

PARIS-DIEPPE. — LE DÉPART.

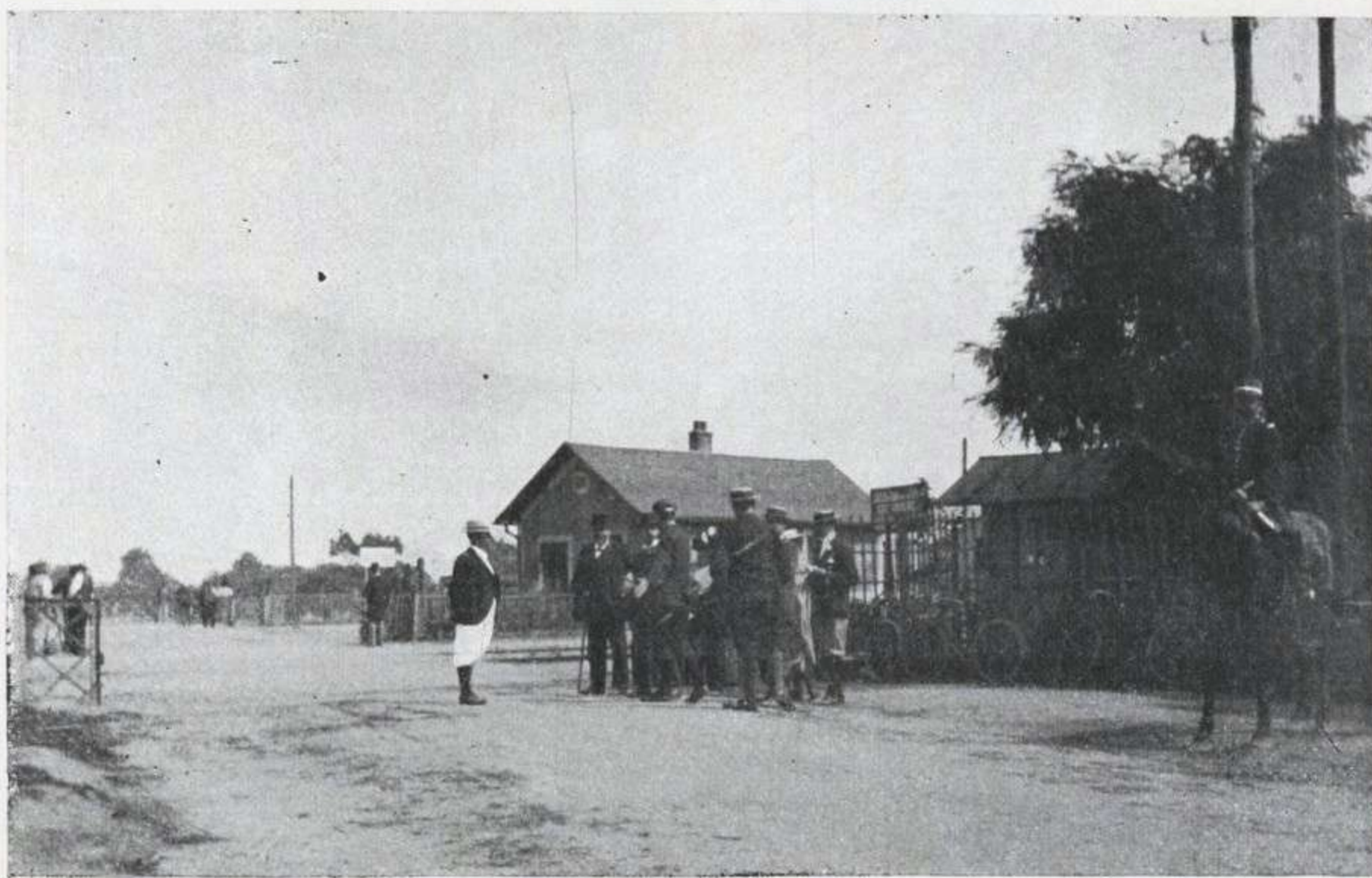
AUTOMOBILE

La course d'automobiles Paris-Dieppe (170 kilomètres) a été un plein succès pour ceux qui n'ont cessé de croire au triomphe définitif et à l'acclimatation absolue chez nous de la traction mécanique.

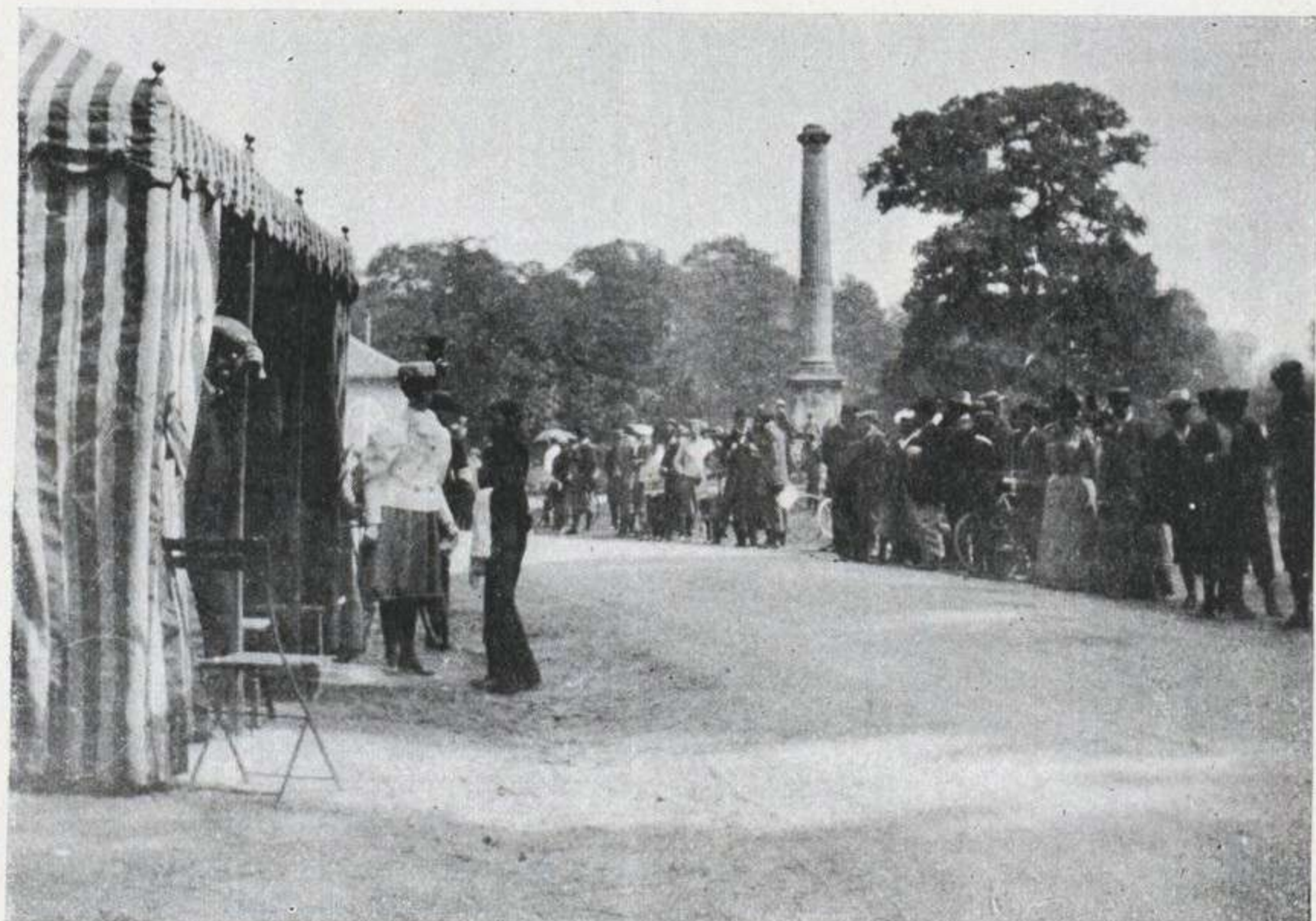
Le départ de la course s'est donné samedi 24 juillet, de 9 heures du matin, sur la route des Loges, à Saint-Germain. L'épreuve avait réuni 70 engagements parmi lesquels 59 se sont présentés au départ.

La course ayant été faite, à quelques exceptions près, plus encore par des particuliers possesseurs de voiture que par des fabricants, il est intéressant de voir la proportion des divers genres de véhicules partis. Il y avait 35 voitures de 2 à 6 places, 3 bicyclettes, 13 tricycles de Dion et 8 voituresses dont 7 étaient des voituresses système Bollée.

Enfin une seule voiture, le n° 40, au comte de Dion, était mue par la vapeur.



PARIS-DIEPPE. — LE PASSAGE A NIVEAU D'ACHÈRES.



PARIS-DIEPPE. — UN CONTROLE.

Le pétrole, au point de vue pratique, a donc définitivement triomphé.

A partir de 9 heures le départ était donné successivement aux 59 concurrents qui filaient sur la route à toute allure.

A la Croix de Noailles où nous avons pris place nous les voyions passer à une vitesse insensée, et nous remarquions surtout l'allure vertigineuse de la bicyclette à pétrole de Gaston Rivierre, le gagnant de Bordeaux-Paris qui filait 50 kilomètres à l'heure. Avec elle les voituresses Bollée basses, rampant sur le sol mais rampant à une allure d'express et passant dans la poussière au milieu d'une fanfare étourdissante de trompes. Enfin le break à vapeur du comte de Dion, énorme véhicule du poids de 3 tonnes, véritable locomotive routière jetant des panaches de fumée et des hennissements à travers la campagne, catapulte monstrueux lancé de Paris aux côtes de la Manche.

Rivierre nous a conté lui-même les diverses péripéties de sa course qu'il aurait assez aisément gagnée sans une série d'accidents.

— J'ai tenu la tête, nous raconte-t-il, sans encombre jusqu'avant Pontoise, dans la côte d'Eragny, où il y avait assez de monde. Comme on ne comptait pas

encore nous voir passer, il y eut une hésitation pour se ranger. Je cale mon frein, je ralentis et le temps de me remettre en marche, j'aperçois derrière moi la voiture de Bollée, le n° 10, qui s'amenait à toute allure. Je repars, moi aussi, lorsque, crac! j'entends un bruit sourd. C'est la voiture de Bollée qui faisait panache dans le fossé, tandis que Millochau, qui suivait à bicyclette, faisait panache sur la route.

Le temps de leur consacrer un coup d'œil oblique et rapide et je refile jusqu'à Méru, où j'arrive en tête. Je dégringolais les côtes à une allure folle; malgré mes 7^m20 de multiplication, je ne pouvais pas pédaler et je ne pouvais que dans les montées. Vous dire si j'ai vu quelque chose du paysage! J'entendais seulement des femmes crier sur mon passage, saisies d'effroi. A Méru, toujours la même chose, je suis forcé d'arrêter net. Ma chaîne saute par-dessus le pignon, et me voilà pendant trois quarts d'heure à réparer.

Je répare cependant, et je repars. Je devais être passé de premier trente-quatrième ou trente-cinquième. Cependant je filais si bien que je rattrapais de Méru à Gournay 20 minutes du retard que j'avais sur la voiturette qui avait pris la tête.

Lorsque, crac, après Gournay, je m'aperçois que ma chaîne s'était prise entre mon pignon et mon cadre. Le pignon avait été guillotiné net.

Derrière Rivierre d'abord, puis devant lui ses concurrents entamaient une lutte acharnée, dans laquelle le n° 45 une voiturette Bollée à une seule place finissait par prendre l'avantage, battant de 5 minutes le break à vapeur du comte de Dion.

La vitesse moyenne était telle que les premiers arrivants couraient les 170 kilomètres très accidentés du parcours en 4^h15, une vitesse de 40 kilomètres à l'heure.

M. Gaston Sencier, délégué par le journal le *Vélo*, les recevait à Dieppe, tandis que les autres officiels partis de Saint-Germain à 9^h30 par un train spécial n'arrivaient à Dieppe qu'après les 12 premiers! Une vraie tuile.

Voici la liste des 15 premiers arrivants avec leur temps, compensé par la différence des heures de départ.

N ^{os}	NOMS	NATURE DU VÉHICULE	TEMPS
4	Jamin.....	voiturette à 1 place.....	4 ^h 13 ^m 33 ^s .
40	De Dion.....	break à vapeur (4 places).....	4 19 34
12	Charron.....	2 places (voiture).....	4 38 31
42	Gilles Hourgières ..	2 places (voiture).....	4 36
29	Viet.....	tricycle.....	4 45 34
37	Bertrand.....	id.	4 45 15
43	Pellier.....	voiturette à 1 place.....	4 41 55
22	Prévot.....	tricycle.....	4 48 12
27	Bardin.....	4 places.....	4 49 48
65	Giraud.....	2 places (voiture).....	4 50 9
25	Osmond.....	tricycle.....	5 4 50
17	Maurice.....	id.	5 11 31
19	Tétu.....	id.	5 11 53
20	A. Bollée.....	2 places (voiture).....	5 17 22
7	Péhan de Laforest..	tricycle.....	5 27 9
49	Comiot.....	id.	5 25 26

Il reste encore pour que le classement soit définitif à exécuter la clause absurde du règlement, la défalcation du temps perdu par les concurrents aux passages à niveau! On juge comment un seul contrôleur ou même deux et trois ont pu chronométrer exactement les temps différents perdus par 30 concurrents arrêtés à un passage.

Comme on le voit, dans cette lutte l'avantage reste aux motocycles, aux poids légers sur 24 partis, 10 se sont classés dans les 15 premiers, tandis que 5 voitures arrivent en bon rang sur 35 concurrentes.

Voiturettes et tricycles, à l'inverse de la course Paris-Marseille ont donc gagné l'épreuve.