

Bulletin officiel mensuel ["puis" mensuel illustré ; officiel] du Nord-touriste et de l'Automobile-club du Nord ["puis" [...]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Automobile-club du Nord de la France,Aéro-club du Nord,Moto-club du Nord. Bulletin officiel mensuel ["puis" mensuel illustré ; officiel] du Nord-touriste et de l'Automobile-club du Nord ["puis" de l'Automobile-club du Nord et de l'Aéro-club du Nord ; de l'Automobile-club du Nord, de l'Aéro-club du Nord et du Moto-club du Nord ; de l'Automobile-club du nord de la France et. 1903-1924.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

NORD-TOURISTE

ASSOCIATION
RÉGIONALE
DES CYCLISTES



BULLETIN OFFICIEL
MENSUEL
SEPTEMBRE 1907

Siège Social : 4, Rue de la Gare. - ROUBAIX

TÉLÉPHONE 805

RÉDIGÉ PAR TOUS & POUR TOUS

LES MANUSCRITS SONT RENDUS

NOS PORTRAITS

☺ ☺



M. BEZELIN

Membre du Comité Directeur du « Nord Touriste »

SOMMAIRE

L'époque de la propagande.....	658
Le Rallie-Ballon du 6 octobre (ROBERT DELILLE).....	658
Nos conférences mensuelles.....	659
Nos sociétaires au Salon.....	659
Nos bicyclettes dans les gares (P. D'HALEER).....	659
Nos excursions : celles passées.....	660
Informations diverses.....	666
Un coin du Boulonnais : de Marquise à Rinxent (JEAN DE FLANDRE).....	666
Notes et recettes.....	667
Réunions de comités.....	667
Candidatures du mois.....	668

L'ÉPOQUE DE LA PROPAGANDE

Nous voici arrivés à l'époque la mieux choisie pour faire de la propagande puisque grâce à l'article 6 de nos statuts « pour les demandes d'admission présentées à partir du 1^{er} Octobre, la cotisation est valable pour le reste de l'année et l'année suivante » ; c'est conséquemment quinze mois d'affiliation que nous offrons à nos adhérents de ce mois.

Devons-nous rappeler qu'en dehors de son but d'intérêt général (construction, amélioration et entretien des voies

cyclables de la région du Nord de la France; défense des cyclistes et des touristes et encouragement au tourisme, protection, secours et gratifications aux cantonniers), le « Nord-Touriste » offre à ses membres de nombreux avantages particuliers ? Il suffira à nos camarades d'exposer aux cyclistes non encore affiliés ces avantages pour les amener à nous. Ils les connaissent tous, ce sont : la libre circulation des bicyclettes et motocyclettes aux frontières, une assurance contre les accidents de bicyclettes qui contractée individuellement, nécessiterait le paiement d'une prime égale à plusieurs fois le montant de la cotisation; le service gratuit d'un « Bulletin mensuel illustré », des réductions chez certains hôteliers, pharmaciens, mécaniciens, etc.; la faculté de participer aux excursions et voyages organisés par la Société; des renseignements divers, démarches, itinéraires, etc., etc. *Peut-être sommes-nous à la veille de procurer encore à nos sociétaires d'autres avantages très appréciables.*

C'est surtout par le nombre de leurs membres que des sociétés comme la nôtre deviennent puissantes et peuvent défendre avec efficacité les intérêts dont elles ont la garde. Nous voulons notre association encore et toujours plus nombreuse parce que nous la voulons encore et toujours plus puissante. Il appartient à tous nos camarades et surtout à ceux d'entre eux qui ont accepté les fonctions de membres de comités ou de délégués de se faire les artisans de cette tâche par une propagande de chaque jour. Comme nous le disions déjà l'an dernier : que chaque sociétaire fasse une adhésion — une seule ! — dans le courant de l'année qui va commencer et notre nombre et par suite notre puissance aura doublé à la fin de 1908.

LE RALLIE-BALLON DU 6 OCTOBRE

La période de nos excursions officielles est maintenant close; malgré une arrière-saison splendide les jours deviennent trop courts, les matins et les soirs trop froids : l'hiver approche.

Cependant, amis cyclistes, je vois encore une bonne occasion de vous réunir tous et de passer agréablement quelques heures à bicyclette. Je ne vous dis pas où vous devrez aller, je n'en sais rien; ou plutôt si : vous irez où le vent vous poussera, où il poussera l'aérostat que vous aurez pour but d'atteindre.

Oui — vous vous en doutez n'est-ce pas? — je de la fête, du Rallie-Ballon, auquel vous co l'Aéro-Club du Nord de la France, la jeune et lante association qui, entre le « Nord-Touriste l' « Automobile-Club du Nord » a fièrement pl son drapeau et fait tous les jours, grâce à son a propagande, des adeptes nouveaux à l'un des passionnants et des plus beaux sports qui so l'aérostation.

Dans la partie de ce *Bulletin* consacrée à l'« A Club » vous lirez le règlement de ce Rallie. Oh! bien simple, il vous suffira d'atteindre le premi ballon.... lorsqu'il aura touché terre bien entendi si vous faites cet exploit, vous aurez gagné une as sion libre qui vous sera offerte gratuitement l'Aéro-Club du Nord. C'est bien tentant un tel et j'ai la conviction qu'il décidera beaucoup de camarades à participer au Rallie qui sera certa ment un succès de plus à enregistrer à l'acti l'Aéro-Club.

Le Vélodrome Roubaisien sera le 6 octobre chain le lieu du dernier rendez-vous de la sa que nous donnions à tous nos sociétaires: q en profitent, qu'ils viennent nombreux et s'ils veulent, si Messire Phébus le veut aussi, la fête : belle.

ROBERT DELILLE

oooooooooooooooooooooooooooo

NOS CONFÉRENCES MENSUELL

Nous sommes heureux d'informer nos sociétaires qu Comité-Directeur a décidé de reprendre cet hiver les conf ces mensuelles qui obtinrent l'an dernier un si grand su

Ces conférences que nous espérons rendre plus intéress: encore que par le passé et qui seront accompagnées de : breuses projections lumineuses très artistiques, reprendront novembre prochain.

Nous avons le ferme espoir que nos sociétaires ainsi leurs parents, assisteront en grand nombre à ces vérité: « réunions de famille », pour lesquelles nous prévoyons er un succès digne de notre association et de nos conférenc

Nous donnerons à ce sujet dans notre « Bulletin » d'Octo tous les renseignements voulus.

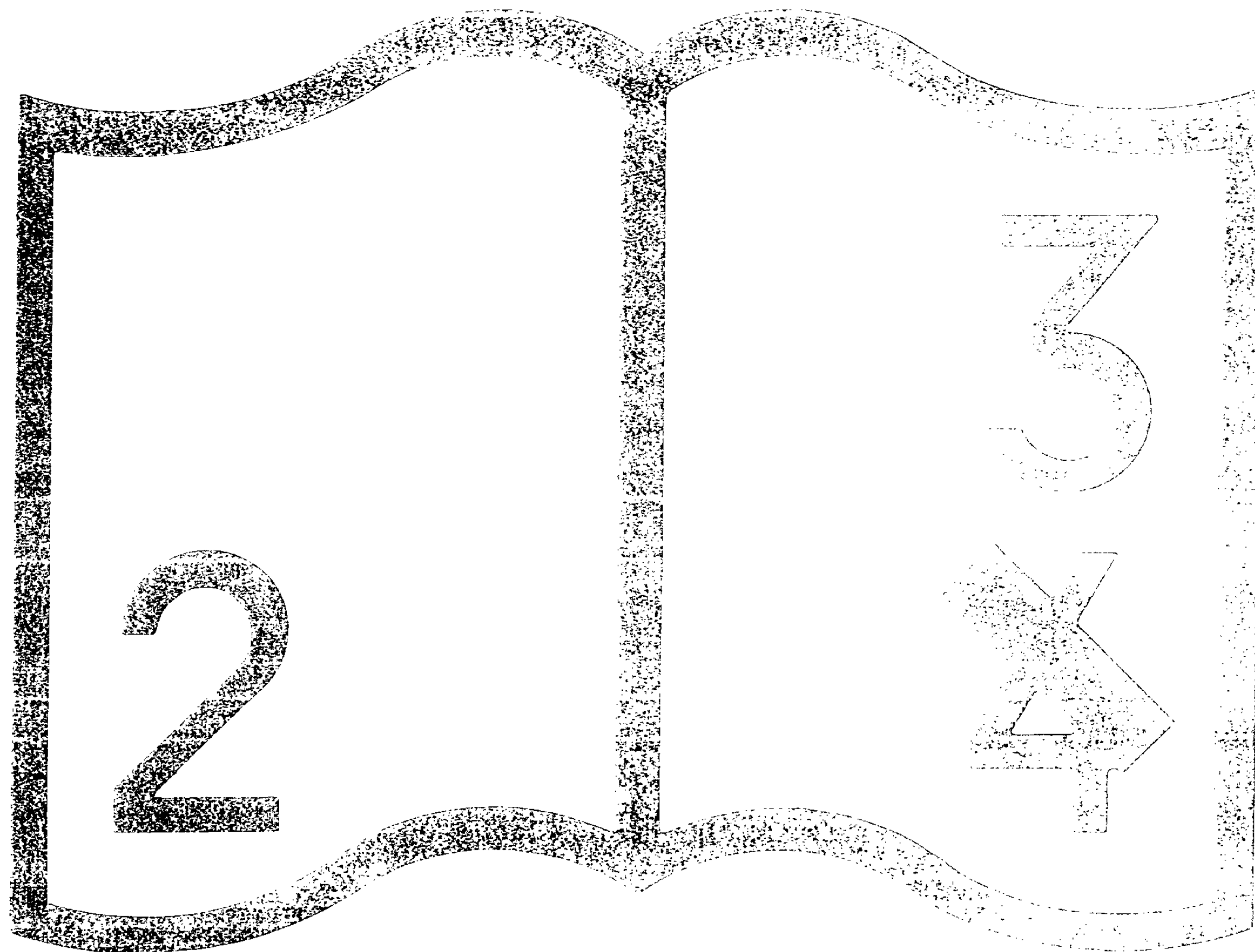
oooooooooooooooooooooooooooo

NOS SOCIÉTAIRES AU SALO

Réduction de 50 0/0 sur le prix du voyage à P accordée aux membres du « Nord-Touriste » désira se rendre à l'Exposition Internationale de l'Auto-moblie, du Cycle et des Sports

(12 Novembre au 1^{er} Décembre)

Nous sommes heureux de faire connaître à nos camar que, comme les années précédentes, nous avons obtenu d Compagnie du chemin de fer du Nord que des bons de réduc



Pagination incorrecte — date incorrecte

NP 12 411 2611

N » en s'adressant aux annonceurs

Voir nos ateliers de Photographie

et BAR AUTOMATIQUE

LERIES
LLOISES

7, 49, R. NATIONALE, A LILLE

res p. cycles et auto.

appareils et accessoires.

logue; prix écrasant la

Compagnie Anonyme d'Assurances à Primes fixes
CONTRE L'INCENDIE & LES ACCIDENTS

SIEGE SOCIAL: 20, Rue des Lignes. — ROUBAIX

ss. — Assurance des Chevaux et Voitures.

ndividuelle, etc.

antie des accidents du Travail (Loi du 9 Avril 1909).

RECONNU

les

ES MÈRESSE

le rendement avec le minimum d'effort musculaire.

une exagération

ouristes soucieux de faire beaucoup de chemin avec peu de s BICYCLETTES MÈRESSE.

CONSTRUCTEUR

Place Fosse-aux-Chênes, Roubaix

EUR

REVUE ILLUSTRÉE
de tous les sports
paraissant
tous les quinze jours
Le mieux édité et le
moins cher des
Illustrés Sportifs

Abonn. en an: 6 fr.

On s'abonne

A LILLE: 25, rue Nicolas-Leblanc et chez R. de la Dubutrie, 67, rue Esquermoise.
A ROUBAIX: E. Jenicot, 18, rue de la Gare; V. Debeuf-Couvreur, 68, rue de la Gare.
A TOURCOING: Lietaer De-norme, 26, rue Carnot.

Oui — vous vous en doutez n'est-ce pas? — je parle de la fête, du Rallie-Ballon, auquel vous convie l'Aéro-Club du Nord de la France, la jeune et vaillante association qui, entre le « Nord-Touriste » et l'« Automobile-Club du Nord » a fièrement planté son drapeau et fait tous les jours, grâce à son active propagande, des adeptes nouveaux à l'un des plus passionnants et des plus beaux sports qui soient: l'aérostation.

Dans la partie de ce *Bulletin* consacrée à l'« Aéro-Club » vous lirez le règlement de ce Rallie. Oh! c'est bien simple, il vous suffira d'atteindre le premier le ballon.... lorsqu'il aura touché terre bien entendu et, si vous faites cet exploit, vous aurez gagné une ascension libre qui vous sera offerte gratuitement par l'Aéro-Club du Nord. C'est bien tentant un tel prix et j'ai la conviction qu'il décidera beaucoup de nos camarades à participer au Rallie qui sera certainement un succès de plus à enregistrer à l'actif de l'Aéro-Club.

Le Vélodrome Roubaisien sera le 6 octobre prochain le lieu du dernier rendez-vous de la saison que nous donnions à tous nos sociétaires: qu'ils en profitent, qu'ils viennent nombreux et s'ils le veulent, si Messire Phébus le veut aussi, la fête sera belle.

ROBERT DELILLE.

NOS CONFÉRENCES MENSUELLES

Nous sommes heureux d'informer nos sociétaires que le Comité-Directeur a décidé de reprendre cet hiver les conférences mensuelles qui obtinrent l'an dernier un si grand succès.

Ces conférences que nous espérons rendre plus intéressantes encore que par le passé et qui seront accompagnées de nombreuses projections lumineuses très artistiques, reprendront en novembre prochain.

Nous avons le ferme espoir que nos sociétaires ainsi que leurs parents, assisteront en grand nombre à ces véritables « réunions de famille », pour lesquelles nous prévoyons encore un succès digne de notre association et de nos conférenciers.

Nous donnerons à ce sujet dans notre « Bulletin » d'Octobre, tous les renseignements voulus.

NOS SOCIÉTAIRES AU SALON

Réduction de 50 0/0 sur le prix du voyage à Paris accordée aux membres du « Nord-Touriste » désirant se rendre à l'Exposition Internationale de l'Automobile, du Cycle et des Sports

(12 Novembre au 1^{er} Décembre)

Nous sommes heureux de faire connaître à nos camarades que, comme les années précédentes, nous avons obtenu de la Compagnie du chemin de fer du Nord que des bons de réduction

permettant d'effectuer un voyage à Paris aller et retour à demi-tarif soient délivrés à tous ceux de nos sociétaires qui désireront s'y rendre à l'occasion de la 10^e Exposition Internationale de l'Automobile, du Cycle et des Sports.

Nous n'insisterons pas sur l'importance de cette grande manifestation industrielle qui prend chaque année plus d'extension: nous remercions la Compagnie du Nord d'avoir bien voulu procurer aux membres du Nord-Touriste la faculté de s'y rendre à prix réduit. Les bons seront valables quelques jours avant et après l'exposition.

Chaque bon ne sera valable que pour un voyage. Chaque sociétaire ne pourra obtenir qu'un seul bon.

Ce bon, rigoureusement personnel, portera le nom du sociétaire et ne pourra être utilisé que par lui.

Les demandes de bons devront nous parvenir avant le 5 Novembre prochain. Pour éviter les mécomptes qui se sont produits les années précédentes nous prévenons nos camarades que passée cette date il ne pourra plus être fait droit à aucune demande sous quel prétexte que ce soit.

Les demandes de bons doivent porter les nom, prénoms et adresse de l'intéressé, le numéro de sa carte d'identité et l'indication de la gare où doit avoir lieu le départ. Elles devront, en outre, être accompagnées d'un timbre de 10 centimes pour l'envoi du bon.

Nos bicyclettes dans les gares

Il n'est pas un cycliste qui n'appréhende de déposer sa bicyclette à la consigne d'une gare quelconque; il est si rare, n'est-il pas vrai, de la retirer sans éprouver une surprise désagréable. Oh! les dégâts ne sont jamais ni sérieux ni très importants mais comme cela se renouvelle fréquemment pour ceux qui voyagent beaucoup une bicyclette pimpante se trouve vite dans un piteux état.

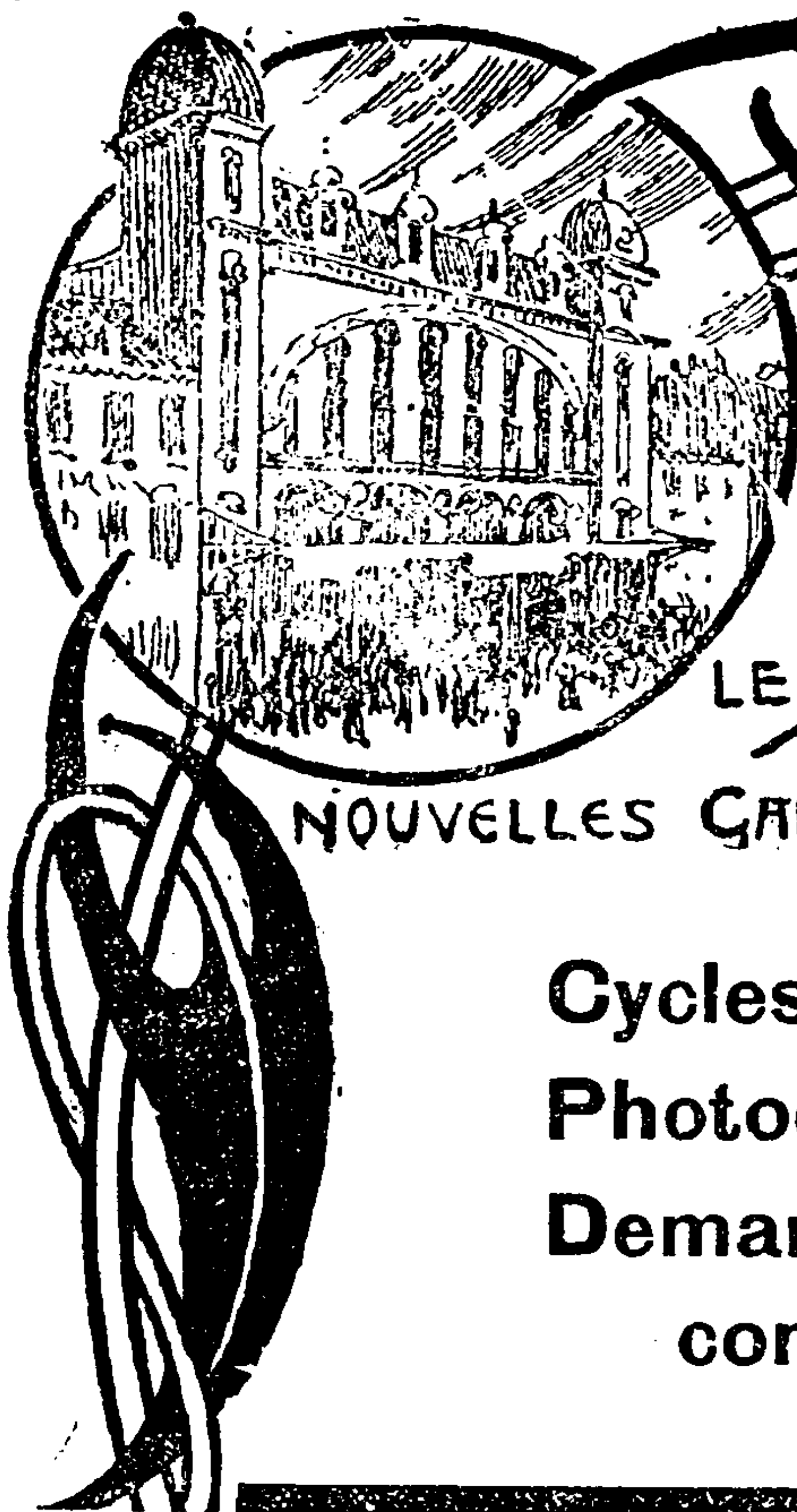
M. J. R. Rousseaux a demandé au « Comité des Excursions » dans sa dernière réunion d'émettre le vœu que les salles de consigne des principales gares de notre région soient dotées de garages suspendus.

C'est une très bonne idée que plusieurs Compagnies de chemins de fer ont déjà mise à exécution; aussi nous sommes nous empressés d'adresser la lettre suivante à M. l'Ingénieur, Chef du matériel de la C^{ie} du Nord.

« Monsieur l'Ingénieur,

« Il arrive très souvent à tous les cyclistes qu'avant de partir pour une excursion, ou en revenant, de déposer leur bicyclette à la consigne. Or, la plupart du temps, on s'aperçoit en dégageant sa bicyclette que celle-ci a subi des dégradations plus ou moins importantes: l'émail a sauté en quelques endroits, un rayon a été brisé, les pneus ont été déposés dans une matière grasse (ce qui les détériore beaucoup) on ne remarque pas sur le moment qu'une pédale a été légèrement faussée... bref, ces ennuis — sans grande importance, nous en convenons et dont généralement les Compagnies de chemin de fer ne sauraient être rendues responsables — sont toutefois si fréquents que nombre de cyclistes préfèrent maintenant confier leur machine à un hôtelier ou cafetier quelconque, qui ne surveillera pas, ou peu leur bicyclette, mais aussi ils auront plus de chances de trouver cette dernière intacte.

« Ce n'est pas que votre personnel n'apporte à la manuten-



Voir nos ateliers de Photographie
et BAR AUTOMATIQUE

GALERIES LES LILLOISES

NOUVELLES GALERIES, 45, 47, 49, R. NATIONALE, A LILLE

Cycles, accessoires p. cycles et auto.
Photographie; appareils et accessoires.
Demander catalogue; prix écrasant la
concurrence.

LA FLANDRE

Compagnie Anonyme d'Assurances à Primes fixes
CONTRE L'INCENDIE & LES ACCIDENTS

SIEGE SOCIAL; 20, Rue des Lignes. — ROUBAIX

Assurance des Automobiles et Bicyclettes. — Assurance des Chevaux et Voitures.
Assurance individuelle, etc.

La Compagnie est agréée par l'Etat pour la Garantie des accidents du Travail (Loi du 9 Avril 1898).

IL EST RECONNU

que les

BICYCLETTES MÉRÉSSE

sont celles qui permettent d'obtenir le maximum de rendement avec le minimum d'effort musculaire.

Ceci n'est pas une exagération

Regarder autour de vous : Tous les bons Cyclistes, tous les Touristes soucieux de faire beaucoup de chemin avec peu de fatigue, montent des BICYCLETTES MÉRÉSSE.

ERNEST MÉRÉSSE, CONSTRUCTEUR
Place Fosse-aux-Chênes, Roubaix

Tous les
SPORTMEN
lisent

SPORT AMATEUR

REVUE ILLUSTRÉE
de tous les sports
paraissant
tous les quinze jours
Le mieux édité et le
moins cher des
Illustrés Sportifs

Abon. un an : 6 fr.

On s'abonne
A LILLE : 25, rue Nicolas-
Leblanc et chez R. de la De-
butrie, 67, rue Esquermoise.
A ROUBAIX : E. Jenicot, 18,
rue de la Gare; V. Debeuf-
Couvreur, 68, rue de la Gare.
A TOURCOING : Lietaer De-
norme, 26, rue Carnot.

CHROMOGRAPHIE ARTISTIQUE

Fabrique de Calendriers — Cartes Chromos

LEFEBVRE & NISSE

En face de la Gare, CROIX (Nord)

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES RÉCLAMES — IMPRESSIONS DE LUXE & DE COMMERCE

Travaux Typographiques — Grandes Affiches Illustrées

INSIGNES ARTISTIQUES
Médailles
Plaquettes, Nouveaux Modèles
Broches

Robert ENAULT

41, Rue Turbigo, PARIS, 3^{me}



Maison de Fabrication
spécialement
recommandée

La Société Suisse d'Assurances
contre les Accidents (à Winterthür)

Directeur particulier pour Roubaix-Tourcoing

M. Henri GROMBÉ Fils, 85, rue de la Gare, Roubaix

Principales opérations de la Société :

Assurances ouvrières (loi du 9 avril 1898).

Assurances individuelles et chasse.

Assurances Automobiles, vélocipèdes, chevaux et voitures.

Assurances contre les accidents de chemin de fer (prime unique).

Capital Social : 5.000.000 — Primes encaissées en 1903 : 15.528.530 fr.

DEVIS
INSTALLATIONS de
GYMNASES COMPLETS
APPAREILS "SANDOW"
J. VROMAN
Rue de la Fabrication
ROUBAIX

Fabrique de CHAPEAUX & CASQUETTES

Au Chapeau d'Or

Bonami PLOYETTE

Angle

des rues Blanchemaisie & Fontenoy, 79

ROUBAIX

Spécialité de Coiffures

pour

CYCLISTES, CHAUFFEURS & SPORTSMEN

(Par Mesure en 40 minutes)

Chapellerie de Luxe

GUÉRISSEZ en quelques jours

DARTRES, BOUTONS

DÉMANGEAISONS, ECZÉMAS, PLAIES

par la

Pommade Dépurator

{ 1 fr. 50 le pot ; port poste, 1 fr. 60

A LA PHARMACIE DIDRY

32, Rue Notre-Dame

(Près l'Hôpital) **ROUBAIX (Nord)**

S'EN SERVIR C'EST GUÉRIR.

**Benzo-
Moteur**

Essence spéciale
pour

Automobiles

EN BIDONS

DE 2, 5 et 10 LITRES

OPTIMA

Enveloppe cuir antidérapante
et imperforable

Le cuir à grande résistance et
les revêts spéciaux en font la
vraie Chaussure de fatigue de
l'automobile

Usines FORTIER-BEAULIEU Jeune
à ROANNE (Loire)

ATTENTION

AUX

NOUVELLES PLAQUES

Portez-les toutes à graver

CHEZ

J. LEBRUN

GRAVEUR

3, Rue Pellart, ROUBAIX

Conditions spéciales aux membres
du Nord-Touriste

tion de nos machines toute l'attention désirable mais il lui est impossible d'entasser rapidement dans une salle souvent trop restreinte, ou d'en retirer des colis les plus différents comme poids, volume, etc.... sans que les uns aient à souffrir des autres et c'est et ce sera toujours l'objet fragile (comme une bicyclette) qui sera endommagé ou faussé et causera au touriste mille ennuis au cours d'un voyage d'agrément ou d'affaires.

« Il serait pourtant très simple, ce nous semble, de remédier à cet état de choses en établissant dans les salles de consigne des principales gares de votre réseau, des garages suspendus comme il en existe dans certaines gares de l'Est, de l'Ouest et même dans les fourgons de certaines Compagnies.

« Le coût de ces garages est minime, l'installation facile, la salle sera moins encombrée, il n'y aura plus à craindre la détérioration des bicyclettes et celles-ci seront parfaitement à l'abri de tout choc.

« C'est dans ce but d'intérêt général que ce vœu vient d'être émis par le « Comité des Excursions » de notre association régionale de tourisme, et nous avons la plus grande confiance en l'accueil que vous voudrez bien lui réserver.

« Notre Comité vous serait infiniment reconnaissant si, à titre d'essai et pour vous rendre compte des grands services que pourrait rendre ce garage, non seulement aux cyclistes mais aussi à la Compagnie elle-même vous consentiez à en installer un dans la salle de consigne de Lille ou de Roubaix.

« D'ores et déjà nous vous certifions que cette amélioration vous vaudra la reconnaissance et les remerciements de cette catégorie si intéressante et de plus en plus nombreuse de voyageurs que sont les cyclistes dont nous avons la certitude en ce moment d'être les interprètes.

« Veuillez croire, etc..... »

La réponse ne se fit point attendre. La voici :

Cher Monsieur,

Vous avez bien voulu nous écrire, le 14 septembre 1907, pour appeler notre attention sur l'intérêt que présenterait, pour les cyclistes, l'installation, dans les principales gares de notre réseau, des garages suspendus pour l'accrochage des bicyclettes déposées en consigne.

Je m'empresse de vous informer que nous avons installé, à titre d'essai, un garage de cette nature à notre gare de Paris-Nord et que si l'expérience nous montre qu'il a bien les effets auxquels nous croyons comme vous, nous examinerons bien volontiers la possibilité d'installer des garages analogues par voie de développements successifs dans les grandes gares de notre réseau.

Veuillez agréer, cher Monsieur, etc.

Allons, il nous est permis d'espérer que l'innovation si pratique que nous sollicitons au nom de tous les cyclistes ne tardera pas à être adoptée d'une façon générale ; nous sommes certains qu'elle contribuera pour une large part à diminuer les petits tracassés des touristes.

P. D'HALEUR.

NOS EXCURSIONS

CELLES PASSÉES

SECTION ROUBAISIENNE

Notre belle excursion des 1^{er} et 2 septembre à Arras, Luchaux, les souterrains de Naours, Amiens, etc. .

Cette superbe excursion a été très réussie. Je le constate aujourd'hui avec joie et j'espère que les vingt-quatre excur-

sionnistes qui y participèrent en garderont le plus agréable souvenir.

Parmi ceux qui s'inscrivirent pour cette sortie, se trouvaient naturellement beaucoup d'habitues de nos excursions qui, dès notre départ, pendant le trajet Roubaix-Arras, purent à loisir se remémorer les précédentes sorties, les heures amusantes déjà passées ensemble et enfin, comme toujours, personne ne laissa passer l'occasion de placer un mot spirituel ou une bonne plaisanterie.

C'est donc dans un état d'esprit fait surtout d'humeur joyeuse que le dimanche matin, à 7 heures, nous débarquâmes sur le quai de la gare d'Arras, munis de bicyclettes, de sacs, d'appareils photographiques, etc., etc...

Là, nous attendait un bon camarade, M. Lecerf, notre délégué d'Arras, qui devait continuer toute l'excursion avec nous.

En touristes consciencieux, notre premier soin fut d'ingurgiter un petit déjeuner. A 8 heures 1/4, les cyclistes visitèrent Arras, sous la conduite de M. Lecerf et se dirigèrent aussitôt vers Luchaux et Doullens. Quant à nous, — simples touristes n'ayant d'autres moyens de locomotion que nos jambes... et le chemin de fer, — nous dirigeâmes nos pas vers la Grand'Place, à laquelle de vieilles maisons de style flamand donnent un si curieux aspect ; nous pûmes visiter ensuite l'Hôtel-de-Ville construction d'une architecture élégante, dont les vastes salles aux boiseries et décors magnifiques nous intéressèrent beaucoup.



Le Beffroi de Luchaux

A 9 heures 1/2, nous étions de retour à la gare d'Arras. A nouveau, nous prenions le train qui nous déposait une heure après à Doullens.

La visite de cette ville fut chose vivement faite et le groupe cycliste se faisant attendre, nous nous installâmes à la terrasse d'un café, non sans que chacun ait, au préalable, ainsi qu'à Arras, fait l'achat de cartes postales.

Il était près d'une heure quand les premiers cyclistes firent leur apparition. Un petit changement d'itinéraire était la cause de leur retard ; puisque Luchaux se trouvait presque sur leur route, ils avaient fait un petit crochet pour visiter le château en passant. Malheureusement, ils trouvèrent porte close et

force leur fut d'examiner d'un peu loin, les ruines célèbres de l'ancien château des comtes de Saint-Pol.

L'heure étant avancée, nous regagnâmes vivement l'Hôtel des Quatre fils Aymond où un bon déjeuner nous avait été préparé, l'excellente réputation, — bien méritée, — de cet établissement me dispense d'ailleurs, d'en faire ici, un nouvel éloge.

A deux heures, une grande tapissière attendait les touristes qui devaient, à leur tour, visiter le château de Luchaux. Quant aux cyclistes, ils devaient filer directement sur Amiens. Par une route magnifique, nous arrivons une grande heure après, à Luchaux. Tout d'abord, nous examinons un curieux beffroi, non dénué d'un certain intérêt historique, puisque c'est là qu'il y a déjà bien des siècles — en 1464, — le roi Louis XI signa l'édit ordonnant l'établissement des postes. Je crois fort qu'il ne se doutait guère de l'importance qu'acquerrait un jour cette institution.

A l'abbaye, l'autorisation de visiter nous fût donnée. Dans un parc très bien entretenu, nous voyons des ruines ; rien de très curieux ne nous arrête, seules, plusieurs arcatures qui faisaient partie de la salle de Monsieur le Duc revêtent un certain cachet architectural. Nous traversons la chapelle et jetons un bref coup d'œil au superbe donjon qui dresse sa masse imposante et fière sur une petite élévation de terrain plantée d'arbres.

Cette visite ayant été très brève, nous avons encore plusieurs heures à disposer et nous en profitâmes pour retourner à Doullens par le chemin des écoliers. Nous n'eûmes qu'à nous féliciter d'avoir pris cette décision. Cette immense forêt est véritablement splendide ; les routes absolument rectilignes présentent de nombreuses montées et descentes assez accentuées qui ne laissent pas que d'ajouter beaucoup de charme à ces bois ; le gibier y pullule mais il est peu farouche et c'est à peine si quelques lapins se dérangent à notre passage.

Dans une descente, un de nos chevaux tomba. Rien de grave n'arriva cependant et les dames et demoiselles en furent quittes pour une légère émotion bien vite passée.

Pendant quinze kilomètres, nous parcourûmes cette délicieuse forêt et par cette belle et agréable journée déjà finissante, le calme profond qui nous environnait nous procura une de ces heures bien douces, faite d'admiration, de béatitude et surtout de sereine tranquillité comme malheureusement, nous autres citadins, ne pouvons en vivre assez.

A 6 heures nous quittons Doullens. A 7 heures 1/2 nous étions à Amiens ou le gros de la caravane, formé par le groupe cycliste, nous attendait. Ils étaient là depuis cinq heures nos vaillants pédaleurs et leur curiosité était déjà satisfaite. Encore sous l'impression des merveilles qu'ils venaient de contempler ils nous parlèrent de cette magnifique cathédrale que possède et dont peut s'enorgueillir la cité amiénoise ; les richesses architecturales et picturales qu'elle renferme sont inouïes ; c'est un édifice grandiose, unique dans notre région, auquel pendant des siècles, des architectes, des sculpteurs, des artistes dont les noms ont glorifié l'art français, ont travaillé, accomplissant tous de remarquables chefs-d'œuvres.

Je ne puis malheureusement vous donner une plus ample description du monument ; l'heure à laquelle nous arrivions à Amiens ne nous ayant point permis de nous rendre à la cathédrale dont nous n'aperçûmes que la gigantesque et solennelle silhouette.

Arrivés à l'Hôtel de la Croix-Blanche, les chambres furent vite distribuées ; chacun monta faire sa toilette et l'on passa à la table.

Ceux qui n'ont jamais participé à nos excursions ne peuvent

certainement se faire une idée très précise de la cordialité qui règne constamment entre les excursionnistes et surtout pendant les heures des repas où l'on est heureux de se reposer, d'échanger ses idées sur les choses que l'on a vues et enfin où chacun se plaît à être agréable à tous. Ce bon esprit, cette camaraderie si prompte et pourtant si sincère qui toujours nous unit dès la première heure est tout à l'honneur de nos sociétaires auquel nous devons de pouvoir dire du « Nord-Touriste » : une association de camarades.

En traversant Amiens pour nous rendre à l'hôtel de la Croix-Blanche, plusieurs amis, toujours l'œil et l'oreille aux aguets avaient remarqué un café-concert dont la suave musique, je pense, les avaient tenté ; d'un commun accord nous décidâmes d'y passer la soirée ce que personne ne regretta.

A minuit beaucoup réintégrèrent à l'hôtel. Beaucoup, mais pas tous, c'était justement la foire d'Amiens..... alors vous comprenez, un tour sur les chevaux de bois était tout indiqué.

*
* *

Le lendemain : lever à 4 heures 1/2. Brrr... c'est rudement tôt mais quand même tout le monde est debout à l'heure, les dames les premières. D'ailleurs qui aurait pu dormir alors que notre excellent camarade M. Vidrequin faisait des « hum ! hum ! » et distribuait des bonjours sonores dans la cour de l'hôtel.

Oh ! comme le temps nous fait grise mine ce matin... Allons ! allons ! notre gaité exhubérante aurait-elle offusqué messire Phébus et prétendrait-il nous donner, de par sa volonté, des visages plus soucieux.

Bah ! mangeons toujours, et ce premier devoir envers notre estomac étant satisfait nous pûmes assister à un véritable déluge que les cyclistes mirent à profit — sans plus de propos — pour retourner à table.

Les cyclistes pouvaient attendre, évidemment, tout-à-l'heure ils mettraient un peu d'avance à l'allumage, mais le train n'attend guère et nous dûmes, en courant, gagner la gare Saint-Roch, distance de 7 à 800 mètres de l'hôtel, nous y arrivâmes juste comme la pluie cessait, ce n'était vraiment pas de chance. Etaient-ils veinards ces cyclistes !...

Dans le wagon qui nous conduisit à Canaples, nous étions plutôt au frais ; vrai, nous étions trempés comme des bar-bets. Aussi, notre premier soin en arrivant chez l'hôtelier le plus proche de la gare, fût-il de demander de faire ronfler son poêle, autour duquel nous nous installâmes en tournant lentement sur nous-même comme des poulets à la broche.

Cela fait, nous montâmes en voiture, si l'on peut appeler ainsi un énorme chariot à fourrages, dans lequel on avait placé des bancs, des chaises et... une échelle, absolument indispensable pour monter dans ledit chariot ou en descendre ; la place ne nous manquait certes pas et sous ce rapport, nous fûmes réellement très bien. Seulement, ce rustique véhicule avait un grand défaut, ce dont tout le monde s'aperçût avant que nous eussions fait vingt mètres : il n'avait pas de ressorts, alors, les bancs n'étant pas eux non plus très élastiques, tous les cahots et les chocs des roues nous étaient renvoyés quelque part, sans aucun adoucissement, chose plutôt désagréable. La danse à laquelle nous étions obligés de nous livrer, bien malgré nous, provoqua, les premières minutes, des accès de fou-rire général, mais au bout du premier kilomètre, quelques-uns ou quelques-unes d'entre nous, avaient cessé de rire et leurs physionomies un peu inquiètes, nous révélaient assez combien ils avaient hâte d'apercevoir le clocher de Naours et de donner enfin un peu de repos à leurs entrailles.



CHEMISES
sur Mesure
FAÇON SOIGNÉE

A la Petite Jeannette

3. Rue Saint-Georges, ROUBAIX

ARTICLES
pour
Cyclistes * * *
et
*** * Sportsmen**



MÉCANICIENS ET CONSTRUCTEURS

Achetez vos SCIES à MÉTAUX chez les spécialistes

PLATT Frères, ROUBAIX, 108, rue Lafontaine, ROUBAIX

O CHAMPION

La Marque « Victoria » pour machine
La Marque « Champion » pour la main ou la machine
La Marque « Electra » pour la main.

Denture 16 au pouce pour grosses pièces.
Denture 20 au pouce pour petites pièces.
Denture 28 au pouce pour tubes.

AU LUTHIER

128, Grande-Rue, 128, ROUBAIX

Pierre DERUYCK, Chef de la Fanfare Cycliste du N.-T.

INSTRUMENTS DE MUSIQUE DE TOUTES MARQUES
Ventes, Réparations, Achats, Locations, Echanges
ACCESSOIRES

Conditions spéciales aux Membres du N.-T.

MÊME ADRESSE :

A LA CITERNE DES MUSICIENS

Bière Bourgeoise. -- Secours aux Cyclistes

SALLE POUR FÊTES, NOCES ET BANQUETS

PNEUMATIQUES

Pour CYCLES

MOTOCYCLES

ET

VOITURETTES

LÉGÈRES

AMAZONE

USINE

DU COQ-FRANÇAIS

Rue du Tilleul ♦ ROUBAIX

CHAUFFEURS !!

Voulez-vous faire en une heure tous
les cuivres de vos automobiles ?

BRILLANT

Employez-le

LIQUIDE



SIDOL! SIDOL! Résistance garantie

En Bidons de 250 gr., 500 gr. et 1 kilo.

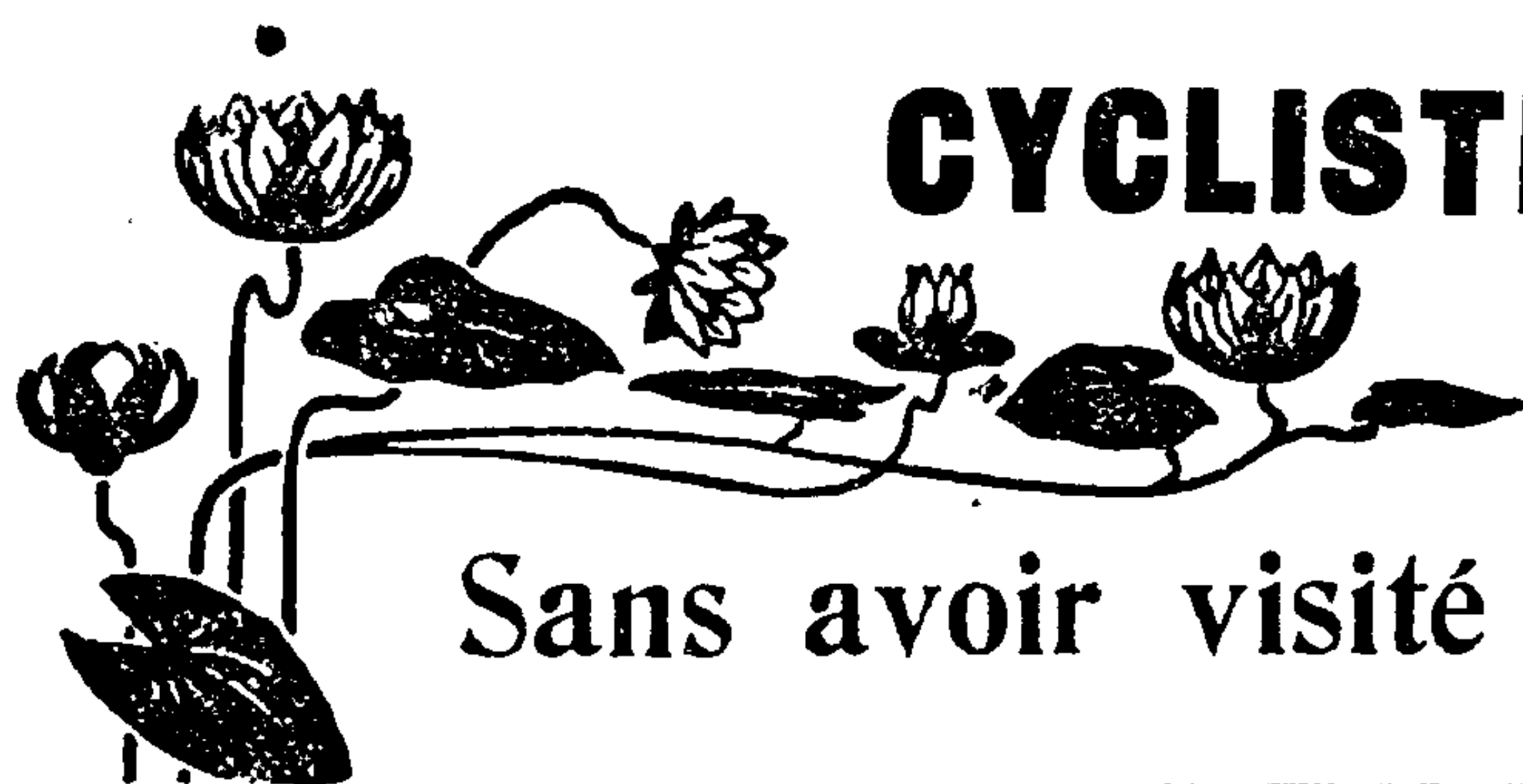
Se trouve chez les droguistes et garages

Vente en gros : PAJOT Frères. - LILLE

CASE RÉSERVÉE

EXIGER SOURCE WILLEMS

CASE RÉSERVÉE



CYCLISTES & PHOTOGRAPHES

N'achetez Rien

Sans avoir visité les GRANDS MAGASINS

"A la VILLE de ROUBAIX"

53-55-57, Grande-Rue, ROUBAIX



TÉLÉPHONE
- 124 -

PIÈCES DÉTACHÉES
à ACCESSOIRES
pour la VÉLOCIPÉDIE
(Catalogue franco sur demande)



Fournitures Générales
pour
la PHOTOGRAPHIE



OBJETS D'ART
Articles spéciaux pour Courses
Concours,
Cadeaux, Fêtes, Tombolas, etc., etc.

CHOIX, QUALITÉ & PRIX INCOMPARABLES

Vendre beaucoup pour vendre bon marché !

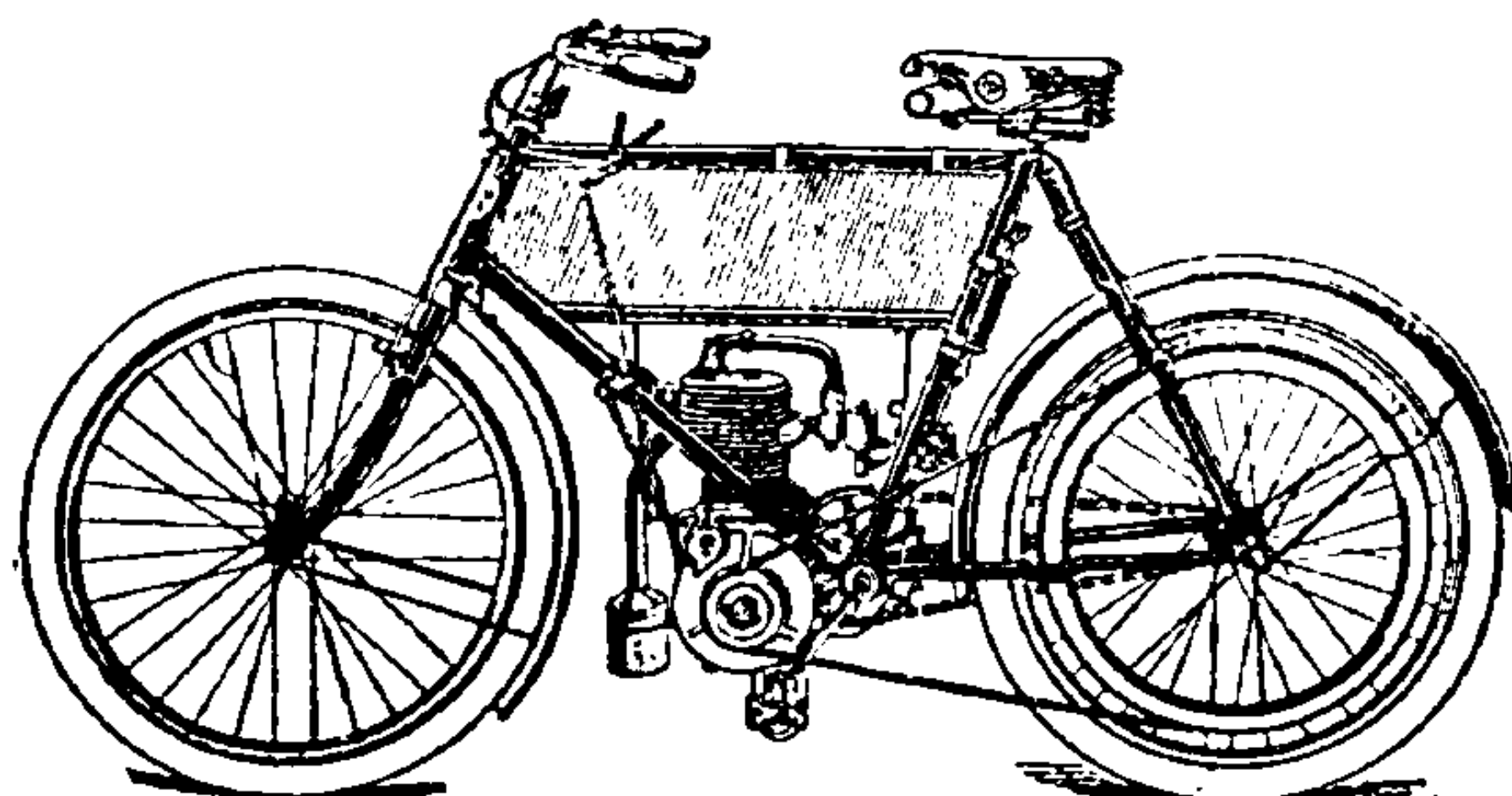
J. CONSTANTIN FILS, 80, Grande-Rue, ROUBAIX

Dépositaire des Marques :

FABRIQUE NATIONALE HERSTAL
GRIFFON

ALCYON

Stock "LE PERSAN"



CONSTRUCTION

DE

Tous genres de Bicyclettes

GARAGE

DÉPOT DU PNEU "LE PERSAN"

Cependant, la contrée infiniment jolie que nous traversons, ne fût pas sans nous intéresser vivement. Figurez-vous un coin de la riche et verdoyante Normandie, avec ses collines, ses champs bien cultivés, ses pommiers, ses fermes rustiques, ses routes blanches bordées de haies et d'arbres touffus, sur les accotements desquelles de fraîches paysannes font paître leurs chèvres sautillantes ou leurs vaches paisibles, dont l'œil mélancolique contraste étrangement avec le calme presque joyeux de cette luxuriante campagne où tout n'est que richesse et beauté.

A Naours, les cyclistes étaient encore les premiers. Notre arrivée en chariot provoqua le rire de nos amis, rire qui redoubla, vous le pensez bien, lorsque pour prendre terre, nous dûmes poser notre échelle : heureusement, nos chevaux n'étaient point des pur-sang et ne bougeaient pas pendant que s'effectuait cette délicate opération.



(Cliche Bernart)

NAOURS. — Le groupe d'excursionnistes

M. l'abbé Danicourt, l'aimable curé de Naours, nous attendait et sans perdre un instant, nous nous dirigeâmes tous vers l'entrée des souterrains, distante d'un kilomètre environ.

Chemin faisant, M. Danicourt nous raconta à la suite de quelles circonstances bizarres, il se décida, il y a vingt ans, de fouiller dans ce sol, pour y découvrir ce qui, jadis, et pendant de longs siècles, servit de refuges aux habitants de la région. Ce fut d'abord la lecture d'une vieille géographie de la France ; à l'article « Naours », il lut : « Remarquable par ses carrières ; on croit que ce fut lorsque les guerres des Normands désolèrent nos campagnes et nos villes dans le neuvième siècle que les habitants de Naours creusèrent les vastes et belles carrières que l'on remarque dans cette commune, pour s'y retirer avec leurs femmes, leurs enfants, leurs bestiaux ».

Plus tard, un vieillard lui raconta qu'étant enfant, son père, un ancien faux-saunier ou contrebandier de la Gabelle, lui avait dit qu'il déposait le sel (qu'il allait acheter de l'autre côté de la frontière), dans des souterrains où il lui avait indiqué vaguement l'entrée.

Du haut de sa chaire, le curé, qui soupçonnait depuis longtemps l'existence de ces refuges, fit appel à la bonne volonté

de ses paroissiens, pour l'aider à rechercher ces anciennes carrières.

Des enfants, des jeunes gens, des hommes répondirent à la demande de leur pasteur ; tous, durant de longues soirées d'hiver, attaquèrent la montagne, piochèrent dans le roc, enlevèrent des masses considérables de terre ; enfin, après quinze jours consécutifs d'un travail opiniâtre, les refuges revoyaient le jour pour la première fois depuis de longues années.

Avant de pénétrer dans les souterrains dont nous apercevions maintenant l'entrée, M. l'abbé Danicourt nous montra un trésor qu'il découvrit, il y a deux ans à peine : des Karolus, Louis XIII, François I^{er}, des ducats d'Espagne à l'effigie de Philippe II, de Henri IV, Louis XIII, Louis XIV enfant, etc... Presque toutes ces pièces d'or, parfaitement neuves, ont été admirablement conservées : outre l'intérêt historique qu'elles offrent, elles démontrent d'une façon indéniable que les souterrains de Naours furent habités et que les riches tout aussi bien que les manants cherchaient là un refuge quasi-inviolable où leur fortune était aussi en sûreté.

C'est très vite que je vous conterai notre promenade fantastique dans cette véritable ville souterraine qui compte plus de **trois cents** chambres, une quarantaine de galeries que nous parcourûmes les uns derrière les autres, en s'éclairant chacun d'une bougie ; M. le Curé de Naours a déjà fait plusieurs ouvrages relatant l'histoire des souterrains ; c'est vous dire que je pourrais vous en parler bien longuement sans craindre, j'en suis certain, de vous ennuyer, mais je ne puis abuser de l'hospitalité que m'offre le Bulletin de notre Association.

Avant d'entrer dans les refuges, nous examinâmes un petit musée des objets qu'on y avait recueillis et qu'on y recueille encore tous les jours. Nous y avons vu des éperons, beaucoup de clefs, des serrures, des ferrures de portes, des débris de vases, des instruments de ménage : couteaux, ciseaux, ce nombreux dés à coudre (qui ne sont pas si gentils que ceux dont vous vous servez aujourd'hui, Mesdames), des épingles, des instruments de travail : manivelles de rouets, marteaux, dents de peigne pour peigner la laine, mains de fer ou pattes pour les peignerants, faucilles, fragments de faux, débris d'armes, encore des pièces de monnaie, etc..., bref autant de témoins irrécusables de l'habitation momentanée des refuges à différentes époques allant du XIII^e au XVIII^e siècle.

En file indienne, nous nous engageons dans les galeries et nos regards curieux fouillent de chaque côté d'innombrables cellules disposées et creusées très régulièrement ; sur le roc se voient encore les rainures de l'encastrement des portes, les encoches des tenons des verrous de ces mêmes portes, de nombreuses cavités remplies de suie où l'on logeait de petites lampes en terre cuite, au plafond des chambres, un clou grossier au milieu d'une tache noire, prouve qu'il y a eu là une lampe d'accrochée. Plus loin, nous voyons des auges qui ont été creusés dans la pierre, les marques que le ratelier a laissé dans celle-ci, des anneaux indiquent que des animaux furent attachés ; l'on retrouva d'ailleurs des fers de mulet, de cheval, des squelettes d'animaux divers qui sont aussi exposés dans un des musées.

Par un plan incliné, récemment découvert, certains endroits des refuges communiquaient avec l'extérieur, on pouvait ainsi amener le bétail nécessaire à la nourriture des réfugiés.

Pour permettre de faire la cuisson des aliments, des cheminées furent perforées dans l'épaisseur de la montagne, mais comme la fumée révélait fatalement aux ennemis, la présence des réfugiés, ceux-ci durent bientôt avoir recours à un stratagème merveilleux pour se dissimuler : ils percèrent un peu plus loin un deuxième puits de quelques mètres seulement qu'ils

mirent en communication avec le précédent par une galerie horizontale. Cela fait, ils fermèrent l'orifice du puits principal par une voûte en pierres qui arrêta la fumée montant de l'intérieur et la forçait, par cette sorte de canalisation, à s'avancer loin de l'orifice véritable, habilement dissimulé. Ils donnaient ainsi le change à l'ennemi. Mieux encore, deux de ces cheminées correspondaient avec le foyer de la maisonnette de deux meuniers, dont les moulins étaient situés sur la montagne.

Depuis près de deux heures, nous visitons ces merveilles qu'avec habileté et très obligeamment, M. l'abbé Danicourt nous décrivait.

Vivons-nous un conte des « Mille et une nuits » ? Rêvons-nous ? Non, mais parmi toutes ces choses inertes ou mortes à jamais, le passé revivait dans toute sa vérité, avec toute sa tristesse.

Que d'heures angoissantes, des femmes, des enfants, des hommes durent passer là, alors qu'au dessus d'eux, les horribles pillardes, les armées passaient, ne laissant rien que la désolation, la plus effroyable misère.

Les lampes cachées dans les murs semblaient éteintes de la veille, on dirait toutes récentes les inscriptions, les dates qu'on déchiffre à chaque pas ; on croit toujours que d'un moment à l'autre surgira devant nous un témoin de ces époques terribles. Les paroles sonnent désagréablement dans ces froids cachots, la lueur des bougies, fait, avec nos êtres, des ombres affolées et nos pas — en quelques endroits où les étages sont superposés, — résonnent lugubrement... Nous nous arrêtons devant trois chapelles très spacieuses, les autels très simples, sont en pierre, des bancs, en pierre également, les avoisinent. Hélas ! combien de ferventes prières, d'ardentes implorations durent être murmurées dans cette pieuse et solennelle retraite des réfugiés. Que ces murs, que cette nuit, que ce froid qui tombe sur nos épaules sont impressionnants et que de mystères ils gardent jalousement.

M. l'abbé Danicourt nous dirige maintenant vers la Rotonde, tout dernièrement découverte. A l'heure actuelle, c'est certainement, ainsi qu'il le dit lui-même le clou des Refuges : cette salle est immense, très haute, circulaire, ainsi que l'indique son nom ; trois grandes galeries la traversent, faisant ainsi une sorte de place publique, comme il en existe d'ailleurs plusieurs autres dans les souterrains, mais moins spacieuses. Par suite d'un effondrement, la rotonde dût être vidée, quatre mille mètres cubes de matières diverses ont déjà été extraits et cependant le vrai sol n'est pas encore atteint : l'élévation de la Rotonde est déjà pourtant de 25 mètres !

C'est dans une galerie aboutissant à cette salle que M. l'abbé Danicourt découvrit, entr'autres choses fort curieuses, du blé enfermé dans un vase. Il eût l'idée d'ensemencer tous les grains qui paraissaient viables et la première année 27 grains, donnant 90 épis arrivèrent à maturité ! Aux côtés de ce vase, furent encore découverts le squelette d'un agneau, dans la même position où la mort l'avait surpris, de nombreuses pièces de monnaie, d'une époque de plus en plus éloignée à mesure que l'on s'enfonçait davantage dans le sol.

L'heure inexorable devait nous arracher de ces noires ténèbres où nous nous complaisions tant à écouter l'aimable M. Danicourt, nous parler si savamment de tout ce que nos yeux voyaient sans bien comprendre, quelquefois.

Le prêtre, dont je revois la forte silhouette envahie par l'ombre éternelle des refuges qui ne semblait pas exister pour lui, nous parla longuement et avec la plus grande érudition de toutes les sciences qui trouvent là leur application : ar-

chéologie, spéologie, géologie, numismatique, faune, histoire, etc...

Il fut trop modeste pour nous parler des heures, des jours de rude travail que depuis 20 ans, avec une persévérance admirable, il a consacrés à « l'Œuvre des refuges », œuvre digne d'éloges s'il en fût, puisqu'elle nous permet de revivre, dans ce qu'elle eut de plus apitoyant, un peu de la vie de nos ancêtres. Pénétrer dans ces souterrains n'est-ce pas retourner vers ces siècles lointains qui virent tant de luttes surhumaines livrées par l'homme contre la nature ou ses semblables ? Et ne dirait-on pas que dans ce regard jeté tout-à-coup derrière nous, nous avons entrevu une effrayante vision qui disparaît... lorsqu'au sortir, le soleil se montre radieux, lorsque autour de nous un petit peuple de travailleurs contemple avec plaisir la moisson qui sera bonne, lorsque tout enfin nous convie à la vie calme et paisible, à une existence heureuse.

Le temps nous faisant défaut pour visiter l'église de Naours, nous remercîâmes M. le Curé d'avoir bien voulu nous faire lui-même l'honneur des Refuges que nous ne pensions pas, très franchement, si dignes d'attention. Chose étonnante, ils sont même presque ignorés dans notre contrée, alors qu'ils constituent un but d'excursion si intéressant. N'en est-il pas souvent ainsi et n'allons-nous pas quelquefois chercher très loin ce que nous possédons chez nous ?

Nous regagnons le village non sans avoir aux portes des souterrains, acheté d'amples provisions de cartes postales. Les cyclistes montent en machine, tandis que nous montons... à l'échelle pour reprendre nos places dans le vaste chariot aux fourrages qui doit nous reconduire à Canaples.

A la gare de ce village, plusieurs cyclistes fatigués viennent se joindre à nous et grossir le groupe touriste. A midi trente, nous étions à Frévent. Les cyclistes nous attendaient à l'hôtel d'Amiens et nous ne tardâmes pas à nous mettre à table. Un repas excellent, dont tous les excursionnistes furent unanimes à féliciter le propriétaire de l'hôtel, M. Desfolies-Lucas, nous attendait. Comme le départ pour Saint-Pol n'avait lieu qu'à 4 heures 1/2, nous restâmes à table jusqu'à cette heure-là. A la fin du repas, l'une des présidentes (les trois dames qui nous accompagnaient présidaient à nos fraternelles agapes), porta un toast charmant au nom des excursionnistes ; elle remercia le comité-organisateur des excursions du Nord-Touriste, des belles promenades et des heures agréables qu'il avait su procurer aux sociétaires et félicita le capitaine de route de son dévouement. Ce dernier répondit combien il était sensible aux paroles très aimables qui venaient d'être prononcées ; à son tour, il remercia les excursionnistes de lui avoir rendu sa tâche si facile et complimenta particulièrement les dames qui avaient bien voulu prendre part à cette excursion. Il termina en assurant ses camarades que sa satisfaction la plus vive, son plaisir le plus sincère seraient de les revoir souvent et toujours plus nombreux dans les excursions à venir.

Ces deux toasts furent applaudis chaleureusement ; des vivats furent chantés aux présidentes et au capitaine de route.

Les chansons vinrent ensuite et nous éprouvâmes tous un grand plaisir à entendre une basse excellente, notre camarade M. Haquette ; beaucoup d'autres chanteurs lui succédèrent, encouragés, il est vrai, par des bans aussi bruyants que variés, dirigés par notre ami M. Fournier.

Si nos physionomies avaient gardé toute leur sérénité, il n'en était pas de même pour le temps qui devenait maussade. La pluie fit même son apparition ; oh ! très peu, si peu même que les cyclistes prirent malgré tout la route de Saint-Pol.

De notre côté, nous nous dirigeâmes vers la gare de Frévent et avant six heures, nous étions à Saint-Pol.

La pluie avait augmenté, cela ne nous empêcha nullement de déambuler à travers les rues à la recherche de marchands de cartes postales. Ah ! ces cartes postales, quelle obsession ! et, dans ces jours de plaisirs comme il est ennuyeux d'avoir beaucoup d'amis, qui tous, féroce, vous disent avant de vous souhaiter bon voyage : « Tu m'enverras des cartes, hein ! »

Nous avions encore presque une heure devant nous et comme nous n'avions rien à faire — sauf notre ami M. Vidrequin qui, éternellement remplissait des cartes postales, soit dans l'encoignure d'une fenêtre, soit pendant les repas, soit sur un bec de gaz, bref n'importe où — comme nous n'avions rien à faire, dis-je, il nous prit l'idée de demander au patron de l'Hôtel de France, où nous étions échoués, de préparer un repas. Ah ! mais, vivement ; nous n'avions pas de temps à perdre... une demi-heure à peine. Eh ! bien, cinq minutes après, dans la salle à manger, un potage nous tendait les bras (si je puis m'exprimer ainsi) et les autres plats suivirent sans que nous ayons eu à attendre le moins du monde. Amis ! lorsque vous serez pressés, l'Hôtel de France est une adresse à retenir.

A 8 heures, tous les excursionnistes — cyclistes et touristes — se trouvaient réunis à la gare de Saint-Pol, nous quittâmes notre camarade M. Lecerf, qui reprenait le chemin d'Arras et tout le monde se cassa dans plusieurs compartiments contigus à destination de Roubaix...

...J'ai ouï dire que pas un instant, jusqu'à cette gare, les chants et les ris ne cessèrent.

ROBERT DELILLE.

La Fanfare Cycliste du N.-T. et de la L. V. N. aux Fêtes organisées à Dunkerque le 15 septembre au bénéfice des victimes de la mer

A 8 heures du matin, le Comité Dunkerquois représenté par MM. Henry Bergdoll, président ; Cavrois, vice-président ; Bergdoll André, trésorier ; René Rigault, Louis Rigault ainsi que quelques membres du Nord-Touriste et de la Ligue Vélocipédique du Nord attendent l'arrivée des roubaisiens sur la place de la Gare, noire de monde.

A neuf heures, le train entre en gare et après avoir souhaité la bienvenue aux musiciens, nous nous dirigeons vers le local de la Section. Tout le long de notre route, une double haie de curieux nous acclame.

Au « Café du Soleil », siège de la Section Dunkerquoise, un vin d'honneur est offert aux musiciens et M. Henry Bergdoll prononce l'allocution suivante :

Messieurs,

Lorsqu'hier nous avons reçu votre télégramme nous annonçant votre visite à Dunkerque, dans le but de participer à la fête organisée à Malo au bénéfice des familles des victimes du naufrage de l'*Abeille* nous n'avons pas été étonnés. Si les cyclistes se réunissent souvent dans un but de plaisir ils savent aussi, à l'appel des malheureux, se réunir pour provoquer la charité.

Vous avez entendu la douleur de ces malheureux éprouvés par la mer, et vous êtes accourus pour participer avec nous à les aider, à les consoler dans leur irréparable infortune.

Permettez-moi, au nom de ces familles éplorées, de vous remercier chaleureusement et de vous assurer de leur sincère et profonde reconnaissance.

Merci à vous nobles cœurs, qui avez pris l'initiative de venir rehausser cette fête de bienfaisance par votre concours dévoué, en y ajoutant la note gaie de la fanfare cycliste.

La population Dunkerquoise, qui vous a acclamés à votre arrivée

et sur votre parcours en ville, applaudit à votre généreuse initiative et vous suit, entraînée vers la bienfaisance.

Les notes gaies et joyeuses de la fanfare cycliste diront à la foule qu'elle entrainera, qu'elle sonne le rappel pour un noble devoir à remplir, qu'elle sonne pour le réveil de la charité ! Dans ces conditions, Messieurs, sonnez bien fort, pour que toutes les oreilles entendent même les plus sourdes, et que le charme de votre excellente musique réveille les plus nobles sentiments de solidarité et de confraternité.

Messieurs,

Je lève mon verre en l'honneur de la Section Roubaisienne du Nord-Touriste, de la Fanfare cycliste, de tous nos camarades présents et absents, et je bois à votre prospérité.

De longs applaudissements saluent ces belles paroles. Après quoi, nous nous dirigeons sur Malo-les-Bains, à midi, nous étions tous réunis en un banquet intime sous la présidence de M. Théo Callens, le sympathique président de la Ligue Vélocipédique du Nord qui avait à ses côtés, MM. Debril, président de la Fanfare et René Rigault, secrétaire de la Section Dunkerquoise du « Nord-Touriste ». A l'issue du banquet, M. Debril remit à M. Cappelle, une médaille breloque offerte par le « Nord-Touriste » en récompense de son dévouement à la Fanfare, puis on lui chante un vivat, ainsi qu'au délégué de la Section de Dunkerque. Ce dernier remercia et après avoir fait, à l'adresse de la Fanfare, des vœux de prospérité, il adressa des remerciements tout particuliers à MM. Théo Callens et Debril pour avoir bien voulu participer à cette fête de bienfaisance.

A deux heures et demie, nous étions à la place que nous devions occuper dans le cortège durant toute la journée.

La Fanfare Cycliste fut acclamée et durant tout le trajet, ce ne fut que des « bravos » et des cris de « Vive Roubaix ».

Il faut reconnaître que les musiciens furent d'une tenue exemplaire qui fait le plus grand éloge à leurs dirigeants. Ils ne cessèrent de jouer d'entraînants pas redoublés qui leur valurent aussi d'être souvent applaudis.

A six heures, le cortège fut passé en revue sur la Digue de Malo-les-Bains et M. Dubouchet, chef de la musique de Malo remit à M. Debril une médaille en souvenir de la fête.

R. R.

L'excursion au Mont Cassel du 22 Septembre

Un ciel plein de menaces, une petite pluie fine qui vint dès les premières heures du matin jeter sur notre ville un voile attristant découragèrent probablement nos sociétaires qui se trouvèrent bien peu nombreux aux départs des groupes cycliste et touriste.

A Armentières la pluie tombant sans discontinuer rendit nos cyclistes indécis : allaient-ils continuer leur route ou rebrousser chemin ? Une excursion même ayant Cassel comme but manque totalement de charme lorsqu'il faut pédaler sous la pluie. Heureusement un de nos plus vaillants routiers s'entêta à prédire le beau temps et entraîna le groupe vers Cassel.

Les quelques touristes qui effectuaient le trajet en chemin de fer visitèrent Hazebrouck où l'horaire défectueux des trains les obligea à rester deux heures. A 11 heures 37 ils prenaient enfin le train pour Cassel où ils arrivaient avec un retard très appréciable, ce qui n'était point fait pour leur être agréable puisque la réception tout d'abord fixée à 10 heures 1/2 avait été reportée à midi exactement.

Bref, quand nous arrivâmes à Cassel il était tout près d'une heure. Nous vîmes M. le Maire auprès duquel nous nous excusâmes de notre retard involontaire et, vu l'heure tardive, il fut décidé qu'il était inutile de se rendre à la Mairie pour la réception qui nous aurait encore retardé davantage.

A l'Hôtel du Sauvage nous nous trouvâmes tous réunis et je suis certain que tout le monde y fit un excellent repas.

Un soleil magnifique nous récompensait enfin de notre confiance en lui et c'est le plus gaiement du monde que nous parourumes et visitâmes l'antique cité flamande.

Outre le superbe panorama que l'on y découvre, il y a bien des choses intéressantes à voir dans cette petite ville paisible : Un musée qui contient, entre autres curiosités, toute une série d'animaux empaillés, de poissons extraordinaires, d'oiseaux des pays chauds, de papillons multicolores, une grande quantité de fossiles provenant de la Sablière du Mont-des-Récollets ; enfin une collection très bien fournie de pièces de monnaie anciennes. Nous voyons aussi l'ancien Hôtel de Ville, élégant édifice, style Renaissance, une maison du XVII^e siècle, la mairie actuelle, l'ancien hôtel des ducs d'Halluin.

L'un des onze moulins de Cassel qui tournait silencieusement ses grands bras nous tenta et tous nous grimpâmes sur le fragile édifice que le vent, pourtant très doux, faisait craquer et osciller.

De retour sur la place de Cassel nous eûmes le plaisir d'entendre un concert donné par une excellente société musicale, tandis que plus loin des jeux très drôlatiques divertissaient le public.

A 5 heures 1/2 nous dûmes repartir, tous, d'autant plus heureux de cette belle journée qu'elle avait été inespérée.

R. D.

SECTION LILLOISE

Excursion au Mont Noir et au Mont des Cats du 15 Septembre

Quelques fidèles de nos excursions auxquels s'était joint un sociétaire roubaisien, le doyen des Audax, étaient exacts à la gare pour prendre le train de 6 heures 21 arrivant à Bailleul à 7 heures 1/2.

Après avoir pris possession de nos machines, nous nous dirigeons à l'Hôtel du Faucon, situé sur la Grand'Place.

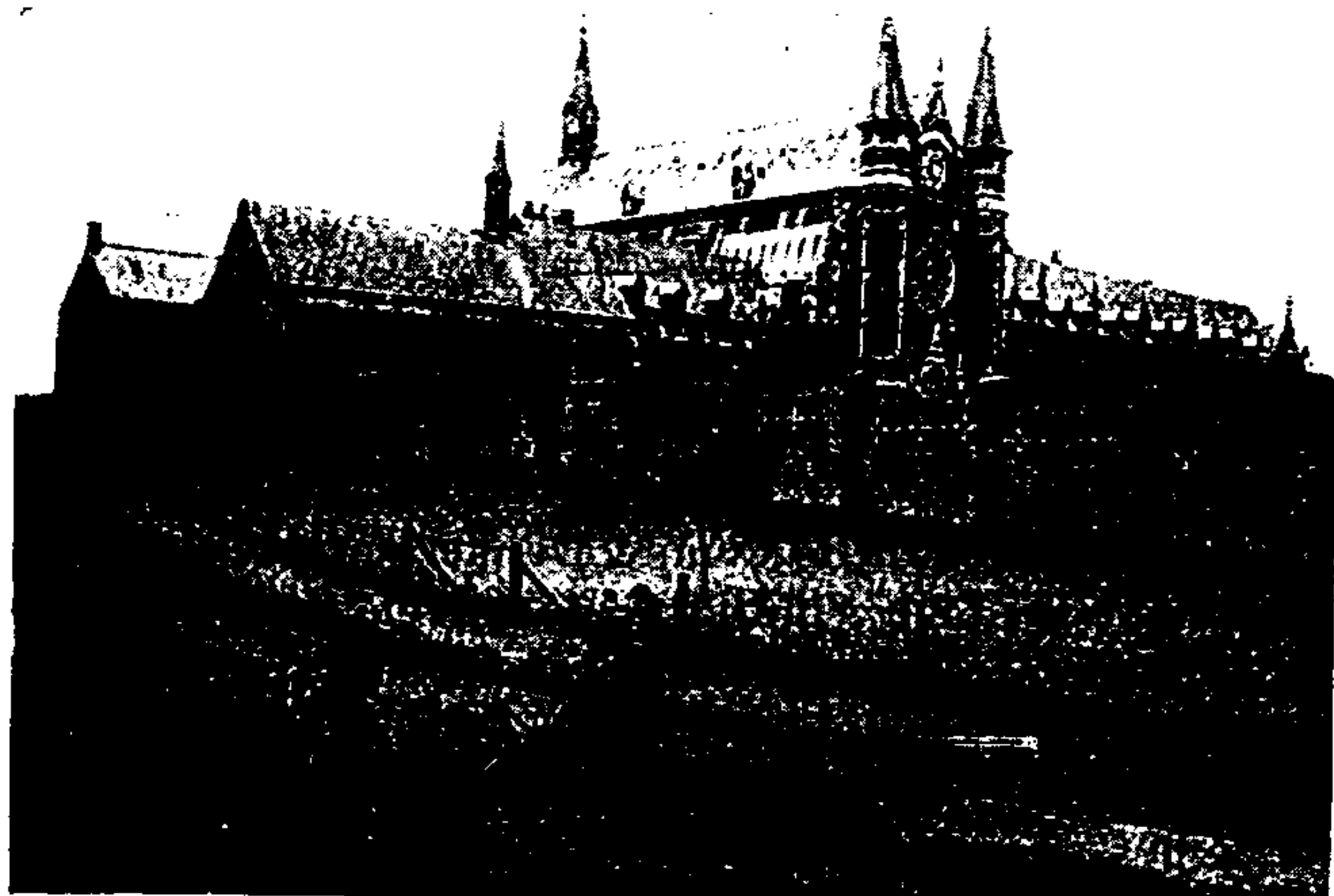
Quelle ne fut pas notre surprise pendant le déjeuner de voir arriver l'ami Camille, qui ayant vu partir le grand frère, s'était appliqué les 26 kilomètres à bicyclette. Remiser sa bécane et rejoindre la table, ne fut pour lui que l'affaire de quelques instants, car l'air du matin lui fit déguster une excellente omelette arrosée d'une bonne chope de bière. Il était exactement 9 heures au curieux cadran solaire de l'Hôtel de Ville quand nous montâmes à machine pour le Mont-Noir, en passant par la Croix de Poperinghe.

Presque au sommet de la côte nous remarquons une borne frontière portant l'inscription N. 1816. Une pose à l'estaminet de la frontière belge et chacun contemple le panorama qui se déroule devant nous, nous continuons à pied la montée de cette côte et arrivés au moulin, une plaque indicatrice du T.-C. F. nous indique une descente rapide dont nous profitons avec plaisir jusqu'à la douane française. Par une montée assez dure nous arrivons au Mont-des-Cats, et déposons nos bicyclettes au restaurant. Nous regrettons de ne pouvoir visiter l'abbaye, et nous nous contentons simplement de fixer cette vue sur nos plaques sensibles. Du haut de ce Mont nous apercevons les jolis paysages, ainsi que les clochers d'Ypres, Poperinghe, Bailleul et les cheminées des grandes aciéries d'Isbergues. Après avoir fait une ascension au moulin nous enfourchons nos vélos et nous nous laissons descendre jusqu'en bas de la côte c'est-à-dire Godewarswilde.

Nous apercevons déjà la vieille tour de Steenworde où nous nous dirigeons, car l'appétit se fait sentir. A midi précises nous entrons à l'Hôtel du Faucon, où un diner succulent nous fut servi.

A peine installés nous voyons arriver notre ami Edouard qui, n'ayant pu résister à la renommée du talent culinaire de Madame Bocket, fit son entrée triomphale dans la salle à manger. Cet intrépide n'avait pas craint de s'appuyer la route de Bailleul à Steenworde, tout en maugréant sur le mauvais état du trottoir de la route n° 42, entre les kilomètres 39.600 et 41.300, ce qui fit sourire notre capitaine en se voyant secondé pour la réfection nécessaire qu'il avait déjà signalée.

Il est 3 heures et nous devons songer au retour, un coup de sifflet lancé par notre dévoué capitaine et chacun se met en machine. En passant à Eeke, nous tombons en pleine ducasse, où quelques-uns font preuve de leur adresse au tir à la carabine, pendant que d'autres préfèrent faire provision de biscuits. Tous ces goûts satisfaits nous continuons notre route par Caestre, Strazeele, Estaires, Laventie, où nous rattrapons M. J.-B. Rousseaux qui avait pris le devant. Après un léger arrêt nous reprenons la route de Fleurbaix, Bois Grenier, Wez-Macquart, Lomme. Ici chacun allume sa lanterne vénitienne que l'excellent pavé de Lomme se charge d'éteindre à plusieurs reprises.



(Cliché André)

Abbaye du Mont des Cats

Il est 8 heures quand nous arrivons à Lille, contents d'avoir passé une si belle et agréable journée.

T. LAHAYE.

SECTION DUNKERQUOISE

Excursion du 25 août à Gravelines

La Section Dunkerquoise a excursionné à Gravelines le dimanche, 25 août. C'était M. Boussemaer qui dirigeait les excursionnistes. Nous quittons le local à huit heures et demie et traversons Saint-Pol pour arriver à Mardyck à neuf heures. Nous nous y arrêtons un moment pour nous reposer, car il fait chaud et nous n'avons eu jusque là que des routes fort peu ombragées et de mauvais pavés.

De Mardyck à Loon, la route change d'aspect et c'est sous une large allée bordée de beaux arbres que nous filons. Ces villages n'offrant rien de curieux, nous ne nous y attardons pas.

De Loon à Gravelines, la route est droite et nous permet,

malgré le vent de marcher à bonne allure. Voici Gravelines, ville paisible entourée de vieilles fortifications datant de Vauban ; sur la place, quelques constructions anciennes. Nous prenons un léger repas, puis nous allons visiter le port, qui n'est pas bien grand et où quelques bateaux sont en déchargement ; nous reprenons la route de Loon, mais en passant cette fois, par Grande-Synthe. Quelle route hélas ! nous ne pouvons que déplorer son triste état qui nous fatigue et nous oblige encore à nous arrêter.

A 11 heures, nous étions de retour à Dunkerque.

INFORMATIONS DIVERSES

Fiançailles. — Nous apprenons les fiançailles de Mlle Gabrielle Butruille, fille de M. le Docteur Butruille, Président du Nord-Touriste avec M. Léonard Reul brasseur à Grand-Reng (Hainaut). Au nom de notre association tout entière nous présentons aux futurs époux nos compliments les plus sincères et nos meilleurs vœux de bonheur.

Mariage. — Nous avons appris avec plaisir le mariage de notre sympathique camarade M. Auguste Trénois, membre du Comité de la Section Lilloise du Nord-Touriste avec Mlle Marie-Louise Philippo. Nos meilleurs souhaits de prospérité.

UN COIN DU BOULONNAIS

DE MARQUISE A RINXENT

I. -- La Vallée Heureuse

A Rinxent, gentil bourg du canton de Marquise, la locomotive siffle et s'arrête. On descend dans un cadre harmonieux de fraîches collines enjolivées d'herbes longues et souples, d'arbustes pimpants. On suit la foule pour faire comme la foule ; et comme la petite gare de Rinxent-Marquise est à peu près isolée dans la campagne, on se grise d'air pur en montant la côte qui mène au village.

L'église de Rinxent — elle aussi presque solitaire sur un coteau — est toute mignonne avec son fluet clocher découpé par ses élégants abats-sons. Les nervures de ses nefs sont artistement brodées de clés de voûte qui lui donnent un joli cachet.

Nous passons sur un pont dressé au-dessus du chemin de fer ; nous atteignons une route blanche et sinueuse, et nous nous engageons dans un défilé étroit et noir galonné de roches empanachées de scolopendres et de fougères : la vallée heureuse ! On gravit la côte, tandis que d'alertes cyclistes disparaissent dans la poussière dorée du chemin. Bientôt près d'une scierie de marbre, on entend un discret mais long susurrement : c'est la Slack, l'accorte rivière de l'heureuse vallée.

Franchissez un pont large comme un mouchoir, engagez-vous dans une route de la même envergure ; ne vous attardez pas devant l'artificielle cascade qui fait pivoter les arêtes d'une grande roue, plongez-vous dans les frondaisons que Mai fait éclore en son magique retour. Saturer-vous des sauvages par-

fums des bois. Ecartez les branches audacieuses des chèvrefeuilles, des saules et des jeunes chênes ; suivez l'étroite rivière hérissée de prêles et d'ajoncs et dans des coins humides et ombreux, sous des arbres qui plongent à demi dans les ondes glauques leurs rameaux lassés, vous apercevrez des fleurs étranges et sans parfums aux pétales labiés et pointillés s'élançant sur des tiges épaisses et rondes : des orchidées.

Le sentier à peine tracé disparaît. On se fraie une voie dans un fouillis d'herbes et d'arbustes. Seule la rivière avec ses ondes sournaises semble vous offrir un passage. Nous retournons. De nouveau la scierie avec sa maisonnette paraît nous arrêter. Elle nous arrête en effet. A peine tentons-nous un passage dans les courtes prairies serrées par le défilé. Ce val est fermé. Seuls des bœufs nonchalants trempent dans l'onde tranquille leurs mufles rosés ; seuls les oiseaux chantent la douceur des soirs dans la mystérieuse vallée.

Il faut reprendre la grande route. A distance seulement la « Vallée heureuse » découvrira sous la barrière de ses arbres et de ses rochers les coins miroitants de sa rivière qui va au loin, bien loin sous les grands arbres moduler son hymne éternel à la vie.

II. -- De Wimereux à Wimille

La gare du chemin de fer du Nord, sépare les deux localités. A droite, Wimereux clairsemait sur ses hautaines falaises, les flancs pointillés de ses hôtels et de ses villas. A gauche, Wimille groupait sur ses onduleuses et vertes collines ses rustiques et calmes habitations.

Sont-elles riantes et gracieuses les routes qui se faufilent sous de longs et séculaires peupliers à proximité d'une rivière qui semble elle aussi cacher son bonheur près de ses roseaux.

Sur la Grand'Route, non loin de la colonne de pierre érigée en souvenir de la distribution des croix d'honneur en 1804, s'élève une courte pyramide à la mémoire de Pilatre de Rozier et Romain qui témérairement, tentèrent de traverser le détroit en montgolfière.

La route monte, elle atteint le centre du village qu'accompagne une église à l'épaisse tour ronde.

Nous pèlerinons vers le tombeau des infortunés aéronautes. « Où sont vos fleurs » clamèrent d'une seule voix mes compagnons de voyage. Je n'en avais point, l'oubli fut réparé. A la hâte nous recueillîmes sur les bords des talus, au bas des haies, le long des métairies, des stellaires argentées, des sauges rustiques, les dernières jacinthes écloses sous la chanson d'Avril, et pieusement avec des bribes d'herbes nous les assemblâmes.

Nous allâmes déposer les fleurs sur la tombe des victimes. Elle s'élève sur le bord de l'ancien cimetière attenant à la vieille église.

C'est un simple socle carré en pierre surmonté d'une urne. Sur la partie centrale se détachent en caractères saillants les noms de :

PILATRE DE ROSIER ET PIERRE ROMAIN

Morts le 15 juin 1785.

Passants, plaignez leur sort et priez Dieu pour le repos de leurs âmes.

Un court récit de leur voyage accompagnait cette phrase lapidaire.

Nous partîmes contents de ce faible, mais sincère hommage rendu aux victimes de l'aviation.

Les vergers embaumaient, les haies d'aubépines telles de longues peluches argentées s'entr'ouvraient leurs blancs calices.

Sur les arbres environnants, d'alertes rossignols jetaient aux échos les ravissants préludes de leurs cantates à l'amour.

Lentement, nous atteignons Wimereux: La Manche ourlait sur son rivage ses nappes d'écume; et ses flots triomphants l'étreignait en ses humides et sonores baisers.

JEAN DE FLANDRE.

NOTES & RECETTES

Déplacement d'une valve de chambre à air de cycle

Le mieux est, quand le siège d'une valve de chambre à air paraît endommagé, c'est-à-dire que le caoutchouc sous le métal semble fatigué, de déplacer complètement la valve en la faisant pénétrer et la montant dans une autre partie de la chambre.

Pour cela naturellement, on commence par obturer complètement et soigneusement le trou primitif, au moyen d'une large rondelle de caoutchouc enduite de ciment, ainsi qu'on le ferait pour une crevaison à obturer. Puis on découpe dans l'axe de l'enveloppe, un trou de 5 m/m de diamètre à peu près, on taille d'autre part une rondelle à réparations dans la forme d'un losange allongé de 64 sur 32 m/m. Dans ce morceau de caoutchouc et à son centre on perce également un trou de 5 m/m. Au moyen de pétrole ou de benzine, on nettoie soigneusement les deux faces de cette sorte d'emplâtre en losange et aussi la face de la chambre à air sur laquelle il doit venir s'appliquer. On enduit de solution de caoutchouc une des faces du losange et tout le pourtour du trou percé dans la chambre à air; et, quand cette solution est presque sèche, ainsi que cela se fait pour les réparations ordinaires, on rapproche le losange de l'enveloppe de la chambre de façon que le trou de l'un coïncide avec le trou de l'autre, et on presse énergiquement. On mouille ensuite la tête de la valve pour en faciliter l'insertion dans le trou, et on la met effectivement en place dans la chambre. On enfle ensuite à travers son tube, et de façon qu'il repose à sa base et par conséquent à l'extérieur de la chambre, un petit morceau de toile bien enduit de solution de caoutchouc on place par dessus la rondelle métallique, et l'on serre enfin l'écrou de la valve.

RÉUNIONS DES COMITÉS

COMITÉ DIRECTEUR

Réunion du 20 Septembre 1907

Le Comité-Directeur du « Nord-Touriste » s'est réuni le 20 septembre au siège social, sous la présidence de M. Emile Janssens.

Étaient présents : MM. Janssens, Constant, Honoré, Decraene, Bruneel, Bezelin, Damez.

Absents excusés : MM. le Docteur Butruille, Chatiliez, Docteur de Rycker, Théo Callens, F. Duquenne.

Après l'adoption du procès-verbal de la séance précédente M. Damez, secrétaire-général donne connaissances des démarches faites en vue de faire modifier les arrêtés interdisant l'accès de certains trottoirs aux cyclistes.

M. Damez est chargé de se mettre en rapport avec la personne qui éditera l'annuaire du Nord-Touriste qui devra paraître pour la prochaine saison cycliste.

Le contrat d'assurance contre les accidents de bicyclettes devant expirer fin 1907 de nouvelles propositions seront demandées aux Compagnies intéressées.

Le Comité décide de reprendre dès le mois d'octobre les conférences mensuelles avec projections lumineuses qui obtinrent tant de succès l'hiver dernier.

Une subvention de 40 francs est accordée à un cantonnier nécessaire.

MM. Damez et Bruneel rendent compte de leur entrevue avec M. Mallet, ingénieur-directeur de la Société française du canal de l'Esperre relativement à la réfection du chemin de halage de ce canal qui aboutit à la route nationale de Tournai et Courtrai et constitue un chemin de pénétration.

L'établissement d'une piste exclusivement cyclable ne devant pas être plus onéreuse que la réfection du chemin de halage, le Comité juge préférable d'étudier le projet dans ce sens. Cette voie de communication rendant beaucoup plus de services aux cyclistes belges qu'aux français, le Comité-Directeur tentera des démarches auprès des sociétés de tourisme belges, les provinces et les localités intéressées en vue de leur participation dans la dépense.

Enfin le Comité décide d'apporter son concours dans l'organisation du rallye-ballon automobile et cycliste préparé par l'« Aéro-Club du Nord » pour la matinée du dimanche 6 octobre, les membres du Nord-Touriste pouvant y participer trois médailles artistiques seront offertes en prix.

COMITÉS DE SECTIONS ROUBAIX

Réunion du 13 Septembre 1907

Le Comité général des routes du « Nord-Touriste » s'est réuni le 13 septembre au siège social à Roubaix, sous la présidence de M. Henri Boulangé président.

Étaient présents : MM. Boulangé, Damez, Desquiers, Rousseaux, Vandeputte, Selosse, Jean Briet, G. D'Halluin, O. Outerleys, Kiebbe, C. Leruste, Jardez, Noterdame, O. Delnatte, R. Crépelle, Adolphe Briet, Emile Debril.

Absent excusé : M. Arthur Capart.

Le président donne lecture d'une lettre de M. Baratte, maire de Templeuve dans laquelle celui-ci se défend d'avoir jamais pris un arrêté interdisant l'accès des trottoirs de sa commune aux cyclistes. Au contraire M. Baratte, désireux de favoriser la circulation vélocipédique propose au Nord-Touriste de poursuivre l'établissement d'un trottoir cyclable sur le chemin de grande communication n° 19 allant de la Croissette à Sainghin. M. le Maire de Templeuve demande que le Nord-Touriste participe dans les frais de construction.

Une délégation composée de MM. Noterdame, G. Desquiers, Jardez, A. et J. Briet, demandera une entrevue à M. Baratte, pour l'étude de cette question.

M. J. R. Rousseaux demande au Comité — qui accepte — d'émettre un vœu à la Compagnie des chemins de fer du Nord afin que la gare de Roubaix soit dotée d'un garage suspendu pour les bicyclettes dans la salle de consigne afin d'éviter les dégradations et les chocs.

M. Rousseaux demande également la réfection du chemin de halage le long du canal de l'Esperre, de la frontière belge à Espierres. M. Damez informe les membres du Comité général des routes que le Comité-Directeur a déjà commencé des démarches dans ce but et qu'elles seront poursuivies activement.

M. Boulangé communique une lettre de M. Despatures adjoint au maire de Bondues informant le Comité que le crédit de 200 francs mis à sa disposition par la municipalité pour l'établissement d'un trottoir cyclable de Bondues à Linselles a été employé au charroi de scories et demandant en outre, que les travaux soient commencés le plus tôt possible. Une délégation composée de MM. Debril, Jean Briet et Selosse se rendra à Bondues pour une nouvelle entrevue avec l'administration municipale.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

LILLE

Réunion du 13 Septembre 1907

Le Comité de la section lilloise du Nord-Touriste s'est réuni le vendredi 13 septembre, sous la présidence de M. R. de Rycker, président.

Étaient présents : MM. de Rycker, André, Cacan, Buyschaert, Cauchy,

Cassé, Cox, Duclermortier, Desmettre, Jevignot, Paillez, Piekaert, Pigeat, P. Trefois, Verbaere, Wicart.

Excusé : Boutry.

Lecture est donnée d'une lettre reçue de la direction du Cirque, regrettant de ne pouvoir accorder de réduction aux membres de la société.

On propose une sortie d'une matinée pour le dimanche 22 septembre sur Lezenne, Salughin, Bouvines, Cysoing et retour.

M. André rend compte du mauvais état de la route n° 17 entre les kilomètres 69 et 70 d'où à proximité d'un caniveau du trottoir se trouve un affaissement de 0m40 qui pourrait causer les plus graves accidents aux cyclistes, ce qui nécessite donc une prompte réparation.

CANDIDATURES DU MOIS

Septembre 1907

Blendecques. — M. Obry Paul, propriétaire, (MM. J. Schotsmans et Paul Jonville).

Bondues. — M. Lamblin Gilbert, brasseur, (MM. Paul Claeysens et Carlos Florin).

Bruxelles. — M. Nuytten Pierre, 23, rue de l'Impératrice, (M. Artiges).

Bully-les-Mines. — M. Roland Alexandre, monteur, (M. Camille Benoit); Benoit Camille, chef monteur.

Calais. — M^{me} Hénon, 19, rue des Soupirants, (MM. H. Hénon fils et R. Hénon); M. Hall Frank, 67, rue Bout-des-Dignes, (MM. John West et Henri Soutoul).

Cambrai. — M. Fumat Daniel, verrier, (M. Meresse).

Halluin. — M. Verkindere Paul, rue de la Lys, (M. Debaudringhien).

Lambersart. — M. Bachelier Léon, négociant, (MM. André Saint-Léger et André Delesalle).

Lille. — M. Vallin André, 48, rue Inkermann; M. Verson André, 40, rue des Meuniers, (M. Cois); M. Villain Roméo, 38, rue des Rogations,

(MM. Alf. Breuvart et H. Dulioux); M. Serive Antoine, 27 bis, rue du Vieux Faubourg, (MM. H. Dulioux et L. Deleourt).

Merbes-le-Château. — M. Marquet Georges, propriétaire, (M. Franchomme).

Paris. — M. Vinout Vicary (M. Franchomme); M. Touzet du Vigier, rue Léo Delibes, 4, (MM. de La Serre et Van Zeller d'Ostrove).

Roubaix. — M. Vandenberghe Paul, 30, rue Neuve, (MM. Auguste Lepoutre et André Lepoutre); M. Delval Victor, 29, rue Latine, (MM. G. Desquens); M. Dehenyck Jean, 40, rue Bell, (M. Maurice Wilmot); M. Van Bockstaele Arthur, 160, rue du Collège; M. Felhuu René, 4, Boulevard de Cambrai, (MM. Willem et Docteur Butruille).

Saint-André-lez-Lille. — M. Souck Georges, 35, rue de Lille, (MM. P. Fremaux et Cliquennois).

Tourcoing. — M. Legrand Auguste 14, rue du Jura, (M. Debaudringhien); M. Legrand Georges, 48, rue Carnot, (M. Debaudringhien).

Wattrelos. — M. Debonnerille Ernest, 19, Place du Sapin Vert, (M. J. Langlois).

Wervicq-Sud. — M. Saint-Léger Léon, (MM. D. Ducarin et Bassebroucq).

SOCIÉTÉS

Union cycliste Nœuxoise (Nœux-les-Mines). — MM. Arthur Brulin, Adolphe Devresmes, Jules Fosse, Alfred Vaast, Ernest Laronde, Louis Combernons, Emile Watier, Augustin Jérôme, François Cayet, Paul Raquet, Edouard Deneulin, Henri Leclercq, Hersin Coupigny, Renaud Gibot, Jules Borin, Raoul Drache, Ernest Joly, Raoul Barras, Henri Louillet, Achille Teirynek, Augustin Catian Fouquereuil, Floride Delannoy, Paul Hanicotte.



Maisons Recommandées: (L'insertion : 20 fr. par an)

HOTELS

AIX-~~LA~~-CHAPPELLE : NUELLENS-HOTEL. — Place Friedrich-Wilhelm 6, vis-à-vis fontaine Elise. — Position centrale — Garage — Grand confortable — Prix modérés

ARRAS HOTEL de L'UNIVERS, place de la Croix-Rouge. — P. DURET, Propriétaire. — Maison très confortable — Téléphone — Electricité — Garage

DUNKERQUE HOTEL DU CHAPEAU ROUGE et GRAND-HOTEL Réunis. — 5, Rue Saint-Sébastien, 5. — (Téléphone 215)

LILLE RESTAURANT DIVOIR { Maisons de premier ordre. — Réparations — Essence — Poste de charge — Garage

MONTE-CARLO RIVIERA-PALACE-HOTEL. — Garage d'Automobiles — Ecuries — Remises — Bains — Electricité — Téléphone

ROUBAIX HOTEL FERRAILLE, 21-23, rue de la Gare. — MAISON de premier ordre. — CAFÉ. — Grand confortable. — Electricité — Téléphone

YPRES CAFÉ DU SULTAN, Grand-Place, consommation de 1^{er} choix. Spécialité de bières allemandes, lait thé, chocolat, café spécial. Téléphone 38. Essence.

ARQUES P.-D.-C. { HOTEL DE LA GRANDE^{re} CATHERINE maison de 1^{er} ordre. Prix modérés. M. Gouthier Glineur propriétaire.

VALENCIENNES GRAND HOTEL DU COMMERCE 3, Place des Hôts. G. FOURNIER, propriétaire. — Bains — Electricité — Téléphone.

MÉCANICIENS

ARMENTIÈRES Louis CROCHON, constructeur mécanicien, Place Victor-Hugo. — Essence — Fosse — Réparations de cycles et automobiles.

ROUBAIX DUSSART et ACCOU, rue Corneille, près le boulevard d'Armentières. — Atelier de construction et de réparations de cycles et automobiles — Pièces détachées — Accessoires.

FABRIQUE { Chambres à air INDÉGONFLABLES "Le Sphinx" de { Enveloppes jugs INDÉCOLLABLES

J.-S. FOUGERAT, Neuvy-sur-Loire (Nièvre)

Répare aussi par VULCANISATION à Froid

Les Pneus considérés comme IRRÉPARABLES

MÉDAILLES or artistiques et pour tous sports. — Joaillerie — Spécialité de Corbeilles de mariage. — NOURY (B.), Mauboussin et Bouffandeau, succ^{rs}, 64, r. Greneta, PARIS

Prière de citer notre « BULLETIN » en s'adressant aux annonceurs

Cyclistes & Touristes

Les plus Belles et les Meilleures Machines
sont celles de la

S^{té} "LA FRANÇAISE"

MARQUE DIAMANT

Roulements Incomparables. Solidité, Éléance, Perfection

Constructeurs,

N'employez que les PIÈCES DÉTACHÉES et Séries MARQUE DIAMANT de la
Société « LA FRANÇAISE ».

SUCCURSALES POUR LA RÉGION :

Jean MARCELLI

107, Rue de la Gare, 107 — ROUBAIX

Léon COOKE

148 Rue de Menin, 148 — TOURCOING

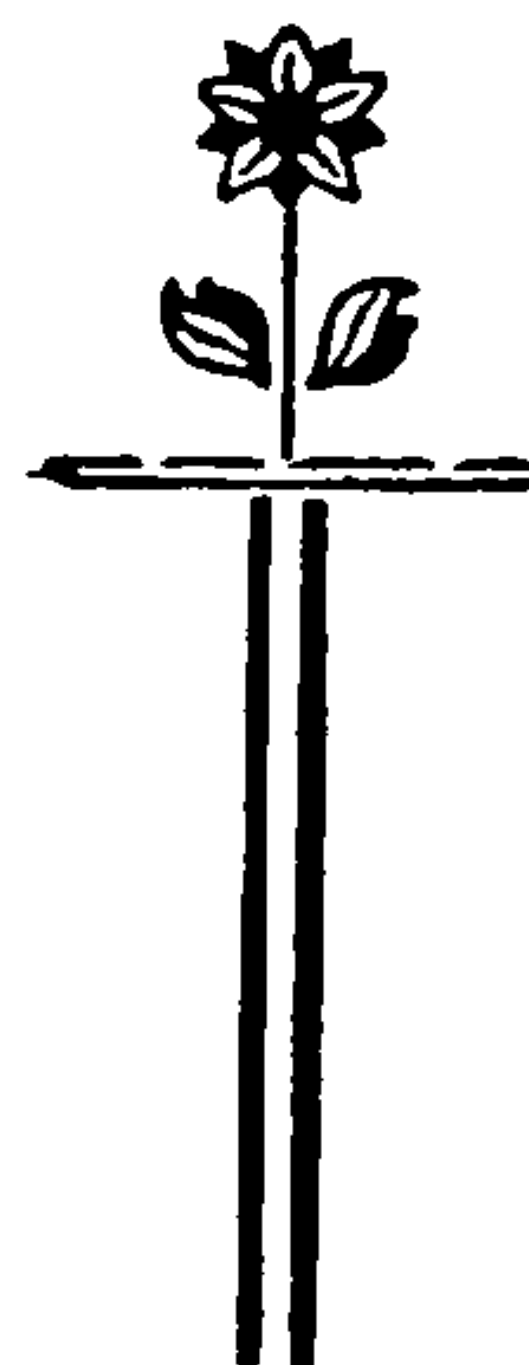


RAFFINERIE DE PÉTROLE
PAUL PAIX & C^{IE}, A DOUAI

MOTEURINE



ESSENCE
SPÉCIALE
pour Automobiles



DÉPOSITAIRES :

à LILLE

Chez M^{me} MOURMANT
26, Rue Lepelletier

à ROUBAIX

Chez M. Louis TIERS
185, Rue des Arts



AÉRO-CLUB DU NORD

ASSOCIATION RÉGIONALE

..... AFFILIÉE

A L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

Siège Social : 4, Rue de la Gare. - ROUBAIX

> TÉLÉPHONE 805 <

... BULLETIN OFFICIEL ...

..... MENSUEL

..... SEPTEMBRE 1907

RÉDIGÉ PAR TOUS & POUR TOUS

> LES MANUSCRITS SONT RENDUS <



SOMMAIRE

Une belle performance (A. D.).....	669
Notre fête d'automne	670
Nos ascensions.....	670
Ma troisième ascension (ETIENNE DE L'AIR).....	671
Un règlement pour les « Dirigeables ».....	672
Le Congrès et les concours de Bruxelles (GUY DE ROPE).....	673
Réunions de Comités.....	674

UNE BELLE PERFORMANCE

On trouvera d'autre part les résultats du concours international de distance de Bruxelles.

Le dévoué président de l'Aé.-C. N., M. Edouard Boulenger, prend dans le classement, avec son ballon « Eden » une place plus qu'honorable.

M. Boulenger s'était inscrit dans cette grande épreuve en amateur passionné, sans prétention aucune, nous dirons même par sympathie et par esprit de camaraderie pour les organisateurs, mais se classer neuvième sur 22 concurrents avec un aérostat cubant 800 mètres cubes, alors que la grande majorité avaient de 1.500 à 2.200 mètres cubes est une performance peu banale dont le mérite rejaillit sur notre club tout entier.

Mais « l'Aéro-Club du Nord » n'étant pas une société d'admiration mutuelle on nous permettra de reproduire ici quelques appréciations très flatteuses pour celui qui est allé, le premier, porter les couleurs de notre club dans une épreuve internationale.

« L'Auto » dit à ce sujet :

« L'Eden » (800 m. c.), monté par Ed.-V. Boulenger, président de l'Aéro-Club du Nord, premier des Français et qui fait, en portant avec un passager dans un ballon de cube aussi modeste, la course la plus méritoire de l'épreuve. »

Le « Sportsman », de Bruxelles, fait des réflexions suivantes :

« Plusieurs lecteurs qui ont assisté au lancer des ballons dimanche au Cinquantenaire ont observé que la plupart des concurrents s'enlevaient péniblement et s'élevaient à peine de quelques centaines de mètres. Ils nous en demandent la raison. La raison, la voici : Ces ballons participant à un concours de distance, portaient chargés du plus de lest possible. Au départ, les Allemands notamment, déversaient le lest à la cuiller tant ils avaient peur d'en sacrifier.

L'on a vu que cette précaution n'était pas inutile, puisqu'ils se sont classés premiers.

Si, d'autre part, la plupart des concurrents sont partis très tard, ce n'est pas l'organisation qu'on doit en rendre responsable, mais tous ont voulu partir à la soirée, pour profiter de la fraîcheur de la nuit et éviter les pertes de gaz provoquées par l'action du soleil.

Une question très intéressante au point de vue aéronautique semble être tranchée par le dernier concours. Le gros ballon de 2.200 mètres cubes pouvant emporter beaucoup de lest avait-il plus de chance de vaincre que le type de 1.600 mètres cubes ? Certains le contestaient, affirmant que s'il pouvait emporter beaucoup de lest, il offrait d'autres inconvénients et, notamment par sa masse, devenait d'un maniement difficile.

Les résultats semblent leur donner tort. En effet, presque tous les 2.200 mètres cubes tiennent la tête et si la « Ville de Bruxelles », notamment, n'avait pas été arrêté par la mer il eut eu une place bien meilleure que celle qu'il a conquise. »

Le « Journal de Roubaix » s'exprime ainsi :

« Le concours international de distance pour aérostats sans moteurs organisé par l'Aéro-Club de Belgique, et qui a obtenu un succès si retentissant, s'est terminé de la façon la plus heureuse ; tous les ballons partis dimanche du parc du Cinquantenaire, ont atterri sans le moindre accident..., ce qui prouve que, en aérostation, comme dans les autres sports, il n'y a guère de danger à craindre, si on la pratique dans de bonnes conditions.

Nous ne voudrions en aucune façon atténuer le mérite des lauréats de cette importante épreuve, mais c'est pour nous un devoir de mettre en relief - comme l'ont déjà fait de compétents spécialistes - la remarquable performance accomplie par le distingué sportsman roubaisien, M. Edouard Boulenger, président de l'Aéro-Club du Nord, qui, avec son ballon « Eden », cubant 800 mètres seulement, se classe neuvième sur 22 concurrents, immédiatement derrière les gros aérostats de 2.200 mètres cubes.

M. Boulenger qui se classe premier des concurrents français, n'avait pu emporter, avec son ami M. Guy d'Ussel, comme passager, que neuf sacs de lest, alors que les gros ballons s'étaient mis en route avec 20 et même 30 sacs. Jusque deux heures du matin, l'équilibre fut tellement mauvais qu'il ne restait plus à notre intrépide concitoyen que deux sacs de lest, soit environ 10 kilos... et il se trouvait à cette heure-là, au-dessus des Ardennes françaises!... Heureusement, l'atmosphère s'améliora, le bon équilibre fut trouvé à 1.500 mètres d'altitude et c'est ainsi qu'il put traverser pour ainsi dire toute la France, accomplis-

sant un merveilleux voyage aérien de 22 heures 20 minutes et atteignant une hauteur maxima de 3.500 mètres.

Dans de telles conditions est-il nécessaire de faire valoir autrement toute la science et l'énergie qu'à dû employer le dévoué président de l'Aéro-Club du Nord, pour obtenir ce résultat qui lui fait grandement honneur ?

C'est donc une victoire très méritante qu'il peut enregistrer et c'est bien volontiers et très cordialement que nous le félicitons pour cette belle prouesse. »

Après ces éloges aussi mérités à l'adresse de notre président-fondateur nous avons la conviction d'être ici l'interprète de tous les membres de « l'Aéro-Club du Nord » pour le remercier et le féliciter, à notre tour, bien sincèrement ainsi que son dévoué camarade de route, en les priant de persévérer dans cette voie pour le plus grand bien de l'aérostation en général et de notre club en particulier.

A. D.



NOTRE FÊTE D'AUTOMNE

Le Rallie-Ballon du 6 Octobre

Pour clôturer la saison d'été 1907 — au cours de laquelle l'Aéro-Club du Nord a peine né a pu montrer toute sa vitalité — notre Comité a songé à organiser pour la matinée du dimanche 6 octobre au Vélodrome Roubaisien un rallie-ballon automobile et cycliste auquel le « Nord-Touriste » et l'Automobile-Club du Nord apporteront leur concours.

On lira ci-après le règlement de cette intéressante épreuve qui a été rédigé de façon à donner le plus d'attrait possible à cette matinée et à rendre la compétition facile aux automobilistes comme aux cyclistes. Le spectacle qu'offrira le départ du ballon « Le Nord » suivi de l'envolée de nombreux automobilistes et cyclistes s'élançant à sa poursuite ne manquera pas d'intérêt, aussi espérons-nous que tous nos sociétaires se feront un devoir d'y assister afin d'assurer à cette petite « fête de famille » un succès digne de la saison dont elle sera le couronnement.

Règlement du Rallie-Ballon du 6 octobre 1907

I. — Un aérostat portant pavillon aux couleurs de l'Aé-C.N. s'élèvera du Vélodrome Roubaisien, à 10 heures précises du matin, pour atterrir dans un rayon inférieur à 50 kilomètres à vol d'oiseau.

Pourront prendre part au rallye, sur production de leur carte d'identité de l'année courante, les cyclistes, les motocyclistes, membres du « Nord-Touriste » et les automobilistes, membres de l'Automobile-Club du Nord, qui se seront fait inscrire préalablement et formeront deux catégories indépendantes.

II. — L'inscription se fera aux guichets du Vélodrome à partir de 9 h. 15. Une carte d'une couleur spéciale à la catégorie, sera délivrée moyennant un droit de 0 fr. 50 pour les cyclistes et de 2 fr. pour les automobilistes et motocyclistes. Cette carte donnera droit aussi à l'entrée du Vélodrome. Les cyclistes devront entrer avec leur bicyclette à l'intérieur des portes, mais leur départ sera facultatif à partir de 9 h. 3/4, c'est-à-dire 15 minutes avant le départ du ballon. Les autos et motocyclettes se

rangeront à l'extérieur et ne pourront partir qu'après l'enlèvement du ballon.

III. — Les gagnants seront ceux qui remettront les premiers leur carte au pilote, dans un délai limité pour les cyclistes à une demi-heure et pour les automobilistes et motocyclistes à 1/4 d'heure après l'atterrissage.

IV. — Dans chacune des deux catégories (cyclistes et automobilistes — les motocyclistes étant assimilés à ces derniers) les prix suivants seront attribués :

Au premier, une ascension offerte par l'Aé-C.-N.; au 2^e, 3^e et au 4^e médailles offertes par le « Nord-Touriste » ou l'Automobile-Club du Nord ».

V. — Il est recommandé aux concurrents du rallye d'observer la plus grande prudence et de ne pas dépasser les vitesses permises par les règlements, les organisateurs déclinant toute responsabilité pour les accidents qui pourraient se produire.

* *

Ajoutons que les portes du Vélodrome Roubaisien seront ouvertes à 9 heures du matin. Pour le public la Société propriétaire du Vélodrome percevra le prix d'entrée ordinaire de 25 centimes par personne. Seuls auront l'entrée gratuite les membres de l'Aé-C.-N. porteur de leur carte d'identité et les concurrents du rallye.



NOS ASCENSIONS

Ascension du 31 août du ballon « l'Iris » (450 m. c.)

Passagers : M. et M^{me} E. Boulenger. Départ à midi 45 du Vélodrome. Atterri à 3 heures 15 à Stekene, pays de Waes (Belgique). Distance parcourue 87 kilomètres en 2 heures 30 minutes.

Au départ une brusque condensation rabat le ballon au-dessus de Roubaix, un fort jet de lest le relève. La frontière belge est franchie près d'Herseaux.

1 heures 20, Dottignies, 250 mètres.

1 heure 45, Avelghem légèrement sur la droite.

2 heures 07, Audenarde est laissé aussi sur la droite.

2 heures 30, l'Escaut est franchi près de Syngen, 1,100 mètres.

L'Iris pénètre ensuite dans les nuages qui sont très gros et orageux; ils présentent l'aspect de montagnes gigantesques et de rochers escarpés, séparés par de grands ravins. Le coup d'œil est saisissant.

L'auréole des aéronautes se fait voir avec la plus grande netteté autour de l'ombre du ballon réfléchi sur les nuages.

L'aérostat s'élève jusqu'à 1.850 mètres. De nombreux sifflets de trains signalent le passage au-dessus de Gand.

La terre est revue à 3 heures. Deux villes sur la droite que la carte indique comme Lokeren et Saint-Nicolas.

Le pays de Waes est plutôt difficile pour les atterrissages, il présente de nombreuses pièces de terre séparées entre elles par de hautes rangées d'arbres. Le pilote de l'Iris évite les arbres en précipitant la descente au bon moment au moyen de la corde de déchirure. Le ballon prend terre dans un champ et s'arrête instantanément.

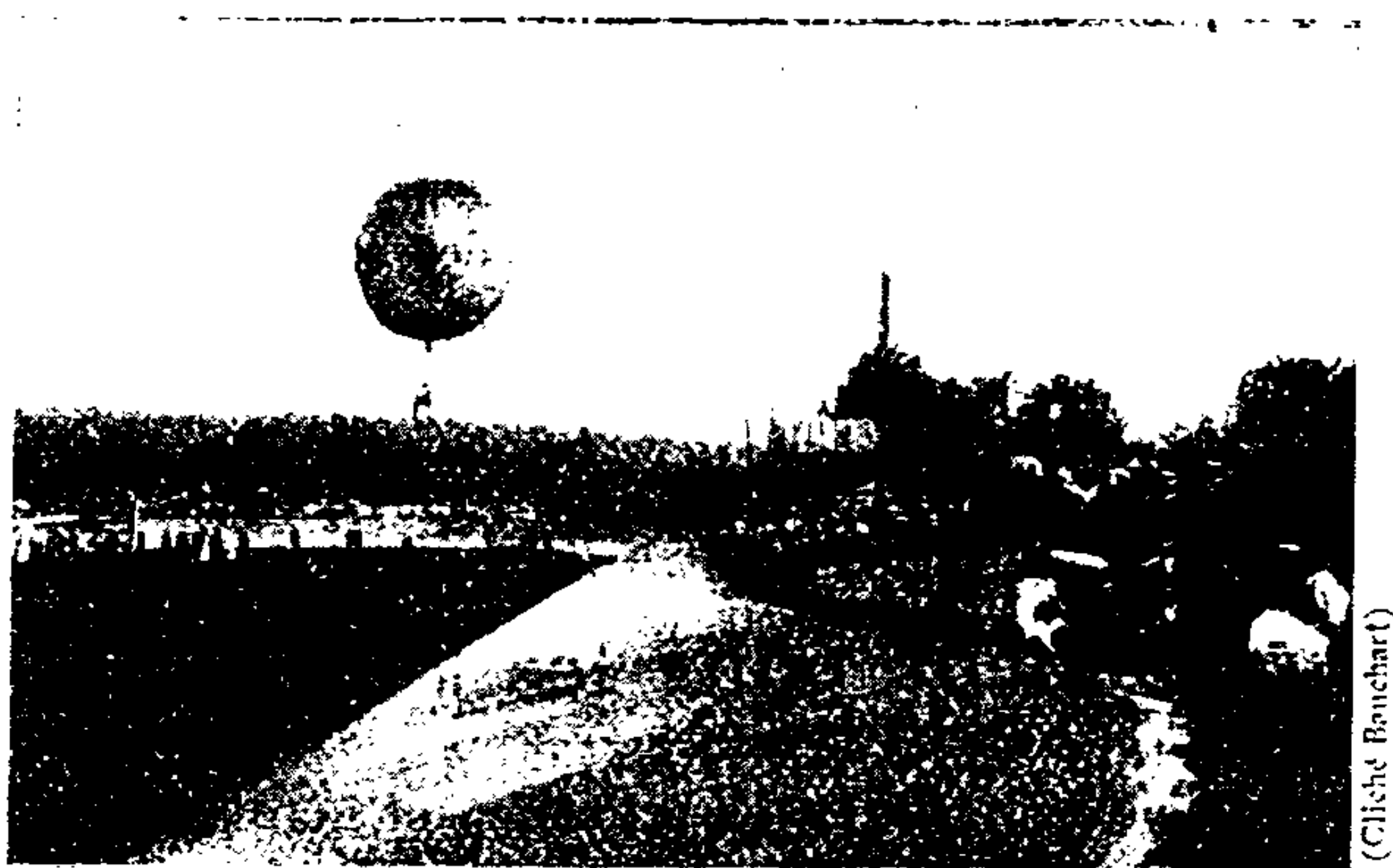
Grâce à l'aimable intervention du bourgmestre de Stekene et du garde-champêtre l'opération du repliage du ballon se fait dans les meilleures conditions. Une voiture emmène les passagers et le matériel de l'Iris vers Saint-Nicolas.

Ascension du « Nord » le 1^{er} Septembre

Pilote : M. E. Boulenger. Passagers : M. et M^{me} Emile Lesur, M. Etienne Delarbre. Départ à 10 heures 30. Atterrissage à 1 heure 50 à Malplaquet. (Voir plus loin la relation de cette ascension).

Ascension du 8 Septembre du ballon l'« Iris »

Départ du Vélodrome à 4 heures. Passagers : MM. E. Boulenger, G. d'Ussel. Temps clair, bonne petite brise nord.



L'ascension du 8 Septembre au Vélodrome Roubaisien

Le ballon passe par Hellemmes, Fives, Seelin sur la gauche se pose sur son guiderope à Allennes-lez-Maraais et s'arrête un peu plus loin à Provin près Carvin où l'occasion est offerte aux indigènes de faire quelques ascensions captives.

Le ballon est rejoint par l'automobile de M. Charles Boquet qui le suivait depuis Hellemmes et qui très aimablement rapatrie à Roubaix les aéronautes et le petit ballon.

Distance franchie 30 kilomètres en une heure.

Altitude maximum 650 mètres.



Ma troisième Ascension

1^{er} Septembre 1907.

Six heures et demie du matin. — Vivement je mets le nez à la fenêtre : Temps presque incertain, légèrement brumeux, pleuvra-t-il ?? *That is the question.* Où « Le Nord » va-t-il nous déposer aujourd'hui, lui, qui, à ma première ascension (également sa première) « flambant neuf », en compagnie de notre aimable Président, M. Ed. Boulenger qui pilotait, MM. Pierre Motte, G. Vandendriesche, A. Lepers, nous avait conduit sur la place de Zaanvorde-lez-Ypres (Belgique) ; à ma deuxième, avec notre sympathique camarade, Albert Delobel pilote, MM. Georges Lorthiois et Emile Lesur, nous avait déposés à côté des marais de Waterlandkerkje près Oostburg (Hollande). Quel sol aujourd'hui, va-t-il choisir pour l'atterrissage ??..... Enfin, nous verrons plus tard.

Huit heures et demie du matin. — Je me dirige guilleret vers le Boulevard Gambetta, pour prendre le tramway, non sans de nombreux « Au revoir » et « Bon voyage », etc., de mes voisins et amis de la Place Sébastopol (Tourcoing), lesquels connaissent déjà mon départ par la « Chronique Sportive » du *Journal de Roubaix*.

Neuf heures. — Octroi de Roubaix. Tout à mes réflexions

sur la plate-forme du tramway, encore un peu, je me faisais coller un bon petit procès : - - Rien à déclarer concernant l'octroi ... Non, Monsieur l'employé !!! - - Et dans cette valise. - - Ah ! sapristi... si... pardon, Monsieur l'employé : une bouteille, Royal Saint-Marceaux... pour le voyage... pour l'ascension... balbutiais-je... Ah ! vous montez-en ballon... alors c'est bien... vous avez... un sou à payer !!!... Tout de même il était temps !!!

Neuf heures et demie. — Arrivée au Vélodrome de Croix, ou plutôt à notre « Aérodrome ». Notre camarade sphérique, bedonnant et vernissé, se balançait déjà mollement, voluptueusement, dirais-je, car, vraiment, c'est extraordinaire comme le temps changeât, de neuf heures à neuf heures et demie, un beau soleil tout plein prometteur de chaleur, se montre et une toute petite brise se fait sentir et fait osciller notre grand ami, d'une façon.... (Voyez quelques lignes plus haut.)

Ah ! j'oubliais de vous le dire. Avant d'entrer à l'Aérodrome : la question que je m'étais posée, dès six heures du matin : « Où allons-nous ? » était revenue à la charge ; j'avais « interviewé » quelques « coulonneux », guettant, le nez en l'air, la rentrée de leurs gentils petits amis, également aériens, et leur avait demandé : Que pensez-vous du vent ? Quel côté ? Monsieur, me répondirent-ils... il y en a de deux sortes !!!!! A quelques centaines de mètres du sol, il y a un vent du sud-ouest poussant donc vers Bruges, la Mer du Nord, (c'était ce que j'avais pensé de prime abord, aussi en qualité de « Swimmer », m'étais-je muni de mon maillot de bain) et plus haut, continuèrent « les coulonneux », c'est un vent du nord !!! je les quitte en les remerciant et en me redisant : « Enfin, nous verrons plus tard ». C'est si amusant l'aérostation, peu m'importe la route et l'endroit de la descente.

Dix heures et demie. — Départ... le petit escalier fait avec les sacs de sable, pour aider à monter dans la nacelle, une charmante et vaillante aéronaute que nous connaissons déjà et qui nous accompagne ainsi que son mari... le frangin E. L... Serrements de mains, photographies prises par la toute gracieuse Madame Boulenger, une aéronaute aussi, rentrée la veille de son ascension avec l'« Iris » descendu à Saint-Nicolas (Belgique), où elle avait accompagné son mari. (Je me permets ici de le remercier sincèrement, car notre aimable Président avait tenu à rentrer vivement, uniquement pour nous piloter le lendemain) : — Photographies, également très jolies (car je les ai reçues depuis), prises par M. Augusto Debaets... Pesage savant par le « copain » Albert Delobel... encore un demi sac... Attention, levez les mains... Bien... un point c'est tout... Au revoir et merci... à l'ami Albert... nous sommes partis.

Dix heures quarante. — 300 mètres... Propriété de M. de Montalembert... Forest, la route de Roubaix à Aescq... les superbes routes de Lille à Tournai ; de Lille à Saint-Amand, par Cysoing ; voies ferrées de Tourcoing à Orchies, par Aescq ; de Tournai à Lille, etc..., ensuite Chérengh. Tressin ; à droite : Bouvines, Cysoing. Ligne de chemin de fer de Lille à Valenciennes, par Orchies.

Onze heures et demie. — Attention, un coup de condensation, qui va nous faire perdre, malgré l'attention compétente et soutenue de notre pilote, un sac et demie de lest. Notre ballon, descend à moins de 150 mètres. Le « guide-rope » va bientôt toucher... Non, il n'en est rien ! De tous côtés, accourent des braves gens, des vélocipédistes qui croient pouvoir assister à notre descente... Ah ! non, vous ne voudriez pas !! il n'y a pas encore une heure que nous sommes partis... nous leur crions ; sommes-nous bien à Bachy ?? car je reconnais parfaitement la gare, ayant très souvent fait (avant et après mon mariage, plutôt moins après), en auto, en vélo : la route

de Roubaix à Flines-lez-Mortagne, par Saint-Amand.... Oui, nous répond-on.... Merci.... et au revoir.... quelques louches de gravier..., avec cela, un petit coup de soleil, et, nous voilà remontés à 1.000 mètres... que dis-je à 1.300, à 1.400... dans les nuages... on passe au-dessus de la « Glanerie », forêt belge ; on côtoie la frontière au moment pour repasser en France, du côté de Rumegies, Lecelles ; de notre observatoire en osier, je reconnais, facilement, Saint-Amand, dans la direction du ballon, Maulde, Flines-lez-Mortagne à gauche, les quelques méandres de la Scarpe, qui va se jeter dans l'Escaut à Mortagne-du-Nord, puis à midi, nous passons au-dessus de la Grande-Place de Saint-Amand pour arriver, de suite, à Fontaine-Bouillon, « Etablissement Thermal » et Forêt de Raismes : un cri d'admiration s'échappe de nos lèvres : Est-ce jolli cette superbe forêt, vue de quelques milliers de pieds de hauteur !!! vraiment, chers amis, qui avez la courageuse patience de me lire, permettez-moi, de vous le dire, si vous n'êtes ou plutôt, si vous n'avez pas encore eu le bonheur de passer au-dessus d'une forêt, surtout, au-dessus de celle de Raismes, vous ne pouvez avoir une idée de la beauté du spectacle !! La plume est impuissante (surtout la mienne !!) à décrire la magnificence de ce genre de tableau.

Cependant, malgré l'impuissance (oh ! combien !) de ma bonne plume de Tolède, je vous parlerai tout de même des jolis ronds-points qui se trouvent dans la forêt, et, auxquels, des routes droites comme tirées au cordeau viennent aboutir... on dirait comme des grands coups de pinceaux blancs sur un immense fond vert, formant de gigantesques étoiles, etc... Ah ! non, je vais bientôt arrêter, car vous en sauriez autant que moi, et ensuite je crains d'abuser ; cependant, si le cœur vous en dit, si vous êtes comme moi, j'en suis persuadé, amateur du beau, de l'inédit, de spectacles « incomparables » faites-vous présenter à l'Aéro-Club du Nord qui sera heureux de vous accueillir.

De là, nous avons repassé la Belgique. De loin à droite nous apercevons Valenciennes, à gauche Quiévrain, coupé la ligne ferrée et la grande route se touchant presque de Valenciennes à Mons (vues de la-haut). Mais toutes ces belles choses, ces magnifiques spectacles ne nous avaient pas fait perdre l'appétit, au contraire, aussi, vers une heure, avons-nous fait honneur au succulent déjeuner.... froid, naturellement, préparé par Madame E. L... lequel déjeuner a été arrosé par le Saint-Marceaux (octroi, cinq centimes !) déjà cité.

Je suis obligé de revenir en arrière, pour vous narrer que la Forêt de Raismes avec toute sa beauté, sa splendeur, etc..., sa fraîcheur nous avait coûté un sac et demi de lest, et, que en repassant, pour la quatrième fois, la frontière française, notre ami Boulenger, nous avait fait pressentir qu'avec ce qui nous restait de lest, il fallait songer à la descente. Nous cherchons donc une pâture ou un champ moissonné. Avant et après un petit bois, nous trouvons ce que nous cherchions. Notre pilote avec un simple coup d'œil, se décide pour effectuer la descente avant le petit bois. Notre gracieuse camarade de route, assujettit son chapeau et tout le monde étant prêt... en avant pour la descente, un léger choc dans le champ moissonné, un tout petit bond mignon de l'autre côté d'une minuscule langue de terre plantée de féverolles (le chapeau pas assez tenu avec l'épingle à cheveux... y veut rester) panneau de déchirure... et voilà fini notre beau et intéressant voyage aérien. Atterrissage,

pas du tout, (comme vous le voyez) « Mal plaqué » dans l'historique champ, où s'est illustré Malbrough et déroulé la bataille de Malplaquet. Réception très affable par d'excellentes gens qui sans nous aider beaucoup, ont eu, au moins le bon esprit de nous laisser travailler et emballer tranquillement notre matériel. Coup de mains, quand même, pour la mise en camion de la nacelle et du ballon, et... en route pour la station de La Longueville (à 5 kilomètres, ligne de Bavai à Maubenge). Cinq kilomètres que nous nous sommes appuyés à pied en chantonnant, tout heureux d'une aussi belle journée.

A la station, inscription du ballon pour Tourcoing, un billet pour Roubaix, deux pour Dunkerque et moi pour Maulde-Mortagne où se trouvaient ma femme et ma petite fille et où j'ai été les embrasser et leur parler encore des charmes infinis de l'aérostation un des sports les plus intéressants, les plus passionnants et des moins dangereux qui existent.

ETIENNE DE L'AIR.



Un règlement pour les « Dirigeables »

Les prouesses du dirigeable « Patrie » ont fait germer l'idée d'une réglementation sérieuse de la circulation aérienne. Le « Jugend » s'en moque aimablement.

Voici, d'après lui, le projet que l'on devrait adopter :

« A) Chaque dirigeable portera à la proue une lanterne, qui devra être allumée pendant la nuit et en temps de brouillard. En avant, en arrière et sur les deux flancs, on placera un tableau portant visiblement une lettre de nationalité et un numéro d'ordre ; B) les dirigeables devront être munis d'une sirène puissante. En temps de brouillard, sur des parcours fréquentés, en cas de croisement et au tournant des coins, des appels d'alarme devront être donnés ; C) les dirigeables croiseront par la droite et dépasseront par la gauche ; D) les frontières de l'empire seront prolongées verticalement ; E) quand un dirigeable étranger voudra passer la frontière, il devra préalablement atterrir et signaler sa présence au prochain bureau allemand de police. Si les papiers sont en règle, il lui sera délivré un passeport aérien indiquant exactement son parcours dans l'empire allemand ; F) les dimanches et jours fériés, les dirigeables devront atterrir pendant l'heure des offices. Les instruments scientifiques seront rentrés à bord de façon à ne pas être vus ; G) les dirigeables ne pourront pas stationner en l'air sans surveillance de la part des autorités ; H) tout dirigeable qui manquera aux prescriptions ci-dessus sera puni. En cas de première contravention, on lui enlèvera la nacelle. En cas de récidive, on lui enlèvera le ballon. »

A part quelques points de détail, ce règlement nous paraît très digne des faveurs administratives.

D'autres règlements aussi... ridicules — et moins spirituels — ont été appliqués, en dépit des réclamations des intéressés.



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

LE CONGRÈS ET LES CONCOURS DE BRUXELLES

(13, 14 et 15 Septembre)

Les décisions du Congrès. — Les Concours de distance et d'atterrissage. — Un gros succès. — Les résultats

Le Congrès annuel de la F. A. I. a été tenu les 13 et 14 septembre, à Bruxelles, à l'hôtel des Conférences, rue de la Loi, sous la présidence du prince Roland Bonaparte.

Les diverses nations étaient ainsi représentées :

BELGIQUE. — Aéro-Club de Belgique, 129,000 mètres cubes. — Six voix.

Busley; Erbslöh; Hiedemann; capitaine Hildebrandt; Meuzen;

Délégués. — MM. F. Jacobs, président de l'A. C. de Belgique; le commandant chevalier Le Clément de Saint-Marcq; A. Flamarche, professeur à l'Université; le colonel Van der Borren; Adhémar de la Hault; le capitaine commandant Clément Soncy.

FRANCE. — Aéro-Club de France, 468,905 mètres cubes de gaz. — Douze voix.

Délégués. — MM. Georges Besançon; E. Boulenger; comte de Castillon de St-Victor; comte A. de Contades; capitaine Ferber; René Gasmer; comte de la Baume-Pluvinel; comte A. de la Vaulx; Maurice Mallet; comte d'Outremont; Ed. Surcouf; S. A. I. le prince Roland Bonaparte.

Suppléants. — Tissandier et Zens.

GRANDE-BRETAGNE. — Aero-Club of the United Kingdom, 206,078 mètres cubes de gaz. — Neuf voix.

Délégués. — MM. The Hon; C.-S. Bolls; Frank H. Butler; Griffith Brewer; professeur Huntington; Patrick Alexander.

ITALIE. — Societa Aeronautica Italiana, 148.000 mètres cubes de gaz. — Six voix.

Délégués. — MM. le capitaine Castagneri Guido; l'ingénieur G.-L. Pesce; le professeur Paul Kaufmann.

SUEDE. — Svenska Aeronotiska Sällskapet, 10.000 mètres cubes de gaz. — Une voix.

Délégué. — M. le capitaine A. Hildebrandt.

ALLEMAGNE. — Deutscher Lufschiffer Verband, 305,190 mètres cubes. — Douze voix.

Délégués. — MM. le Dr Bamler; capitaine Van Abercron; le premier lieutenant Benecke; le conseiller privé professeur major Oschmann; Dr Sade; le premier lieutenant Trumpler; le Dr Wegener.

ETATS-UNIS. — Aero-Club of America, 33,930 mètres cubes de gaz. — Deux voix.

Délégués. — MM. Cortland Field Bishop; Frank S. Lahm.

L'assemblée a examiné diverses propositions des Aéro-Clubs d'Allemagne, de Belgique et d'Italie, et a notamment voté une modification au règlement de la Coupe Gordon Bennett. Elle a procédé au renouvellement du bureau de la Fédération.

Le prince Roland Bonaparte est réélu président pour l'exercice prochain : MM. Busley, Fernand Jacobs, le comte de la Vaulx et Wallace, vice-présidents; M. Besançon, secrétaire;

Tableau de Classement du Concours de distance de Bruxelles (15 Septembre 1907)

CLASSEMENT	NOMS DES BALLONS	CUBES	PILOTES	NATIONS	HEURES		LIEUX D'ATTERRISSAGE	Distance en kilomètres
					DÉPART Dimanche	ARRIVÉE Lundi		
1	Pommern	2200	MM. O. Erbslöh	Allemagne	17 h. 48'	22 h. 30'	Seignosse, (Cap Breton)	935
2	Le Cognac	1700	V. de Beauclair	Suisse	18 h. 02'	18 h. 03'	Mimizan, (Landes)	870
3	Zéphir	2200	Prof. Huntington	Grande-Bretagne	17 h. 09'	17 h. 30'	Cazaubon, (Gers)	860
4	Britannia	2200	Sir C.-S. Rolls	"	17 h. 43'	18 h. 06'	Sanguinet	840
5	Bamler	1437	E. Mensing	Allemagne	18 h. 37'	18 h. 30'	Cabanac, (Gironde)	830
6	Milano	2000	Uselli	Italie	17 h. 07'	14 h. 30'	Saint-Amand, (Agen)	810
7	Tschudi	1300	Dr V. Niemeyer	Allemagne	20 h. 16'	19 h. 20'	Andernos, (Bordeaux)	800
8	Ville de Bruxelles	2200	L. de Brouckère	Belgique	19 h. 10'	18 h. 45'	Audenge	800
9	Eden	800	E. Boulanger	France	17 h. 43'	16 h.	Tonneins, (Lot-et-Garonne)	780
10	Aéro-Gand	1250	F. Hansen	Belgique	18 h. 15'	16 h.	Pessard, (Bordeaux)	770
10	Équateur	900	Leprince	France	18 h. 35'	16 h. 45'	Cubnezais, (Bordeaux)	770
12	Bezold	1380	A. Cassirer	Allemagne	19 h. 55'	17 h. 15'	Arcins-Blaye	740
13	Abercron	1437	Cap. von Abercron	"	19 h. 58'	19 h. 30'	Carcans	730
14	Sylpho	1600	P. Tissandier	France	17 h. 30'	12 h. 45'	Sainte-Croix de Mareuil	660
14	Le Charles	1437	Léon Gheude	Belgique	17 h. 34'	14 h. 05'	Marthon	660
16	Quo Vadis	1200	Schelder	France	18 h. 50'	12 h. 40'	près Limoges, (Haute-Vienne)	610
17	Mouche	1600	R. Gasnier	"	18 h. 23'	12 h. 30'	Dompierre, "	575
18	La Perle	800	G. Cormier	"	18 h. 16'	10 h.	Saint-Baudel	475
19	Elberfeld	1437	Prof. Milarch	Allemagne	18 h. 38'	13 h. 07'	Mehun-sur-Yères	460
20	Luciole	900	Ribeyre	France	20 h. 03'	2 h. 30'	Menneville, (Aisne)	160
21	Koln	1437	Hiedemann	Allemagne	17 h. 16'	23 h. 20'	près Charleville	125
22	Aéro IV	850	H. Demoor	Belgique	17 h. 50'	19 h. 12'	Sart Dames Avelines	30

N. B. — Les distances données ne sont que provisoires et approximatives.

M. Frind, secrétaire-rapporteur; M. Tissandier, trésorier. C'est à Londres que se tiendra la session de l'an prochain.

L'assemblée vote une série de vœux : celui de M. Boulenger, relatif aux passe-ports aéronautiques; ceux de la création d'un plus grand nombre de stations aérologiques et les précautions à prendre contre la foudre en ballon; un vœu de M. Jacobs concernant l'unification des mesures et l'adoption universelle du système métrique.

Au cours du Congrès, M. Ed. Boulenger, président de l'Aéro-Club du Nord et membre du Comité de l'Aéro-Club de France, a présenté un très intéressant projet de « passe-ports international » d'un modèle spécial qui serait établi pour tous les pilotes des clubs reconnus par la Fédération Aérostatique Internationale et servirait à leur faire obtenir, le cas échéant, aide et protection des autorités, voire même des populations, etc.

Le rapport de M. Boulenger a reçu l'approbation générale des congressistes et la proposition modifiée par un vœu de M. Jacobs, a été adoptée à l'unanimité.

Les grands concours de distance et d'atterrissage, organisés par l'Aéro-Club de Belgique et qui terminaient les fêtes du Congrès de la Fédération Aéronautique avaient attiré le dimanche 15 septembre dans le vaste parc du Cinquantenaire, une foule énorme. Le temps qui était resté menaçant toute la matinée, s'était d'ailleurs franchement mis de la partie, et un gai soleil avait apporté son précieux décor à ce cadre grandiose pour une fête de ce genre.

Les formes sphériques des trente ballons concurrents s'arrondissant au fur et à mesure du gonflement, donnaient, au Cinquantenaire, l'aspect d'une vaste champignonnière.

Dans l'enceinte réservée, où les aérostats sont gonflés, de nombreux personnages officiels sont présents, parmi lesquels nous remarquons de nombreux membres de l'Aéro-Club de Belgique et de l'Aéro-Club de France. L'Aéro-Club du Nord de la France est représenté par MM. Ed. Boulenger, président, Delanoë, vice-président, A. Lepers, trésorier, A. Damez, secrétaire, E. Delabre, A. Delobel, E. Lesur, d'Ussel, etc.

La foule suit avec intérêt les préparatifs des ascensions, pour lesquels de nombreux soldats du génie et aéroliers militaires ont été requis.

Neuf ballons prennent part au concours d'atterrissage, dont les prix seront attribués aux pilotes qui auront atterri à la distance la plus faible d'un point désigné par eux, avant le départ et au-delà du périmètre de 50 kilomètres fixé par les membres du Comité.

Le premier aérostat qui s'élève exactement à 4 heures et aux accents de la « Brabançonne » exécutée par la musique du 2^e Guides est le « Radio-Solaire », cubant 750 mètres cubes et piloté par un Brésilien, M. de Fonséca; l'étoffe argentée du ballon brille au soleil; on croirait une énorme boule d'argent qui s'élève. Puis prennent successivement le départ : « l'Emulation du Nord » (600 m. c.) à 4 h. 18, monté par MM. Crombez frères de Lille; « La Mouette » (630 m. c.), à 4 h. 38, piloté par M. Dubrulle d'Orléans; « Plume-au-Vent » (700 m. c.), à 4 h. 43, piloté par M. Van der Stegen, Belge; « Audax » (600 m. c.) à 4 h. 48, piloté par M. Vermandet, Français, « Champigny » (700 m. c.) à 5 h. 06, piloté par M. Scutenaire,

Belge; « St-Michel » (700 m. c.), à 5 h. 43, piloté par M. Van den Driessche, Belge, etc.

Vingt-deux ballons, cubant de 600 à 2.200 mètres cubes, participent au concours de distance, dont les prix seront attribués aux pilotes ayant effectué les plus longs voyages.

Le premier aérostat qui part dans cette catégorie est « Milano » (2.000 m. c.), piloté par le célèbre aéronaute italien Usuelli, le premier qui a franchi le Mont-Blanc et qui fit, on se le rappelle, une descente mouvementée dans l'Adriatique.

Puis s'élèvent : « Zéphir » (2.200 m. c.), monté par le professeur Huntington Anglais; « Sylphe » (1.600 m. c.), piloté par M. P. Tissandier, Français; « Le Charles », (1.437 m. c.), piloté par M. Léon Ghende, Belge; « Eden » (800 m. c.), piloté par M. Ed. Boulenger, président de l'Aéro-Club du Nord, qu'accompagne M. Guy d'Ussel. Le départ de « l'Eden » s'effectue dans d'excellentes conditions, sous la direction compétente de M. Albert Delobel, et est très applaudi.

Tous les aérostats se dirigent vers le Sud, c'est-à-dire vers la France....

Le soir arrive, il reste encore six ballons qui s'élèvent dans la nuit alors que le public a déserté le Cinquantenaire..... Heureusement la lune brille au firmament.

En résumé, gros succès pour les aimables dirigeants de l'Aéro-Club de Belgique que nous félicitons bien vivement.

Nous publions d'autre part, sous forme de tableau le classement officiel du concours de distance.

GUY DE ROPE.

RÉUNIONS DE COMITÉS

Réunion du 28 août 1907

Le Comité de l'Aéro-Club du Nord s'est réuni au siège social à Roubaix, sous la présidence de M. Edouard Boulenger, le mercredi 28 Août 1907.

Étaient présents : MM. Boulenger, Delanoë, Delabre, Delobel, Crombez, Lepers et Damez.

Le Comité décide la participation officielle du Club au Congrès de la Fédération Aéronautique Internationale et au Concours internationale de distance qu'organise l'Aéro-Club de Belgique, à Bruxelles, le 15 septembre, ainsi qu'au Grand Prix de l'Aéro-Club de France, à Paris le 29 septembre.

Quatre ascensions sont décidées pour : 1^{re} Samedi 31 août (pilote M. Boulenger avec l'Iris); 2^e Dimanche 1^{er} septembre (pilote M. Delobel, avec Le Nord); 3^e Dimanche 8 septembre (M. Boulenger) et Mardi 10 septembre (M. Delanoë).

Des réductions sur le parcours par chemin de fer seront demandées à l'Aéro-Club de France pour les sociétaires qui voudraient se rendre à Paris pour le Grand-Prix aérostatique.

Le Comité décide le principe d'un grand rallye-ballon automobile et cycliste qui serait organisé pour le dimanche 6 octobre de concert avec l'Automobile-Club du Nord et le Nord-Touriste.

Il est enfin décidé que la grande salle du siège social sera tous les lundis de 6 heures à 8 heures du soir, à la disposition de nos sociétaires qui voudraient s'y réunir pour échanger leurs impressions, consulter les revues et ouvrages spéciaux.



AUTOMOBILE - CLUB du NORD

..... SOCIÉTÉ
..... RÉGIONALE
..... D'ENCOURAGEMENT

Siège Social : 4, Rue de la Gare. - ROUBAIX

— TÉLÉPHONE 805 —



BULLETIN OFFICIEL

..... MENSUEL

SEPTEMBRE 1907

RÉDIGÉ PAR TOUS & POUR TOUS

— LES MANUSCRITS SONT RENDUS —

SOMMAIRE

Montrons le bon exemple (A. D.)	675
Nos sociétaires au Rallye-Ballon	676
Réduction de 50 0/0 pour aller au Salon	676
Questions de routes (PIERRE DE FLANDRE)	676
Poteaux indicateurs et signaux avertisseurs (PIERRE DE FLANDRE)	676
La question des véhicules industriels (A. D.)	677
Plaisanteries dangereuses (ZIGZAG)	678
Passages dangereux	678
Un Automobile-Club à Ostende	678
Informations diverses	679
Réunions de comités	679
Candidatures du mois	679

MONTRONS LE BON EXEMPLE

« L'Automobile-Club du Nord de la France », avec l'aimable concours de l'administration des Ponts et Chaussées, vient de faire placer le long des principales routes de la région, quelques centaines de plaques destinées à rappeler à tous les conducteurs de véhicules les prescriptions essentielles de la réglementation sur la circulation générale, c'est-à-dire celles qui constituent la base fondamentale de cette réglementation.

En caractères suffisamment visibles ces plaques de fonte disent simplement :

*Pour éviter les accidents d'automobiles
conducteurs
gardez la droite de la route
laissez-vous dépasser à gauche*

Notre club pense avoir ainsi acquis un titre de plus à la sympathie des pouvoirs publics et de tous les usagers de la route, voire même des piétons.

Mais il ne suffit pas d'indiquer en lettres de métal les devoirs de chacun et de consentir des sacrifices pécuniers, il faut commencer par se soumettre soi-même aux obligations que la loi impose... Et c'est ici que nous croyons devoir, une fois de plus, faire appel à la bonne volonté, au bon sens et à l'esprit de solidarité des membres de l'A. C. du Nord.

Ayons toujours à la mémoire les recommandations si précises de cet admirable « Code de la route »

complétant si justement les prescriptions légales. Montrons le bon exemple aux charretiers et autres conducteurs. Lorsque sur la route nous devons dépasser ceux-ci ayons la patience d'attendre qu'ils aient pris leur droite afin de les dépasser correctement à gauche plutôt que de le faire en vitesse à droite car c'est souvent à cause de cette précipitation et de l'inobservation des règlements par certains automobilistes que les voituriers ne savent plus à quoi s'en tenir et que des confusions toujours regrettables, parfois dangereuses, se produisent.

Toujours sur la route évitons le plus possible d'entrer en contact avec les chiens, poules, canards et autres animaux qui peuvent s'y trouver... à tort ou à raison peu importe ! Rappelons-nous ce précepte : « Ne faisons pas aux autres ce que nous ne voudrions pas qu'on nous fit ! » et n'oublions pas que la route est à tout le monde. Ne donnons donc aucun prétexte aux représailles.

Dans les villes et agglomérations redoublons de prudence et de patience. Gardons nous de rouler avec l'échappement libre pour le plaisir de faire un tapage assourdissant, parfaitement inutile d'ailleurs et de très mauvais goût, sans compter la poussière.

Les automobiles sont en général assez désagréables par elles-mêmes aux piétons, aux amateurs de chevaux et à tous ceux qui ne peuvent utiliser ce moyen de locomotion, ne les rendons pas plus antipathiques encore par fanfaronnade.

En ce temps de progrès à outrance où l'on s'efforce de « démocratiser » l'automobile comme on l'a fait pour la bicyclette, au moment où le commerce et l'industrie cherchent à lui faire remplir un rôle utilitaire, il importe au contraire que chacun y mette du sien pour que tous : automobilistes, cyclistes, cochers, charretiers, piétons, etc. fassent bon ménage sur les routes comme dans les rues...

Et, encore une fois, c'est à nous qu'il appartient de faire le premier pas dans cette voie...

A. D.

Nos sociétaires au Rallie-Ballon du 6 Octobre 1907

Ainsi que nous l'avons fait connaître par voie de circulaire, tous les membres de l'Automobile-Club du Nord de la France sont invités à participer, dans la matinée du dimanche, 6 octobre 1907, au rallie-ballon, automobile et cycliste organisé au Vélodrome Roubaisien par notre section aérostatique l'« Aéro-Club du Nord » afin de terminer une première saison au cours de laquelle, ce nouveau groupement a pu montrer déjà qu'il était bien vivant.

Les sociétaires de l'« Aéro-Club du Nord » trouveront dans la partie de ce « Bulletin Mensuel » réservée à l'« Aéro-Club du Nord » le règlement de cette très intéressante épreuve. Nous espérons qu'ils répondront en grand nombre à l'invitation de l'« Aéro-Club du Nord » ; ce sera pour eux l'occasion de manifester leur sympathie aux dévoués membres du Comité de notre section aérostatique tout en passant quelques instants agréables.

Les automobilistes qui s'inscriront pour participer au rallie-ballon auront l'entrée gratuite au Vélodrome Roubaisien dont les portes seront ouvertes à neuf heures du matin. Les autres, ainsi que les personnes les accompagnant, paieront le prix d'entrée de 25 centimes perçu par l'administration du Vélodrome Roubaisien.

Réduction de 50 0/0 pour aller au « Salon »

De même que les années précédentes nous sommes heureux de faire connaître à nos sociétaires que la Compagnie du Chemin de fer du Nord a consenti à accorder à ceux d'entr'eux qui se rendront à Paris, à l'occasion du « Salon » de l'Automobile (Exposition décennale) — lequel se tiendra cette année du 12 novembre au 1^{er} décembre — une réduction de 50 % sur le prix du voyage, aller et retour.

Pourront seuls profiter de cette réduction ceux qui se feront inscrire dans nos bureaux : 4, rue de la Gare, à Roubaix, pour le 5 Novembre au plus tard, la Compagnie du Nord demandant un certain délai pour la délivrance des bons nominatifs.

Questions de Routes

On a pu lire dans le compte-rendu de la réunion d'août de notre Comité-Directeur, que celui-ci a voté sur la proposition de notre actif vice-Président, M. Ch. Guyot, une somme de mille francs comme participation aux essais d'agglomérants sur la route n° 1, entre Montreuil et Boulogne.

M. Marion, le sympathique et dévoué ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées du Pas-de-Calais en réponse à l'avis que nous lui en avons donné, a bien voulu en nous exprimant sa gratitude, nous assurer à nouveau de tout son dévouement.

Les garde-barrières. — Sur la proposition de notre infatigable vice-Président, M. Ch. Guyot, une gratification vient d'être accordée à Mme Rambure, garde-barrière du passage à niveau 131, sur la ligne de Paris à Boulogne.

Nos sociétaires peuvent toujours nous signaler ces modestes fonctionnaires qui sans rien sacrifier à la stricte observance des règlements, font néanmoins preuve de zèle et de réelle obligeance à l'égard des automobilistes.

La route de Rousbrugge à Ypres. — Nous donnons ci-après le texte de la lettre adressée par notre sous-commission des routes à M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, relativement à la route de Rousbrugge à Ypres par Poperinghe :

« Monsieur le Ministre des Finances et Travaux Publics, Bruxelles.

« Ayant appris que la route de Rousbrugge à Ypres, par Proven, Poperinghe, Vlamertinghe, était sur le point d'être refectionnée, nous nous permettons d'intervenir, Monsieur le Ministre, pour plaider la cause de l'empierrement : le goudronnage, que l'on pratique si bien en Flandre, réduit à néant les légers inconvénients que présentait l'empierrement, tout en la rendant plus économique que le pavé et combien préférable pour l'automobile !

« La route en question intéresse tout particulièrement les nombreux automobilistes de notre région, qui vont à Poperinghe pour leurs affaires, et circulent de la Flandre Belge à la Flandre Française ; c'est en effet la route directe de Courtrai, Menin, etc., à Dunkerque.

« Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien examiner notre requête et dans l'espoir d'un avis favorable, nous vous présentons l'assurance de nos sentiments distingués et respectueux. »

Espérons qu'une fois de plus, l'Administration belge voudra bien donner une suite favorable à cette demande justifiée.

PIERRE DE FLANDRE.

Poteaux indicateurs et signaux avertisseurs

La Fédération des Automobile-Clubs Régionaux de France ayant adopté dernièrement sur la proposition de notre dévoué président, M. Hector Franchomme, un disque avertisseur pour les automobilistes, d'un modèle unique aussi simple qu'ingénieux et qui va être utilisé, par tous les clubs provinciaux de notre pays, nous avons immédiatement commandé un certain nombre de ces signaux qui sont livrés, soit avec des « agrafes » destinées à être appliquées sur les murs, soit avec des poteaux en fonte pouvant être fixés le long des routes.

Nous sommes donc maintenant en mesure de satisfaire les demandes et propositions de ce genre que voudront bien nous présenter ou nous renouveler nos aimables délégués et tous nos sociétaires qui n'auront qu'à nous retourner rempli le petit questionnaire qui accompagnait notre récente circulaire dans laquelle nous traitions cette question.

D'accord avec les administrations départementales des Ponts-et-Chaussées, il sera procédé, dans le plus bref délai possible, à la pose de ces signaux et c'est dans le but de faciliter la circulation générale que nous prions tous nos sociétaires de se faire, à cet effet, nos collaborateurs.

Pierre de Flandre.

LES "PRIMA"

(France, Angleterre, Allemagne, Belgique, Amérique)

LA MEILLEURE QUALITÉ

BAS PRIX



4 Cylindres 10/14 Chevaux

4800 fr. le Chassis

Wasquehal, le 13 Août 1907

Messieurs François ERNOULT & C^{ie}

ROUBAIX

*Je suis heureux de pouvoir vous donner l'appréciation que vous me demandez au sujet de la **Voiture Monocylindrique 9 Chevaux "PRIMA"** que vous m'avez livrée...*

Depuis que j'ai cette machine, elle a toujours marché à mon entière satisfaction et sans m'amener aucun ennui. J'ai fait avec elle outre mon service journalier quelques petites excursions et elle s'est toujours très bien comportée.

Ce qu'il y a de plus intéressant c'est la facilité de conduite et d'entretien de ce véhicule et surtout la souplesse de son moteur très silencieux, puissant et économique.

Je suis d'autant plus heureux de vous témoigner ma satisfaction que j'avais été plus désagréablement prévenu contre cette marque par des critiques injustifiées.

Recevez, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Signé :

D^R M. LIÉNARD.

François ERNOULT & C^{ie} 77, Rue du Grand-Chemin, ROUBAIX
TÉLÉPHONE 619

Agents Généraux pour le Nord

Moteurs, châssis et voitures PRIMA à la disposition des acheteurs pour démonstration et essais

Envoi gratuit du grand catalogue illustré PRIMA sur simple demande affranchie.



Représentants sont demandés partout

GRAISSEURS MÉCANIQUES & AUTOMATIQUES

L. DUBRULLE Constructeur
Mécanicien

28 bis, Rue Villeneuve, CLICHY-sur-SEINE

Adoptés par toutes les Grandes Marques

Plus de 4000 Graisseurs en fonction



*

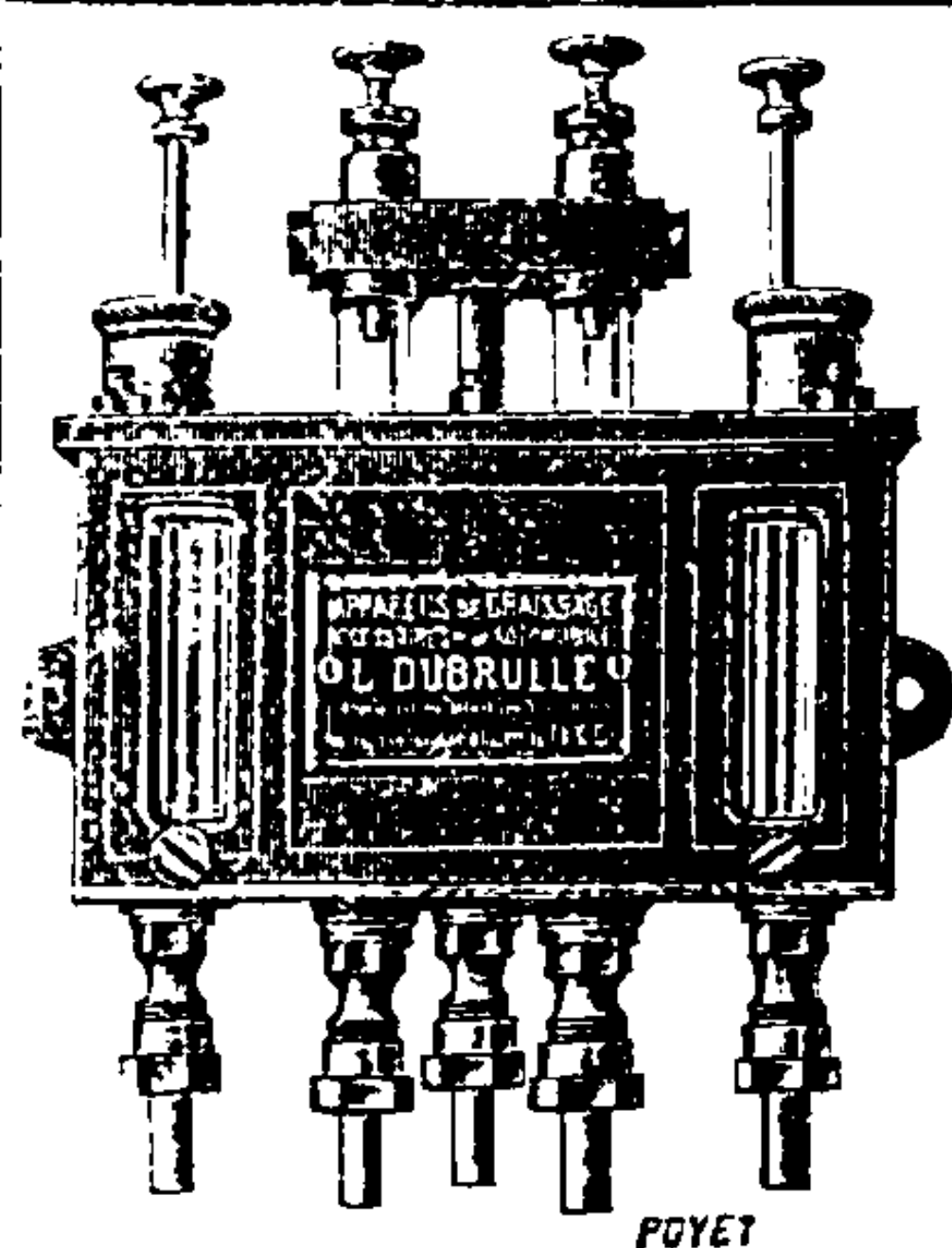
Graisseurs mécaniques
à refoulement sous
haute pression (bre-
vetés S.G.D.G.)

Graisseurs mécaniques
à jets (b^{te} S.G.D.G.)

Graisseurs automati-
ques fonctionnant par
la pression des gaz
d'échappement (bre-
veté S.G.D.G.)

*

APPAREILS DIVERS



POYET

L.

à l'Étra



MAL

l'huile

21, Rue de Malte
PARIS

Téléphone 933-02

Cycles & Automobiles



COTTEREAU & C^{IE}

DIJON.



CYCLES, 12 Modèles.

AUTOMOBILES, 10 Modèles.

Pour tous les besoins,

Pour toutes les bourses.



NOUVEAUTÉS EXTRAORDINAIRES



Catalogue Franco



Agents demandés dans toutes les Villes

RAFFINERIE

DE

Pétrole de Dunkerque

ESSENCE MARQUE

TOURISTE

Spéciale pour Automobiles



SE VEND EN BIDONS DE 5 ET 10 LITRES

Ce produit se recommande
par sa légèreté et son homogénéité

LA QUESTION DES VEHICULES INDUSTRIELS

On lira avec intérêt la lettre suivante que nous venons de recevoir de la Société « Emress » en réponse à notre article du mois dernier « Pour l'achat des Véhicules Industriels ». On ne peut qu'approuver les réflexions judicieuses qui y sont formulées et réclamer les intelligents constructeurs de l'offre avantageuse qu'ils veulent bien soumettre à nos industriels. Nous croyons pouvoir dire que du fait de cette initiative qui sera imitée, espérons-le, et par l'effet d'épreuves foncièrement pratiques auxquelles seront conviés à nouveau les constructeurs, la question des « Poids Lourds » va entrer définitivement dans sa phase décisive. — Voici cette lettre :

« Monsieur le Président de l'Automobile Club du Nord,
Roubaix.

» Monsieur le Président,

» Nous avons lu avec intérêt l'article signé A. D., dans le bulletin officiel d'Août 1907 que nous venons de recevoir, sur l'achat des véhicules industriels.

» Nous partageons entièrement votre manière de voir en ce qui concerne les hésitations bien naturelles des industriels qui envisagent la possibilité de remplacer la traction animale, si coûteuse et si peu pratique, par la traction automobile.

» Les concours qui ont eu lieu jusqu'à ce jour sous le patronage de l'Automobile-Club de France et du Ministère de la Guerre n'ont donné à ces industriels que des renseignements peu concluants. Ils ont bien démontré que la consommation d'essence des camions automobiles était basse, et peut-être même, que les camions résistaient bien à 20 jours de service intensif ; mais ces concours n'auront pas démontré à ces industriels les services pratiques qu'ils étaient en droit d'en attendre et la dépense réelle à la tonne kilométrique sur laquelle ils devaient compter.

» La consommation d'essence ou autre carburant est, bien en effet, un facteur de dépense, mais il en est bien d'autres dont l'un des plus importants est la dépense de consommation des bandages caoutchoutés jugés indispensables par la plupart des constructeurs, puisque 42 sur 44 camions étaient montés sur bandages caoutchoutés au dernier concours. Les conditions de ce concours étaient telles que, les visites et entretien du camion étant interdits dans le parc fermé à l'arrivée des véhicules, ces visites et cet entretien devaient être faits, sur la route, par le conducteur du véhicule, qui prenait ainsi sur son temps de route, déjà trop court pour les distances à franchir, de sorte que, pour arriver à l'heure à destination — sans quoi le véhicule était éliminé du concours — le conducteur devait presser l'allure d'une façon excessive pour un camion ; certains arrivaient à faire 25 à 30 kilomètres à l'heure : est-ce là une vitesse admissible pour un véhicule de poids lourds ? Ces vitesses exagérées arrivaient à dissocier les éléments du véhicule, arrachaient les bandages de caoutchouc et entraînaient à des réparations tellement importantes et fréquentes que nombre de constructeurs faisaient suivre leurs camions par une autre automobile contenant plusieurs mécaniciens et tout le matériel d'entretien et de rechange, qu'il était interdit au camion d'emporter lui-même.

» D'autre part, les organisateurs du concours avaient cru devoir plombier les différentes parties du véhicule, et,

entr'autres, les carters des moteurs et boîtes de vitesses. Ils rendaient, de ce fait, tout entretien de ces parties impossible — sauf disqualification en cas de rupture des plombs — et il arrivait que, si le conducteur entendait son moteur « cogner » par suite d'un desserrage de tête ou de pied de bielle, par exemple, il lui était interdit de resserrer un écrou qui eût évité cet inconvénient, et il lui fallait continuer, marchant dans de mauvaises conditions et sachant fort bien qu'il abîmait son moteur.

» Ces considérations ont été étudiées très scrupuleusement avant le concours par la Société « Emress » et elle n'a pas cru que, dans ces conditions, il y eut pour le public une démonstration de la valeur de son matériel dans les conditions imposées. L'étude très complète et très longue qu'elle a faite des véhicules de poids lourds lui a permis de déterminer un certain nombre de conditions « sine qua non » auxquelles doit satisfaire un camion automobile qui réponde vraiment aux besoins de l'industrie. Les principales de ces conditions sont : une robustesse absolue du moteur, de l'embrayage, du changement de vitesse du camion, un châssis rigoureusement indéformable, des roues à bandages métalliques très larges, seuls pratiques sous des grosses charges, de façon à ne pas détériorer la route, une suspension parfaitement établie et disposée de telle sorte que le moteur ne fatigue pas plus lorsque le camion est à vide que lorsqu'il est en charge ; la possibilité de transporter une charge atteignant 5 tonnes à une allure moyenne de 12 à 14 kilomètres avec un moteur relativement faible, 24 H. P., et une consommation d'essence aussi réduite que possible, qui permet d'obtenir le transport de cette charge, à raison de 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre.

» Le Ministère de la Guerre, désireux de compléter les indications que lui avaient fournies le dernier concours, a pris une mesure très intéressante, celle de convoquer les différents constructeurs à lui fournir des camions pour le transport des approvisionnements aux troupes des 12^{me} et 18^{me} corps d'armée prenant part aux manœuvres du Sud-Ouest, du 5 au 15 Septembre prochain. Aucune vitesse exagérée n'étant plus imposée, toutes facilités étaient laissées au mécanicien pour l'entretien de son camion, la Société « Emress » s'est fait un plaisir et un devoir d'engager un de ses camions de 5 tonnes qui vient de partir aux manœuvres.

» Néanmoins, comme nous le disions en commençant, et quelque probants que puissent être les résultats fournis par cette participation du camion aux grandes manœuvres, nous sommes parfaitement de l'avis de l'auteur de l'article paru dans votre dernier bulletin, qu'un industriel sérieux ne peut s'en rapporter exclusivement aux résultats dont il sera mention, et qu'il lui est indispensable d'essayer par lui-même pendant quelque temps le camion dont il projette l'acquisition, avant de s'engager définitivement dans cette acquisition.

» La Société « Emress » représentée par MM. François Ernoul et C^{ie}, 77, rue du Grand-Chemin, à Roubaix, se fait donc un plaisir de vous informer qu'elle consent à une location pendant trois mois aux industriels de la région du Nord des camions de sa fabrication dont ils pourraient avoir l'emploi, certains que les résultats obtenus décideront les industriels, qui auront fait l'essai de ses véhicules, à transformer cette location en une vente ferme.

» En outre de ses camions de 3 à 5 tonnes, la Société « Emress » construit également le petit camion ou voiture de livraison ou petit omnibus pouvant porter une à deux tonnes pour lesquels elle donne les mêmes facilités que pour ses camions de poids lourds.

» Nous nous excusons de cette lettre un peu longue qui

nous a paru nécessaire pour bien mettre au point la question si intéressante du transport par camions-automobiles, et nous nous tenons à votre disposition, Monsieur le Président, pour vous fournir tous autres renseignements complémentaires qu'il vous plairait de nous demander.

» Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

» Le Directeur Commercial, A. DE LA HAUSSE. »

Nous pensons que la lettre de la société Emress est de nature à intéresser un certain nombre de nos sociétaires qui auront ainsi toute facilité pour se mettre en rapport avec ces avisés constructeurs.

D'autre part nous avons cru devoir appeler l'attention des Chambres de Commerce de notre région sur cette importante question nous mettant à leur disposition pour servir d'intermédiaires entre les industriels que ce progrès ne saurait laisser indifférents et les maisons de construction.

Enfin dans une récente lettre-circulaire adressée à tous nos sociétaires, nous avons prié ceux d'entr'eux que la constitution d'un groupement d'acheteurs éventuels de véhicules industriels intéresse, de nous donner toutes les indications voulues à ce sujet.

En un mot nous ne négligerons rien pour encourager l'emploi utilitaire de la locomotion automobile dans l'industrie avec la seule préoccupation de rendre service à ceux qui créent ces véhicules du Progrès comme à ceux qui les utilisent.

A. D.

PLAISANTERIES DANGEREUSES

A la suite de faits regrettables qui se sont produits à diverses reprises sur la route de Warneton à Ypres, M. Pierre Claeysens, membre de notre Comité-Directeur dont on connaît tout le dévouement et les influentes relations chez nos amis de Belgique, a adressé la requête suivante au Parquet d'Ypres :

Monsieur le Procureur du Roi, à Ypres,

Je me permets de solliciter, au nom de notre client, une petite enquête, par la gendarmerie, au sujet d'actes hostiles ou plaisanteries, dont les conséquences pourraient être terribles, au lieu dit « Les Quatre-Rois » sur la route de Warneton à Ypres.

Le dimanche 11 courant dans la soirée, la route était barrée par une ligne de pavés de bordure, (fait constaté par M. Vandermeersch de Quesnoy); le lendemain 12 dans la soirée, j'ai constaté moi-même deux barrages à 100 mètres de distance, l'un placé à un tournant de la route, l'autre à l'entrée du hameau des « Quatre-Rois », j'y ai été accueilli à coups de pierres, ces barrages se trouvaient entre les « Quatre-Rois » et Wambeek. Arrivé à Warneton, je me suis fait conduire au domicile d'un garde de police, pour lui faire constater ces faits, mais malheureusement je ne l'ai point trouvé chez lui. Dimanche 18 courant, la route était encore barrée au lieu dit « Nippersdat ». Nous pouvons craindre un accident grave une nuit ou l'autre, si l'on ne parvient à enrayer ces mauvaises farces, faites par des ouvriers plus ou moins pris de boisson.

Comptant que vous voudrez bien donner suite à nos réclamations, veuillez agréer...

Voici la réponse que M. P. Claeysens n'a pas tardé à recevoir :

Ypres, 24 août 1907.

Cher Monsieur,

Au reçu de votre plainte, nous avons donné des ordres sévères à la gendarmerie et à la police. Tout sera mis en œuvre pour découvrir les auteurs des actes que vous signalez et pour en éviter le retour.

Une surveillance étroite sera spécialement exercée sur le territoire de Warneton.

Veuillez, agréer, etc.

En remerciant M. le Procureur d'Ypres de son aimable réponse nous espérons que nos sociétaires retrouveront la sécurité sur les routes belges, mais qu'ils n'oublient pas que la réciprocité lui est demandée car bien souvent les actes de mauvais gré que nous déplorons, sont le résultat de la conduite de certains d'entre eux sur ces routes.

ZIGZAG.

Passages dangereux

Il ne s'agit pas de pavé raboteux, de tournant brusque, de passage à niveau meurtrier, de traître caniveau, mais de la contravention plus traîtresse encore qui vous guette à Seclin, automobilistes, mes frères. Ne vous y risquez pas, cussiez-vous adopté de l'escargot, l'allure prudente et réfléchie. Évitez l'une et l'autre, Seclin et sa contravention, contournez-les, suivez la route d'Arras par Fournes, la Bassée, Lens ; la longue traversée de Carvin et ses caniveaux vous sont épargnés, en même temps qu'au ministère public de Seclin, la cruelle obligation de sévir même contre ses bons amis, mais hélas aussi, à Caton, à Brutus, à ces vieux Romains stoïques d'avant la décadence, ce tressaillement d'aise qui les ravit dans leurs tombeaux.

UN AUTOMOBILE-CLUB A OSTENDE

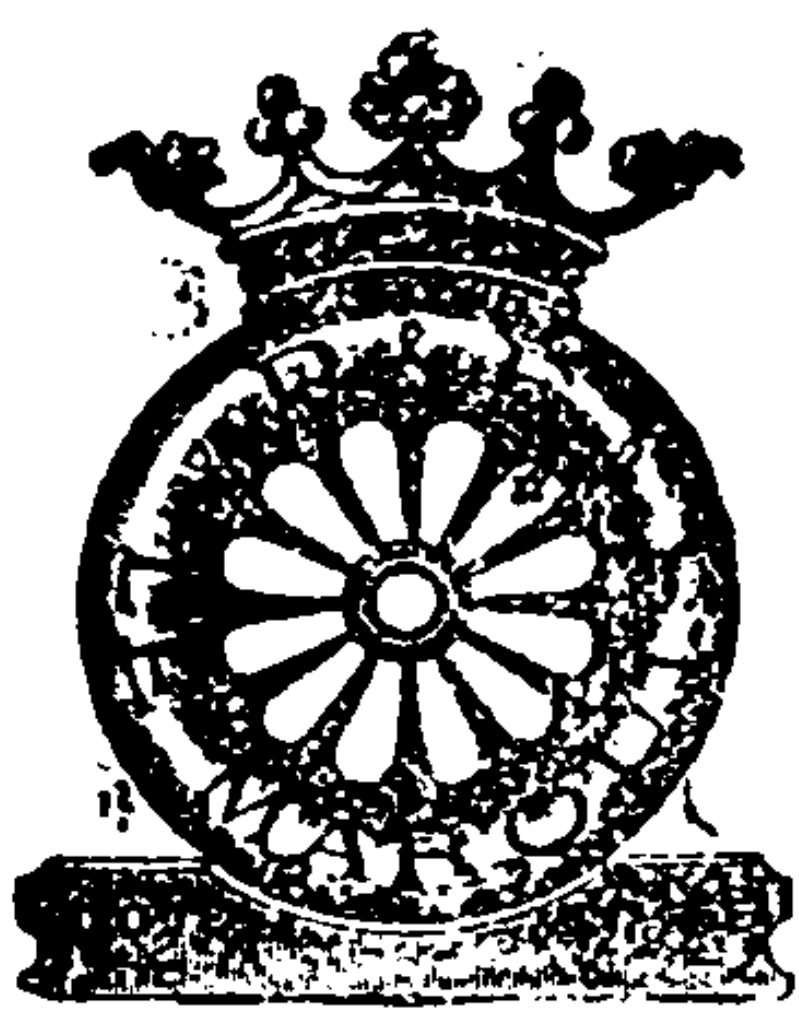
Ostende, ville sportive s'il en fut, ne possédait pas d'Automobile-Club. Cette lacune va être comblée, grâce à l'initiative de quelques sportsmen réunis par M. Pieters, bourgmestre de la Reine des Plages.

Le comité est ainsi composé :

A. Pieters, bourgmestre d'Ostende; I. Van der Heyde, député, Ostende; baron de Caters, président de l'A. C. A., Anvers; Th. Ratinckx, secrétaire général de la S. A. O., Anvers; Louis Van Iseghem, bourgmestre et conseiller provincial, Snaeskerke; comte Joseph de Hemptinne, président de l'A. C. F., Gand; chevalier Clément d'Ydewalle, Ostende; Désiré Serruys, industriel, Ostende; Raymond Serruys, industriel, Ostende; Emile de Beukelaer, président de l'Union cycliste internationale, Anvers; Joseph Van Sieleghem, industriel, Eernegem; baron Raoul de Vrière, délégué à l'organisation de la S. A. O., Ostende.

Le comité dans son manifeste s'exprime ainsi :

« Un Automobile-Club ostendais s'impose. Il importe que la



Pneu Cuir LE MARQUIS

Antidérapant imperforable

J. DUFOUR

30, Rue du Château, 30, ROUBAIX

TÉLÉPHONE 516

AVANTAGES DE L'EXTINCTEUR A MAINS

" LE RAPIDE "

BREVETÉ S. G. D. G.

1° Le *Rapide* No 1 contient 2 litres 1/4 de liquide, ne pèse que trois kilos tout chargé, et son maniement est des plus simples.

2° Son prix n'est que de 20 fr. et la charge en verre ne coûte que 1 fr.

3° L'oxydation du *Rapide*, sans mécanisme intérieur, devient impossible par le fait que le liquide extincteur n'arrivant que jusqu'en dessous du bouchon qui se trouve placé au sommet de l'appareil, aucune partie supérieure n'est en contact avec le liquide.

4° Le liquide extincteur contenu dans le *Rapide* se trouvant hermétiquement renfermé dans l'appareil par des dispositifs spéciaux, ne perd jamais sa vigueur.

5° L'efficacité du *Rapide* est tellement grande qu'il éteindra à une distance de 10 à 12 mètres, aussi bien le premier jour que dix années après.

6° La force de construction du *Rapide* lui permet d'être chargé indéfiniment. — En résumé, le *RAPIDE* est donc :

Très léger, très maniable, très peu coûteux, inoxydable, toujours efficace, et, de plus, inexplosible.

GARANTI DIX ANS DE BON FONCTIONNEMENT

STROM

Le Parapluie
La Couverture
Le Manteau
La Jupe sac
Les Gants
Les Lunettes
Les Costumes

STROM

CATALOGUE FRANCO



N° 595

Manteau Cache-Poussière en 3 lignes

STROM

Les Fourrures
Les Tissus
Les Soieries
Les Loden
Les Cuirs
Les Cachemires

DE

STROM

16, Chaussée d'Antin, PARIS

TÉLÉPHONE 250-18

Châuffeurs de la région, pour vos CARROSSERIES AUTOMOBILES

Adressez-vous
à la MAISON

CLIQUENNOIS FRÈRES

48-50, Rue de Douai
LILLE (Téléph. 252)

la plus importante Carrosserie du Nord dont l'installation et l'outillage perfectionnés permettent de fournir VITE & BIEN, TOUS les MODÈLES

les plus élégants

les plus confortables

les plus finis

FOSSÉ POUR RÉPARATIONS

Pour rendre l'automobile agréable un bon moteur ne suffit pas il faut aussi une bonne carrosserie

AUTO-OFFICE

65, Avenue d'Antin, 65 — PARIS

VOITURES AUTOMOBILES

de toutes les grandes marques

neuves & d'occasion

ROCHET-SCHNEIDER; ITALA; PANHARD-
LEVASSOR; BOLLEE; DELAUNAY-BELLEVILLE;
CHARRON; FIAT; PEUGEOT; RENAULT; MORS
etc., etc.

LIVRAISONS RAPIDES

POIDS LOURDS - CAMIONS AUTOMOBILES

AGENCE GÉN^{LE} DU NORD & DU PAS-DE-CALAIS

50, Rue des Ponts-de-Comines, LILLE

Téléphone 232



Le silence est gratuit avec le **SILENCIEUX OSSANT FRÈRES**

car il est sans prise de force

B. DURANT, 178, Boulevard Péreire, PARIS

ESSENCE
Spéciale
EOLINE
pour
AUTOMOBILES
Croix-Wasquehal
(Raffinerie de Pétrole
du Nord)

CYCLES & AUTOMOBILES

HENRI HURET

63, Rue Nationale, LILLE

CYCLES : HUMBERT, BEESTON, TERROT
STROCK, CERF, etc.

AUTOMOBILES : PANHARD & LEVASSOR
BERLIET, DARRACQ
Prosper LAMBERT, etc.



Grand Garage Roubaisien

14, Rue Sébastopol, 14, ROUBAIX

Au centre de la ville, près la rue Neuve, entre la
Grande-Place et le Boulevard de Paris



Directeur :

Rémi BRAEM

Constructeur-Mécanicien

AUTOMOBILES, MOTOCYCLETTES et CYCLES

Vente — Réparations — Accessoires — Pièces détachées — Pneumatiques — Essence, etc.

GARAGE et ENTRETIEN au mois ou à l'année

Travail soigné et garanti. — Produits de premier ordre. — Prix modérés.

Semaine automobile d'Ostende soit organisée par un Club local, secondé par des éléments actifs et compétents.

« Un comité s'est constitué en vue d'atteindre ce but et vous prie d'adhérer, comme membre, au nouveau club.

« Il serait superflu d'attirer votre attention sur l'intérêt matériel et moral que la ville d'Ostende ainsi que ses environs retireront de cette nouvelle organisation. De même, il serait oiseux de vous faire remarquer que les membres de l'Automobile-Club ostendais bénéficieront (qu'ils soient automobilistes ou non) de tous les avantages résultant de leur adhésion : admission aux fêtes, courses, etc., etc.

« Les facilités en cas d'excursion à l'étranger seront évidemment identiques à celles qu'obtiennent les membres des autres clubs.

« L'année sociale commençant le 1^{er} janvier, la première cotisation sera valable jusqu'au 31 décembre 1908. »

Le prix de la cotisation est fixé à 10 fr. Les adhésions sont reçues chez le baron R. de Vrière, 15, rue Saint-Petersbourg, Ostende.

La présidence effective avait été offerte au comte Visart de Bocarmé qui pour des raisons personnelles a décliné. Nous croyons savoir que le baron de Vrière qui a donné des preuves d'activité inlassables sera appelé à la présidence effective. Parmi les futurs membres du conseil d'administration signalons MM. Van der Heyde, député, baron de Caters, chevalier d'Ydewalle, le comte Visart de Bocarmé, Emile de Beukelaer et Serruys.

INFORMATIONS DIVERSES

Nécrologie. — L'A. C. du Nord vient de perdre l'un de ses fondateurs et de ses collaborateurs les plus précieux en la personne de M. Hilaire Binet, industriel, membre de la Chambre de Commerce de Tourcoing, qui faisait partie de notre Comité Directeur depuis la création de notre club.

Tous ceux qui ont pu apprécier l'esprit éclairé, la rare compétence, l'aimable obligeance et le grand dévouement de notre regretté collègue se joindront à nous pour renouveler à Madame Binet et à sa famille l'expression sincère de notre respectueuse sympathie et de nos vives condoléances.

Fiançailles. — C'est avec le plus vif plaisir que nous avons appris les fiançailles de notre excellent ami et collègue, M. Emile Crouy, le dévoué secrétaire de la section boulonnaise de l'A. C. du Nord de la France, avec Mademoiselle Cuvelier, de Lille.

Nous offrons bien cordialement à M. E. Crouy, qui ne compte que des sympathies dans notre club... comme ailleurs, ainsi qu'à sa gracieuse fiancée, nos vives félicitations et nos vœux de bonheur les plus sincères.

RÉUNIONS DE COMITÉS

Réunion du 5 Septembre 1907

Le Comité-Directeur de l'A. C. du Nord s'est réuni au siège social, à Roubaix, le jeudi 5 septembre, sous la présidence de M. Hector Franchomme.

Dix-neuf nouveaux membres ont été admis : MM. Emile Schindeler, industriel à Comines ; Gustave Nuytten industriel à Lambersart ; Jean Faure, ingénieur à Lille ; Maurice Subitez, fabricant de tulles à Calais ; Jules Lemaire, brasseur à Denain ; Henri Delcourt, banquier à Boulogne ; le

baron Joseph du Teil, à Blendecques ; Paul Obry, à Blendecques ; Albert Houzet, négociant à Lille ; Léon Bachelier, négociant à Lambersart ; Georges Sonck, filateur à Saint-André ; Antoine Scrive-Loyer, industriel à Lille ; Villain, ingénieur à Lille ; Vinont Vicary, automobiles à Paris ; M^{re} Henri Hénon, à Calais ; le docteur Felhoen, à Roubaix ; Gilbert Lamblin, brasseur à Bondues ; Georges Marquet, propriétaire à Merbes-le-Château ; Franck Hall, représentant à Calais.

Le Comité décide d'apporter son concours au rallye-ballon automobile et cycliste organisé par l'Aéro-Club du Nord pour le dimanche 6 octobre ; trois médailles seront offertes et des invitations seront adressées aux membres du club.

Certaines dispositions sont prises en vue de l'organisation d'un cours de chauffeurs-mécaniciens à Lille dans les mêmes conditions qu'à Roubaix.

Le Comité prend connaissance d'une lettre du journal « le Poids Lourd » relativement à l'organisation d'un concours pour roues et bandages spéciaux aux véhicules industriels automobiles ; le Comité est d'avis qu'il y a lieu de remettre à une date ultérieure le concours projeté mais décide de centraliser avec l'appui des Chambres de Commerce de la région les demandes d'essais pratiques de traction automobile ; une circulaire sera adressée à ce sujet à tous les sociétaires.

Un projet de panneau spécial pour les hôtels et garages recommandés est mis à l'étude.

Les dispositions nécessaires sont prises pour la pose dans la région des plaques indicatrices et poteaux avertisseurs du modèle adopté par la Fédération des Automobile-Clubs régionaux de France.

Des démarches seront faites pour que dans la construction de la chaussée qui sera réservée aux automobiles sur le nouveau boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing on s'inspire des essais d'agglomérants faits dans le Pas-de-Calais que l'A. C. du Nord a subventionnés.

Le Comité prend connaissance de diverses requêtes présentées par la commission des routes et après quelques communications diverses la séance est levée.

CANDIDATURES DU MOIS

Septembre 1907

Blendecques (Pas-de-Calais). — M. Obry Paul, château de l'Ermitage, (MM. Jules Schotmans et Paul Jonville) ; M. le baron Joseph du Teil, château de Westoke, (MM. H. Franchomme et Gustave Wattinne).

Bondues. — M. Lamblin Gilbert, brasseur, (MM. Paul Claeysens et Carlos Florin).

Boulogne. — M. Delcourt Henri, banquier, Boulevard Eurvin, 163, (MM. E. Crouy et Jean Crouy).

Calais. — M. Hall Franck, représentant, rue du Bout des Dignes, 67, (MM. Henri Soutoul et John West) ; M^{re} Hénon Henri, rue des Soupirants, 19, (MM. Hénon fils et R. Hénon) ; M. Subitez Maurice, fabricant de tulles, rue de Guise, 12, (MM. Jos Vanden Broeck et J. Bodel).

Comines. — M. Schindeler Emile, industriel, (MM. Félix Fiévet et René Faacheur).

Denain. — M. Lemaire Jules, brasseur, rue de Villars, 10, (MM. Fremaux et Delplanque).

Lambersart. — M. Bachelier Léon, négociant, (MM. André Saint-Léger et H. Franchomme) ; M. Nuytten Gustave, 20, rue de Lille, (MM. J. Delplanque et H. Franchomme).

Lille. — M. Faure Jean, ingénieur, rue Nationale, 304, (MM. Vandenbroeck et Franchomme) ; M. Houzet Albert, négociant, rue des Ponts-de-Comines, 26, (MM. Franchomme et Pierre Vanlaer) ; M. Scrive-Loyer Antoine, industriel, rue du Vieux Faubourg, 27 bis, (MM. H. Dulioux et Léon Delcourt) ; M. Villain Roméo, ingénieur-construteur, rue des Rogations, 28, (MM. Alf. Breuvart et H. Dulioux).

Merbes-le-Château (Belgique). — M. Marquet Georges, propriétaire, (MM. H. Franchomme et André Huet).

Paris. — M. Vinont-Vicary Roger, directeur d'agence automobile, rue de l'Arcade, 45, (MM. Franchomme et Crouy).

Roubaix. — M. le Docteur Felhoen, Boulevard de Cambrai, 4, (MM. le Docteur Butruille et N. Willems).

Saint-André. — M. Jonck Georges, filateur de coton, rue de Lille, 35, (MM. Cliequenois et Fremaux).

LISTE DES MAISONS

offrant des conditions spéciales aux membres de l'A.C. du Nord
Nord

Croix

J.-B. Suquet, 7, rue de Tripoli.

Cambrai

Alexis Dreye, 23, rue des Rôtisseurs.

Lille

Agence Commerciale d'Automobiles, 36, rue de l'Hôpital-Militaire.
Bathiat, 35, rue d'Inkermann.

Chatteley Alfred, 55, boulevard de la Liberté.

Declercq et Cordonnier et Cie, 1, rue de la Chambre des-Comptes

Dulieux Henry et Cie, 38, place du Théâtre

Vittu Jules, 15, rue du Ballon, Saint-Maurice.

Roubaix-Tourcoing.

Agence Commerciale d'Automobiles du Nord, 353, boulevard Gambetta (Tourcoing).

Braem Rémy, 14 bis rue Sébastopol, près la rue Neuve (Roubaix).

Van den Hende Alphonse, 43 à 47, boulevard Gambetta (Roubaix)

Succursale de la Maison Declercq et Cordonnier, 81, rue de la Gare (Roubaix).

Valenciennes.

Coquelet Luxor, 3, boulevard Saly.

Pas-de-Calais.

Boulogne-sur-Mer.

Sergent, 14, rue Victor-Hugo.

Calais.

Agence commerciale d'Automobiles du Nord, 1, rue du Four-à-Chaux.

Divers

AMICHAUD, 34, rue d'Artois, PARIS.

TEMPLIER Camille, 46, Faubourg St-Vincent, ORLÉANS.

HOTEL CONTINENTAL, rue de Castiglione, PARIS.

René LEYS, 2, rue Monge, PARIS.

H. BRUNESSAUX, 89, rue Saint-Denis, PARIS.

L'ELECTRIC, 64, avenue Parmentier, PARIS.

PETITES ANNONCES GRATUITES

réservées aux membres de l'A.C. du Nord. Nous faire parvenir avant le 20 de chaque mois le texte ne dépassant pas cinq lignes par insertion).

COUPÉ AUTOMOBILE à conduite intérieure. Carrosserie de grand luxe, absolument neuf, à vendre. S'adresser M. Dumont, 84, rue Fidèle Lehoucq, Tourcoing.

A VENDRE 8000 francs, laudault berline, carrosserie Labourdette, chassis Panhard 1903, dix chevaux, 4 cylindres, carburateur Krebs, allumage électrique, ayant coûté 49,000 francs. S'adresser : Corderie, Douai.

A VENDRE BELLE CARROSSERIE pour auto, actuellement sur 20 HP. C.G.V. en excellent état, quatre places intérieures forme coupé, à céder d'occasion. S'adresser à Roubaix, 42, rue de Lannoy.

A VENDRE 14/20 Renault 1905, coupé limousine, parfait état. Double phaéton 15/20 HP Vivinus état neuf, sortant carrosserie Spynwyn, 3 phares, capote américaine, très belle entrée latérale. S'adresser à M. Wagnon à Bondues (Nord).

A VENDRE motoceyle « Griffon » 3 ch. 1/2, accumulateurs Dénin. Bon fonctionnement garanti. S'adresser 21, rue Neuve, Roubaix.

A VENDRE Renault 10-14 ch. 2 cyl. fin 1903 livrée 1904, carrosserie Cliquennois, luxe, double phaéton entré pivotante, dais fixe à galerie, glaces et rideaux. Excellent état, peu roulé, 5000 fr. Flévet, 21, rue Saint-Jacques, Lille.

A VENDRE Double Phaéton de Dietrich 18 24 HP 4 cylindres, carrosserie Védrine luxe. Roi des Belges, avec tous accessoires. Plamont, 22, boul. Gambetta, Roubaix.

MOTOCYCLETTE GRIFFON 5 chx. 2 cyl. 1907 allumage en haut par accus. Marche parfaite.

MOTEUR PEUGEOT 8 10 chx. 2 cyl. horizontal, allumage électrique, complet avec tous ses accessoires. Convientrait pour atelier ou cinéma.

Le Gérant : A. DAMFZ.

ROUBAIX. — Imprimerie Alfred REBOUX, 71, Grande-Rue,

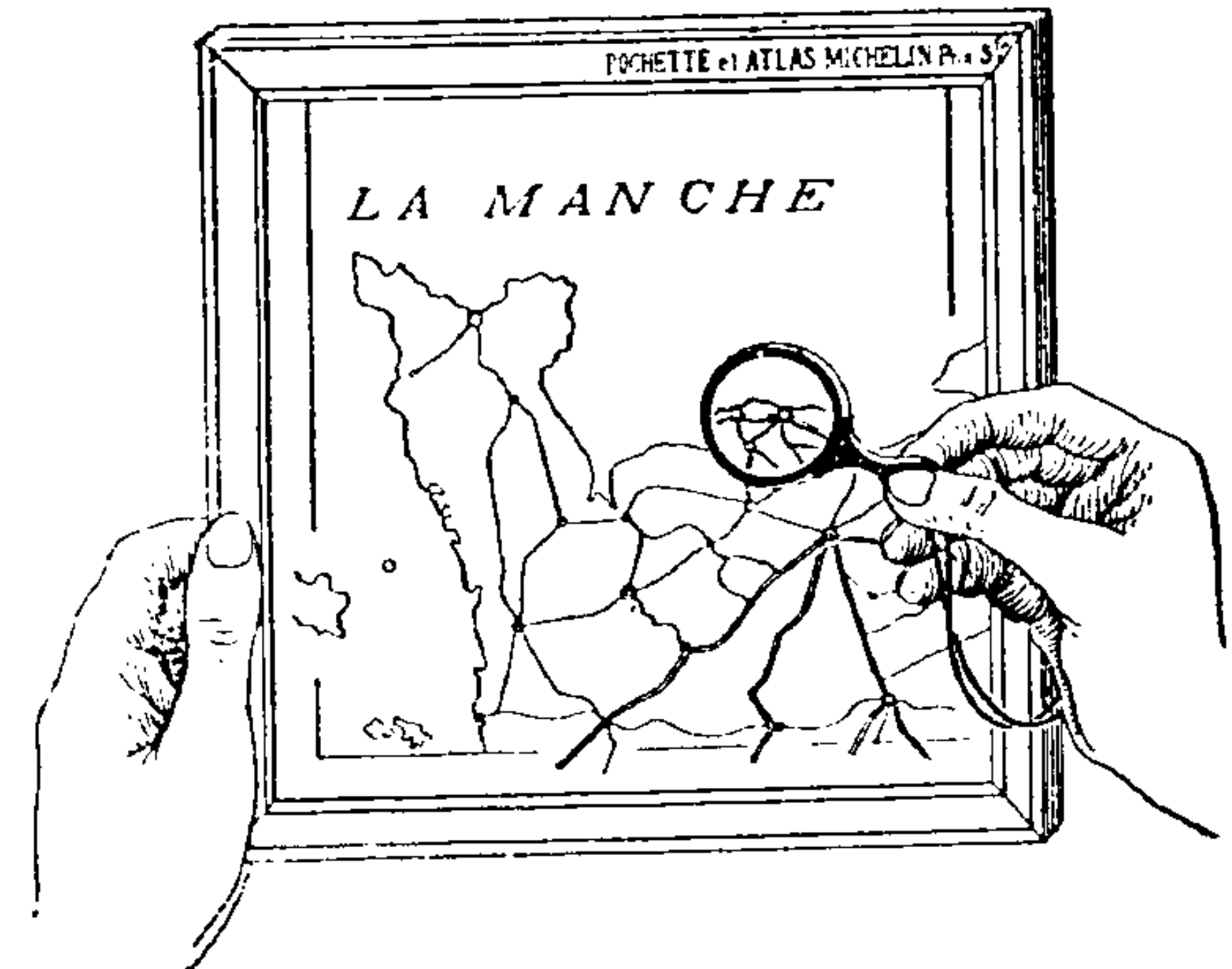
Les Conseils de Michelin

(Suite)

Nous donnons ci-dessous le croquis et la description détaillée de l'appareil :

La pochette se présente sous la forme d'une enveloppe carrée de 215 mm de côté dans laquelle on peut introduire six ou huit cartons de cartes. Elle est recouverte d'un pégamoïd rouge très résistant semblable à celui de notre Guide.

Sur l'une des faces, une fenêtre munie d'un transparent protecteur imperméable sous lequel on peut glisser successivement chacune des cartes

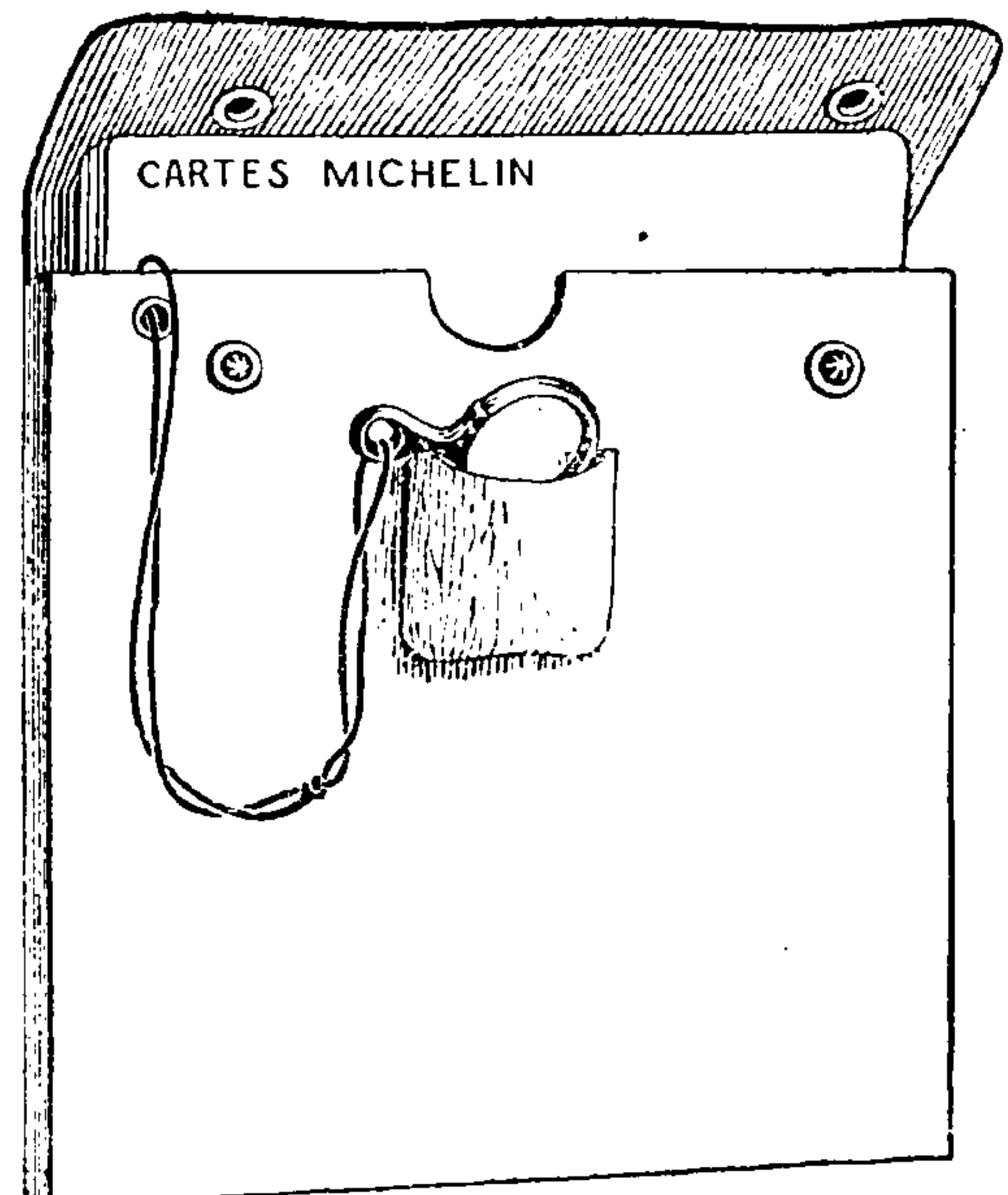


placées en ordre, donne un moyen de lecture facile permettant de braver la poussière, la pluie et le vent.

Sur l'autre face, l'enveloppe est rabattue et tenue fermée par deux boutons à pression de façon à retenir l'ensemble des cartes.

La petite loupe dont le grossissement et le champ ont été calculés avec soin augmente automatiquement, et dans de fortes proportions, l'échelle de notre carte sans rien lui enlever de la commodité qui résulte de ses faibles dimensions.

La loupe est reliée à la pochette par un cordon de soie attaché à un œillet spécial. Une gaine fixée au dos permet de la loger lorsqu'elle devient inutile.



La pochette est accompagnée de trois enveloppes en fort papier parcheminé contenant : 1° Les cartes au 1,000,000^e de l'Atlas du Guide Français ; 2° Celles de l'Atlas du Guide Belge ; 3° Les cartes schématiques de l'Auvergne au 400,000^e.

Telle est l'innovation que nous présentons aujourd'hui avec l'espoir qu'elle sera favorablement appréciée non seulement des chauffeurs, mais encore de toute la phalange cycliste.

Le prix de l'appareil complet : pochette, loupe et les trois enveloppes réunies, est de 5 francs.

MICHELIN.

SOMMAIRE

L'époque de la propagande	
<u>Le Rallie-Ballon du 6 octobre (ROBERT DELILLE)</u>	
<u>Nos conférences mensuelles</u>	
<u>Nos sociétaires au Salon</u>	
<u>Nos bicyclettes dans les gares (P. D'HALEUR)</u>	
<u>Nos excursions: celles passées</u>	
<u>Informations diverses</u>	
<u>Un coin du Boulonnais: de Marquise à Rinxent (JEAN DE FLANDRE)</u>	
<u>Notes et recettes</u>	
<u>Réunions de comités</u>	
<u>Candidatures du mois</u>	

SOMMAIRE

<u>Une belle performance (A. D.)</u>	
<u>Notre fête d'automne</u>	
<u>Nos ascensions</u>	
<u>Ma troisième ascension (ETIENNE DE L'AIR)</u>	
<u>Un règlement pour les "Dirigeables"</u>	
<u>Le Congrès et les concours de Bruxelles (GUY DE ROPE)</u>	
<u>Réunions de Comités</u>	