une telle escrime faite le fleuret à la main, mais le jury me considérait touché...

Gaudin s'étant aperçu que le coup *à la moitié du bras tendu* était valable, insistait... et la série montait.

C'est ainsi que j'ai été battu et avec une telle différence de touches!

Mais cela ne me déprime pas! J'ai l'orgueil de dire, avec une conscience sereine que la pointe du fleuret de Gaudin a touché ma poitrine bien moins souvent que la mienne a touché la sienne. Et, dans l'escrime au fleuret, c'est à la poitrine qu'il faut toucher!

J'insiste, avec ma franchise habituelle, dans l'affirmation qu'il y eut, lundi soir, une sensible différence entre *mon escrime* et celle pratiquée par Gaudin. Je suis, d'ailleurs, *très content* du résultat du match ; mais ce contentement ne s'adresse pas au *résultat officiel* ; il va à la confirmation de ma force que j'ai eue dans cette rencontre. Cette confirmation je la trouve dans les déclarations de Gaudin lui-même : « Aldo, c'est l'homme le plus fort que j'ai rencontré et je pense que personne, en France, ne peut lui être opposé », et dans les commentaires, très flatteurs pour moi, de tous les journaux sportifs et politiques qui, par leurs jugements enthousiastes, confirment ce que je viens d'écrire.

Je ne garde pas rancune au public parisien de son chauvinisme, que je comprends parfaitement, et j'espère que ce même public voudra bien me pardonner mes écarts dus à l'énervement et justifiés par les décisions erronées du jury, écarts, qu'à mon âge, il est bien difficile de contenir.

Et pour terminer j'envoie un salut cordial et amical à mon adversaire et aux organisateurs du match.

Léon Sauret

L'Intelligence et le Sport

Rubrique dédiée à MM. Souday, Lutzarus, etc...

L'*Esprit nouveau*, revue internationale d'esthétique moderne, publie une étude curieuse et originale sur la boxe et ouvre une rubrique de sports.

CE N'EST VRAIMENT PAS CHER!

Joindre une efficacité pour ainsi dire immédiate à la modicité du prix n'est pas toujours la qualité des produits de la thérapeutique moderne. Dans la plupart des cas, il faut un traitement prolongé qui, de ce fait, devient coûteux. Aussi, quand M. Ferdinand Séverin, à Monville (Seine-Inférieure), acheta une boîte de Pommade Cadum, pour traiter un eczéma dont il souffrait depuis un an environ, pensait-il devoir s'en procurer plusieurs. Mais la Pommade Cadum est d'une vertu curative si grande contre les affections cutanées, qu'une seule boîte suffit à atténuer d'abord et à guérir ensuite radicalement ces cruelles démangeaisons.

AUTOMOBILE

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

Dans un mois, Paris-Nice ouvrira la saison des concours de tourisme

1.100 KILOMETRES EN QUATRE ETAPES

Inscription de Derby, A.B.C., Velauto, B.S.A. et Salmson.

Le concours de tourisme Paris-Nice est bien parti, et la liste des engagements voit chaque jour de nouveaux noms s'ajouter à ceux que nous avons déjà annoncés.

Hier, dix nouvelles machines ont été engagées : il s'agit de deux cyclecars Derby (biplaces), à moteur 4 cylindres 60×85 du modèle bien connu, que conduiront MM. Goëtt et de Belleville.

La troisième inscription est celle de l'excellent motocycliste Nass, qui fit une si jolie saison en 1921 : Nass pilotera naturellement une A.B.C., la marque sur laquelle il remporta tous les succès ; sa machine sera une 500 cmc.

Puis deux scooters, car des scooters ne reculeront pas devant un tel parcours, malgré ses difficultés : ce seront des Velauto, engagés par la maison Monet et Govon.

Encore deux motos B.S.A. de 750 cmc. (pilotes Vincotte et Wood. Enfin trois cyclecars Salmson.

L'épreuve comptera pour le Championnat de France des bicyclettes à moteur et scooters.

L'équipe du M.C .de Lyon

Un fort beau challenge est mis en compétition dans le concours : il est actuellement détenu par le M.C.F. Or, le Motocycle Club de Lyon s'aligne pour le disputer cette année, avec l'équipe suivante : Guiguet (sidecar Oréal), Zind et Lapallud (motos Motosacoche).

L'organisation

Les commissaires de l'épreuve sont actuellement sur la route, pour organiser les contrôles et mettre au point les derniers détails matériels.

En ce qui concerne la *première étape* (Paris-Dijon), les contrôles seront installés à Auxerre, à la porte de Paris, sous la direction de M. Allonis, agent technique principal des ponts et chaussées, assisté de MM. Roulinat et Lequin; il ouvrira à 10 h. 38 et fermera à 13 h. 10 (13 h. 25 pour les bicyclettes à moteur et scooters); ravitaillement au contrôle assuré par l'agence Peugeot (Tavernier et Godon). Itinéraire: boulevard de la Chainette, quais de la Marne et de la République, pont Paul-Bert. Parc fermé au rond-point, avenue Gambetta. Départ donné du parc fermé, à partir de 13 h. 30.

A Dijon, organisation sous la direction de M. Seiller. Contrôle d'arrivée: entrée de la ville, café des Chartreux, route de Plombières, ouvert de 17 h. 18 à 19 h. 33 (19 h. 48 pour les scooters et bicyclettes à moteur). Ravitaillement au contrôle. Itinéraire: route de Plombières, boulevard Ségrié, place Darcy, boulevard de Brosse, place Grangier, rue Musette. Parc fermé: Halles centrales. Départ du parc fermé à 6 h. 15 et départ de l'étape à la sortie de la ville, route de Beaune, à partir de 7 heures.

Pour la *deuxième étape* (Dijon-Lyon), le contrôle de Bourg sera tenu par M. Bardiot, président du Moto Vélo Club de l'Ain.

Contrôle d'arrivée à l'entrée de la ville, faubourg de Mâcon, ouvert de 11 h. 3 à 13 h. 28 (13 h. 43 pour les scooters et bicyclettes à moteur). Ravitaillement au contrôle. Itinéraire: faubourg de Mâcon, rue Gabriel-Vicaire, place Carriat, place Bernard. Parc fermé et déjeuner: Hôtel de France. Départs de la Croix-Blanche, à partir de 14 heures.

A Lyon, organisation sous la direction de M. J. Bouvard, président du M.C.L. Contrôle d'arrivée au sommet de la côte de Crépieux. Les concurrents auront trente minutes pour rejoindre le parc fermé, situé à 7 kilomètres. Pour ceux qui dépasseraient ce temps, le départ serait retardé le lendemain du même nombre de minutes. Itinéraire: suivre la ligne de tramways jusqu'à Lyon. Dans Lyon, les quais jusqu'au pont Gallième. Tourner à droite, cours de Verdun. Parc fermé: garage Dumont frères, 6, cours de Verdun. Ravitaillement au garage vingt minutes avant le départ. Départ du parc fermé à partir de 7 heures.

Les prix en espèces

Le concours Paris-Nice est richement doté. Tous les frais d'organisation étant couverts par les belles subventions offertes par la municipalité de Nice et le *Petit Parisien*, il a été possible aux organisateurs de prévoir la répartition en prix en espèces de tous les droits d'engagements. Le tarif suivant a été fixé :

Dans chaque catégorie (il y en a douze), au delà de 25 engagés des prix seront : au 1er, 3.500 fr.; au 2e, 2.000 fr.; au 3e, 1.000 fr.; au 4e, 500 fr.; au 5e, 250 francs.

De 20 à 25 engagés, ces chiffres deviennent respectivement : 2.500 fr., 1.500 fr., 800 fr., 400 fr.

De 15 à 20 engagés : 2.000 fr., 1.000 fr., 700 fr., 250 francs.

De 10 à 15 engagés : 1.500 fr., 750 fr., 400 fr.

De 5 à 10 engagés : 800 fr., 400 fr., 250 francs.

De 1 à 5 engagés : 400 fr., 200 francs.

Le montant total des prix pourrait donc être de 87.000 francs ; le minimum étant de 7.200 francs.

De plus, chaque concurrent arrivant à Nice aura droit à une médaille.

Pour s'engager

Les engagements (200 fr. pour les bicyclettes à moteur et les scootets, 250 fr. pour les motos, 300 fr. pour les sidecars, 350 fr. pour les cyclecars), sont reçus à l'*Auto* et à *Moto-Revue*, 5, rue Saint-Augustin.

L'Exposition de Motoculture du Grand Palais

La quatrième journée a remporté un gros succès ; les visiteurs n'ont pas cessé de circuler dans les allées, s'intéressant vivement aux appareils exposés.

Leur attention se porta tout particulièrement sur les tracteurs et treuils de labour, ces engins laissant loin derrière eux les travaux effectués avec la force animale.

Ce matériel moderne, muni d'un simple moteur à essence, dont le fonctionnement est aujourd'hui connu de tous, toujours prêt au travail, et dont la conduite n'exige aucune connaissance spéciale, semble trouver de nombreux adeptes parmi nos agriculteurs, venus de loin visiter le 1er Salon.

Aujourd'hui

Le Salon ouvrira à 9 heures et fermera à 17 heures.

Prix d'entrée : 2 francs.

Le banquet

Hier soir a eu lieu, à l'hôtel Continental, le banquet organisé par le Comité du premier Salon de la Machine Agricole. M. Henry Chéron, ministre de l'Agriculture, présidait la cérémonie ; autour de lui avaient pris place les dirigeants des Chambres syndicales à l'initiative desquelles est dû le présent Salon et les personnalités marquantes des services officiels de l'agriculture ; 200 convives remplissaient la salle ; remarqués parmi l'assistance M. le marquis de Dion, président de la Chambre syndicale de l'Automobile, et le général Willmet, directeur des services automobiles de l'armée.

Prirent successivement la parole : M. Grosjean, inspecteur général honoraire de l'agriculture ; MM. Rip, président de la Fédération du Matériel agricole ; Aymard, conseiller général de la Seine, puis le ministre adressa à l'assemblée une vibrante allocution, où il félicita les organisateurs de cette première exposition si réussie, vanta l'effort de l'industrie du matériel agricole et fit l'apologie de la féconde agriculture nationale.

"L'AGRO"

Ses frais d'entretien et sa consommation

Le stand 16 est très entouré, c'est celui de l'avant-train tracteur « l'Agro », qui plaît pour de nombreuses raisons :

« Il est conçu spécialement pour les cultures morcelées, grâce à son évolution facile et à son faible encombrement ;

« Il s'adapte indifféremment et en quelques instants, à tous les instruments de la ferme et entraîne batteuse, concasseur, écrémeuse, etc... ;

« Son prix d'achat est faible, mais surtout — *surtout* — faibles sont, sa *consommation* à l'hectare et son *entretien*. Son amortissement annuel est, par conséquent, infime. »

Il ne suffit pas, en effet, d'acheter un appareil bon marché ; il faut s'assurer d'abord qu'il consomme peu et que ses frais de réparation sont presque inexistants.

L'Agro, 116 bis, rue de Tocqueville, Paris donne cette assurance.

LA COURSE DE COTE DU M.C. DE MARSEILLE

(12 février)

Marseille, 31 janvier. — L'épreuve du kilomètre lancé, organisée par le M.C. de Marseille, réservée à ses membres, se disputera dans la côte d'Allauch (10 kilomètres de Marseille), sur la route de Camoins-les-Bains à Allauch ; la pente atteint 6 0/0.

Quarante-six concurrents sont inscrits pour disputer cette épreuve ; en voici la liste :

Bicyclettes à moteur (175 cmc.). — Gaussorgues (Cyclemoto).

Scooters (175 cmc.). — Pélissier (Monet-Goyon).

Motocyclettes (350 cmc.). — Julien (Douglas); Gilles (Douglas).

Motos (500 cmc.). — Suzanne (Magnat-Debon); Lai (Motoracoche); Olivier (X...); Koutzmann (B.S.A.); Schler (Magnat-Debon).

Motos (750 cmc.). — Lambert (Vinatelle).

Motos (1.000 cmc.). — Vallet (Harley-Davidson); Richard (Indian); Berthe (Harley-Davidson); Beulle (Harley-Davidson); Courtin (Harley-Davidson); Maisse (Harley-Davidson); Mathieu (Harley-Davidson).

Sidecars (350 cmc.). — Schler (Vinatelle).

Sidecars (1.000 cmc.). — Bugnas (X...); Malan (X...); Cabalter (Harley-Davidson); Berthe (Harley-Davidson); Vallet (Harley-Davidson); Spinelli (Harley-Davidson); Ardes (Harley-Davidson).

Cyclecars (750 cmc.). — Saint-Rémy (Monet-Goyon).

Cyclecars (1.000 cmc.). — Collaud (Morgan); Cormont (Rally); Lochar (Morgan); Dréan (Morgan); Arbaud (Mathis).

Voitures (jusqu'à 1 lit. 500). — Dulcerr (Bugatti); Vidal E. (Bugatti); X... (Bugatti).

Voitures (de 2 à 3 lit.). — Lacouture (Arras-Janvier).

Voitures (3 lit. et au-dessus). — Belvier (Mors); Fages Gobron; Angles (La Buire); De Joly (Turcat-Méry); Fournier (Turcat-Méry); Nicolas (Turcat-Méry); Le Cour (Motobloc); Monteu (Abadal); Membrey (Chenard-Walker).

Hors catégorie. — *(Voiture à traction arrière).* Berthet (Koda).

DES PHARES POUR AUTOMOBILISTES

Londres, 31 janvier. — Le ministre des Transports de la Grande-Bretagne fait procéder à des expériences avec des feux à éclipse dont les éclats se produisent à des intervalles de 15 à 30 secondes. Ces phares pour routes sont destinés à deux buts différents : les uns, qui seront probablement constitués par une lampe rouge, signaleront les tournants dangereux et les croisements de routes ; les autres, dont la coloration sera blanche, éclaireront les nouveaux poteaux indicateurs, projetant pendant quelques secondes leur lumière sur des inscriptions toutes les 15 ou 30 secondes. Ces phares seront éclairés à l'acétylène.

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LE CONCOURS D'ENDURANCE DE L'U.M.F.

(19 février. — Circuit de Marly)

Eliminatoire des Championnats de France tourisme.

L'U.M.F. a reçu hier plusieurs engagements pour le Concours d'Endurance de l'U.M.F. La liste actuelle des concurrents s'établit comme suit :

Première catégorie. — Motos 250 cmc.

1. VELOCETTE (Berger).

2e catégorie. — Motocyclettes 250 cmc.

1. D.F.R. (Pierre).

6e catégorie. — Sidecars 350 cmc.

1. D.F.R. (Dubost).

10e catégorie. — Cyclecars 1.100 cmc.

1. ELFE (Mauve).
2. G.N. I (Giovanelli).
3. G.N. II (Collinet).
4. G.N. III (Thévenet).
5. SENECHAL I (R. Sénéchall).
6. SALMSON A.L. I (Honel).
7. SALMSON A.L. II (Buéno).
8. SALMSON A.L. III (Benoist).
9. SALMSON A.L. IV (Lombard).

11e catégorie. — Bicyclettes à moteur.

1. ALCYONNETTE I (Meunier).
2. ALCYONNETTE II.
3. ALCYONNETTE III (M. Jolly).
4. ALCYONNETTE IV (Marc).
5. EVANS CYCLEMOTOR (Roesignol).

Les engagements, accompagnés du montant des droits (100 fr. par véhicule pour les motocyclettes, sidecars et cyclecars ; 50 fr. par véhicule pour les scooters et les bicyclettes à moteur), sont reçus au bureau de l'Union Motocycliste de France, 8, place de la Concorde, à Paris. — Le secrétaire : *Ch. Fourreau.*

LETOUR DE FRANCE RÉUNIRA TOUTES LES MARQUES CONNUES

La liste complète des engagements régulièrement déposés avant le 1er février (exception faite de certaines inscriptions attendues d'Angleterre et que la poste n'a pu encore transmettre) s'établit comme suit :

MOTOCYCLETTES

Catégorie 499 cmc

1. Lévis (L. Psaltry).
2. Velocette I (Berger).
3. Velocette II (X...).
4. Sover I (Szzé).
5. Sover II (X...).

Catégorie 350 cmc

1. D.F.R. (Pierre).
2. Gillet I (X...).
3. Gillet II (X...).
4. Gillet III (X...).
5. Rasser (Rasser).
6. Yvela I (Veuisse).
7. Yvela II (X...).
8. Viratelle I (X...).
9. Viratelle II (X...).
10. Gillet IV (X...).

Catégorie 500 cmc

1. Blériot I (Contant).
2. X... (Andret).
3. A.B.C. (Naas).
4. Gnome et Rhône I (X...).
5. Gnome et Rhône II (X.).
6. Sunbeam I (X...)

Catégorie 750 cmc

1. Harley-Davidson I (J. Psaltry).
2. Viratelle III (X...).
3. M.Kechnie Spring France (Mc Kechnie).
4. B.S.A. (Berrenger).
5. Indian II (X...).

SIDECARS

Catégorie 600 cmc

1. D.F.R. (Dubost).
2. Sunbeam II (X...).

Catégorie 1.000 cmc

1. Harley-Davidson II (X.).
2. Harley-Davidson III (X.).
3. Harley-Davidson IV (X.).
4. René Gillet (Mercier).
5. Blériot II (Brunet).
6. Indian III (X...).
7. Indian IV (X...).
8. Viratelle IV (X...).
9. Janoir I (Duverne).
10. Janoir II (Dauvaux).
11. Janoir III (X...).
12. Sunbeam III (X...).

CYCLECARS

Catégorie 750 cmc

1. Blériot III (Brun).
2. Blériot IV (X...).
3. Peugeot I (Péan).
4. Peugeot II (Gillard).
5. Peugeot III (Laville).
6. Benjamin I (X...).
7. Benjamin II (X...).
8. Benjamin III (X...).
9. Fournier I (Bossebœuf).
10. Mathis I (X...).
11. Mathis II (X...).
12. Mathis III (X...).

Catégorie 1.100 cmc

1. Hinstin-Sup I (X...).
2. Hinstin-Sup II (X...).
3. Hinstin-Sup III (X...).
4. Sandford (Sandford).
5. Sénéchal I (Sénéchal).
6. Sénéchal II (Mme Sénéchal).
7. Bignan I (de Marnes).
8. Bignan II (Gros).
9. Bignan III (Carteau).
10. Salmson I (Lombard).
11. Salmson II (Honel).
12. Salmson III (Bueno).
13. Salmson IV (Benoit).
14. E.H.P. I (Préclouz).
15. E.H.P. II (Chabreiron).
16. Dalila I (X...).
17. Dalila II (X...).
18. Fournier II (Goupy)
19. Elfe (X...).

LE SALON DE MARSEILLE A L'EXPOSITION COLONIALE

Voici la liste des industriels ayant retenu un emplacement :

Bergougnan (Ets), Berliet (Sté des Automobiles M.), Bignan (Ets industr. Jacques), Binet Alphonse, Bowden (Anc. Ets), Citroën André, Compagnie d'Applications Mécaniques C.A.M., Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile, Delahaye (Sté des Automobiles), Delaunay-Belleville (Sté des Automobiles), Doriot, Flandrin et Parant; Ducellier (Sté An. des Phares), Gadot (Ets Paul), Hotchkiss et Cie (Sté An. des Anc. Ets), Lemoine (Ets), Mors (Sté d'Automobiles), Oléo (Sté Gle des Huiles et Fournitures Industrielles L'), Peugeot (Sté An. des Automobiles et Cycles), Paris et du Rhône (Sté de), Renault (Louis), Rochet-Schneider (Ets Lyonnais), Sautter (Sté An. Automobiles Industrielles), Turcat-Méry, Viratelle (Sté An. des Motos et Automobiles).

Chars et Tracteurs

LE CONCOURS DE VOITURES A NEIGE

C'était hier la clôture des engagements pour le concours qu'organisent, dans les Alpes et les Pyrénées, l'Automobile Club et le Touring-Club.

Aux cinq voitures Citroën munies du propulseur Kegresse-Hinstin, est venu s'ajouter un sixième nom, celui de l'appareil Milo.

Racers et Cruisers

UN CONSTRUCTEUR FRANÇAIS PROTESTE CONTRE DES COMMANDES PASSÉES A L'ETRANGER

L'administration française ignore-t-elle que l'industrie du canot automobile existe dans notre pays, qui est à la tête de toutes les nations dans ce genre de construction ?

Est-il admissible que l'Etat français ayant besoin de vedettes côtières à moteur ne songe pas qu'il y a dans notre pays des usines spécialisées, ayant établi d'excellents types de ce genre, et passe commande à une maison étrangère ?

Ce fait est tout récent. Alors que lors de meetings nautiques automobiles ont démontré la maîtrise des ingénieurs français en matière de coques de canots et de moteurs marins, le ministère de la Marine ne fournit hors de France pour constituer la flottille de vedettes chasseurs nécessaire à la sécurité de nos côtes.

L'excellent constructeur français, M. Deschamps, nous communique la lettre ouverte qu'il vient d'adresser au ministre pour protester contre une pareille décision.

Cette protestation aura l'approbation de tous, tant les intérêts qu'elle défend sont respectables et juste la cause qu'elle soutient.

Nous avons à diverses reprises manifesté notre étonnement que plusieurs hauts dirigeants de la République française se déplacent dans des automobiles de marque étrangère, nous nous associons pleinement à la pensée qu'inspire la lettre de M. Deschamps.

TOUT CHAUFFEUR soucieux de son moteur, n'emploie que

L'AUTOMOBILINE

et l'huile D. F. Avion la meilleure huile de graissage.

Clubs et Associations

A.A.M.M. — Ce soir, à 21 heures, réunion du comité des A.A.M.M., au siège social, brasserie Excelsior, avenue de la Grande-Armée.

Motocycle Club de Lyon. — Banquet samedi, à 19 h. 30, salle du buffet de la gare des Brotteaux. Vendredi soir, à la réunion habituelle, clôture de la liste d'inscription.

Nouvelles diverses

— Le 11 décembre, l'ancien pilote aviateur Terpeau, participant à la course de côte du camp Boulbaut, avec sa Vinot 12 HP, a effectué les 3 kilomètres du parcours en 2 m. 18 s. 3/5, ce qui constitue le meilleur temps du parcours. Terpeau effectua, voici quelques années, la traversée du Sahara en avion, avec les pilotes Audit et Bernard.

— Les constructeurs d'automobile, ayant été invités à participer à l'Exposition coloniale de Marseille, la Chambre syndicale a donné son approbation.

La plus Ancienne Marque du Monde

Léon BOLLÉE

Châssis tourisme et ville 12 HP, 15 HP 4 c.; 20 HP 6 c.

USINES: LE MANS (Sarthe)

ON NOUS ÉCRIT

1. *La présente rubrique ne fait pas double emploi avec la « Petite Correspondance ». « On nous écrit » est une rubrique où nos lecteurs exposent brièvement leur opinion. La « Petite Correspondance » est une rubrique où ils nous demandent ce qu'ils nous leur donnons des renseignements.*

2. *Nous ne publierons pas les lettres revenant sur un sujet traité déjà par d'autres lecteurs depuis trois jours.*

3. *Nous ne publierons jamais les lettres injurieuses ou diffamatoires pour des tiers.*

4. *Aucun lecteur n'est fondé à exiger la publication, même réduite, de sa lettre, surtout si cette lettre est de celles visées par les paragraphes 2 et 3 ci-dessus.*

(N.D.L.D.)

— Bravo pour votre campagne pour l'heure d'été. *(Six sportifs.)*

— Les sélectionneurs prétendent que Huot est trop petit. Accard est plus petit et plus gros que lui. *(A. Chicot.)*

Réponse: Les qualités demandées à un avant et celles réclamées à un arrière ne sont pas les mêmes.

— Pourquoi aller en Italie chercher des adversaires à Gaudin, alors que le Corse Casabianca a une valeur indiscutable? *(Fanconnier.)*

— Pourquoi ne voit-on pas de motos commerciales au Vel' d'Hiv'? *(T.C.)*

Réponse: Dès qu'une moto entre au Vel' d'Hiv', elle devient sportive et n'est plus commerciale.

— Pourquoi Olympique de Paris contre Roubaix au Stade Bergeyre et pas sur un terrain neutre? *(Un futur Dubly.)*

Réponse: Parce que l'Olympique avait déjà effectué deux déplacements. D'ailleurs, le match n'aura sans doute pas lieu au Stade Bergeyre.

— Jeunes gens de la classe 23, préparez-vous au C.P.S.M. *(Un mécontent.)*

— Pourquoi les Parisiens sont-ils avantagés dans l'*Auto*? *(H. Pica.)*

Réponse: C'est vous qui êtes de parti-pris.

— Bonne chance au R.C. de Roubaix et à Brocco et Séres dans les Six Jours. *(Marjot.)*

Réponse: Le R.C. de Roubaix n'est pas engagé dans les Six Jours.

— Je vous dispense de votre appréciation sur mes qualités. (Voir « On nous écrit » du 30 janvier.) *(U. Blois.)*

Réponse: Il y a Blois et Blois, comme il y a fagot et fagot.

— Criqui battra Ledoux. *(Pamphile.)*

— Ledoux battra Criqui. *(Rodolite.)*

— Criqui battra Ledoux. *Nicolas.)*

— Ledoux battra Criqui. *(Loulette.)*

— Criqui battra Ledoux. *(Henri.)*

Réponses: Nous n'y voyons pas d'inconvénient.

— Jadis, dans les jeux romains, quand deux athlètes combattaient dans le stade, il était interdit aux spectateurs, sous peine de mort immédiate, de les troubler par des cris ou des gestes... Aujourd'hui, dans un match de coups à Marseille, il faudrait occire toute la galerie! *(Un poète à ses heures).*

Réponse: O disciple d'Apollon, que votre âme est cruelle! cruelle!

— Par ses victoires successives, Routis m'apparaît comme un as; parlez-nous de lui. *(Jojo, de Saint-Sevrin).*

Réponse: Parles-nous de Lui, grand'mère, parles-nous de Lui... (Air connu).

— Les Parisiens vont un peu fort avec leur Ganay, qu'ils n'exagèrent pas. *(Un marseillais).*

Réponse: Eh! Eh! Ganay serait-il renié par ses frères en Cannebière, maintenant!

— Pourquoi ne voit-on pas les 6 jours en Italie comme en Amérique, en France et en Belgique? *(Colombini).*

Réponse: Parce qu'il n'y a pas de vélodrome ouvert au-delà des Alpes.

— Je compte participer aux prochaines courses à pied féminines. Mon entraînement consiste à parcourir les couloirs du métro quatre fois par jour, sur une distance de 400 mètres. Pensez-vous que ce soit suffisant? *Renée Birfet, jeune espoir).*

Réponse: Cela doit être suffisant pour ne pas rater le métro, mais pour le cross il y a mieux.

— Je vous avais écrit avant que commence la compétition des poids moyens en vous disant que Prunier serait finaliste. Je ne me suis pas trompé puisqu'il est champion de France. *(A.C., futur boxeur).*

Réponse: Vous feriez un bon artilleur.

— Pourquoi ne parlez-vous pas de Daffos, un des meilleurs boxeurs de Vitry. *(A. et M. Vimont).*

Réponse: Jean Daffos est un des meilleurs boxeurs de Vitry... Jean Daffos est un des meilleurs..., etc., etc.

— Mes félicitations au Houilles A.C. pour ses progrès en football. *(Georges Gestetner).*

MAGASINS GÉNÉRAUX FRANÇAIS

Agréés par l'Etat. Téléphone..... Marcadet 01-62 / Marcadet 05-75

236, rue Championnet. N.-S. (Marcadet-Balagny).

Avances sur Autos et toutes Marchandises

AÉRONAUTIQUE

LES TRANSFORMATIONS DE L'AÉRO CLUB DE FRANCE

M. Flandin nous dit...

M. Pierre-Etienne Flandin, président de l'Aéro-Club de France, a bien voulu nous recevoir hier.

Nous sommes allés lui demander si les transformations de l'Aéro-Club de France que nous avions annoncées au lendemain même de son élection, étaient en cours.

M. P.-E. Flandin nous a dit :

« — On a beaucoup écrit, ces temps derniers, sur les projets que j'aurais déjà arrêtés concernant l'A.E.C.F. On a cité des chiffres, des dates, des noms. Tout cela est prématuré. M. Schelcher, que j'ai chargé de l'aménagement sportif du parc de Saint-Cloud, met sur pied un projet qui me sera soumis. Je désirerais voir édifier des courts de tennis le plus possible, des vestiaires... et, si possible, une piste de course à pied comprenant en son centre des terrains de sports athlétiques.

» — Vous pensez toujours, M. le président, à créer des équipes portant les couleurs de l'A.E.C.F. ?

» — J'y pense et j'espère y arriver.

» — L'Aéro-Club va-t-il subsister rue François-Ier ? Des bruits ont circulé d'après lesquels le Club doyen changerait de résidence...

» — Je suis tenu sur ce point à une extrême réserve.

» — Mais encore ?

» — Eh bien voilà. L'Aéro-Club de France ne restera pas rue François-Ier : il va émigrer dans un quartier plus central. Une entente est en cours de conclusion entre l'A.E.C.F. et un grand cercle parisien qui procurera à nos amis de gros avantages. Nous aurons un restaurant élégant à prix très abordables, un grand salon de réunion et de réception... ce sera très bien.

» — Et l'adresse du Club sera..

» — Chut ! ! »

M. Flandin nous serre la main en souriant et nous prenons congé non sans qu'il ait ajouté qu'il compte toujours faire d'Orly un grand centre aérien.

SADI LECOINTE IGNORE LE DÉFI D'HERBERT JAMES!

On parle beaucoup du défi d'Herbert James à Sadi Lecointe. Un seul homme l'ignorait : Sadi Lecointe!...

Nous avons joint hier le champion de la vitesse.

« — Je ne puis que vous confirmer ce que je vous ai déjà dit, commence-t-il. J'ignore le défi de Herbert James officiellement. Je ne le connais que par la presse! Je l'accepte si l'aérodrome que prête au 300 à l'heure, mais j'attends le défi régulier. »

UN SERVICE AERIEN ENTRE L'ALLEMAGNE ET LA RUSSIE FONCTIONNERA AU PRINTEMPS

Berlin, 1er février. — Le gouvernement russe a fondé, avec la Société Aéro Union, dont le siège est à Berlin, une grande compagnie sous le nom de Société Générale Russe de trafic aérien.

La société projette d'organiser, pour le printemps prochain, un service régulier entre l'Allemagne et la Russie. La première ligne sera Moscou-Koenisberg. Les appareils servitont principalement au transport du courrier officiel de Berlin à Moscou et vice versa.

A l'Aéro Union appartient notamment l'A.E.G., Société Générale d'Electricité, la Hamburg Amerika Line et la Société Zeppelin. — *(Havas.)*

UN MEETING INTERNATIONAL EN SUISSE

Genève, 31 janvier. — La section de l'Aéro Club suisse organisera, du 3 au 10 septembre, à Zurich et à Dübendorf, un grand meeting international d'aviation.

Des combats aériens, exécutés par d'anciens aviateurs de guerre des pays voisins seront tout particulièrement intéressants.

Le programme détaillé prévoit notamment des descentes en parachutes, des concours de vols sans moteurs sur la place d'aviation de Dübendorf, et une exposition aéronautique.

UNE CONFERENCE INTERNATIONALE DE DIRIGEABLES

Londres, 1er février. — Le 14 février, à Londres, un grande réunion internationale étudiera le problème des relations internationales par dirigeables. Les puissances invitées sont : *la Grande-Bretagne, la France, l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne et les Etats-Unis.*

EN SUISSE ON NE BADINE PAS AVEC LES REGLEMENTS

Genève, 30 janvier. — Le pilote Gay ayant effectué un vol avec des passagers, alors qu'il n'avait qu'une autorisation de voyager seul, s'est vu retirer son permis de conduire.

(Incontestablement, il y a dans la manière suisse une sévérité que n'a point encore adoptée le S.N.Ae. en France...)

L'AVIATION DANS DIX ANS

Dans dix ans, nous écrit M. le commandant Lafon, actuellement en Orient, les avions dotés d'une grande vitesse verticale pourront s'élever à faible vitesse horizontale. On pourra partir des grandes places des villes. Il n'y aura plus de dirigeable.

— A ailes variables, nous écrit M. L..., avec groupe de moteurs variable et à hélice à pas automatiquement variable.

Les Avions

LA COUPE DEUTSCH 1922

La Commission d'aviation de l'Aé.C.F. a décidé de faire disputer la Coupe Deutsch de la Meurthe 1922 sur 300 kilomètres.

Le circuit aura 50 kilomètres et l'épreuve se courra le 30 septembre 1922. Le choix du terrain n'est pas fixé.

LE CANADA UTILISE L'AVION POUR COMBATTRE LA PESTE

Montréal, 31 janvier. — Le département de l'Aéronautique vient de publier son rapport sur les résultats obtenus en 1921 par l'aéronautique civile. Des escadrilles d'avions ont rendu de grands services à la direction d'entomologie chargée de combattre la peste. Celle-ci est propagée par un moustique qui se développe spécialement dans la région du Bas-Fraser, et des reconnaissances aériennes ont permis de découvrir la topographie exacte des grands rassemblements de moustiques.

En outre, des patrouilles aériennes ont puissamment contribué à la lutte contre les incendies qui ravagent les forêts canadiennes.

LE PLUS PUISSANT DU MONDE

Londres, 1er février. — Un avion de bombardement, le plus puissant que l'on ait encore vu, est en construction pour l'armée britannique.

Les plans ont été élaborés de façon à comprendre l'emploi du nouveau type de moteur de 1.000 HP. Ce nouvel avion, qui aurait une portée d'action très étendue, pourrait emporter entre 2 à 3.000 kilos d'explosifs. Sa vitesse sera si grande et son armement si redoutable qu'il pourra déjouer toutes les attaques sans devoir recourir à une escorte d'avions de combat.

Les Hydravions

L'HYDRAVION ROMANO

Nous avons signalé les essais de l'hydravion Romano, piloté par Majcon. Voici les caractéristiques du nouvel hydravion :

Surface portante 28 m². envergure, 10 m. 50; coque interchangeable; vitesse à 2.000 mètres, 155 kil.; décollage en 10 secondes; poids à vide, 530 kil.; charge utile, 300 kil.; poids total, 830 kil.; 1 pilote et 2 passagers; appareil biplan à hélice arrière; moteur Clerget 130 HP; poids au m², 29 kilos 200; poids au HP, 5 kilos.

L'appareil, qui est très joli de lignes, comporte une coque surbaissée en forme de sabot et particulièrement solide.

Nouvelles diverses

— Le constructeur russe Parchawschitkoff a construit un appareil. Les essais, sur l'aérodrome de Chodinski, ont donné des résultats excellents.

— Un certain nombre de techniciens russes seront envoyés à l'étranger par le gouvernement des soviets pour étudier les derniers perfectionnements apportés aux avions.

— A Etampes, l'élève-pilote Jean Hupper, contraint d'atterrir près de Villesauvage, a fait une chute au cours de laquelle il se blessa grièvement.

— Attention! deux mâts de T.S.F. de 21 mètres de haut ont été érigés à l'aérodrome de Henlow (Angleterre). Un drapeau rouge sera fixé en haut de chaque mât.

VALVES Sclaverand

ED.-CH. MORIN

Successeur de E. Sclaverand

48 et 50, rue de l'Aqueduc, PARIS (10e)

BOXE

Toujours le coup bas

Nous avons eu, cette semaine encore, à souffrir de cette tare de la boxe : le coup bas. Bien souvent, la question a été étudiée, des compétences, parmi lesquelles nos dirigeants les plus en vue, ont cherché des remèdes qu'elles n'ont pas trouvés, pour diminuer les regrettables effets de ce fléau du noble art.

Le coup bas fait un tort considérable à notre sport favori. Le public, vient dans une salle sur la foi d'une affiche, et, bien souvent, il est désillusionné, car le grand combat qu'il est venu voir se termine brutalement sur un malencontreux coup bas.

Il semble que nos règlements facilitent souvent la désillusion du public. La minute de repos, qui ne sert, hélas! maintenant plus à rien a, en effet, des résultats désastreux. Le plus souvent, un boxeur touché bas, qui souffre un peu, mais pourrait reprendre le combat, déclare ne pouvoir plus boxer après la minute de repos qui lui a été accordée, surtout s'il sent la décision lui échapper.

Il faut donc un remède. Mais lequel ?

En Angleterre, un homme qui, sur coup bas, va à terre est compté ; s'il ne se relève pas avant la dixième seconde, il est compté dehors, car les Anglais estiment qu'un homme touché bas qui se tient debout, peut continuer à combattre. Le combat ainsi arrêté, l'arbitre réserve sa décision ; on emmène l'homme dans sa cabine, où un médecin, par un long et minutieux examen, cherche à savoir comment et à quel point l'homme a été touché, alors que chez nous il est impossible d'examiner sérieusement un homme sur le ring! Si notre homme, après cet examen, est reconnu touché, on disqualifie son adversaire, mais s'il n'est pas reconnu, on le disqualifie lui-même et il est suspendu pour plusieurs mois.

Ce système énergique a du bon, on le voit, mais on ne fera jamais admettre chez nous qu'un arbitre réserve sa décision pendant au moins une demi-heure!

Il est peut-être un autre système qui ne serait pas mauvais, quoique un peu draconien, je m'empresse de le dire, mais il faut agir avec la plus grande sévérité et prendre de très importantes mesures pour conjurer cette épidémie :

Il faudrait que le directeur de combat s'entendît avec ses trois