

LE MIROIR

DES SPORTS

ABONNEMENTS

France et Colonies
1 An..... 38 fr.
6 Mois..... 20 fr.

ABONNEMENTS

Étranger
1 An... 65 et 70 fr.
6 Mois. 33 et 36 fr.

LE PLUS FORT TIRAGE DES HEBDOMADAIRES SPORTIFS



LA BELLE ADRESSE D'UN MOTOCYCLISTE SUR LA PISTE DE CENDRÉE DU RED STAR
Les motocyclistes étrangers, qui ont attiré à Londres des milliers de spectateurs, viennent de faire au Stade de Paris des démonstrations de leur haute maîtrise et de leur folle audace.

Folio 2 - 6

Ne contient pas de contenu
relatif aux sports mécaniques

L'HOMME SPORTIF DU JOUR : GEORGES PAILLARD



LA POSITION DU JEUNE STAYER, NOUVEAU CHAMPION DE FRANCE DE DEMI-FOND, DERRIÈRE LA MOTO DE SON FRÈRE JOSEPH

Il est assez rare que, dans les familles de champions, on ne s'attache pas à pratiquer un sport unique. Tous les Debaets, tous les Buysse, tous les Suter, tous les Péliissier ont été ou sont encore cyclistes. Le même cas s'observe chez les rugbymen, footballeurs, etc.

Les trois frères Paillard, bien que s'adonnant l'un à la moto, l'autre à l'avion, le dernier au vélo, ne s'écartent pas de la tradition, puisque, l'un après l'autre, ils ont pédalé à la bonne cadence.

L'aîné, Joseph, aujourd'hui entraîneur de Georges et qui, l'autre dimanche, conduisit brillamment son cadet à la victoire, fut, plusieurs années avant la guerre, un amateur de qualité. Il remporta, en effet, le titre de champion de Paris, de vitesse et derrière tandems. Il fit encore un timide essai après les hostilités, puis rentra dans l'ombre. On devait le revoir sous le cuir et le casque du pacemaker.

Le deuxième, Antoine, participa, lui aussi, à des courses d'amateurs avant 1914. De l'avis de Joseph, c'est lui qui était le plus riche en qualités pour se distinguer sur un vélo. Mais la guerre arriva, et il eut bien autre chose à faire que s'entraîner sur une piste, s'étant engagé dans l'aviation. Ayant été fait prisonnier, il s'évada, revint à Paris, en profita pour disputer quelques épreuves cyclistes, qui lui permirent de se distinguer, puis rentra dans la bagarre, la grande. Après l'armistice, Antoine Paillard, définitivement conquis par l'aviation, pilota des appareils commerciaux sur les grandes lignes européennes. Un moment donné, il posséda en propre un petit Nieuport, avec lequel il initia toute sa famille aux voyages aériens, de sorte que, si les trois frères Paillard ont tous fait de la bicyclette, ils ont également tous fait de l'aviation. On sait quel pilote de valeur est Antoine Paillard, à qui fut confié, l'an dernier, l'*Oiseau Tango*.

Le troisième, enfin, Georges, est, aujourd'hui, en vedette pour avoir conquis de haute lutte, sur le ciment du Parc des Princes, le maillot tricolore, qu'il guignait depuis longtemps. Né en 1904, à Saint-Gemmes-d'Andigné, en Maine-et-Loire, le cadet de cette belle famille sportive est donc âgé de vingt-quatre ans, ce qui est jeune pour un stayer de classe. Dès 1911, il pédalait, et à dix ans on le vit, pour la première fois, participer à une course. Les vétérans de l'épreuve ne comptaient qu'une douzaine d'années à leur actif, et Georges Paillard se classa deuxième. On ne pouvait encore, à l'époque, tirer des conclusions trop optimistes de ce classement. Pendant les hostilités, le gosse vint travailler à Paris, chez son frère Joseph, mais déjà il était pris par l'ambiance du cyclisme et s'alignait, chaque fois qu'il le pouvait, dans des courses de débutants. A quatorze ans, il voulut disputer le Circuit de Maine-et-Loire et abandonna dans la deuxième étape, n'étant pas encore mûr pour ce genre de compétitions.

Après la guerre, il commença de

s'essayer sur piste et enleva l'épreuve de la Médaille, qui, décidément, aura révélé plus d'un apprenti de valeur. En 1920, il obtenait une licence d'amateur et commença de se distinguer comme sprinter, si bien qu'ayant participé à la finale du Championnat de France, il fut désigné pour aller représenter nos couleurs aux Jeux Olympiques d'Anvers.

Deux années plus tard, il courait sous le fameux maillot noir et blanc du V. C. L., avec lequel se sont distingués tant et tant de jeunes champions, et bientôt il faisait parler de lui sur la route, battant parfois ses meilleurs coéquipiers du moment : Leducq, Wambst, Marcillac, René Hamel, etc. Il gagna Paris-Dieppe, Le Havre-Rouen, le Championnat de Paris et fit partie de l'équipe qui s'aligna, en Suisse, dans le Championnat du monde.

Au moment où l'on s'y attendait le moins et alors que les directeurs sportifs guettaient Georges Paillard pour se l'attacher le jour où il passerait au professionnalisme, on apprit qu'il abandonnait la route définitivement et se coiffait du casque de cuir bouilli afin de se lancer dans le demi-fond.

Il convient de reconnaître que l'opinion fut à peu près unanime, dans les milieux cyclistes, pour déplorer ce que l'on considérait comme une toquade prématurée. C'est généralement plus tard que pistards ou routiers changent de spécialité, quand ils se croient aptes à coller derrière le rouleau. Et il sembla bien, au début, que c'était la critique qui avait raison contre le jeune Paillard. Malgré son excellente attitude derrière la moto du père Fossier et bien qu'il tournât rond et vite, il ne s'imposa pas du premier coup. Il avait pourtant gagné sa première course, battant G. Vandenhove et Duclair, mais, dans la suite, il subit une éclipse d'autant plus marquée qu'il avait dû troquer momentanément son maillot de coureur contre un uniforme militaire.

Quand il est rendu à la vie civile, c'est sa santé qui le sert mal. Il a aussi sa part de malchance, tombe, se blesse assez sérieusement à différentes reprises.

Obstiné et surtout bien conseillé par ses frères, il travaille, cherchant toujours à percer. Enfin, Joseph, qui l'entraîne, finit par le persuader que la culture physique lui est nécessaire. Il s'y adonne très sérieusement et en éprouve les plus grands bienfaits. Actuellement, il tient la grande forme, et le terrain est déblayé devant lui.

Il convient de rappeler qu'en septembre 1926, Paillard s'attaqua au record officiel de l'heure derrière moteur, détenu par Bréau, et qu'il réussit en partie. Sur la piste de Montlhéry, l'année précédente, Bréau avait couvert 95 km. 298, avec le rouleau à 0 m. 60, imposé par le règlement. On sait que, derrière un engin à protection illimitée, Jean Brunier, hier encore champion de France, avait décroché, en 1925, le fantastique record du monde des 120 km. 958, qui lui appartient toujours.

Paillard, parti superbement, « tomba » les temps de Bréau depuis le départ jusqu'au soixantième kilomètre. Une fuite du tuyau d'huile obligeant son entraîneur à s'arrêter, le jeune stayer dut abandonner sa tentative. Il avait couvert les 60 kilomètres en 37' 35" 1/5, le temps de Bréau étant de 37' 51" 4/5.

Lors du récent Championnat de France, la moto de son frère ayant eu une panne un demi-tour avant la fin, Georges n'hésita pas à prendre au passage la roue de Catudal, prouvant ainsi qu'il n'était nullement fatigué. Sa santé est, maintenant, excellente, mais, s'étant cassé une clavicule aux Six Jours de Saint-Étienne, il avait peur de n'être pas complètement d'attaque pour disputer la grande bataille. On sait qu'il l'a brillamment gagnée.

Très sérieux, le nouveau champion de France vit à Montrouge, en famille, une famille qui s'augmentera prochainement d'un bébé. Plus tard, ce petit Paillard sera certainement un sportif.



JOSEPH L'ENTRAINEUR, GEORGES LE STAYER ET ANTOINE L'AVIATEUR

JACQUES CÉZEMBRE.

Folio 8 - 15

Ne contient pas de contenu
relatif aux sports mécaniques

LA FOLLE AUDACE DES MOTOCYCLISTES ÉTRANGERS SUR LA PISTE DU RED STAR

Vroonen a remporté le Bol d'Or des motos, en couvrant 1.521 km. 620 dans la forêt de Saint-Germain.



COMMENT LE FAMEUX "SPROUST" ELDER, EN TÊTE, ET SAINT-GEORGE VIRENT SUR LA PISTE DE COURSE A PIED DU RED STAR

COMME les compétitions de lévriers nous sont venues d'Angleterre, les motocyclistes américains, zélandais et australiens, spécialisés dans les courses sur piste plate en cendrée, sont arrivés de Londres, ils nous ont donné une démonstration remarquable de leur maîtrise. Du premier coup, ces hommes intrépides, athlètes magnifiques, froids et décidés, ont conquis les spectateurs et arraché à ceux-là des cris d'admiration.

Les plus belles images ne donnent qu'une faible idée de l'audace et du cran de ces motocyclistes. Montés sur des petites machines à deux cylindres et à petite multiplication, dont le moteur est enveloppé d'un fin tamis, ces sportifs d'un genre nouveau ne défont pas la mort : ils tentent d'atteindre les plus grandes vitesses sur des pistes de terre meuble. Dans les virages, plus l'allure est accélérée, plus l'équilibre est difficile à maintenir. Les dérapages creusent des sillons et soulèvent des trombes de poussière. Quant au coureur, il doit accomplir des prodiges pour pouvoir poursuivre sa folle marche en avant.

Tout le grand attrait de ce spectacle réside dans la manière employée pour franchir les virages. Des motocyclistes sont audacieux à l'extrême et ne craignent pas la chute, ce sont ceux qui fournissent, évidemment, les prouesses les plus étonnantes, réalisent les rétablissements d'équilibre les plus stupéfiants.

L'Américain « Sproust » Elder, l'idole des Britanniques, a dépassé de très loin tous ses compagnons. Son impétuosité, que l'on reconnaît comme étant bien celle de la jeune race des Etats-Unis, permet à Elder d'attaquer les virages sans ralentir et de donner tous les gaz dès que la ligne courbe est entamée. La machine vrombit, la roue arrière chasse, la piste est labourée et la poussière s'élève en trombe. Souvent la moto est très couchée et, plus souvent encore, le conducteur lutte pour éviter la chute ou la volte-face et l'entrée en contact avec la balustrade. Qu'importe ! Elder combat victorieusement la force centrifuge comme il triomphe de la loi de la pesanteur et vainc le dérapage.

Pour mener à bien cette série d'exercices éblouissants, il a fallu trouver ce que l'on peut appeler un armement ou, encore, une installation.

Tout d'abord, les motocyclistes ont supprimé le repose-pied gauche ; la grosse chaussure de ce



L'AMÉRICAIN ELDER SUR SA CURIEUSE MACHINE



VROONEN, LE VAINQUEUR DU BOL D'OR DES MOTOS

pied est protégée à l'extrémité par un blindage en acier, et le genou est enveloppé d'une gaine de cuir ; à droite, le pied reposant sur sa barre, la cuisse est maintenue par une patte métallique fixée au cadre, sous le réservoir.

Les coureurs roulent en laissant presque constamment traîner le pied gauche ; en entrant dans le virage, la machine se couche d'autant plus que l'allure est élevée et le dérapage plus important ; pour éviter que la machine se place à l'horizontale, toute la jambe, du pied au genou, forme pivot et levier de soutien ; la jambe droite ne pouvant pas bouger, étant coincée, les opérations de rétablissement deviennent possibles à tenter à l'aide de pressions de bas en haut, manœuvres élémentaires connues des motocyclistes pour remettre en bonne position leur monture. Mais, si l'autorité du motocycliste est insuffisante, ou si la simultanéité des gestes n'est pas obtenue, ou bien si le dérapage est trop sec, trop brutal, trop instantané, la chute est soudaine et inévitable.

Que ces courses constituent avant tout une attraction, c'est indéniable, mais elles ont un caractère sportif très accentué et vraiment empoignant.

Le Bol d'Or motocycliste, organisé de nouveau sur un circuit tracé dans la forêt de Saint-Germain, a perdu beaucoup de son éclat. Sur les trente-sept partants, vingt-sept ont atteint le but : ils ont tous, durant cette ronde, montré beaucoup de courage.

Vroonen, accablé par le destin au début de la course, ne jeta pas le manche après la cognée : il se contenta de rouler avec régularité, dans la nuit et en plein jour, pour finalement totaliser 1.521 km. 520 pendant les vingt-quatre heures (moyenne 63 km. 396).

Mais le joyeux et puissant Debaisieux perdit même la première place de la catégorie de 350 cmc., gagnée par Fournier, avec 1.446 km. 280 (moyenne horaire 60 km. 261).

Le déchet de dix compétiteurs prouve combien était grande la ténacité de chacun. Tous les arrivants n'ont pas réalisé des coups d'éclat, certes, mais ils ont quand même roulé vingt-quatre heures en conservant un parfait contrôle de leur moto et en luttant contre la fatigue et le sommeil. Ce sont là des performances honorables.

R. PEYRONNET DE TORRES.



LES MOTOCYCLISTES DU BOL D'OR PASSENT DEVANT LES POSTES DE RAVITAILLEMENT SUR LE CIRCUIT DE SAINT-GERMAIN