N° 1 — XXIIIe Année

SIX PAGES : CINQ CENTIMES

Dimanche 1er Janvier 1911

REDACTION :
ROUBAIX, rue Richard-Lenoir, 43, près du théâtre du Fontenoy. — (Téléphone 051)
TOURCOING, rue Varia, 53. (Téléphone 15)
Siège administratif :
Rue de Béthune, 27, à Lille

PRIX DES ABONNEMENTS :
Roubaix-Tourcoing :
Trois mois : 4 fr. 50 — Un an : 18 fr.
Nord et Départements limitrophes :
Trois mois : 5 francs — Un an : 20 francs
Les abonnements partent du 1er et du 15 de chaque mois et sont payables d'avance

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

PRIX DES ANNONCES :
ANNONCES . . . . . 0 fr. 25 la ligne
RECLAMES . . . . . 0 fr. 50 —
FAITS DIVERS . . . . 0 fr. 75 —
LOCALES . . . . . 1 fr. —

Les annonces sont reçues aux bureaux du Journal, 27, rue de Béthune, à Lille, et à Paris, dans nos bureaux, 10, rue Taitbout.

TÉLÉPHONE
A ROUBAIX : N° 051 | A TOURCOING : N° [illegible]
A LILLE : N° 87

LA 37e VICTIME DE L'AVIATION : MOISANT TUÉ A NEW-ORLÉANS

ARCHIVES COMMUNALES TOURCOING

La condamnation à mort de Durand commuée en sept années de réclusion

Avis à nos Lecteurs

Nos ateliers étant fermés à l'occasion du Nouvel An, « l'Avenir de Roubaix-Tourcoing » ne paraîtra pas demain Lundi 2 Janvier.

A LIRE

EN 2e PAGE

LA SUITE DES CROIX DE LA LÉGION D'HONNEUR.

UNE CABARETIÈRE ASSOMMÉE A ROUBAIX.

EN 3e PAGE

NOS INFORMATIONS DE DERNIÈRE HEURE. — LA MANIFESTATION DES SYNDICALISTES.

EN 6e PAGE

NOTRE CHRONIQUE SPORTIVE.

Pêle-Mêle-Semaine

1910 se meurt, 1910 est mort !...

Voilà une année qui ne laissera pas beaucoup de regrets après elle !

Fut-elle assez mauvaise ! assez désagréable ! C'est le cas ou jamais de répéter le mot fameux : « Que d'eau ! que d'eau ! » En n'a-t-il assez tombé ! Au point que nous fûmes inondés. Et ceci n'est pas une figure de rhétorique. Les pauvres diables des rives de la Seine, de la Marne, de la Garonne, du Rhône et d'autres cours d'eau encore qui virent s'engloutir sous les flots boueux tout ou partie de leur avoir, le savent bien, que ce n'est pas une fiction ! Et les contribuables aussi puisqu'il a fallu voter des millions pour indemniser les sinistrés.

Oui, désagréable, maussade et calamiteuse fut cette année 1910 qui vit aussi la grève des chemins de fer et la crise des transports qui n'est pas près de prendre fin.

Calamiteuse et tragique.

Nous ne faisons pas seulement allusion ici au crime de Favier qui a bouleversé, passionné Lille et toute la région et qui les passionne encore à l'heure où l'on prédit chaque jour la prochaine arrivée de la sinistre machine. Nous voulons parler du bilan des aviateurs tués au cours de leurs vols.

Nous avons publié cette liste funèbre. Ils sont actuellement trente-six qui ont payé de leur vie les progrès de la science nouvelle, — dont trente et un cette année, y compris de malheureux lieutenant de Caumont mort avant-hier. Près de trois par mois. C'est trop, c'est beaucoup trop !

***

Est-ce à dire qu'il faille se décourager ? abandonner le conquête de l'air par les grands oiseaux artificiels ? Bien au contraire, il faut la poursuivre, mais il est temps d'orienter vers un autre but les recherches et les expériences.

Du reste, les aviateurs nous donnent un bel exemple de foi opiniâtre et de courage. Cecil Grace, que les flots de la mer du Nord ont, à n'en plus douter, enseveli, venait de disparaître au retour de sa traversée de la Manche, que d'autres aviateurs prenaient leur vol pour la tenter à leur tour.

Laffont et Pola n'étaient pas inhumés que Lanser, que Tabuteau se lançaient à la conquête d'autres records. Enfin, à peine avions-nous des détails sur la fin du lieutenant de Caumont qu'un coup de téléphone de notre correspondant nous apprenait hier après-midi que Bréguet à l'aérodrome de La Brayelle-lez-Douai avait pris son essor pour disputer la coupe Michelin à ses concurrents. Il en était alors à son trente-troisième tour, représentant une distance parcourue de plus de trois cents kilomètres.

Il y a des aviateurs qui ont, plus vite que Bréguet peut-être, conquis leur brevet de pilote. Je ne crois pas qu'il y en ait qui aient fait preuve de plus de ténacité et d'audace tranquille.

On se souvient de ses débuts. Il avait construit un gyroplane — qui après tout sera peut-être la machine volante de l'avenir. Il en avait construit un, il en construisit deux, trois... Ils ne donnèrent pas les résultats attendus. A ce moment-là, Blériot naissait à la gloire avec son monoplan, et les partisans de l'aviation se divisaient en monoplanistes et en biplanistes.

Dans le silence Bréguet continuait ses travaux et cet ingénieur qui avait tourné vers l'aviation ses facultés, nous donna bientôt un appareil, biplan pour sa construction, monoplan pour l'aspect d'ensemble, un appareil surtout destiné à emporter des poids lourds.

Cette fois encore les débuts furent laborieux. Qu'importe ! Bréguet à La Brayelle tâtonnait, améliorait en même temps qu'il s'entraînait. On se souvient de la chute qu'il fit un jour et qui heureusement, cette fois, n'eut pas de suites graves, encore qu'il ait été sérieusement contusionné au visage.

Il eut raison de persévérer. Un jour, on apprit que Bréguet avait gagné Arras par la voie des airs et qu'il était revenu jusqu'à Douai. Les médisants, il y en a toujours, durent se taire. Depuis Bréguet a renouvelé ses exploits et on sait que pendant les manœuvres de Picardie, il prit part aux vols qui firent l'admiration des officiers étrangers.

Il avait réalisé ses espoirs : il les avait si bien réalisés que le ministère de la Guerre lui commanda des aéroplanes.

***

Ainsi donc, de la part de nos pionniers de l'air, pas de découragement. L'un tombe l'an meurt — deux, trois, dix autres s'envolent de terre.

Mais, nous venons de le dire, il est temps d'orienter les recherches et les essais vers une fin pratique.

La preuve est faite que le plus lourd que l'air peut, au-dessus des campagnes et des villes parcourir des distances considérables et s'élever à des hauteurs vertigineuses. Mais l'esquif est encore trop fragile, il offre aux traîtresses des vents trop de prise. Ce qu'il faut, à présent, c'est lui donner de la stabilité, c'est améliorer l'hélice, c'est trouver un engin protecteur en cas de panne et de chute.

On n'a pas oublié que la Ligue Aérienne de France, aux destinées de laquelle préside avec tant d'autorité et d'activité M. René Quinton, a provoqué pour résoudre ces problèmes des conférences qui ont eu lieu récemment à Boulogne-sur-Mer et à Folkestone. Ce que la France, l'Angleterre et le Belgique comptent de sommités de l'aviation s'y est donné rendez-vous. Mais on n'a pu encore que poser, définir les données du problème. Le problème lui-même reste à résoudre.

Eh bien, nous disons : assez d'acrobaties, assez de randonnées folles, assez de passages de montagnes et de traversées des détroits ; assez d'expériences d'altitude : 2000, à 3000, à 3.500 mètres. Ou tout au moins, avant de les renouveler, attendons qu'on ait trouvé le moyen de préserver, dans la plus large mesure du possible, l'existence de l'aviateur et aussi celle — après tout précieuse encore — du piéton que la chute d'un aéroplane peut écraser.

Il faut, a-t-on dit, payer la rançon du progrès.

C'est une affaire entendue.

Mais trente et une morts en douze mois, n'est la payer trop cher.

Que les mécènes et les constructeurs, organisateurs de raids, donateurs de coupes, daignent à présent les récompenses à ceux qui auront trouvé le moyen d'assurer la stabilité de la machine et la sécurité de celui qui la monte.

C'est vers ce but que doivent désormais tendre les efforts.

Et ce faisant, donateurs et constructeurs auront rendu à l'aviation le plus grand service puisque c'est en assurant les transports aériens avec le moins de risques possibles qu'ils la feront entrer dans la pratique.

CH. DE LA RUE.

P.-S. — Ceci était écrit quand nous parvenaient deux nouvelles dont l'une nous causait une sincère joie et l'autre nous navrait : Bréguet vient d'être décoré de la Légion d'honneur ; Moisant s'est tué au cours d'un vol à la Nouvelle-Orléans.

C'est bien. c'est très bien de décorer un aviateur et un courageux comme Bréguet : ce sera bien, ce sera très bien de nous épargner la mort de braves gens comme Moisant.

AGITATION chez les Cheminots italiens

La « Conquista », organe du syndicat des cheminots italiens qui se publie à Milan, déclare la guerre, et annonce des sabotages pour l'année prochaine.

Voici comment elle s'exprime :

« L'agitation doit se faire quand nous voudrons.

« Que les ferroviari ne se laissent pas impressionner par le langage des journaux. Notre liberté de jugement doit rester complète.

« Nous ne devons pas nous laisser séduire par les insinuations des autres.

« Briand, en France, a vaincu parce qu'il put contraindre la classe des chemins de fer à précipiter l'agitation d'une façon prématurée, lorsque cela convenait au gouvernement et lorsque l'heure n'était pas encore propice pour les ouvriers.

« C'est ainsi qu'il les écrasa par la trahison et par la duperie. Mais nous savons que les armes de la fraude sont employées de préférence et avec une extrême habileté par la classe bourgeoise.

« Rappelons au contraire que nous seuls pouvons dire quand notre heure aura sonné.

« Il nous suffit, par exemple, de tenir en échec l'Italie pendant les fêtes de 1911, qui commenceront bientôt, pour que la bourgeoisie revienne à de plus sages sentiments à notre égard. Ou bien nous renverrons le cinquantenaire au centenaire.

« Parlons-nous assez clair ? »

L'article, qui s'intitule « La provocation », termine ainsi.

« La calme appartient aux forts et la violence ouvrière s'exerce moyennant la préparation sereine qui nous rend moralement supérieurs à la bourgeoisie.

« Jamais comme à cette heure, la classe des ferroviari ne se réunit avec autant de confiance et en rangs aussi compacts autour du syndicat. »

La Grâce de Durand

La peine de mort commuée en sept années de réclusion.

Paris, 31 décembre.

Par décision gracieuse du Président de la République, la peine de mort prononcée par la Cour d'Assises de la Seine-Inférieure contre le Secrétaire du Syndicat des Charbonniers de Rouen, a été commuée en celle de sept années de réclusion.

Le Garde des Sceaux qui a reçu à 6 heures ½, le défenseur de Durand, lui a fait part de la mesure de clémence dont bénéficiait son client.

L'ESPRIT DE TOUS

Le chapitre des étrennes :

MONSIEUR. — Que veux-tu pour le jour de l'an ?

MADAME. — J'ai envie d'un sac de voyage... Mais j'ai envie aussi d'un manteau de loutre.

MONSIEUR. — Choisis !

MADAME. — Je ne peux pas ! Alors, tu pourrais me donner le sac de voyage pour mes étrennes, et le manteau de loutre pour les leurnes...

LA CRISE DES TRANSPORTS

Les doléances des Industries textiles

La réglementation du travail et le cas de force majeure

On sait qu'au cours d'une visite faite jeudi à M. le ministre du commerce et de l'industrie, les délégués de l'Union des syndicats patronaux des industries textiles de France avaient demandé à M. Dupuy son concours pour obtenir une réglementation du travail plus large et plus libérale.

M. Roy, vice-président de l'Union, a donné sur cette question d'intéressantes précisions.

LE CAS DE FORCE MAJEURE

— Nous estimons, nous dit M. Roy, que la loi du 30 mars 1900 sur la durée du travail dans l'industrie manque de souplesse et qu'elle ne correspond pas avec les nécessités d'une vie industrielle de plus en plus irrégulière.

« Il est surtout une modification de la loi de 1900 que la désorganisation des transports rend encore plus urgente : c'est l'autorisation de pouvoir prolonger « exceptionnellement » la durée du travail de jour afin de regagner le temps perdu dans un établissement par suite d'un « cas de force majeure » : inondation, incendie, arrêt dans les transports. C'est là l'intérêt des patrons et des ouvriers, également préoccupés de ne pas perdre, les uns des affaires, les autres des salaires.

« Sur ce point, d'ailleurs, dans les rapports de la commission supérieure du travail, on peut relever de la part des inspecteurs du travail — juges impartiaux en la matière — une opinion absolument conforme à celle des industriels textiles.

« Il serait donc à désirer, non seulement pour les spécialités textiles, mais pour toutes les industries en général qui ont à tenir compte des fluctuations des matières premières, que la loi de 1900 fût, dans le plus bref délai, modifiée au moins sur ce point. »

LA CRISE DES TRANSPORTS

« Cette question, poursuit M. Roy, est étroitement reliée à celle de la crise des transports. Les industriels reçoivent actuellement, leur charbon et leurs matières premières par des « moyens de fortune » : leurs usines vivent, de ce fait, au jour le jour.

« Comment satisfaire les clients si, après avoir chômé plus ou moins longtemps, on n'est pas possible de prolonger, à titre exceptionnel, la durée du travail ? Les clients sont exigeants. On a dit que les administrations publiques se montraient particulièrement rigoureuses en ce qui concerne les livraisons. Or, nous croyons savoir que le ministère de la marine a, déjà, fait connaître qu'il exigerait les pénalités pour retard de livraison, même si celui-ci était imputable à l'encombrement des chemins de fer, fût-ce sur l'Ouest-Etat.

« Nous estimons, pourtant, qu'en de telles circonstances, le cas de force majeure est également opposable aux clients ordinaires et aux administrations publiques.

« Vous voyez, par ce simple fait, combien la situation des industriels textiles et de leurs confrères des industries similaires est difficile. Mais l'Etat de l'industrie textile qui reçoit de l'étranger ses cotons au Havre, et ses laines à Dunkerque, est tout particulièrement précaire. Les répercussions s'en manifestent avec plus d'intensité encore dans les régions éloignées, dans l'Est, à Belfort, à Roanne. »

LES CAUSES ET LES REMEDES

— Quelles sont donc, demandions-nous, les causes de cette crise déplorable ?

— D'abord, nous répond M. Roy, la grève de sept jours sur le Nord et l'Ouest-Etat ; ensuite, l'encombrement des ports et la grève « perlée ». Enfin, la suspension des services de la batellerie a aggravé la situation.

« L'industrie souffre et cependant elle est unanime à penser que le rétablissement de l'ordre dans le personnel des réseaux est, pour l'avenir, une condition essentielle à la sécurité économique du pays.

« L'exemple des chemins de fer italiens demeurés, depuis la grève des ferroviari, dans un état de complète anarchie, prouve que la discipline est une condition essentielle du bon fonctionnement des chemins de fer. Aussi nous prononçons-nous pour l'interdiction de la « coalition » en vue de la cessation d'un service public ou concédé.

« A un autre point de vue, poursuit M. Roy, il y aurait, sur certaine réseaux ou compagnies, à améliorer le matériel et surtout — nous insistons sur ce point — à obtenir de lui un rendement plus intense.

« Incidemment, nous pouvons signaler que l'un de nos adhérents nous fait observer que, dans la région de la Seine-Inférieure, certaine employés occupaient depuis longtemps déjà divers postes à titre intérimaire, et que ces intérimaires devraient être titularisés et rétribués en raison de l'importance du poste qu'ils occupent. Nous tenons, en effet, à nous montrer impartiaux et à signaler tout ce qui peut contribuer à améliorer une situation que nous souhaitons, dans l'intérêt de tous, voir redevenir normale... »

Comme on le voit par ce bref mais très clair exposé de M. Roy, l'Union des syndicats patronaux des industries textiles de France demande, en ce qui concerne la réglementation du travail, non point que cette dernière soit laissée au bon plaisir de l'industriel, mais que ce dernier puisse, uniquement dans le cas de force majeure, obtenir de son personnel des heures de travail supplémentaires.

Il faut tenir compte, en effet, que l'industrie textile — comme le prouvent d'intéressants graphiques qui sont à la disposition du public, au siège de l'Union, 15, rue du Louvre — est parmi les industries qui présentent le plus d'aléas et dont le rendement est le plus irrégulier.

L'OPINION D'UN INSPECTEUR

C'est pourquoi, d'ailleurs, de nombreux inspecteurs du travail ont déclaré, dans leurs rapports, qu'il serait juste de faire jouir le « textile » du bénéfice des dérogations accordées par la loi aux industries « saisonnières ».

Nous citerons, à titre d'exemple, l'opinion de M. Cavalié, inspecteur départemental du travail.

Ce fonctionnaire déplore que « les restrictions relatives à la durée du travail ne puissent être temporairement levées que pour les industries inscrites à l'article 5 du décret du 15 juillet 1893 », et il ajoute qu'« il serait désirable que le bénéfice de cette dérogation fût étendu à tous les établissements industriels indistinctement. »

L'AVIATION

Ses héros et ses victimes

Moisant tué à La Nouvelle-Orléans — Lanser arrive place d'Etterbeek — Bréguet et la Coupe Michelin à La Brayelle. — Les records tentés par Legagneux et Henri Farman.

La mort de Moisant

Londres, 31 décembre.

Une dépêche de New-York annonce que M. Moisant, l'aviateur, a fait aujourd'hui une chute mortelle au cours d'un vol qu'il effectuait à la Nouvelle-Orléans.

L'aviateur évoluait à environ 250 mètres de hauteur, lorsque l'accident qui lui coûta la vie, se produisit. Les détails manquent.

La mort du lieutenant de Caumont

Versailles, 31 décembre.

La salle de l'hôpital militaire, où repose le corps de l'infortuné lieutenant de Caumont, a été transformée en chapelle ardente.

L'oncle et le frère de la victime, arrivés hier, on le sait, pour recueillir son dernier soupir, ont passé la nuit en pleurs au pied de son lit de mort.

Une touchante pensée d'adieu a réuni, ce matin, à l'hôpital, tous les officiers de la garnison de Versailles, avec le général Roques, le colonel Hirschauer, le commandant Boutteaux. Ils ont défilé devant le corps de leur regretté camarade.

Les obsèques ne sont pas encore fixées, mais elles auront probablement lieu mardi à Paris.

LES CAUSES DE L'ACCIDENT

On donne aujourd'hui l'explication suivante de l'accident :

« L'officier, qui n'en était qu'à ses premiers essais du monoplan, n'avait pas encore acquis l'expérience nécessaire à la conduite parfaite de son nouvel appareil.

« Il montait auparavant un biplan, mais trouvant des appareils trop lents, il avait résolu de piloter des monoplans pour aller vite. Or, la conduite des deux sortes d'appareils comporte des différences notables. Il apparaîtrait donc que la mort du lieutenant de Caumont serait imputable à son inexpérience du monoplan.

L'épreuve d'aviation Paris-Bruxelles et retour

L'AVIATEUR LANSER EST ARRIVÉ A BRUXELLES

Ainsi que nous le faisions prévoir hier, l'aviateur Lanser, qui quitta jeudi matin les Moulineaux pour gagner Bruxelles et fut obligé par le brouillard à reprendre terre à Saint-Quentin, a repris son vol vers la capitale belge. On verra par les dépêches suivantes qu'il a réussi dans cette partie de ses tentatives :

Saint-Quentin, 31 décembre.

L'aviateur Lanser, accompagné de son passager, M. Pénier, est reparti à huit heures ou quart ce Rouvroy, près de Saint-Quentin, pour poursuivre son raid aérien jusqu'à Bruxelles.

Mons, 31 décembre.

Lanser a atterri à Mons à neuf heures quarante après un voyage satisfaisant. A onze heures, Lanser repassait la voie des airs dans la direction de Bruxelles.

Soignies, 31 décembre.

Le biplan de Lanser est passé à 11 heures 18 au-dessus de Soignies se dirigeant à bonne allure vers Bruxelles.

Bruxelles, 31 décembre.

L'aviateur Lanser, accompagné de M. Pénier, a atterri dans la plaine d'Etterbeek, faubourg de Bruxelles, à 11 h. 44 m. 30 s. L'aviateur était attendu par sa sœur, Mme Anna Lanser et M. Gérard, délégué officiel de l'Automobile-Club de Belgique.

Lanser a déclaré que son voyage s'est effectué dans de bonnes conditions, mais que le froid était vif. Il compte regagner bientôt par la voie des airs son hangar de Hasselt.

La tentative de l'aviateur Lanser pour l'épreuve d'aviation Paris-Bruxelles et retour est la dernière, cette épreuve étant close ce soir. De tous les aviateurs y ayant participé, le pilote hollandais Wynmalen a seul réussi à effectuer le parcours complet dans un temps de 27 heures 50 minutes qui, par suite de l'absence d'un chronomètreur officiel, fut porté à 36 heures par la commission sportive de l'Automobile-Club de France, organisatrice de l'épreuve.

L'aviateur Wynmalen gagne donc le premier prix de 100.000 francs qui doit l'épreuve. Les second et troisième prix, de 50.000 et 20.000 francs, restent sans détenteur.

Pour le record du monde de distance

Nous avons relaté la performance de l'aviateur Tabuteau, qui a réussi hier à porter à 584 kilom. 900, le record du monde de distance. Une somme de 20.000 francs devant récompenser le pilote qui, ce soir, 31 décembre 1910, sera détenteur de ce record, plusieurs aviateurs se sont mis en [illegible] pour tenter de ravir à Tabuteau [illegible] trophée.

Sur l'aérodrome de Pau, Legagneux a fait une tentative vaine ; il a dû renoncer [illegible] après avoir couvert 150 kilomètres. A [illegible], Henri Farman s'est élevé à 7 heures [illegible]. A 8 heures 30, il avait couvert 75 kilomètres et poursuivait son vol.

Etampes, 31 décembre.

L'aviateur Henri Farman poursuit en [illegible] tative de record. A dix heures, il avait parcouru 180 kilomètres. Il continue [illegible] très régulièrement. Le temps est beau.

Etampes, 31 décembre.

L'aviateur Henri Farman, concourant pour la Coupe Michelin a dû atterrir à 2 h. 45, un tube amenant l'huile s'étant rompu.

Par suite de cet accident, la Coupe Michelin lui échappe.

D'ailleurs, il n'avait effectué que 504 kilomètres.

A la Brayelle-les-Douai Bréguet vole cinq heures

ON LUI REMET LE RUBAN ROUGE

(De notre correspondant)

Notre concitoyen l'ingénieur aviateur Louis Bréguet a va clore l'année 1910 par un beau succès d'aviation et, au moment où il atterrissait après avoir cinq heures durant volé au-dessus de l'aérodrome de La Brayelle, il a eu la réconfortante joie de voir ses expériences récompensées, d'apprendre que le ministre de la Guerre l'avait, au titre des réserves de l'armée, nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Depuis quelques jours, Louis Bréguet, inscrit pour la Coupe Michelin, avait tenté s'adjuger ce beau prix, mais différentes circonstances indépendantes de sa volonté l'avaient empêché de réaliser son projet.

Samedi matin enfin, il tenta un nouvel essai qui fut vain, son moteur ne se trouvant pas tout à fait à point. Sans se décourager, il y remédia, puis à 10 h. 16'29", chronométré par M. Salomon, de Lille, et chronométré par les délégués douaisiens de l'Aéro-Club, il prenait définitivement son essor et suivant la piste qui comporte un parcours de 7 kilomètres 200, tournait, tournait, tournait toujours.

Cependant la nouvelle s'était répandue en ville que Bréguet tenait [illegible] le temps déjà. et après [illegible] nombreux vers l'aérodrome de La Brayelle.

Le temps, sombre et embrumé, était doux, le vent n'était pas trop violent et de terre on suivait les évolutions de l'aéroplane, soulevant avec ardeur que Bréguet fût le gagnant de la Coupe Michelin, car son moteur, qui, au départ avait encore des ratés, se comporte maintenant fort à fait bien.

A 1 h. 35, Bréguet avait couvert 38 tours de piste, soit 234 kil. 306, à une vitesse moyenne de 76 kilomètres à l'heure, puis il gagne de vitesse, fait plus du 80 à l'heure et à 2 h. 11 annonce qu'il a fait 42 tours, soit 308 kilomètres. Enfin, vers trois heures un quart, le ronflement du moteur s'est plus marqué et trois heures vingt l'aéroplane atterrit après avoir couvert 54 tours de piste, soit 352 kilomètres. Un cylindre cassé, un tirage dévissé, un ressort de soupape détendu sont cause de la panne du moteur, de la perte de la Coupe Michelin.

Bréguet descend de son aéroplane et son aéroplane, ses amis se précipitent à sa rencontre. L'aéronaute Tiberghien lui annonce que l'Officiel enregistre sa nomination de chevalier de la Légion d'honneur et lui remet le ruban de l'armée et lui passe le ruban rouge bouton-nière.

Très ému M. Chanlier Bertin, maire de Douai, lui aussi chevalier de la Légion d'honneur, donne l'accolade à certains de ses pilotes, MM. Legagneux et [illegible] chaleureusement [illegible] bravo [illegible] ce [illegible] ces amis.