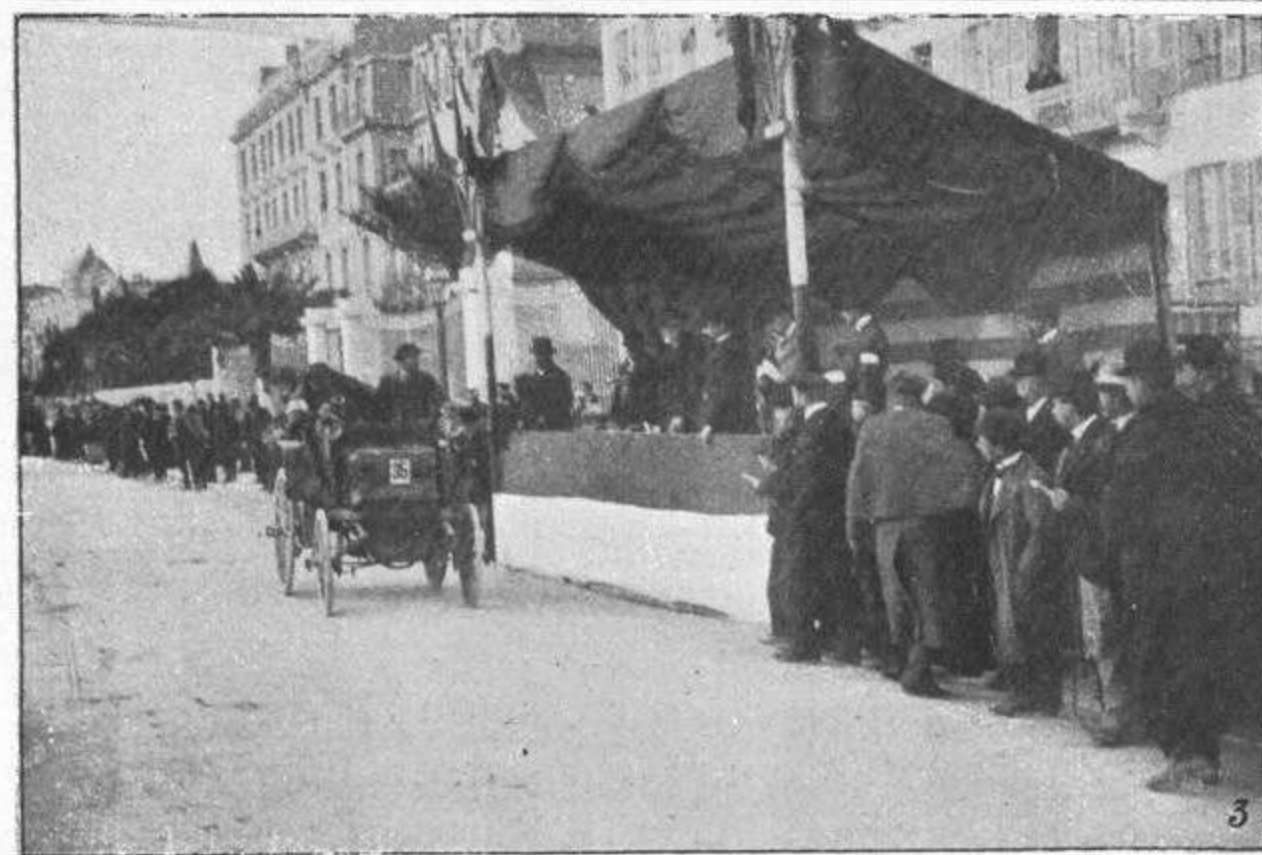




1



2



3



4



5

COURSE D'AUTOMOBILES. — MARSEILLE-NICE.

1. Voiture n° 51. — 2. Voiture n° 39. — 3. Contrôle de Nice. — 4. Lafitte arrivant premier à Fréjus (trycicle 12). — 5. La voiture Michelin n° 27, arrivant à Nice.

Le clergé s'étant retiré, les charpentiers procèdent au calage, et le ber se met en marche accélérant sa vitesse à mesure qu'augmente la pente du chemin jusqu'à la mer, qu'il fait jaillir, puis le yacht se détache de ses étais et flotte sans entraves, emporté par la marée. Quand il se présente par le travers, chacun peut juger de l'élégance de ses formes et comme il tombe bien dans ses lignes. Prenant la remorque du steamer les *Trois-Frères*, *Luciole* est conduite au bassin de la Barre pour mâter et faire son armement.

Les assistants se sont ensuite rendus dans les bureaux de M. Le Marchand, où un lunch était servi.

*Luciole III* est un pur « fin-bulb » avec de grands élancements et une très jolie tonture. Elle va se rendre en Méditerranée et prendra part à toutes les courses de sa série; elle y rencontrera des concurrents redoutables, entre autres *Stéphanie* et la rencontre de ces deux bateaux sera des plus intéressantes. Le distingué architecte constructeur de *Luciole* fonde sur le bateau de M. Viton les plus belles espérances.

Nous lui souhaitons aussi bonne chance et de nombreux succès.

MAQUINCOIS.

## Automobilisme.

Marseille-Nice.

TOUTES les fêtes sportives bien comprises doivent désormais comprendre dans leur programme une course d'automobiles; c'est pourquoi le Comité des fêtes de la Côte d'Azur avait organisé une réduction de la fameuse course Paris-Marseille, de cette dernière ville à Nice ou plus exactement à la Turbie.

Le mauvais temps persistant du mois de janvier avait longtemps fait douter de la réussite possible de cette course; heureusement le mistral s'étant mis du côté des organisateurs au dernier moment, les routes desséchées en quelques jours se sont trouvées très roulantes, et les défections de la dernière heure n'ont pas été aussi nombreuses qu'on le craignait.

De fait, sur les 68 engagés, 57 concurrents se sont rangés sous les ordres du starter, place Castellane, à Marseille, le 29 janvier avant 7 heures du matin. Vingt-huit voitures et neuf motocycles seulement; on comptait sur un plus grand nombre de ces derniers. N'empêche que l'obélisque que la place de la Concorde envie à la place marseillaise n'en avait jamais tant vu.

Comme pour la course Paris-Marseille, les 233 kilomètres de la route avaient été divisés en trois étapes: Marseille-Fréjus 148 kilomètres, Fréjus-Nice 68 kilomètres et enfin Nice-La Turbie 17 kilomètres seulement, mais complètement en pente très raide.

Cette première étape était donc la plus pénible tout au moins pour les voyageurs. De plus, le froid était très vif. Si bien que de nombreux chauffeurs, profitant de l'expérience acquise dans les précédentes courses, s'étaient composés des costumes de circonstance. A citer notamment l'équipe du break de Dion, conduite par M. de Chasseloup-Laubat, le futur vainqueur: veste de cuir, gants de cuir, casquette de loutre et lunettes. Très pratique sans doute ce costume, mais il ne gagnera pas nos dandys à la cause de l'automobile.

Enfin le départ est donné à 7 h. 1 m. au premier concurrent que suivent à quelques minutes d'intervalle les autres voitures.

Le n° 26, qui part avec un quart d'heure de retard, a un accident au moment du départ.

Le comte de Dion, qui suit, comme nous l'avons déjà dit, la course en amateur, part à 7 h. 6 en se faisant chronométrer.

Le temps devait favoriser cette première journée; mais





Contrôle de Fréjus.



Un concurrent inattendu.

quelques accidents devaient se produire, accidents nécessaires du reste pour conserver à la conduite des voitures son droit au titre de sport. Le parcours, très mouvementé, constitue du reste un des plus difficiles que puisse affronter les véhicules à moteur. Dès le départ, la route monte; aussi à S'Loup, quatre kilomètres à peine après la place Castellane, un motorcycle s'arrête; six kilomètres plus loin, c'est le tour de la voiture n° 17. A Aubagne, Monter renverse une vieille femme qu'il suit dans sa chute. Goulgoltz et Charron, à la descente très rapide de Bausset qu'ils dévalaient à une allure vertigineuse, cahotent sur une pierre et versent, vous jugez avec quelle douceur!

Pendant ce temps, les concurrents plus adroits ou plus heureux filaient à toute allure brûlant, c'est le cas de le dire, Toulon, Hyères et Cogolin.

Le premier arrivé à Fréjus, au milieu d'une assistance énorme, est le comte de Chasseloup-Laubat couvrant les 148 kilomètres en 4 h. 47 m., soit une vitesse moyenne, arrêt compris de 30 kilomètres 600 et cela malgré des accidents de terrain considérables.

La voiture du vainqueur est un breack à vapeur, qui remporte enfin un succès si longtemps attendu sur le pétrole.

Après ce premier véhicule arrivent successivement 21 voitures et 7 motorcycles. Il est donc resté 9 concurrents en route. Il est intéressant de remarquer que la proportion des manquants est la même dans les deux catégories. Notons aussi que pour cette première journée la plus grande vitesse atteinte par un motorcycle a été de 23 kilomètres 400.

La deuxième journée devait être bien moins dure que la première le parcours moins long n'était pas difficile, mais les accidents de la veille donnent à penser à quelques concurrents qui n'aborderont pas sans inquiétude la traversée de l'Estérel. Ce passage a été du reste mauvais: Bussac, victime d'un accident le premier jour, manque de pétrole et s'arrête; une voiture Mors reste en panne complètement; Thibault brise sa voiture dans un tournant; un autre concurrent se fracasse contre un pont.

La voiture à vapeur conduite par André Michelin arrive

première au contrôle de Nice couvrant les 68 kilomètres en 1 h. 49 m. mais sans rattraper sensiblement cependant l'avance acquise par les voitures de MM. de Chasseloup-Laubat, Lemaître et Prévost qui le précédaient la veille.

Monter arrive le premier des motorcycles, entre la quatrième et la cinquième voiture automobile.

Nous voici arrivés à la troisième et dernière journée de la course; de Nice à la Turbie, 17 kilomètres seulement, mais toujours en pente. Le départ est, en effet, donné presque au niveau de la mer et aussi, disons-le en passant, sous une pluie battante. L'arrivée avait lieu à 541 mètres au-dessus du niveau de cette même mer, entre les forts de la Tête-de-Chien et du Mont-Agel. La neige qui couvrait les maisons de La Turbie pouvait laisser l'illusion d'une altitude plus élevée encore, les Alpes sont si près. Je ne sais, du reste, si les montagnes elles-mêmes auraient pu arrêter le triomphateur de cette troisième journée, M. André Michelin, qui franchit, à une allure vertigineuse et coulante, les 17 kilomètres du parcours en 31 minutes. Du 31 kilomètres à l'heure!

Sur cette pente terrible, la vapeur l'emporte de loin.

M. de Chasseloup-Laubat suit à 8 minutes, puis viennent MM. Lemaître, Prévost, de Knyff.

Monter est toujours le premier des motorcycles.

Le vainqueur a couvert 233 kilomètres à une moyenne de 32 kilom. 500 à l'heure, suivi à 32 minutes par le second, M. Lemaître, conduisant une voiture Peugeot à pétrole.

Les tricycles eux, se sont classés sur la liste définitive entre la 4<sup>e</sup> et la 10<sup>e</sup> automobile et se sont fort bien tirés de la côte de la Turbie.

N. B. — M. Edouard Muller, le distingué directeur du Tattersall vient d'installer à côté de ses ventes aux enchères de chevaux, voitures et bicyclettes, un service pour la vente des automobiles. Déjà une dizaine de ces véhicules peuvent être essayés rue Beaujon, où ils sont à vendre à l'amiable. Le directeur du Tattersall, qui est du reste membre de l'Automobile Club de France va aménager une salle spéciale où se trouveront placées, gravures, photographies, etc., ayant trait à l'automobile. Un mécanicien sera attaché à la maison pour l'entretien et la présentation des voitures.



Voiture 17.



Rivière sur le tricycle de M. P. Chauchard.