Journal de Roubaix

Cinquante-sixième année. — N° 170

ADMINISTRATION : 71, Grande-Rue, à Roubaix

LUNDI 19 JUIN 1911.

ABONNEMENTS & ANNONCES

A ROUBAIX ..... Aux bureaux du Journal, Grande-Rue, 71.
A ROUBAIX ..... Aux bureaux du Journal, rue Carnot, 33.
A TOURCOING ..... Vitez, 18 Place d'Armes, rue de la Station.
A TOURCOING ..... Chaussé d'Ardres, 22, au Bureau Saint-Jacques.
A PARIS (FAUBOURG-MONTMARTRE) ..... Bureau-agence de publicité.

En vente à Paris dans les Bibliothèques des gares et principaux kiosques

LE NUMÉRO 5 Centimes

ÉDITION DU MATIN

TOUS LES JOURS SIX ou HUIT pages

BUREAUX & RÉDACTION
ROUBAIX, 71, Grande-Rue, Télép. 554 et 1070
TOURCOING, 33, rue Carnot, Téléphone 1240

TOUS LES JOURS SIX ou HUIT pages

LE NUMÉRO 5 Centimes

TARIF D'ABONNEMENTS

Roubaix-Tourcoing, le Nord et les Départements limitrophes ..... Trois mois.. 3 francs; Six mois.... 6 —; Un an..... 12 —
Les autres Départements et l'Etranger le port en sus.

AGENCE PARTICULIÈRE A PARIS, 26, RUE FEYDEAU

CHOCOLAT DELESPAUL-HAVEZ
Universellement reconnu le meilleur

LE CIRCUIT EUROPÉEN D'AVIATION : DEUX MORTS

A l'Exposition de Roubaix : La Journée des Sapeurs-Pompiers

NOS FEUILLETONS :

Nous commencerons DIMANCHE PROCHAIN, la publication en feuilleton d'une œuvre nouvellement parue et que nous sommes les premiers à reproduire :

L'Epouvante du Scaphandrier

HISTOIRE TRAGIQUE D'ACTUALITÉ

Par Auguste GEOFFROY

Cette œuvre d'un écrivain brillant, dont les voyages à travers le monde ont produit toute une série de drames semblables et vécus sur place, a ce rare avantage d'être une lecture curieuse, passionnante, émotionnante jusqu'aux larmes non seulement pour une catégorie des membres de la famille mais pour tous, petits et grands. Les uns comme les autres attendront avec impatience la suite des numéros du journal et nous saurons gré du plaisir extrême que nous leur aurons procuré.

Les deuils de l'aviation

De nouveaux deuils ont jeté une ombre tragique sur le début de la grande épreuve dite du Circuit européen. La rançon du progrès n'a jamais paru aussi lourde. Voici maintenant bien près de soixante-dix aviateurs qui ont payé de leur vie l'ambition de donner à l'homme des ailes jusqu'ici trop fragiles, mais qui ont cependant déjà accompli des prodiges.

L'héroïsme souriant et tenace de ces jeunes hommes qui se pressent chaque jour plus nombreux dans les aérodromes, où la mort les guette à chaque remous imprévu de l'Océan atmosphérique, prouve que les « professeurs d'énergie » ne prêchent pas dans le désert. Et c'est rendre un simple hommage à la vérité que de constater que la France est au premier rang dans cette branche nouvelle de l'activité humaine.

Malheureusement, par une conséquence inévitable, elle tient aussi le premier rang sur la liste funèbre. Il ne suffit pas de saluer bien bas ceux qui tombent, il faut que leur sacrifice ne soit pas vain.

Les techniciens et les pratiquants de l'aéronautique doivent tourner tous leurs efforts vers l'accroissement de la sécurité des aviateurs.

Les épreuves les plus réussies et les plus utiles aujourd'hui seraient celles qui n'entraîneraient aucune catastrophe. C'est de ce côté qu'il y a le plus à faire. On ne peut indéfiniment aller plus loin, aller plus haut, aller plus vite. Les prouesses les plus éclatantes ont une limite.

De cette limite on s'est rapproché à si grands pas que le public finit par ne plus se rendre compte des possibilités. Les accidents le rappellent au douloureux sentiment de la réalité. On a triomphé de la pesanteur, de la distance, de la tempête; il reste à triompher du danger.

A la mémoire de ceux qui ont héroïquement sacrifié une vie pleine de promesses, nous devons sauvegarder la vie de ceux qui se précipitent sur leurs traces.

BULLETIN

18 juin.

Le départ du Circuit Européen d'aviation a eu lieu dimanche à Vincennes. Plus de quarante concurrents ont pris le départ. Vidart est arrivé premier à Liége. Védrines s'est classé second.

***

Le lieutenant Princeteau et l'aviateur Le Martin ont trouvé la mort, le premier à Issy, le second à Vincennes, à la suite d'accidents survenus à leurs appareils.

***

Le grand steeple-chase d'Auteuil a été gagné par « Blagueur II ».

***

La grève maritime internationale n'empêche guère les grands paquebots à partir régulièrement d'Anvers, Hambourg, Rotterdam etc.

INFORMATIONS

A l'Orphelinat des Alsaciens-Lorrains

Paris, 18 juin. — Aujourd'hui a eu lieu, sous la présidence du comte d'Haussonville, la distribution des prix aux orphelines alsaciennes et lorraines placées dans l'établissement du Vésinet.

M. Paul Bourget a fait le discours d'usage et a éloquemment parlé à ces enfants de la tradition.

Le « Danton » aux fêtes du couronnement

Brest, 18 juin. — Le cuirassé « Danton » battant pavillon du vice-amiral de Marolles, a quitté Brest dimanche après-midi, à quatre heures, se rendant à Spithead, où il prendra part à la revue navale que passera le Roi d'Angleterre.

Crise ministérielle en Serbie

Berlin, 18 juin. — La « Gazette de Voss » annonce de Belgrade que le président du Conseil de Serbie a déclaré qu'il se retirait.

Le brigandage en Sicile

Palerme, 18 juin. — A Misilmeri, dix bergers ont été assaillis par quatre brigands. Les carabiniers les poursuivirent, mais ne réussirent pas à les capturer.

Où est l'ex-président Castro

New-York, 18 juin. — Le gouvernement d'Haïti fait faire des recherches sur la côte pour s'assurer que l'ex-dictateur Castro n'y a pas de barque. Le croiseur américain « Birmingham » est arrivé à Port-au-Prince.

Une tempête de neige à New-York

New-York, 18 juin. — Une tempête de neige s'est abattue sur la ville. Les flocons étaient tellement serrés qu'il était impossible de voir à 150 mètres de distance.

Au Maroc

LES OPÉRATIONS ESPAGNOLES

Melilla, 18 juin. — Les troupes espagnoles ont occupé une nouvelle position à Tauriat Zag, point stratégique qui domine sous El Arba (Zebbuya).

Le bruit court que les Espagnols vont occuper incessamment Ouezzan, M. Boisset, consul de France à El Ksar, s'est rendu à Larache, accompagné d'un seul domestique, ce qui prouve que la région est calme.

Le Grand Steeple-Chase D'AUTEUIL

La victoire reste aux chevaux français

Paris, 18 juin. — L'affluence était nombreuse dimanche aux grandes courses d'Auteuil.

Bien que le temps ait été plus favorable qu'on pouvait l'espérer, le pesage n'offrait pas le coup d'œil féerique des grandes journées.

Dans la tribune d'honneur on remarquait S. A. R. le duc d'Aoste qui, de passage à Paris pour se rendre aux fêtes du couronnement, avait tenu à assister à cette réunion.

Dans cette tribune se trouvait également le prince Youssouf-Izzeddine, héritier de Turquie, accompagné de l'ambassadeur, Naoum-Pacha et d'une suite nombreuse.

La grande épreuve d'Auteuil, rarement plus ouverte, excitait la curiosité au plus haut point, et la présence des trois champions anglais en rehaussait l'intérêt.

Après une éclipse, le soleil s'est montré au moment où les concurrents du grand steeple-chase entraient sur la piste pour le défilé traditionnel.

Après le canter, dans lequel on a remarqué surtout les passages de *Blagueur II*, *Lutteur III*, *Mount Prospect*, *S. Fortune* et d'*Hypnos*, les concurrents sont venus se ranger sous les ordres du starter qui a pu donner le signal à la première tentative.

La course a été superbe, car bien qu'emmenés d'un train soutenu par *Blagueur II* et *Moonstruck*, les concurrents sont restés groupés pendant les trois quarts du parcours. Ce n'est qu'après le passage de la butte que la course s'est alors dessinée très nettement entre *Blagueur II*, toujours en tête avec *Hypnos* et *Wickham*, serrés de près par *Cheshirecat*, *Lutteur III* et *Saint-Potin*.

Après le huit, *Blagueur II* commençait à se détacher, suivi par *Cheshirecat*, tandis que les autres donnaient des signes évidents de détresse. En effet, à l'entrée de la ligne droite, on voyait ensemble les deux représentants de M. A. Veil-Picard, contre lesquels *Lutteur III* et *Hypnos* tentaient un dernier effort.

Mais entre les deux derniers obstacles, tout était fini, *Cheshirecat* s'effaçait devant son camarade de box, qui l'emportait alors sans lutte, aux acclamations de toute l'assistance.

Sur la fin, *Lutteur III* enlevait de peu la troisième place à *Hypnos*.

(Voir en vie sportive les autres résultats).

La Grève Maritime Internationale

EN FRANCE

Marseille, 18 juin. — Les dockers et inscrits maritimes se sont réunis, aujourd'hui, à la Bourse du Travail. L'assemblée a adopté un ordre du jour de félicitations à l'adresse de leurs camarades anglais, hollandais, belges et américains en grève, et décidant de les aider d'une façon effective dans le plus bref délai. Il n'y a eu aucun incident.

EN ANGLETERRE

Londres, 18 juin. — A Cardiff, une trentaine de navires sont partis aujourd'hui. A Leith, plusieurs navires ont pu partir, mais d'autres manquent d'équipage. 600 marins ont donné le préavis de congé; les armateurs ont décidé de ne faire aucune concession. Les transatlantiques affectés au transport des émigrants, sont arrivés au large de Greenwich avec des équipages incomplets.

EN HOLLANDE

Amsterdam, 18 juin. — Dans la soirée sont arrivés quinze hommes venant de Hambourg, où ils avaient été enrôlés par la Compagnie Royale Néerlandaise. Une collision s'est produite entre la police et les grévistes qui voulaient empêcher ces hommes de se rendre au bureau de la Compagnie. La police a chargé deux fois les grévistes qui ont réussi à retenir 4 des 15 hommes. La Compagnie a réussi à équiper le « Pollux », lequel est parti dans la nuit.

La Journée de la "Petite Fleur", à Paris

AU PROFIT DES AMBULANCES DE L'"UNION" AU MAROC

Paris, 18 juin. — Répondant à l'appel de l'Union des Femmes de France, cinq mille jeunes femmes ou jeunes filles appartenant à toutes les conditions sociales, ont vendu aujourd'hui, dans tous les quartiers de Paris, une petite fleur symbolique, dont le prix officiel de 10 centimes était le plus souvent dépassé. Le produit de cette vente sera affecté aux ambulances de l'Union au Maroc et au développement de ses services à Paris.

Dès la première heure, les vendeuses étaient à leur poste. Dans les riches quartiers du Bois de Boulogne et des Champs-Elysées, comme dans les quartiers populaires de Belleville et de Ménilmontant, la vente se faisait dans toutes les promenades, sur les boulevards, dans les jardins au Bois de Boulogne, au Bois de Vincennes, et notamment aux abords des églises, des musées, des grands restaurants, des hôpitaux, des champs de courses, aux entrées des gares et des stations du Métro, aux embarcadères des bateaux, etc.

Les dames de la Halle avaient voulu assurer elles-mêmes la vente dans les divers pavillons, à en juger par l'empressement des passants à se décorer de la petite fleur. La recette a dû être fructueuse.

Le Congrès des Espérantistes à Roubaix

L'ARRIVÉE DES DÉLÉGUÉS
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE. - LA RÉCEPTION PAR LA MUNICIPALITÉ. - LE BANQUET. - LE CONCERT

On sait le développement considérable qu'a déjà pris l'Espéranto, cette langue internationale qui a l'ambition de devenir le lien pratique et commode entre les différentes langues qui se partagent notre globe. De nombreuses sociétés groupent partout les adeptes de ce nouveau parler et les Congrès qu'ils organisent sont toujours des plus nombreux, des plus vivants et des plus cordiaux.

La région du Nord compte à peu près dans chaque ville un groupe espérantiste. Une Fédération centrale, qui a son siège à Lille réunit tous ces groupes de la région.

C'est elle qui avait organisé dimanche son Congrès annuel à Roubaix pour permettre aux congressistes de visiter la merveilleuse Exposition de Roubaix.

Les Espérantistes sur le perron de la Mairie

Dès neuf heures, les congressistes arrivèrent par groupes à la Salle Artistique, rue des Champs, où ils étaient reçus par les membres du Comité de Roubaix.

De Paris, de Boulogne, d'Amiens, de Lille, de Douai, de Saint-Omer, de Condé, d'Armentières, de Valenciennes, de Saint-Amand, de Bruay, ils étaient venus nombreux et en famille, car les congrès espérantistes ont toujours un agréable et aimable cachet familial.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

A dix heures et demie, les congressistes, précédés de leur bannière verte, portant l'étoile en un coin blanc, se rendirent à l'Hôtel de Ville, dans une des salles de l'annexe, où ils devaient tenir l'assemblée générale du Congrès.

M. Dorion, président du Comité de Roubaix, présidait, ayant à ses côtés, MM. Cart, de Paris, professeur au lycée Henri IV; Michaux, de Boulogne; Mlle Desmarest, d'Amiens; Deligny, de Saint-Omer; lieutenant Manevy, de Condé; Durieu, de Lille; Lamère, Vauthier et Tobis, secrétaires et trésorier du groupe de Roubaix; Denis-Didier, Hellin, Baunart, membres du Comité de Roubaix, ce dernier, président du Cercle Duployen; Ernoult-Taffin et Charles Dupire, de Roubaix; Paillot, professeur à la Faculté de Lille; Demolomb, directeur d'école; Protat, de Condé, etc., etc.

M. Dorion ouvrit le Congrès par une courte allocution, dans laquelle il souhaita la bienvenue à tous et fit espérer que le Congrès resserrerait les liens de cordialité et d'amitié qui unissent tous les groupes du Nord.

Après lui, M. Denis, en sa qualité de trésorier de la Fédération, rendit compte de l'état de la caisse, qui est satisfaisant.

On discuta ensuite quelques questions toutes spéciales à l'organisation des groupes espérantistes, des modifications aux statuts portant sur la nomination des délégués et la composition des comités.

Puis on désigna Mlle Desmarest comme déléguée au prochain congrès de Lyon.

A l'unanimité, il fut décidé que le prochain congrès de la Fédération du Nord, se tiendrait l'an prochain à Saint-Omer. M. Deligny, professeur au lycée de Saint-Omer, se chargera de l'organisation.

La séance se termina par une communication de M. Deligny sur le journal la « Norda Gazetto ».

Il était midi quand la réunion prit fin à l'heure prévue par la réception officielle de la Municipalité.

RÉCEPTION PAR LA MUNICIPALITÉ

C'est M. Chatteleyn, adjoint, qui reçut les congressistes. Il était entouré de MM. Sayet, Dewitte, Deschodt, Leblanc, adjoints; Cléty, Noyelle, Desfatures, Segard, Hocque, Weill, conseillers.

M. Dorion présenta les nombreux délégués qui se pressaient dans la salle du Conseil Municipal; il les montra comme l'état-major de l'armée espérantiste qui « cherche à conquérir le monde en abattant les barrières séculaires qu'oppose au développement des relations mondiales de toutes sortes, cet obstacle formidable qu'est la multiplicité des langues; but qui ne peut être atteint que par l'emploi d'un idiome neutre comme l'espéranto ».

Puis il remercia la municipalité de la réception bienveillante qu'elle avait réservée aux espérantistes et il termina en espérant que cet accueil attirerait de nouveau sur cette langue auxiliaire, l'attention de Roubaix.

M. Chatteleyn répondit. Il dit combien la Municipalité roubaisienne avait toujours été attentive aux efforts des espérantistes. Leur œuvre, en effet, dans une ville industrielle et commerciale comme Roubaix, qui envoie partout ses voyageurs et ses acheteurs, mérite une attention plus que passagère; car elle peut rendre d'utiles services. Leur œuvre est noble et généreuse et malgré les critiques qui ne manquent pas de s'élever contre elle, les espérantistes peuvent avoir confiance en l'avenir.

LE BANQUET

La réception terminée, les congressistes se rendirent à nouveau à la Salle Artistique, rue des Champs, où leur fut servi un banquet qui réunissait plus de 200 convives. M. Chatteleyn présidait à la table, entouré de tous les membres du Comité que nous avons déjà cités.

Au dessert, plusieurs toasts furent prononcés: par M. Dorion d'abord, qui remercia tous les espérantistes d'être venus nombreux à Roubaix. Il excusa MM. Prelat, directeur de l'enseignement primaire du Nord; Minet, inspecteur primaire; Vanderbiest, d'Anvers; Lambert, directeur de l'Ecole pratique de commerce et d'industrie de Roubaix, et il but à l'avenir et à la prospérité de l'Espéranto.

M. Chatteleyn dit regretter beaucoup de ne pas savoir l'espéranto pour avoir le plaisir de se faire comprendre en cette langue, en français, il dit à nouveau l'intérêt que prend la Municipalité à toutes les initiatives généreuses du genre de celle-ci. Puis, en bon roubaisien, il fit par avance, les honneurs de l'Exposition et demanda aux congressistes de produire en sa faveur une grande propagande afin d'y amener beaucoup de visiteurs.

M. Cart, de Paris, salua d'abord l'assemblée en espéranto. Puis, en français, il salua Roubaix, la ville industrielle, toujours en quête de progrès nouveaux et dont la réputation de puissance est universelle. Ensuite, parlant de la langue espérantiste, il la justifia de certaines critiques qui lui sont faites, et termina par un appel à la propagande.

M. Durieu et Paillot parlèrent les derniers pour remercier les organisateurs du Congrès et spécialement M. Dorion qui s'y est entièrement dévoué.

A trois heures, les Espérantistes se rendirent à l'Exposition qu'ils visitèrent en détail.

Ils se groupèrent un moment autour de la vitrine espérantiste qui se trouve dans le palais d'Economie Sociale, et là, M. Michaux, de Boulogne, leur adressa une courte allocution.

Le soir, à 6 heures, à la Salle Artistique, un concert suivi d'un bal, termina, dans la plus joyeuse animation, cette journée de Congrès.

Le Circuit Européen d'Aviation

LA 1re ÉTAPE : PARIS-REIMS-LIÉGE

Plus de 40 concurrents prennent le départ. Les arrivées à Liége Vidart premier devant Védrines

Tragique début : Mort affreuse de deux aviateurs

LE LIEUTENANT PRINCETEAU CARBONISÉ A ISSY-LES-MOULINEAUX
LEMARTIN TOMBE & SE TUE A VINCENNES

Quarante-cinq aviateurs ont pris dimanche matin, de Vincennes, le départ pour le Circuit Européen d'aviation. Jamais pareille envolée n'avait été offerte à l'admiration des foules enthousiastes.

Malheureusement, ces envolées triomphales s'endeuillent de deux morts. En dépit des précautions prises pour préserver le public, l'atmosphère traîtresse a frappé deux aviateurs alors qu'ils entendaient bien, eux aussi, conquérir de nouveaux lauriers. Par suite d'un remous, l'aviateur Lemartin est tombé à Vincennes et s'est tué, tandis qu'à Issy-les-Moulineaux, le lieutenant Princeteau mourait carbonisé par l'essence de son moteur qui s'était enflammé.

Avant le Départ

On pouvait prévoir, après le succès populaire obtenu par le départ de la course d'aviation de Paris-Madrid, à Issy-les-Moulineaux, que la foule serait très nombreuse à Vincennes et aux environs ce matin, mais malgré un service d'ordre très important, malgré le concours de 6,000 hommes de troupe, il fut difficile de circuler aux abords du champ de départ dès trois heures du matin.

Toute la nuit, une très grande animation avait du reste régné sur toute la région environnant Vincennes. De partout, la foule arrive, et à partir de trois heures, c'est la cohue.

M. Lépine, préfet de police, dirige le service d'ordre depuis l'aube.

Des gens ont passé la nuit pour trouver une meilleure place, et malgré la pluie qui fait rage, entre trois heures un quart et quatre heures, le public arrive de plus en plus nombreux.

A partir de 5 h. 15, les barrages sont ouverts et la foule est autorisée à pénétrer dans les différentes enceintes qui lui ont été réservées à titre gracieux.

De fortes bousculades se produisent, des bagarres s'ensuivent, et un individu, que l'on n'a pu retrouver, a frappé, d'un coup de couteau à la figure, un ouvrier cartonnier nommé Claret.

Le blessé, très grièvement atteint, a été transporté au hangar de la Croix-Rouge française.

Toutes les allées du bois de Vincennes regorgent de monde, les voitures automobiles se succèdent sans interruption et parviennent difficilement au terrain de départ, car aucune indication n'est donnée pour leur circulation, et les agents sont incapables de fournir des renseignements.

Dans certains passages, des voitures s'embouteillent, que l'on dégagera très difficilement.

Les piétons, du reste, ont envahi la chaussée; la plupart sont très gais, portent des provisions et des pliants, certains des échelles qu'ils loueront tout à l'heure.

Aux fortifications les trains et les tramways déversent constamment des curieux et tous les véhicules arrivent bondés.

Egalement du côté de Joinville et de Champigny, de tous les bords de la Marne, les groupes se pressent nombreux. On évalue à plus de 800.000, le nombre des personnes qui ont assisté aux départs.

Le ciel est toujours couvert et il souffle une brise chaude du Sud. Il ne pleuvra heureusement plus après la grosse averse qui finit vers quatre heures.

La messe des aviateurs

Entre temps, était célébrée à 4 heures, en l'église paroissiale de Vincennes, une messe ordonnée par Mgr Amette en l'honneur des aviateurs. De nombreux champions de l'air avaient répondu à l'appel de l'archevêque de Paris, et la cérémonie fut très impressionnante.

Après la célébration de la messe, le curé de Vincennes, souhaita en quelques mots émus bon voyage aux aviateurs et leur donna la bénédiction de Mgr Amette.

Les enceintes et les tribunes

La piste de départ des aéroplanes a été établie, dans la partie du polygone de Vincennes qui s'étend entre le camp de Saint-Maur, bordé par la route du fort de Gravelle et la route de la Tourelle.

Parallèlement à cette route, des enceintes avaient été réservées aux invités munis de cartes, tandis que le public avait accès par l'esplanade du château de Vincennes à l'immense pelouse qui longe le quartier de cavalerie.

Dès quatre heures, les spectateurs étaient très nombreux, et à cinq heures la foule, grossissant de minute en minute, obligea à prendre des mesures d'ordre spéciales.

A certains endroits les barrières cédèrent sous la poussée du public, et on dut envoyer de la cavalerie pour le contenir.

Mais à 6 h. 30, sous une nouvelle poussée, alors que les départs se donnaient, un barrage fut rompu et une partie des spectateurs envahirent les hangars et la tribune officielle, dans laquelle on remarquait M. Antoine Monis, représentant le ministre de l'Intérieur, et le général Rogues, directeur de l'aéronautique, à côté des organisateurs, MM. Henri Letellier, Georges Prade et Arnold Fordyce, commissaires généraux.

M. Lépine dut faire effectuer plusieurs charges de cavalerie pour refouler les curieux.

Les derniers préparatifs

Dans l'espace réservé aux hangars où sont remisés biplans et monoplans, l'animation est extrême. L'épreuve qui va se disputer — la première du genre en aviation — ressemble en tous points à une course d'automobiles.

Ce sont les mêmes départs à la minute précise, c'est la même organisation de ravitaillement sur la route, et chaque aviateur possède à sa disposition une ou deux automobiles qui vont le convoyer pendant le parcours.

Dans les puissantes voitures on entasse les pièces de rechange, tandis que les pilotes font leurs adieux avant d'aller se ranger, précédés de leur commissaire adjoint, sur la ligne de départ.

Et nous voyons alors quelques visages émus de parents ou d'amis; des larmes perlent au coin des paupières, qu'on essuie d'un geste rapide. Mais malgré tout on part. Les lunettes sont ajustées, les mécaniciens traînent l'appareil, dans quelques minutes le moteur sera en marche et le poing vers le ciel, d'un geste du bras le pilote donnera le signe qui le libérera du sol.

Le Départ

A six heures du matin, une bombe annonce l'heure du premier départ. Trois chronométreurs officiels, MM. Audistère, Richard et Sautin, les assurent. Ils feront partir alternativement de trois pistes différentes les aviateurs, de deux minutes en deux minutes. On note naturellement quelques forfaits.

C'est Tabuteau qui est parti le premier à la minute précise.

Védrines fait un départ superbe et s'élève de suite à une grande hauteur, puis pique dans la direction de Joinville. Moins heureux sont Tétard et Tabuteau, qui atterrissent l'un dans le bois, l'autre sur la lisière.

Garros fonce sur la foule

Voici le tour de Garros. Le rude lutteur de Paris-Rome s'élève et fait un départ superbe. Il va jusqu'au bout du champ de courses et là, virant, il revient sur la ligne du départ. A ce moment, on eut le pressentiment qu'une terrible catastrophe allait se produire. En effet, Garros piquait droit sur l'enceinte du public. Les dragons qui formaient la haie se débandent; mais le grand oiseau s'arrête net devant la barrière et Garros saute de son appareil le plus tranquillement du monde. Très énervé, le préfet de police s'approche de l'aviateur, lui reproche son imprudence et déclare que, s'il était organisateur, il le disqualifierait.

Cependant, Garros ramène son appareil à la ligne de départ et quitte une deuxième fois le sol; à la grande stupéfaction des assistants, il exécute une seconde fois la même manœuvre, toujours avec la même imprudence. Cette fois, M. Lépine se fâche pour de bon et déclare que si Garros repart il interdira les autres départs. Mais Garros repart une troisième fois, fait un tour de piste et revient atterrir dans un coin du champ d'aviation. Enfin, à 8 heures, il reprenait son vol définitivement et filait dans la direction de Joinville à toute vitesse.

Les autres Départs

Pendant ces incidents, d'autres aviateurs prenaient leur vol.

Bielovucic, Amerigo, Duval et Bobbe s'élèvent avec sûreté et disparaissent derrière la ligne d'arbres qui borde le terrain.

Puis arrive le tour du lieutenant Conneau (André Beaumont), le vainqueur de Paris-Rome. Après avoir serré la main de son amis, l'intrépide aviateur fait signe à ses mécaniciens de mettre l'hélice en mouvement, et c'est avec une sûreté remarquable que l'appareil s'envole.

Avec celui de Védrines, ce fut un des plus beaux départs.

Les bombes, signal du départ, fusent toujours. Tour à tour, 16 prince de Nissole, qui tombe quelques mètres plus loin sans se faire de mal; Khuling, Dalger, Mousson Gibert, de Laet, Valentine, marquis de Romanoz, que des ratés de son moteur arrêtent à Joinville; Landron, qui va donner dans les arbres, prennent leur vol.

L'aviateur Train fait aussi un très beau départ.

Voici, d'ailleurs, le nombre exact des partants et l'heure officielle des départs :

Tabuteau (biplan), 6 h.; Bathiat (monoplan), 6 h. 04; Tétard (biplan), 6 h. 06; Védrines (monoplan), 6 h. 02; Kimmerling (monoplan), 6 h. 14; Gaget (monoplan), 6 h. 14; Molla (monoplan), 6 h. 16; Vidard (monoplan), 6 h. 20; Wyhmalen (biplan), 6 h. 22; Garros (monoplan), 6 h. 18; Prévost (monoplan), 6 h. 26; Morin (monoplan), 6 h. 24; Bielovucic (biplan), 6 h. 28; Amerigo (monoplan), 6 h. 30; Pascal (monoplan), 6 h. 32; Bobba (monoplan), 6 h. 36; Beaumont (monoplan), 6 h. 12; Legrand (monoplan), 6 h. 38; Loridan (biplan), 6 h. 40; Charlix (biplan), 6 h. 52; Labouret (bi-