

Mais, quelque désastreux qu'ait été le résultat final, j'étais bien résolu de remettre cela pour les 400 km.

Pauvres gens, pauvres touristes, dirait Vélocio...

400 km., 21-22 juillet. — Lorsque je m'engageai, il y eut des sourires, au rappel du retour mémorable des 300 km. Cependant, bien décidé à revenir, je jugeai la nécessité de prendre quelques précautions.

Trois semaines avant l'épreuve, je délaissai complètement la bicyclette. — J'établis soigneusement mon horaire de marche, jugeai de la nécessité d'emporter quelques comprimés de chocolat et de bouillon, d'emporter des armes contre le froid. — Enfin, je substituai l'éclairage électrique par pile à l'éclairage acétylène, qui ne m'avait causé que des déboires.

Départ : 21 heures. Un petit groupe de sympathiques se forme, parmi lesquels l'ami Lasnier, et nous nous lançons d'une pédale légère à la conquête de la timbale.

La nuit s'annonce magnifique, la température est chaude, sans cependant être lourde.

A Maisons-Alfort, je casse mon garde-boue avant. Le temps de démonter pour le laisser à un café où je viendrai le récupérer quelques semaines plus tard (la vie est chère), de remonter la roue, la foule est déjà loin et, poussant comme un sourd, tous feux éteints, sur le cyclable que je connais comme le fond de ma poche (et Dieu sait si je le connais), je rattrape enfin les fugitifs à Montgeron. Le groupe avait déjà eu quelques avaries : lanterne cassée, fourche bloquée, tant et si bien que les sympathiques se réduisaient à l'ami Lasnier et à un Méridional, qui fit nos délices par son exhubérance. Petit à petit, tout en devisant de choses et d'autres, l'on s'échauffe et la cadence s'accélère notablement, trop vive à mon gré pour un début.

Madame la Lune nous éclaire abondamment, et ce n'est qu'à l'orée de la forêt de Fontainebleau que nous allumons les projecteurs ; nous ralentissons prudemment dans la descente ignoble de la Croix-d'Augas, qui valut quelques accidents notables aux non-initiés, et nous voici au contrôle de Fontainebleau, où l'on ne peut nous servir qu'un infect café qui ne peut satisfaire un fin bec. Je sors donc un comprimé de bouillon et, en moins de cinq minutes, je confectionne, avec un œuf, un breuvage réconfortant et substantiel. Nous avons tourné à 21 et, après un petit quart d'heure d'arrêt, nous mettons le cap sur Malesherbes (83 km.) par la montée de la Croix-de-Souvray, que nous abordons avec une sage lenteur ; le mauvais état du sol n'influe pas sur le moral, mais simplement sur la cadence, qui descend à 18. Nous arrivons à Malesherbes à 1 h. 25, après nous être sustentés d'un bouillon qui nous fut servi bien salé : soit frcs 3. Tarif de nuit, vraisemblablement.

Nous en repartons à 21 h. 15 en direction

d'Ablis (55 km.) par Etampes. Là, il va falloir ouvrir l'œil, car nous empruntons des routes transversales : gare aux erreurs de bifurcations ; les lampes électriques jouent à qui mieux-mieux pour repérer les bornes au passage. Passé Soigneville, nous remarquons que, d'après ses feux de position, un peloton de concurrents a pris notre petit groupe en chasse ; cette constatation nous incite immédiatement, pourquoi... ? à mettre entre nous et lui le plus de distance possible. Aussitôt dit, aussitôt fait et, tel le crime fuyant devant la justice, nous éteignons les projecteurs et, à la file indienne, nous fonçons à toute allure. De temps à autre, un bref éclair au passage d'une borne pour vérifier la route ; près des Mespuits, nous tombons sur deux concurrents qui m'ont tout l'air de rouler sans aucune conviction et, me retournant fréquemment, je constate que la distance entre nous et nos poursuivants reste sensiblement égale. Vingt kilomètres de ce petit jeu-là nous conduisent à la grande descente sur Etampes, négociés à vitesse-limite et, vu l'utilité de nos efforts pour fausser compagnie à nos suiveurs, nous nous arrêtons à une fontaine pour nous rafraîchir le gosier.

Cinq minutes, puis dix, puis un quart d'heure se passent et personne ne fait son apparition. Le Méridional ne tient plus en place et nous concluons que le peloton a dû prendre une mauvaise direction ; nous apprendrons quelques jours plus tard que nos poursuivants s'étaient engagés sur la route d'Arpajon, ce qui motiva de nombreux abandons lorsqu'ils s'aperçurent, trop tard, de leur erreur.

Le petit jour commence à apparaître et, près de Boutervilliers, nous rattrapons un second groupe de cinq concurrents, dont l'un est absolument remarquable par son accoutrement : gilet, casquette, pantalon long, le tout d'une blancheur immaculée ; « un mot, le parfait costume du randonneur... Equipé de cette manière, il suit depuis Paris, roue dans roue, l'un des quatre compères, lequel exhale farouchement sa mauvaise humeur de servir pendant 120 km. de coupe-vent à une pareille sangsue, sans que pareil service lui ait été rendu. Nous roulons à 20, et l'air frais du matin commence à nous ouvrir sérieusement l'appétit, redoublé par l'approche d'Ablis dont le bienheureux contrôle n'est plus qu'à une portée de fusil. Nous y sommes à 5 heures (138 km) et nous ne trouvons là, en fait de bouillon, café et autres ingrédients, qu'un contrôleur de l'A. C. P., s'arrachant les cheveux et hurlant son indignation à tous les vents. L'hôtelier a refusé l'installation du contrôle, et je crois même d'héberger notre camarade. Nous nous regardons avec des mines allongées et, pendant ce temps, l'hôtelier, qui avait bien une mine de bandit de grand chemin, lève la devanture. Nous espérons qu'il compatira à notre malheur, mais nos estomacs affamés ne l'apitoierent pas et nous dûmes nous contenter, en fait de ravitaillement, de boire quelques gor-

gées à une fontaine, tel Vélocio ; cette boisson ne m'a jamais réussi, même dans le vin... Puis ce furent 28 km. de route abominable, hersée à plaisir d'Ablis à Chartres. L'allure tombe à 15 et je laisse filer sans remords, non sans regrets, l'ami Lasnier que je ne reverrai plus, puisqu'il finira par me prendre deux heures d'avance.

Chartres, 166 km., 6 h. 45. Ravitaillement des plus sérieux, et en route sur Dreux, 200 km. par route archi-connue. Je devais rêver vraisemblablement aux bienfaits possibles d'un petit moteur adjuvent sur pareille route insipide, puisque, inconsciemment, je me retrouvai en contact avec notre Sainte Mère la Terre. L'ami Descubes, qui suivait à quelque cent mètres, me porta secours, et ce fut en sa compagnie que je requis d'une fermière de l'eau pour me nettoyer. Ce ne fut pas de l'eau qu'elle m'apporta, mais une vraie pharmacie : éther, iode, gaze, etc..., sans que je lui eusse demandé ; il y a encore des gens vraiment complaisants sur terre. Enfin, après rinçage et emmaillottage avec mes deux bandes dont mes sacoches sont toujours pourvues, je me remis en route sur Dreux, où j'arrivais à 9 h. 20. Arrêt de 35 minutes, non pour me sustenter, mais pour régler soigneusement mon dérailleur. La moitié du parcours est faite, je ne suis nullement fatigué et j'ai confiance ; le moral est excellent.

Puis, en route sur Pacy-sur-Eure, par la forêt de Dreux et Anet, parcours très pittoresque et agréable, qui me met en bonne hu-

meur ; je chante pour passer le temps ; je traverse Bueil, où je m'attends à trouver quelque contrôle secret, mais il n'y a personne ; je continue en me ménageant, à 18 maximum, et j'arrive enfin à Pacy-sur-Eure à 12 h. 07, ayant parcouru 241 km. C'est l'heure du déjeuner et de la défaillance morale.

Le bourguignon tape dur et le contrôle est vraiment mal placé pour stimuler le moral des concurrents : juste en face d'une côte assez raide, et que voulez-vous faire contre des éléments déchaînés : une rivière agréable, une bonne table, de bons camarades, un soleil de plomb et une sacré côte. Capituler, et c'est ce que certains firent, à la plus grande joie du contrôleur présent à qui la solitude pesait.

Je retrouvai là, non sans surprise, de fines pédales de l'A. C. P. qui « laissaient ça là », il est vrai après avoir battu les 240 km. à une allure de record. Là, sustentation des plus sérieuses, c'est-à-dire trois œufs à la coque, une omelette de quatre œufs et des fruits abondants, le tout arrosé par une demie de vieux bordeaux de derrière les fagots. Pâs de café par prudence. Après exposition d'un petit quart d'heure, torse nu, aux bienfaisants rayons du soleil et pour faire sécher également le linge, je repris la route sur Vernon. J'attaque la côte tout doucement sur 2 m. 20 pour me ménager, un concurrent prend ma roue, mais, réflexion faite, à mi-côte rebrousse chemin.

Maurice GAY,

(A suivre) 1925. 4. 17

LA BICYCLETTE DU "CYCLISTE"

En établissant cette bicyclette pour les abonnés du *Cycliste*, nous avons eu deux choses en vue : la doter des meilleures qualités de fond sans tenir compte du snobisme qui, au gré de la réclame, vante aujourd'hui tel détail purement de forme, telle marque telle couleur, quitte à changer d'avis demain, en suivant une réclame plus tapageuse ; puis la mettre à la portée des plus modestes bourses.

Solidité, rendement, prix modéré et pas de poids inutile, telles sont les qualités que nous avons poursuivies dans cette machine dont voici la spécification :

Cadre brasé, jantes acier, garde-boue tôle, deux freins sur jante, pneus fil biais très souples, roue libre, pédales, chaîne, moyeux, selle de bonnes marques françaises, émail noir et nickel soignés.

Avec un seul développement	300 fr.
Avec deux développements par doubles couples de pignons ou par flottante	325 fr.
Avec deux développements en marche par bi-chaîne	350 fr.

Sur demande avec tous autres dispositifs de changement de vitesse et toutes variétés d'équipement.

Sur demande aussi, cette bicyclette peut être établie avec cadre et pièces de toutes marques et coûte de 600 à 800 francs.

LA GAULOISE,

5, rue de la Préfecture, Saint-Étienne

Cycles BOIZOT

44, Rue du Chemin-Vert, 44

PARIS (XI^E) Tél. Roquette 74-21

USINE A PUTEAUX

R. C. Puteaux 152.863

La plus ancienne marque

du Cyclotourisme

Bicyclettes et Tandems polymultipliés

2, 3, 4, 5 et 6 vitesses

Transformation instantanée de toutes bicyclettes ou tandems

en polymultiplié 3 ou 6 vitesses

par notre système "LE MONTAGNARD"

Etablissement de tous modèles spéciaux à la demande des Clients

PRIX EXCEPTIONNELS pour CADRES et ROUES MONTÉES

et très bonnes machines à prix réduits

blement consacré à une visite de la belle île plus complète que ne le permet le temps d'escale du vapeur en rade. A ceux enfin qui feraient à pied l'ascension du Vésuve — ce que je ne saurais trop conseiller — je recommande d'être munis de chaussures très solides. La montée est dure, car elle se fait en partie sur des laves aux profils chaotiques et hérissés d'aspérités, et en partie au flanc du cône terminal formé des « lapilli », sur lesquels le pied n'a qu'une très mauvaise prise. Mais on est largement récompensé de ses peines.

Je ne crois pas inutile de donner quelques adresses d'hôtels ou pensions où nous nous sommes très bien trouvés, dans les villes où il faut passer plusieurs jours :

Rome : Albergo Lugano, 32, via del Tritone.

Naples : Pension Rosa, via Santa Lucia.

Florence : Pension Veneziana, viale Principe Amedeo.

Voici enfin les prix moyens que nous avons payés, tout compris : repas, 12 lire ; chambres, 13 lire ; une journée complète, 42 lire (les 100 lire nous avaient coûté 80 francs).

Chemins de fer : 3^e classe, le km., 0 fr. 17 ; enregistrement vélo, le km., 0 fr. 06.

Tous comptes faits, le budget d'un voyage en Italie, dans les conditions où nous l'avons exécuté, n'est guère plus élevé que celui d'un voyage du même genre dans bien des régions de France. Et pourtant, au cours des quatre semaines passées là-bas, nous n'avons rencontré que deux Français : l'un à Capri et le second à Florence. Par contre, les touristes allemands pullulaient partout. Comme premier résultat, les hôteliers et commerçants italiens ont pris l'habitude de ceux-ci ; ils ont appris presque tous l'allemand, et ils préféreront certainement, pour des raisons bien compréhensibles, passer leurs commandes aux voyageurs de commerce boches plutôt qu'à nos compatriotes.

A quoi tient donc cette regrettable abstention de nos compatriotes pour les voyages à l'étranger ? D'abord certainement au tempérament un peu casanier du Français. Ensuite aussi, à ce qu'il n'existe aucune société en France qui facilite les voyages à l'étranger, et que bien des points restent imprécis jusqu'au départ. Bien plus, notre grande association de tourisme est à ce point de vue d'un protectionnisme un tantinet vieillot et n'a voulu longtemps rien connaître de ce qui pouvait se trouver au delà de nos frontières. Aussi n'ai-je pas été peu surpris de lire dans le numéro de novembre dernier de la *Revue du T. C. F.* (page 482) un petit article qui m'a révélé l'existence d'une « Association internationale de Tourisme », dont le président est M. Henry Defert. Malheureusement, cette Société, qui pourrait nous rendre de précieux services, n'a pas même un bureau en France !

Quand même, grâce à l'article en question, le libre-échange touristique vient de marquer un point, car il n'est pas douteux que l'enthousiasme avec lequel M. H. D... relate son excursion à Monza et à Bellagio n'aiguille vers les bords du lac de Côme certains lecteurs de la *Revue du T. C. F.* ! Et ce sera, je crois, tant mieux pour notre pays... Mais ceci est une autre histoire que j'aimerais à développer une autre fois, ayant pour aujourd'hui assez abusé de votre patience.

E. DÉSEQUELLES, T. C. F.-A. C. P.

200 - 300 - 400 KILOMÈTRES

Impressions d'un Combattant

(Suite et fin) de la page 132

J'arrive en forêt de Vernon et, à la vitesse-limite, aborde la descente assez longue sur Vernon, ce qui me fait gagner quelques minutes. J'amorce trop sec un virage des plus faciles et, à près de 30 à l'heure, v'lan, je vérifie une fois de plus les lois intangibles de la pesanteur. Rien de cassé cette fois encore, je n'ai réussi qu'à me raboter sur une plus grande surface ; quand j'examine ma machine, je constate qu'une manivelle git lamentablement. La chose est de peu d'importance et je me laisse glisser à nouveau jusqu'à Vernon, où je fais réparer le tout : la manivelle de ma machine et, pour moi, un pansement au collodion chez un potard. Le tout en ordre, je reprends la route sur Gisors par la forêt de Vernon. Cela monte assez dur pendant 6 km., que j'absorbe sur 2 m. 20, toujours pour ne pas me forcer, et je trouve dans les lacets de la montée mon Méridional de la nuit qui, bien que montant une machine ultra-légère, s'explique *pedibus cum jambis*. Depuis là jusqu'à Beauvais, ce sera entre nous deux un match fort amusant.

La route est vraiment indigeste, archi-plate, sans arbres, et le soleil est des plus ardents. A Dangu, je tombe en plein dans les préparatifs de départ d'une course locale, et je suis perplexe, car deux routes, l'une de 8 km., l'autre de 6 ½, mènent toutes deux à Gisors. Je me renseigne sur l'état réciproque du sol des deux routes et me décide finalement pour la plus... longue, sur la foi des renseignements des indigènes de la région. J'aurais, certes, mieux fait de consulter plus attentivement ma carte, car une descente me mène très rapidement dans le fond de la vallée et ensuite je suis obligé tout naturellement de remonter..., ce dont je me serais fort bien passé. Des coureurs locaux me croisent, marchant tout comme moi en direction de Gisors ; comme je n'en suis plus très loin et que leur allure n'est pas des plus farouches (23 tout au plus), je suis le train ; pour une fois, un peu de vitesse ne me messied pas.

Je joins Gisors à 3 heures (288 km.), je perds

assez de temps pour trouver le contrôle, que je trouve dépourvu de contrôleur de l'A. C. P. Je n'aime pas beaucoup cela, car la rencontre d'un camraade dans un contrôle est toujours appréciable au point de vue moral, l'on se sent réconforté. Bref, j'absorbe une limonade, pendant que de nombreux indigènes s'absorbent dans la contemplation de ma machine, le tout accompagné de réflexions ahurissantes. Je faillis même me disputer avec l'un d'eux, un gros ramolli, accompagné de son 50 %, mais je préfèrai filer sans entrer dans des explications dont, si l'on sait parfaitement comment elles commencent, on ne sait jamais comment elles peuvent finir, et je préfèrai tourner bride en exhalant ma mauvaise humeur sur mes manivelles. J'arrivai de ce fait à La Houssaye, où un changement de vitesse plus que nerveux fit coincer ma chaîne entre son guide et le deuxième plateau de pédalier. Comme ma chaîne est rivée, force me fut pour remettre les choses en place de la dériver, d'où perte de vingt bonnes minutes. Une grande descente me conduisit à Auneuil, où je m'arrêtai pour dire deux mots à un porto. Pour la deuxième fois, je rencontrai mon ineffable Méridional, lequel pour se donner des forces, absorba dans l'ordre les liquides suivants : Porto, un bol de lait, Picon-citron. Drôle de régime et de médecine...

J'arrive enfin avec 15 minutes d'avance sur mon horaire fixé à Beauvais (320 km.) à 18 h. J'en repartis après un arrêt de 25 minutes, non sans avoir enfoui dans mes poches une bonne livre de succulentes prunes. A l'embranchement d'Alonne, j'hésitais fortement entre deux routes : l'une en monolastic superbe, l'autre, celle de droite, où je vais rencontrer la côte des Bois-de-Molle, côte assez appréciable en fin de randonnée. Seule, la crainte justifiée d'un contrôle secret sur cette route, me la fit adopter ; je le regrettai d'ailleurs.

Je suce quelque temps la roue de deux acépiques qui m'avaient rejoint, jusqu'au moment où une fâcheuse crevaision vint les immobiliser. La côte est négociée à toute petite allure, et je continue de ce train jusqu'à Corbeil-Cerf. Le jour décroît rapidement, il me reste encore 75 km. à cyclo pour terminer, et maintenant je peux me permettre de marcher à bonne allure, sans aucune crainte de me fatiguer. Je prends donc mon développement de 7 m. 30, dont je ne me suis pas encore servi et que je garderai depuis lors jusqu'à Paris.

Mon dérailleur, qui n'a pas reçu une goutte d'huile depuis le départ, grince en faisant un potin de tous les diables ; cela m'agace sérieusement et, naturellement, plus je vais vite, plus le charivari s'accroît ; c'est ainsi que mon approche fait retourner trois concurrents, dont un grand barbu, qui s'en allaient bien sagement. Sauter sur ma roue, ce ne fut que l'espace d'un éclair, et nous arrivâmes de cette manière à Pontoise (368 km.), 21 h. 20. Naturellement, le contrôleur délégué avait depuis longtemps déserté son poste. Et de deux ! Nous

allumons nos projecteurs pour la seconde nocturne. La descente de Conflans-Sainte-Honorine est négociée en trombe et nous filons bon train dans la forêt de Saint-Germain ; seuls les pavés de la ville nous forcèrent à ralentir.

A un croisement de rues, nous rencontrons tout à coup avec plaisir un petit groupe d'acépiques venus là pour attendre au passage les derniers concurrents et probablement pour leur ôter l'espoir de rentrer par chemin de fer en cas de défaillance passagère.

Je note au passage la mine renfrognée du terrible Guillemot.

J'attribuai ceci à la nuit qui l'empêchait de voir, heureusement pour nous, après 380 km. la danse de son compteur de vitesse.

Un obligeant automobiliste, comme l'on en rencontre encore quelquefois, se tint sagement sur les derrières du peloton en l'éclairant puissamment pour la descente du Pecq, que nous franchîmes en l'espace d'un éclair. Puis ce furent les pavés, les ignobles pavés de Chatou, le non moins infect cyclable, puis la Défense où les concurrents officiels lâchèrent d'un tacite accord le Club pour essayer de se gratter mutuellement quelques mètres jusqu'à l'arrivée pour améliorer leur classement.

Enfin, à 23 h. 36 exactement, j'atteignais Porte-Maillet, le contrôle terminus, dans un état de fraîcheur remarquable, très frais et dispos après un bon rinçage et ne ressentant aucune fatigue anormale.

J'eus là une bonne surprise : l'ami Pichaud m'attendait depuis deux heures, sans m'avoir prévenu de son intention et, de joie, faillit me sauter au cou. Comme il y avait encore des dames, je plongeai précipitamment vers un demi bien tassé, en lui narrant quelques traits d'une randonnée sans histoire.

Après 12 km. supplémentaires pour regagner mon logis, je ronflais à 0 h. 45, montre en main, du sommeil du juste.

$$402 + 12 = 414 \text{ km.}$$

Temps total : 26 h. 30, dont 4 heures d'arrêts divers compris.

Enseignements. — La machine utilisée pour ces trois randonnées était ma poly ordinaire 8 vitesses, très confortable pour une excursion ne dépassant pas 200 à 220 km. Je constatai l'effet désastreux de son poids sur des distances supérieures ; j'aurais eu avantage à me servir d'une machine légère polymultipliée, non pour me permettre une allure plus rapide, mais simplement pour remorquer le moins de poids mort possible ; j'ai donc été amené, pour ma machine future, à envisager une polymultipliée légère à grand rendement. Quant aux amortisseurs dont l'on munit à satiété les machines routières dites de tourisme, je les juge parfaitement inutiles lorsque l'on roule sur de gros pneus fil biaux. J'en ai essayé pas mal de modèles de tous systèmes, lesquels l'un après l'autre ont rejoint le grenier, bien que ma suspension de selle ne soit pas elle-même des plus

élastiques : c'est en effet le Brooks B 19 de course 2 fils... et je ne souffre nullement des trépidations.

Pour l'excursion nocturne, j'ai totalement renoncé à l'éclairage acétylène, source d'ennuis et de déboires, ainsi qu'à l'éclairage électrique par dynamo, pour adopter l'éclairage électrique par pile sèche qui, bien qu'étant d'un prix de revient assez coûteux (à quand l'accumulateur léger et inversable ?...) fournit un pouvoir éclairant constant quelle que soit la vitesse, chose précieuse. Durée des piles employées : 7 heures à plein éclairage, soit de 100 à 120 km. de route pour fr. 3. Une deuxième petite lampe éclaire à volonté le groupe de pignons A. R. Cette année, j'ai adopté le projecteur électrique Leclanché, de fabrication récente (poids 300 gr.) dont le faisceau lumineux est orientable à volonté en marche. De plus, la boîte contenant la batterie de piles (250 gr.) est en tôle, au lieu d'être en cuir comme dans les modèles similaires, ce qui évite les décharges intempêtes en cas de pluie.

Peu de crevaisons (une sur 900 km.), grâce aux arrache-clous, montés par tout cyclotouriste soucieux de s'éviter des ennuis. Un détail insignifiant, en passant, mais précieux à mon avis : en excursion, avoir toujours dans ses sacoches tout au moins une bande de pansement et surtout un petit flacon d'éther pour laver énergiquement les souillures d'une plaie consécutive à une chute. Le tétanos est si vite arrivé...

Pour des randonnées semblables, le mode d'alimentation préconisé par Vélocio est des plus précieux et permet de les mener à bien ; je suis enchanté d'en avoir fait l'expérience. Comme vous l'avez lu, les divers temps de mes épreuves n'ont rien de sensationnel, l'on peut donc cyclo très longtemps en marchant raisonnablement et en sachant doser judicieusement son effort, bien que personnellement ma moyenne-horaire ait été des plus irrégulières, ce qui est un défaut.

Je fus, certes, le premier étonné d'avoir pu boucler 400 km., chose que je croyais peu faisable, ayant toujours pris les récits des fines pédales de l'E. S. pour des plaisantes gasconades. Je fais mon *mea culpa*, sans cependant être conquis à ce tourisme par trop spécial qui ne concentre l'attention que sur deux instruments de bord antitouristiques au premier chef : la montre et le compteur.

Conclusion. — Pour toute partielle qu'elle puisse paraître, celle-ci ne saurait en toute déférence s'appliquer à Vélocio aux enseignements précieux (déduits d'expériences semblables) duquel nous sommes tous plus ou moins redevables et qui donne encore, à son âge, un si bel exemple d'énergie et de foi.

Mais, pour mon humble part, recommencer uniquement pour le plaisir, comme le proclament les Stéphanois, des randonnées sur ces distances, non, mille fois non, même si le cyclotourisme compris sous cet angle procure des

jouissances délicates, perceptibles seulement pour les randonneurs impénitents, qui ne sont après tout qu'une infime minorité au regard de la masse des touristes standard, même polymultipliés.

Bien qu'un de ces touristes de constitution normale, puisse les accomplir avec le sourire, les randonnées supérieures aux étapes normales de 180 à 200 km. ne sauraient constituer qu'une exception, fâcheuse si elles étaient la règle, n'en déplaise à certains.

Fâcheuse, parce que des concurrents y gaspillent inconsciemment leur temps, leur argent, leur santé, pour le bénéfice immédiat d'une vaine gloriole et d'un amour-propre contestable.

GAY,
de l'Audax Club Parisien.

Février 1924.

Je m'associe volontiers à cette conclusion s'il s'agit de randonnées faites dans le but d'obtenir un diplôme, contrôlées et compétitives. En tel cas la préoccupation constante de l'heure, du contrôleur, des concurrents, de l'itinéraire, domine la pensée et la détourne de toutes les images récréatives, de tous les tableaux attrayants qui se succèdent sans cesse devant les yeux de celui qui randonne pour son plaisir. Après une épreuve officielle, la fatigue est plutôt mentale que physique ; on ne s'est pas amusé. C'est un peu le fait d'un étudiant qui passe une nuit à préparer un examen ou à étudier un sujet qui l'intéresse et le passionne ; dans ce dernier cas, il ne sent pas la fatigue.

C'est ainsi que nous avons randonné autrefois, que nous randonnerons encore quand les circonstances s'y prêteront, sans éprouver d'autre fatigue que la saine lassitude musculaire nécessaire à la santé. Nous étions trop nombreux pour supposer que nous avons été des exceptions et nous espérons que la randonnée pour le plaisir, poussée même un peu loin, a trop de charmes pour qu'elle ne plaise pas de nouveau à de nombreux cyclotouristes d'aujourd'hui et de demain. V...

On déjeune au Brévent, dans les prix doux. Ne pas compter sur l'eau, c'est de la neige fondue qui n'est pas fameuse. La plupart des ascensionnistes apportent des provisions, ce qui n'est pas sans provoquer, de la part du tenancier, une grimace compréhensible et sans abaisser de plusieurs degrés la température de son accueil ; du moins, le livre de bord que je feuillette curieusement, en fait foi, car ce n'est pas mon cas.

Le temps se gâte. Un coup de tonnerre. Une poussée de vent. En hâte, je descends par l'autre sentier. Très curieux passage de la Cheminée, descente verticale dans les rochers ; des crampons et une rampe de fer aident. Puis la pente redevient quelconque. Les coups répétés de ma canne ferrée font retentir plusieurs échos.