

30 MARS

Paris-Roubaix

7^e ANNÉE



J. FISCHER, vainqueur en 1896

LA CAUSE DU SUCCÈS

Paris, 23 mars. Roubaix qui est incontestablement la ville la plus sportive de France...

Ceux qui ont suivi depuis le début les courses cyclistes savent que le seul mode d'entraînement usité jusqu'en 1891 fut la bicyclette...

Un vestige du temps passé subsista encore l'année dernière, car les voitures automobiles, si elles ne pouvaient précéder les coureurs...

Cette année plus rien de tout cela: l'homme est seul sur la route avec seulement ses entraîneurs à bicyclette!

Et, en somme, c'est bien là la grande lutte ravagée de la route, avec toutes ses péripéties angossantes, les dépêches apportant au Vélo-drome les détails du combat et le dénoué final...

C'est de là vraiment que vient l'enthousiasme considérable qui accueille cette année le septième Paris-Roubaix.

Ne cherchons pas ailleurs!

H. DESGRANGES.

La Course

Quand, en 1896, fut donnée la première course Paris-Roubaix, les hardis coureurs ne s'attendaient pas à voir leurs efforts couronnés par autant de succès et, surtout, ne prévoyaient pas que cette épreuve cycliste, devenue traditionnelle, prendrait un telle place dans les mœurs de notre région...

Car on peut bien affirmer que Paris-Roubaix est maintenant inhérente aux habitudes, aux mœurs du Nord de la France.

L'imposante manifestation a eu le don de passionner les sportsmen et d'intéresser les profanes!

Nous allons essayer de dépeindre le côté «psychologique» de la course si nos lecteurs veulent bien suivre avec nous les coureurs:

Chatou: cinq heures du matin! Les lucernes de l'aube sont à peine apparues et



L'ARRIVÉE DE FISCHER EN 1896

portant il y a au départ une foule nombreuse: sportsmen sobriquets, curieux indifférents, gavocheux gonailleurs! Il y a aussi les amis, les parents qui viennent donner les derniers soins, faire les dernières recommandations, déposer les derniers baisers sur les fronts qui vont se couvrir de bonne âpreté, de gloire peut-être!

maintenant inhérente aux habitudes, aux mœurs du Nord de la France.

L'imposante manifestation a eu le don de passionner les sportsmen et d'intéresser les profanes!

Nous allons essayer de dépeindre le côté «psychologique» de la course si nos lecteurs veulent bien suivre avec nous les coureurs:

Chatou: cinq heures du matin! Les lucernes de l'aube sont à peine apparues et gourdant à y a au départ une foule nombreuse: sportsmen scharmés, curieux indifférents, gavocheux gonailleurs! Il y a aussi les amis, les parents qui viennent donner les derniers soins, faire les dernières recommandations, déposer les derniers baisers sur les fronts qui vont se couvrir de bonne âpreté, de gloire peut-être!

Les concurrents ont quitté vestes et pardousus, se rangent à l'appel de leurs numéros, jettent un coup d'œil scrutateur sur la frêle machine qui va les conduire ou qu'ils vont tenter de conduire à la victoire, et se mettent en selle! Les uns sont gaies, les autres sont graves, les uns éveillés, les autres impassibles, mais tous attendent impatiemment le signal du départ.

Celui-ci prononce bientôt l'habituelle formule:



M. GARIN, vainqueur en 1897 et 1898

Attention, Messieurs! Son doigt presse la détente: Pan! le peloton s'ébranle et on le voit s'élever à l'horizon. Voilà les vaillants routiers lancés vers Roubaix! Dans les campagnes comme dans les villes qu'ils traversent, une foule sympathique se range à leur passage et les encourage; ils s'arrêtent pour un motif quelconque, chacun s'empresse autour d'eux, leur prodigue les soins nécessaires, les aide s'il s'agit d'une réparation. Les braves paysans de la route sont fiers de dire le soir, au cabaret, qu'ils ont rendu la moindre petite service aux coureurs de Paris-Roubaix!

Des démarches furent alors tentées près des constructeurs, près des personnalités sportives pour obtenir des prix. Mais le progrès n'avait pas encore accompli son œuvre, notre région était encore considérée comme réfractaire à la bicyclette — que les temps ont changé depuis! — et on resta sourd aux demandes de nos concitoyens. Bref l'idée d'une course Paris-Roubaix fut abandonnée!

Cependant en 1894 et 1895, la vogue du cyclisme gagna notre région, le tourisme fit de nombreux adeptes et au point de vue sportif l'interminable rivalité des deux champions roubaixiens, Jules Delepière et Adolphe Accou, fut également un gros stimulant.

Une société se forma pour la construction d'un vélodrome et celui-ci fut inauguré le 9 juin 1895; on sait le succès qu'il obtint.

Dès lors, le premier Paris-Roubaix fut décidé et le projet qui avait pris naissance trois ans auparavant, fut mis à exécution: le jour de Pâques, 19 avril 1896, fut choisi pour la première course Paris-Roubaix.

En 1896, le départ fut donné de la Porte-Maillet à 5 h. et demie du matin; les professionnels étaient seuls admis. L'entraînement était fait par machines multiples. La distance était de 277 kilomètres. Il y eut 54 partants. Le temps mis par le premier pour effectuer la course fut de 9 h. 17. Joseph Fischer gagna, suivi de Meyer. Garin fut troisième.

Parmi les partants, il y avait Rivière, Guillaume, Linton, Ducoux, le frère Vendredy, Henri Desgrange, le directeur actuel de «L'Auto-Vélo», et comme régionaux: Baillet, Poiret, Asselman, Dubois, Quivy, Liseron, Téliès, Dolcambre, etc.

En 1897, le départ se fit également de la Porte-Maillet, à 6 heures et demie du matin.

Deux catégories de coureurs se mirent en ligne: les professionnels et les amateurs. Ces derniers partirent à 6 heures et les «pros» à 6 heures et demie. Même parcours et mêmes moyens d'entraînement qu'en 1896. Ce fut Maurice Garin qui sortit vainqueur de l'épreuve, battant Cordang... à l'arrivée sur la piste, après un duel émuant!

58 partants se décomposent ainsi: 26 amateurs et 32 professionnels, se disputèrent les prix. Garin mit 10 h. 43 m. pour accomplir le parcours.

Parmi les professionnels citons encore Rivière, Vendredy, Frédéric, Bortin, Marie Thé... de Marcellin, etc. Trousselier fut premier des amateurs, en 13 heures, devant les régionaux Charlier, Théo Callens, Téliès, Duquesne, de Hem, Hermyck, de Swereghem, etc.

En 1898, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

gloire! Chacun voudrait lui serrer les mains, le féliciter, tant est grande et manime l'admiration que procure son inappréhensible vaillance!

Combien la vue de cette foule délirante, l'ouïe de ces fréquences braves, doivent réconforter l'énergie routier et lui faire oublier les mièbres du parcours. Certes la route fut dure, mais la joie est grande, et on devine que sous la couche de boue amassée le long du chemin son visage reflète une ineffaçable impression de bonheur et de gloire!

Si ces moments de triomphe laissent un inoubliable souvenir à l'homme qui en est l'objet, ils procurent aussi, à ceux qui y assistent, de véritables émotions. Et voilà pourquoi ceux, sportsmen ou réfractaires, qui ont assisté aux arrivées de Paris-Roubaix, les années précédentes, voudront encore les revoir dimanche prochain.

Mais, en attendant les coureurs, souhaitons-leur bonnes routes, machines indéfectibles et... un rayon de soleil pour réchauffer leur ardeur!

A. D.

PARIS-ROUBAIX RÉTROSPECTIF

Pour faire l'historique de la course Paris-Roubaix il faut remonter à sa véritable origine. Celle-ci date de 1893, c'était le temps de Bordeaux-Paris, le mode était aux courses sur route et de tous côtés on cherchait à en organiser. Ce fut, du reste, une des causes principales de l'extraordinaire et si rapide extension que prit le cyclisme car, rien ne parlait aux masses populaires comme l'annonce des stupéfiantes performances des Terrot, Jiel-Laval, Rivière, etc...

On comprit enfin quelle extraordinaire ressource la «petite reine» offrait à la locomotion moderne.

Roubaix ne pouvait rester en retard et un groupe cycliste: «Le Sport Véloépique Roubaixien», eût l'idée d'organiser une course de Paris à Roubaix.

Des démarches furent alors tentées près des constructeurs, près des personnalités sportives pour obtenir des prix. Mais le progrès n'avait pas encore accompli son œuvre, notre région était encore considérée comme réfractaire à la bicyclette — que les temps ont changé depuis! — et on resta sourd aux demandes de nos concitoyens. Bref l'idée d'une course Paris-Roubaix fut abandonnée!

Cependant en 1894 et 1895, la vogue du cyclisme gagna notre région, le tourisme fit de nombreux adeptes et au point de vue sportif l'interminable rivalité des deux champions roubaixiens, Jules Delepière et Adolphe Accou, fut également un gros stimulant.

Une société se forma pour la construction d'un vélodrome et celui-ci fut inauguré le 9 juin 1895; on sait le succès qu'il obtint.

Dès lors, le premier Paris-Roubaix fut décidé et le projet qui avait pris naissance trois ans auparavant, fut mis à exécution: le jour de Pâques, 19 avril 1896, fut choisi pour la première course Paris-Roubaix.

En 1896, le départ fut donné de la Porte-Maillet à 5 h. et demie du matin; les professionnels étaient seuls admis. L'entraînement était fait par machines multiples. La distance était de 277 kilomètres. Il y eut 54 partants. Le temps mis par le premier pour effectuer la course fut de 9 h. 17. Joseph Fischer gagna, suivi de Meyer. Garin fut troisième.

Parmi les partants, il y avait Rivière, Guillaume, Linton, Ducoux, le frère Vendredy, Henri Desgrange, le directeur actuel de «L'Auto-Vélo», et comme régionaux: Baillet, Poiret, Asselman, Dubois, Quivy, Liseron, Téliès, Dolcambre, etc.

En 1897, le départ se fit également de la Porte-Maillet, à 6 heures et demie du matin.

Deux catégories de coureurs se mirent en ligne: les professionnels et les amateurs. Ces derniers partirent à 6 heures et les «pros» à 6 heures et demie. Même parcours et mêmes moyens d'entraînement qu'en 1896. Ce fut Maurice Garin qui sortit vainqueur de l'épreuve, battant Cordang... à l'arrivée sur la piste, après un duel émuant!

58 partants se décomposent ainsi: 26 amateurs et 32 professionnels, se disputèrent les prix. Garin mit 10 h. 43 m. pour accomplir le parcours.

Parmi les professionnels citons encore Rivière, Vendredy, Frédéric, Bortin, Marie Thé... de Marcellin, etc. Trousselier fut premier des amateurs, en 13 heures, devant les régionaux Charlier, Théo Callens, Téliès, Duquesne, de Hem, Hermyck, de Swereghem, etc.

En 1898, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., suivi de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycloes, en 7 heures 29 m. par un temps exécrable et des routes défoncées par la pluie.

En 1899, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les traversées de Suresnes et de Rueil. La distance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocycloes, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 62 partants, dont 34 coureurs professionnels cyclistes et 18 motocycloistes.

sionnels et 57 motocycloistes. Champion est vainqueur dans la première catégorie devant Bor, en 8 heures 22 minutes; Maurice Garin s'abandonna. On monta sur son motocyclo bat ses 86 adversaires dans le temps fantastique de 6 heures 35 minutes, devant Béconnaï et Girardot.

En 1900, le lieu de départ est à nouveau reculé, c'est Saint-Germain qui est choisi. La distance n'est donc plus que de 260 kilomètres. L'entraînement reste identique. 48 partants, 19 coureurs cyclistes professionnels et 29 motocycloistes, s'alignent sous les ordres du starter à 9 heures du matin. Bours terminent premier des cyclistes devant Joseph Fischer, et Baras bat ses concurrents à motocyclo.

Le temps de 7 heures 10 m. 30 a. est le meilleur qui ait été fait, même en tenant compte de la différence de distance.

Maurice Garin victime d'accidents, se classe troisième, Itawere, 4e, Lepoutre, 5e, Simon, 6e.

En 1901, les amateurs rentrent en ligne; par contre les motocycloistes sont remplacés par un Paris-Roubaix à l'écoué dont on se rappelle le succès. Le départ est donné de la Porte-Maillet à 6 h. 7 aux amateurs et à 6 heures 17 aux professionnels. L'entraînement est fait par bicyclettes, avec suivants en automobiles. Soixante coureurs dont 39 professionnels et 21 amateurs. Lesna est vainqueur de Ambroise Garin.

Itawere est troisième, Seys, 4e.

En 1902, après avoir fait valoir ce qu'ont été les précédentes courses Paris-Roubaix, il nous faut maintenant dire ce que sera Paris-Roubaix 1902 et en donner

Le règlement

La course est organisée par nos confrères spaciaux «L'Auto-Vélo» et le «Nord-Sportif».

Les règlements de course adoptés sont ceux de l'Union Véloépique de France.

Le droit d'engagement est fixé à cinq francs, remboursables aux partants.

La course est internationale.

Les coureurs seront placés au départ dans l'ordre d'inscription au programme.

Tous les genres de bicyclettes seront admis, pourvu que la force musculaire soit le seul moyen de les actionner.

L'entraînement humain à bicyclette sera seul permis. Tout coureur surpris ou convaincu d'avoir employé un autre système d'entraînement sera disqualifié.

Il est interdit aux concurrents de se faire précéder, accompagner ou suivre par des automobiles. Cette défense s'applique également aux motocycloes et motocycloistes.

Tout coureur qui se sera fait tirer ou pousser, ou bien encore remplacer sur une partie du parcours, en sa petite soit-elle, qui aura enfin employé un moyen illicite pour frauder les règlements habituels des courses, sera également disqualifié.

Trois commissaires des courses ont été nommés. Ce sont: MM. Hoes, Morin et Ruinat. Leurs décisions seront sans appel.

La durée maxima de la course sera de vingt-quatre heures.

Les réclamations, pour être valables, devront être déposées par écrit, et accompagnées d'une somme de 5 francs, avant le 14 avril, minuit. Passé ce délai, aucune réclamation ne sera plus admise.

Les responsabilités civiles et pénales resteront à

la charge des concurrents à qui elles incombent, étant bien entendu que les organisateurs déclinent toute responsabilité de quelque nature qu'elle soit.

Toute infraction au présent règlement entraînera la disqualification.

Les Prix

Voici la liste des prix dont est dotée la course Paris-Roubaix 1902:

Table with 2 columns: Prize description and Amount. 1st prize: 1000 fr. 2nd prize: 600 fr. 3rd prize: 400 fr. 4th prize: 300 fr. 5th prize: 200 fr. 6th prize: 100 fr. 7th prize: 100 fr.

1901

L'an dernier, les amateurs rentrent en ligne; par contre les motocycloistes sont remplacés par un Paris-Roubaix à l'écoué dont on se rappelle le succès.

Le départ est donné de la Porte-Maillet à 6 h. 7 aux amateurs et à 6 heures 17 aux professionnels. L'entraînement est fait par bicyclettes, avec suivants en automobiles. Soixante coureurs dont 39 professionnels et 21 amateurs. Lesna est vainqueur de Ambroise Garin.

Itawere est troisième, Seys, 4e.

En 1902, après avoir fait valoir ce qu'ont été les précédentes courses Paris-Roubaix, il nous faut maintenant dire ce que sera Paris-Roubaix 1902 et en donner

Le règlement

La course est organisée par nos confrères spaciaux «L'Auto-Vélo» et le «Nord-Sportif».

Les règlements de course adoptés sont ceux de l'Union Véloépique de France.

Le droit d'engagement est fixé à cinq francs, remboursables aux partants.

La course est internationale.

Les coureurs seront placés au départ dans l'ordre d'inscription au programme.

Tous les genres de bicyclettes seront admis, pourvu que la force musculaire soit le seul moyen de les actionner.

L'entraînement humain à bicyclette sera seul permis. Tout coureur surpris ou convaincu d'avoir employé un autre système d'entraînement sera disqualifié.

Il est interdit aux concurrents de se faire précéder, accompagner ou suivre par des automobiles. Cette défense s'applique également aux motocycloes et motocycloistes.

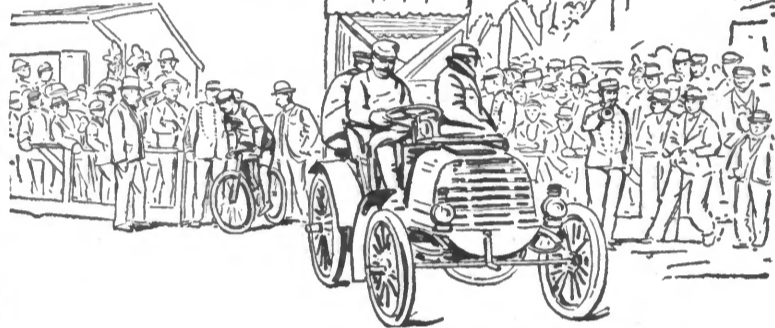
Tout coureur qui se sera fait tirer ou pousser, ou bien encore remplacer sur une partie du parcours, en sa petite soit-elle, qui aura enfin employé un moyen illicite pour frauder les règlements habituels des courses, sera également disqualifié.

Trois commissaires des courses ont été nommés. Ce sont: MM. Hoes, Morin et Ruinat. Leurs décisions seront sans appel.

La durée maxima de la course sera de vingt-quatre heures.

Les réclamations, pour être valables, devront être déposées par écrit, et accompagnées d'une somme de 5 francs, avant le 14 avril, minuit. Passé ce délai, aucune réclamation ne sera plus admise.

Les responsabilités civiles et pénales resteront à



L'ARRIVÉE DE LESNA EN 1901

Schuller, un débutant Roubaixien, est cinquième. Le temps de Lesna est de 10 heures 49 minutes 37 secondes pour les 277 kilomètres.

Dans la catégorie des amateurs, Chapperon, devenu depuis professionnel, est premier dans le temps remarquable de 11 heures 16 minutes, Guérin, deuxième, en 13 heures 10 minutes.

Telle est rapidement esquissée l'histoire de la grande épreuve dont nous aurons dimanche, la septième édition!

Paris-Roubaix 1902

Après avoir fait valoir ce qu'ont été les précédentes courses Paris-Roubaix, il nous faut maintenant dire ce que sera Paris-Roubaix 1902 et en donner

Le règlement

La course est organisée par nos confrères spaciaux «L'Auto-Vélo» et le «Nord-Sportif».

Les règlements de course adoptés sont ceux de l'Union Véloépique de France.

Le droit d'engagement est fixé à cinq francs, remboursables aux partants.

La course est internationale.

Les coureurs seront placés au départ dans l'ordre d'inscription au programme.

Tous les genres de bicyclettes seront admis, pourvu que la force musculaire soit le seul moyen de les actionner.

L'entraînement humain à bicyclette sera seul permis. Tout coureur surpris ou convaincu d'avoir employé un autre système d'entraînement sera disqualifié.

Il est interdit aux concurrents de se faire précéder, accompagner ou suivre par des automobiles. Cette défense s'applique également aux motocycloes et motocycloistes.

Tout coureur qui se sera fait tirer ou pousser, ou bien encore remplacer sur une partie du parcours, en sa petite soit-elle, qui aura enfin employé un moyen illicite pour frauder les règlements habituels des courses, sera également disqualifié.

Trois commissaires des courses ont été nommés. Ce sont: MM. Hoes, Morin et Ruinat. Leurs décisions seront sans appel.

La durée maxima de la course sera de vingt-quatre heures.

Les réclamations, pour être valables, devront être déposées par écrit, et accompagnées d'une somme de 5 francs, avant le 14 avril, minuit. Passé ce délai, aucune réclamation ne sera plus admise.

Les responsabilités civiles et pénales resteront à

la charge des concurrents à qui elles incombent, étant bien entendu que les organisateurs déclinent toute responsabilité de quelque nature qu'elle soit.

Toute infraction au présent règlement entraînera la disqualification.

Les Prix

Table with 2 columns: Prize description and Amount.