

## PARIS-BREST ET RETOUR

Sur la demande plusieurs fois renouvelée de nombreux lecteurs du *Cycliste*, je me vois dans l'obligation de prendre la plume pour essayer de raconter notre épreuve Paris-Brest et retour, 1.200 km. à tandem. Septembre 1921.

Grand nombre de mes clients m'ont souvent demandé de faire paraître dans le *Cycliste* la façon dont je m'organisais dans nos épreuves de longue distance, et surtout comment je pouvais arriver à obtenir de ma caissière, Juliette, un pareil rendement soit à bicyclette, soit à tandem. Quelle était notre alimentation, notre méthode d'entraînement, notre allure de route, etc., etc., afin qu'ils puissent en faire leur profit. Cédant à leurs instances, je me suis décidé à vous faire le compte rendu de notre épreuve, que nous avons si bien réussi à tandem, Juliette et moi, et je suis certain que nombre de vos lecteurs seront heureux de savoir les avantages considérables que l'on peut obtenir d'un tandem bien équipé.

Je dois d'abord avouer que Juliette et moi, il y a quatre ans, avions eu l'idée de faire du tandem. J'avais donc acheté un vieux tandem roulant encore bien, mais ne donnant qu'un seul développement (5 m.), afin de ne pas trop fatiguer dans les côtes.

Au bout d'une saison, nous avons fait comme les trois quarts des tandémistes, nous l'avons relégué dans un coin comme un jouet qui a cessé de plaire.

En janvier de cette année, hanté par la merveilleuse et extraordinaire performance accomplie l'année dernière dans le circuit des Vosges, 1.000 km., 11.500 m. d'altitude, 27 cols à grimper, par les deux tandems mixtes stéphanois, M. et Mme Joanny, M. et Mme Bruyère, avec lesquels j'ai marché presque tout le temps et dont j'ai pu apprécier le mérite, sur lequel, malheureusement, il n'y a eu aucune publicité de faite, car ce fut là un tour de force presque incroyable, mais qui a porté ses fruits.

Honneur donc en passant à ces deux vaillantes et courageuses femmes, à qui on devra un jour la renaissance du tandem.

Hanté par le souvenir de ce que j'ai vu dans les Vosges, une idée lumineuse m'est venue : me monter un nouveau tandem mais avec tous les derniers perfectionnements. Aussitôt dit, aussitôt fait et, un mois après, je prenais comme équipière ma caissière, Juliette, 27 ans, poids : 49 kg.

Moi, 54 ans, poids : 87 kg.

Petit à petit, nous avons commencé quelques petites randonnées le dimanche après-midi, afin de nous y habituer. Paris-Versailles et retour.

Notre tandem était muni du changement de vitesses « Le Chemineau » à deux jeux de trois vitesses. Petit jeu : 2 m. 20, 3 m. 30, 4 m. 50. Grand jeu : 3 m. 45, 5 m. 40, 7 m. Guidons forme trials, la forme la plus rationnelle pour une petite ou longue randonnée. Jantes de vélo 70 x 35 C acier. Pneus « Russell » 70 x 35 Pur Para. Depuis j'ai adopté à notre tandem une fourche amortisseur à bain de glycérine qui supprime tous les chocs dans la direction. Le tandem était muni de deux selles A. B. oscillantes et à rotules, une nouveauté appelée à révolutionner le monde cycliste, car nous avons pu faire, ma caissière et moi, la course Paris-Brest et retour (1.200 km.) en 118 heures, après deux nuits de repos de 10 heures chacune et perdu un temps infini dans les contrôles à faire ressortir au public les avantages des nouveautés que j'avais sur mon tandem, sans une blessure et sans aucun échauffement. Jamais de ma vie, je n'ai été aussi bien sur une selle. Notre tandem étant un peu long, c'est naturellement mon équipière qui devait prendre tous les à-coups. Moi, assis entre les deux roues, j'étais moelleusement sur ma selle et comme le bec est soutenu par un piston et que je ne me trouve plus gêné par le bec habituellement rigide des selles courantes, nous obtenions un rendement que je peux, sans exagération, évaluer à 40 % supérieur. et la preuve, c'est qu'ordinairement une côte de 8 % comme Picardie, nous la montions un tiers avec 5 m. 50, les deux autres avec 3 m. 50.

Le jour où nous avons eu nos selles, avec moins d'effort, nous l'avons montée avec 5 m. 50. Dans Paris-Brest, nous avons, malgré les terribles côtes d'Ile-et-Vilaine et Finistère, presque tout monté : avec les 5 m. 40 au début des côtes, nous attaquions avec les 7 m. et finissions le reste avec 5 m. 40, mais très rarement employé les 3 m. 50.

Quant au petit jeu, je ne l'ai encore jamais utilisé. Cet avantage considérable donné par nos selles est compréhensible, car ordinairement ce qui gêne le cycliste dans les côtes dures, c'est la position immuable de la selle, qui fatalement suit l'inclinaison de la machine, qui, elle-même, prend le pourcentage de la montée.

Le cycliste est donc déplacé sur sa selle, est assis sur le croissant, lequel lui comprime les muscles des cuisses, et son coup de pédale s'en ressent considérablement, tandis que la selle A. B. avec son piston sous le bec qui prend environ 2 cm. de course, permet au cycliste dans les montées de rester assis normalement comme sur le plat et conserve donc le libre jeu de ses cuisses et de ses muscles. J'ai tenu à m'étendre un peu sur les avantages de l'équipement de mon tandem. Changement de vitesses par dérailleur de chaîne, fourche amortisseur avant. Selles oscillantes. Souplesse et rendement supérieurs des pneus. C'est afin de prouver aux aimables lecteurs du *Cycliste* que

la course de Paris-Brest et retour que nous avons fait, mon équipière et moi, ayant d'âge à nous deux 81 ans et pesant 136 kg., poids du tandem 30 kg., nous n'avons pas mérité l'admiration de personne, ni les lettres flatteuses que nous avons reçues à la suite de notre performance, mais que tout le mérite en est dans l'équipement merveilleux de notre tandem.

Ce qui démontre clairement que tout est possible, mais qu'il faut savoir équiper sa monture, et si aujourd'hui le tandem a presque disparu de la circulation, c'est qu'il n'est pratique et utilisable que s'il possède un bon changement de vitesses par dérailleur de chaîne et dont le changement de vitesses se fait en pédalant, car les systèmes qui obligent le cycliste à arrêter son effort en pleine côte sont condamnables.

Ces explications données, je vais essayer de retracer par la pensée toutes les minutes vécues de notre course, lesquelles, je l'espère, pourront un peu intéresser nos amis cyclistes.

Ayant pris goût au tandem et ayant, Juliette et moi, un coup de pédale bien homogène, nous avions, cet été, décidé de donner un grand coup pour la résurrection du tandem, et nous avions décidé de tenter la grande course Bordeaux-Paris (600 km.), le 21 mai dernier.

Tout avait marché admirablement, le succès le plus complet couronnait nos efforts, quand, entre Angerville et Dourdan, exactement à 57 km. de Paris, un boyau éclaté, une jante détériorée. Nous avons renoncé à arriver à Paris dans un temps honorable et nous avons dû, la mort dans l'âme, rentrer à Paris en auto.

Mais Paris-Brest arrive, et immédiatement nos jambes nous démangent. Je consulte Juliette. Si on remettait ça !! Mais il y a le double, deux fois 600 km. Elle me répond : ça va. A l'entraînement ! Mes occupations commerciales et surtout en pleine saison, nous font toujours remettre au lendemain notre première séance. Nous voilà au 10 août, plus que vingt jours et depuis le 22 mai nous n'avons pas fait cinq minutes d'entraînement. Allons vite, il est temps. Cinq matins de suite, nous partons par Bourg-la-Reine, Croix-de-Berny, Butte-Rouge, Versailles, Ville-d'Avray, Suresnes et Montrouge, environ 35 km. Juliette va passer avec ma femme cinq jours à ma villa à Donville-les-Bains. A son retour, nous reprenons le collier. Cinq à six sorties de 35 à 40 km. et l'heure du départ est proche.

Les tandems n'étant pas admis dans la course, j'ai demandé à M. Desgrange, directeur de l'Auto, de prier les contrôleurs officiels dans chaque ville de signer mes deux feuilles de route, aller et retour, afin que personne ne puisse contester notre performance.

M. Desgranges ayant accédé à mon désir, nous fait donner le départ officiellement le mercredi 31 août, à la porte Dauphine, à 14 heures.

Comme notre épreuve n'avait d'autre but que de présenter au public les nouveautés indispensables à tous les touristes que j'avais sur mon tandem, nous partions avant les coureurs, afin qu'au retour nous passions dans les contrôles au moment où le public attendait le passage de la course, car pour faire voir mes nouveautés, il fallait voir le public, c'est ce qui explique pourquoi nous partions avant la course.

Enfin, le grand jour est arrivé, après une matinée très chargée au magasin. Nous voici à 13 h. 30 à la Porte-Dauphine où nous attendons 14 heures pour que le délégué de l'Auto nous donne le départ officiel. Plusieurs centaines de personnes sont là, plusieurs photographes également et, à 14 h. 10 précises, le départ est donné. Attention, Juliette, cette fois nous voilà dans Paris-Brest, 1.200 km. à faire !

Nous sortons du bois, escortés de cyclistes. Nous grimpons Suresnes, traversons Ville-d'Avray et Versailles. Nous avons hâte d'être sur la grande route, car toute la région que nous traversons est pour nous du déjà trop vu. Ah ! Juliette, quand nous repasserons ici !! Oui ! c'est vrai, mais n'y pensons pas, il y a encore 1.180 km. à faire.

Après Saint-Cyr, la délicieuse route de Rambouillet où ça gaze. Avant Trappes, attention, un coup de guidon brusque, à droite, le virage est pris et nous voilà sur la route de Paris à Brest. Nous descendons la grande côte de Pontchartrain, le soleil chauffe dur, les jambes tournant bien, nous faisons notre petit 26 à l'heure très régulièrement, la route est sableuse et dangereuse, elle est couverte de silex broyés. Houdan (60 km.), il est 17 heures. Nous apprécions la souplesse de notre fourche et de nos selles, car nous ne voulons pas ralentir sur les fameux pavés de Houdan. La route est plate jusqu'à Dreux, où nous arrivons à 18 heures.

Je fais signer ma feuille et, en vitesse, nous continuons sur Verneuil à 32 km. où nous arrivons à 20 h. moins le quart. Quarante-cinq minutes passées à nous restaurer : deux œufs sur le plat, un potage, une canette de bière, un café. Voilà de quoi pouvoir rouler toute la nuit.

A 21 heures, en route pour Mortagne. La nuit est noire, mais j'ai une puissante lanterne acétylène que j'allume, et nous voilà repartis ; en voilà pour neuf heures de nuit. Ma jeune équipière, d'habitude aime beaucoup son lit et tire consciencieusement des nuits de douze heures pleines. Que va-t-il se passer ? C'est là un problème. Enfin, nous plongeons dans le noir, les yeux constamment fixés sur le rayon lumineux projeté par ma lanterne. Au delà, c'est le noir le plus obscur. Les jambes tournent bien, la fraîcheur tombe un peu, mais la nuit est bonne.

Pour nous tenir éveillés, nous devisons gaiement, nous nous exprimons mutuellement

notre joie, notre satisfaction de nous retrouver dans une grande épreuve, le moral est bon, tout va bien ; mais il n'est pas de sujet de conversation, aussi agréable soit-il, qui ne s'épuise et petit à petit, nous cessons de causer.

Cependant, j'ai conscience de mon rôle de conducteur, et je n'ai pas sommeil. Nous traversons les villages endormis. Aucun bruit, tout est mort, c'est le néant. Seule sur la route, une lueur comme un feu-follet, deux fantômes qui passent, toute vie est suspendue, mais demain matin il fera jour. A un clocher quelconque, tintent les douze coups de minuit. Depuis trois heures que nous pédalons, Mortagne ne doit pas être loin. Pourvu que je puisse y trouver le café du contrôle ouvert, je serais heureux de m'y arrêter quelques instants pour couper la nuit en deux. De mon équipière, je ne peux en parler, car depuis longtemps ne l'entendant plus parler, je la devine profondément endormie. Pourtant ses jambes tournent en cadence avec les miennes, elle ne retient pas, je la laisse dormir. Mortagne, je reconnais la place où j'ai déjà signé il y a dix ans. Dieu soit loué, car derrière les volets clos brille une lumière. Je frappe et m'annonce : le tandem Desvages ! Le patron, homme fort aimable, vient m'ouvrir et signe ma feuille. Avec sa permission, je fais installer mon équipière sur une banquette du café où je la laisse dormir jusqu'à 1 h.  $\frac{1}{2}$  du matin. C'est autant de pris sur la nuit et moi-même je ne suis pas fâché de m'arrêter un peu dans un lieu éclairé, car la nuit ne me convient guère pour rouler. Je bois deux bonnes tasses de café pour me tenir éveillé. Ne voulant pas abuser outre mesure de la complaisance du patron, nous reprenons la route et filons sur Alençon. Comme la route est bonne et plate, nous y arrivons à 4 h. Tout le monde dort. Le contrôle étant fermé, je glisse sous la porte un billet signalant notre passage, et à 6 h. nous arrivons à Pré-en-Pail. Contrôle. Il fait jour maintenant, nous mettons les 7 mètres et nous arrivons à Javron où nous décidons de nous ravitailler. Pendant que l'on nous prépare une bonne soupe, ensuite une omelette, nous faisons notre toilette du matin, une bonne ablution nous réveille et nous rend frais et dispos. Un bon coup de massage aux jambes et nous voilà prêts à avaler quelques centaines de kilomètres. Nous expédions en vitesse quelques cartes, cependant qu'une brave indigène du pays, qui passe devant l'hôtel avec une autre dame, l'entraîne vivement et l'engage, à notre grande joie, à tourner ses regards du côté opposé à nous, car nous l'entendons dire en se sauvant : hélas ! c'est une femme en culotte. Fi, quelle horreur ! cela ne nous émotionne pas et à 7 h. 30 nous descendons la côte pour grimper la côte inverse, pendant que les gens du pays nous regardent pour voir comment on va la monter.

Ils en ont été épatés, m'ont-ils dit, deux jours après, à notre retour.

Sans péripéties, nous arrivons à Mayenne à 9 heures, où je fais signer ma feuille.

Le soleil commence à taper, mais nous avons dans la figure un bon vent frais et la température est supportable et, par de nombreuses montées et descentes, en jouant à cache-cache avec les pierres qui jonchent la route, nous arrivons à 11 h. 10 au contrôle de Laval, où une foule imposante nous attend. Ovation, congratulations, félicitations, rien n'y manque. On est très sportif à Laval, où le contrôle est établi au café de l'Univers.

Nous y prenons, Juliette et moi, une anisette citron premier choix. Le public me demande de nombreux renseignements sur les avantages de nos selles A. B., de notre fourche amortisseur, changement de vitesses et pneus Russell. Me voilà dans mon élément : faire une démonstration : je suis du reste là pour cela.

Mais il est midi, nous enfourchons le tandem, nous grimpons allègrement la côte qui nous fait sortir de la ville, pendant que le public nous acclame, surtout ma charmante équipière, dont tout le monde a admiré le merveilleux état de fraîcheur. De Laval à Vitré (35 k). Quelques côtes, mais la route est bonne.

La chaleur a monté et, comme nous ne sommes pas habitués à rouler en plein soleil que, d'autre part, nous avons passé la nuit à rouler, je sens le sommeil me gagner. Mes paupières s'alourdissent. J'en fais part à Juliette qui somnolait déjà et, d'un commun accord, nous décidons de faire une petite sieste d'un quart d'heure.

Nous garons soigneusement le tandem dans le fossé de la route, nous nous allongeons sur le bas-côté et mon équipière se plonge de grand cœur dans les bras de Morphée. Moi, j'ai cela de bon : bien qu'habituellement chez moi je dorme tranquillement huit à neuf heures sans me réveiller, quand je suis dans une épreuve et que le sommeil me mâte, je m'allonge sur le bas-côté de la route et m'endors carrément ; cinq minutes après, je me réveille, car ma volonté me commande. Mais au bout de quinze minutes environ, je tire Juliette de son rêve et quarante-cinq minutes après nous arrivons à Vitré, où nous nous ravitaillons.

Un bon potage, une côtelette de mouton, bière et café. Nous avons fait, malgré tous nos arrêts, 315 km. en 24 heures. Maintenant, la route est bonne, la température également. Nous traversons Châteaubourg par une descente rapide et virage à angle droit, nous bloquons les trois freins et passons sans incident et, à 5 heures, par une route superbe, nous arrivons à Rennes (351 km.). Nous nous fichons dedans pour trouver le contrôle. Après quelques pérégrinations en ville, on nous indique le café de l'Europe, sur le quai de Châteaubriand, où nous arrivons après avoir perdu dix minutes, ce qui fait ronchonner ma charmante équipière, qui m'en raconte pour deux sous.

(A suivre.)