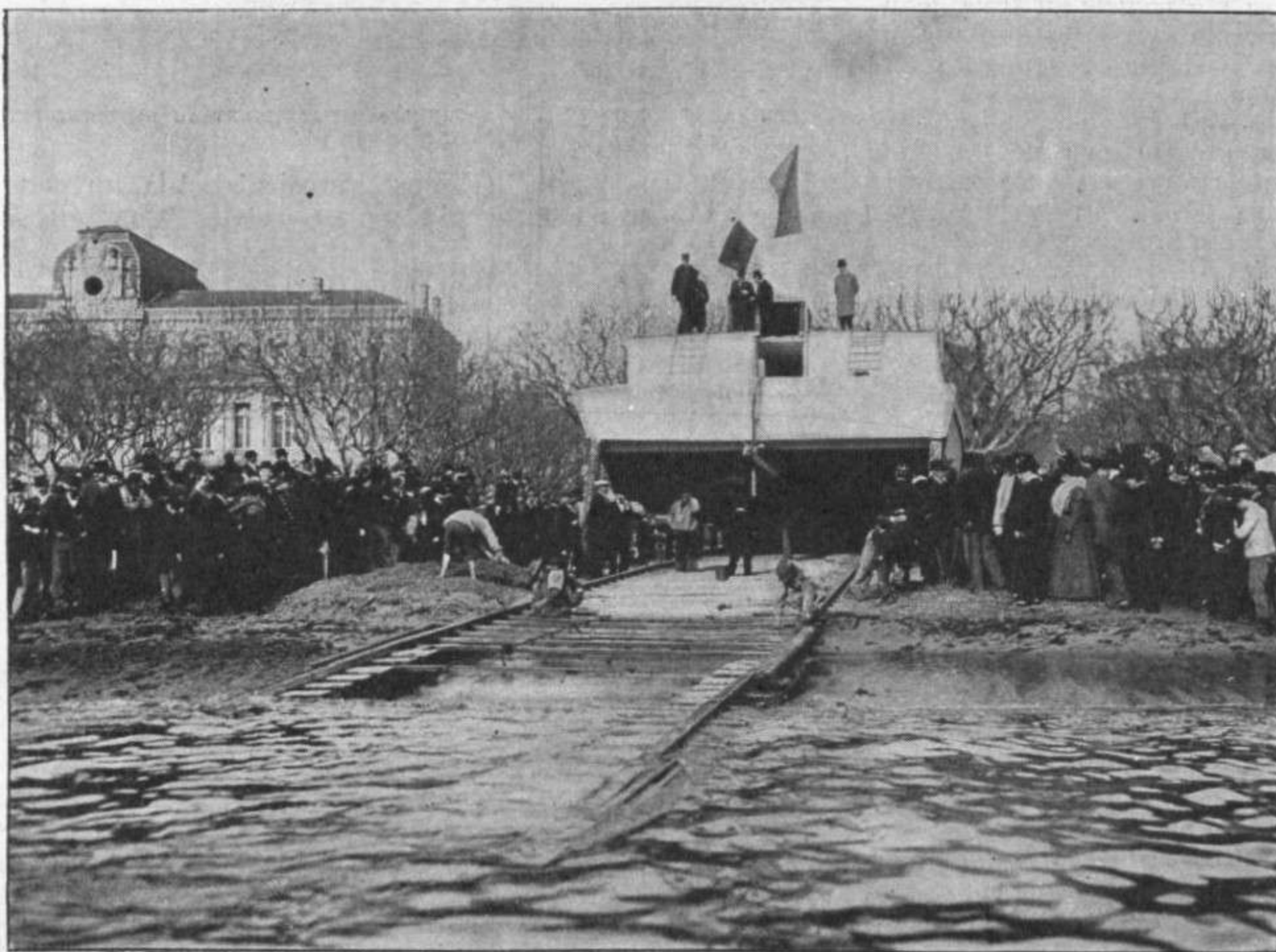
Nous publierons dans notre prochain numéro un superbe portrait de Higgins qui a déposé dans notre caisse la somme de 6 250 francs. Ils sont à la disposition de son... vainqueur.

P. L.

Le Courrier de nos Lecteurs

Sous ce titre, notre collaborateur Petit Bleu répondra avec la plus grande régularité à toutes les demandes de renseignements qui lui seront adressées. Adresser les communications, concernant cette rubrique, Petit Bleu à la Vie au grand air, 106, boulevard Saint-Germain, Paris.

J. Foterre : venez nous voir un matin de neuf heures à midi. — M. Pellegrin : merci pour votre abonnement mais nous n'acceptons pas de correspondants. — Saumade : veuillez venir nous voir un matin de neuf heures à midi. André Lévy : même réponse. — Vélo-Sport



(Phot. G. Richard, Cannes.)

LANCEMENT DE L'« ARCHE DE NOÉ », « HOUSE-BOAT » (BATEAU-CLUB), A CANNES. (Voir p. 8 et 9.)

Voilà pour les agréments. Nous en dirons une autre fois les désagréments.

P. L.

suisse : nous ne faisons l'échange qu'avec les Revues illustrées; regrets. — L. Imbert : regrets, nous ne pouvons rien faire pour le moment. — Plusieurs correspondants : oui, vous pouvez nous envoyer une liste de vos amis susceptibles de vous abonner; nous leur enverrons un numéro spécimen.

PETIT BLEU.