





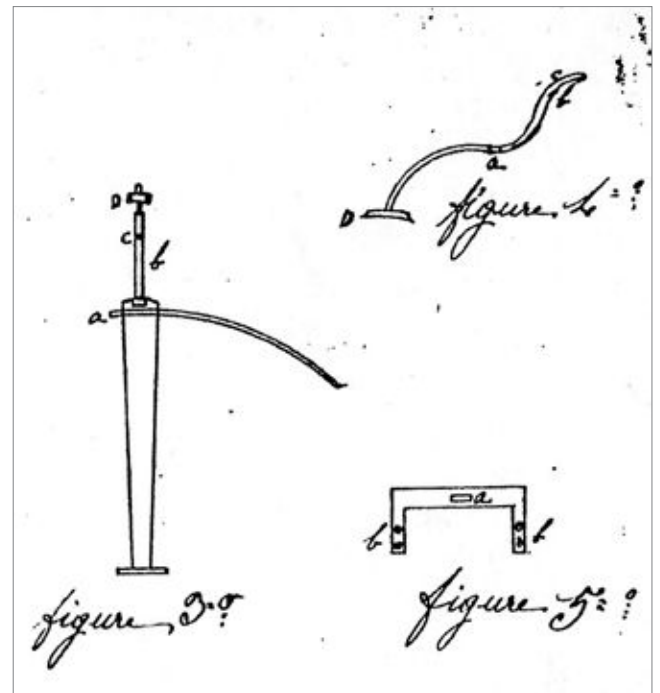
GARDE-BOUE

Brevet d'un garde-boue ou pare-boue. 1868. F.
Époque du vélocipède à pédales

Le garde-boue est une bande de métal ou de plastique qui empêche la projection de boue et d'eau sur le cycliste. On le nommait autrefois garde-crotte pour les raisons que l'on peut imaginer, liées à la profusion de déjections animales sur les routes.

La configuration de certaines draisiennes, comme celles de Drais par exemple, ne nécessitait pas de garde-boue, car la largeur de leur corps était suffisante pour éviter les projections. Certaines draisiennes françaises, comme celle de Niepce, par exemple, avaient le haut de la roue arrière entièrement enveloppé.

Avec l'apparition du vélocipède à pédales dont le corps est devenu extrêmement fin, il devint nécessaire de protéger le conducteur des projections.



Détail du brevet pour garde-boue de Desruelle. 1868. INPI.

Le premier brevet de *pare-boue* est déposé en France en 1868 par Desruelle. Cet accessoire est orthographié de deux façons dans le brevet : « pare boue » puis « par a boue ».

Pare-boue, garde-boue et garde-crotte devinrent rapidement synonymes en 1869 et 1870.

Sources : Brevet déposé par Desruelle le 29 décembre 1868. N°83 700. INPI.

Brevet déposé par Allaire le 15 janvier 1869. N°85 478. INPI.

Le Vélocipède Illustré. 27 février 1870, p.3.

GRAND BI

Origines. 1869. E.U.

Époque du vélocipède à pédales

Le grand bi est un vélocipède à pédales dont la forme du corps et la position de conduite sont induites par le grand diamètre de la roue avant et le petit de la roue arrière.

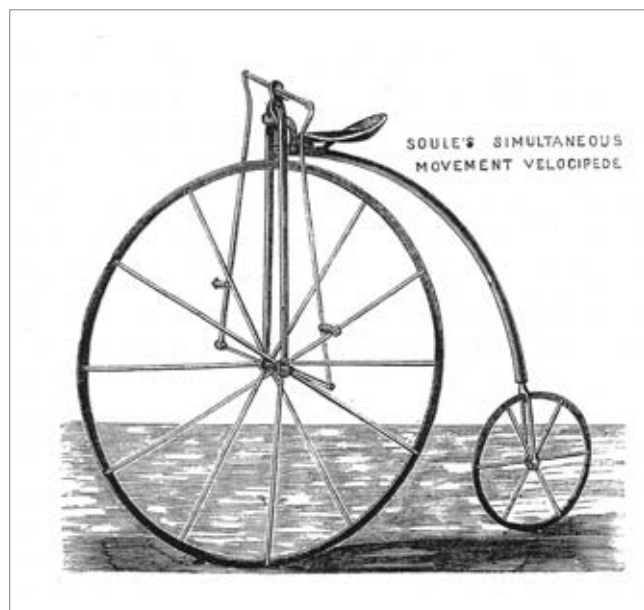
Faute d'avoir adopté les dispositions des bicyclettes de Mercier, Desnos-Gardissal et de Thom, les systèmes de changements de vitesse ou les multiplications de la roue avant, dans la course

à la vitesse, le vélocipède à pédales s'hypertrophia en devenant grand bicycle ou grand bi de 1868 à environ 1890.

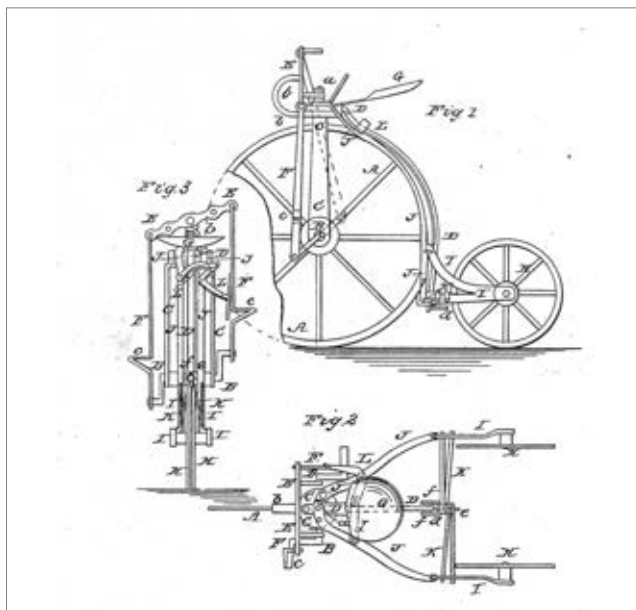
Faisant le constat que la roue arrière n'avait aucun rôle moteur ou directionnel, le premier ayant songé à en diminuer le diamètre fut le carrossier Toulousain Louis Rives qui prit le brevet le 14 juillet 1868.

Mais on se rendra vite compte que l'agrandissement de la roue avant permettait de gagner de la vitesse.

La plus ancienne représentation d'un grand bi est celle parue dans *English Mechanic* en avril 1869. Le « Soule's simultaneous movement velocipede » a toutes les caractéristiques du grand bi et, en plus, il possède un mécanisme sur la roue antérieure. On ne sait s'il a été construit mais on retrouve un tricycle similaire (transformable en bicycle) à grande roue avant dans un brevet déposé aux Etats-Unis par L.H. Soule en mai 1869. L'inventeur ne fait pas allusion à la grande roue avant ni à un gain de vitesse par l'utilisation de celle-ci. On peut supposer cependant, que cette augmentation de diamètre est nécessaire au bon



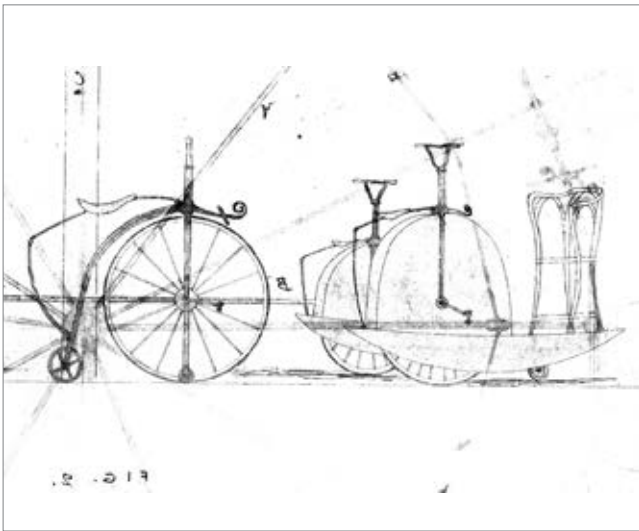
La plus ancienne représentation d'un grand bi. *English Mechanic*. Avril 1869. Soule's simultaneous movement velocipede.



Dessins extraits du brevet américain Soule. Mai 1869.

fonctionnement du mécanisme compliqué, actionné à la fois par les bras et les jambes.

En France, un véhicule ressemblant fort à un grand bi d'enfant est présent dans un brevet de manège de De la Rüe en juillet 1869. A la lecture du texte il est évident que l'inventeur a placé une petite roue arrière, qu'il appelle « galet », uniquement pour maintenir la roue avant. Deux galets latéraux, de plus petit diamètre ont la même fonction.



Les exemples cités ci-dessus évoquent une évolution du corps du vélocipède à pédales pour diverses raisons, cependant, aucun constructeur ne fait allusion au gain de vitesse par augmentation du diamètre de la roue avant. Mais, était-ce vraiment une découverte ou une invention brevetable ?

Sources : Brevet pris par Louis Rives le 14 juillet 1868 pour un bicycle à ressort. N°81 635. INPI.

English Mechanic. Avril 1869.

Brevet pris aux Etats-Unis le 25 mai 1869 par L.H.Soule. N°90,470.

Brevet pris par Jules Marie De la Rüe le 13 juillet 1869 pour un manège. N° 86434. INPI.

Recherches : Claude Reynaud et Francis Robin.



L'élégance. Jamais très éloignée du grand bi...

Le mot. 1891. F.

Époque de la fin du grand bi

Il est d'usage aujourd'hui d'employer le mot *grand bi* pour désigner ces cycles à grandes roues avant utilisés entre 1870 (environ) et 1890 (environ). La plupart des spécialistes du genre : historiens, collectionneurs, marchands, etc. ont recours à ce terme bien que ne figurant pas dans les dictionnaires. En leurs temps les vocables désignant ce type de machine étaient : *grand bicycle*, *bicycle* (surtout), *bi* et également *vélocipède*.

C'est dans *Le Vélocipède Illustré* du 14 novembre 1869 qu'apparaît *grand bicycle* : « Nous serions très heureux de pouvoir dire du bien du grand bicycle qu'il expose ».



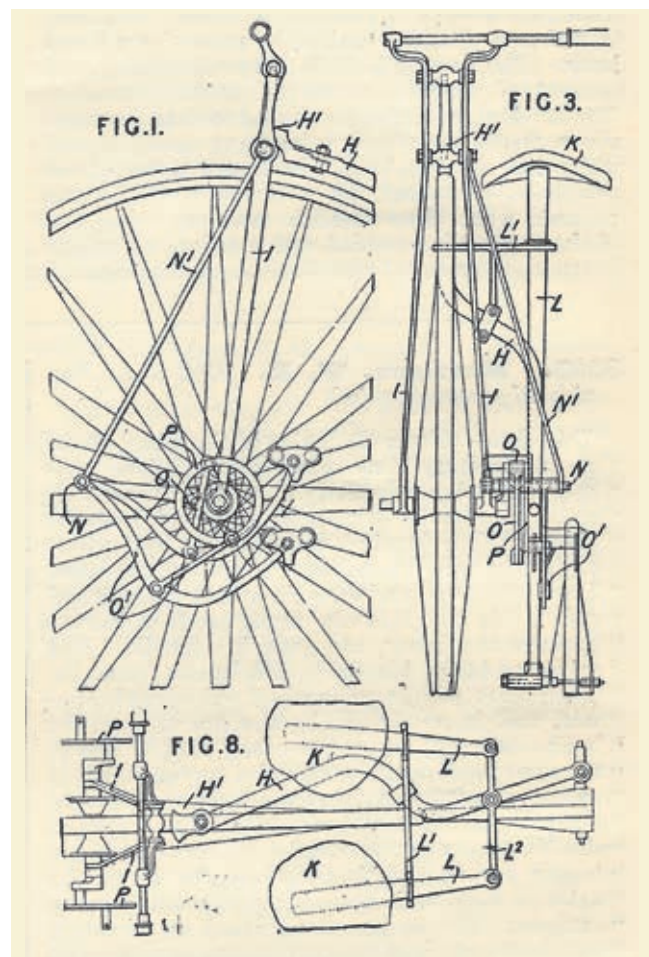


La première trace de *grand bi* apparaît à la fin du règne de ce géant ce qui n'exclut pas que ce mot composé fut utilisé avant. Dans *La Reine Bicyclette* de Pierre Giffard, paru en 1891, est mentionné « A vrai dire, le grand bicycle d'aujourd'hui qu'on appelle dans la partie le grand bi tout court n'est autre chose... », puis : « C'est l'abandon presque complet du grand bi ».

Sources : Le Vélocipède Illustré. 14 novembre 1869, p. 3.

La Reine Bicyclette. Ouvrage de Pierre Gillard. 1891, p. 13 et p. 17.

Brevet d'un grand bi pour femme. 1874. G.B. *Époque du grand bi*



Dessins du brevet pris par Starley pour un grand bi de femme. 1874.

James Starley aimait-il profondément les femmes ou les détestait-il à ce point pour leur inventer un grand bi spécifique ? Toujours est-il qu'il déposa un brevet pour elles en 1874 : « The bicycle show is adapted for use by ladies... »



Au lieu d'être à cheval sur le grand bi, la femme est déportée sur le côté (gauche sur le plan) grâce à une selle et un mécanisme également déportés.

Source : Brevet pris par James Starley le 17 novembre 1874. N° 3,959.

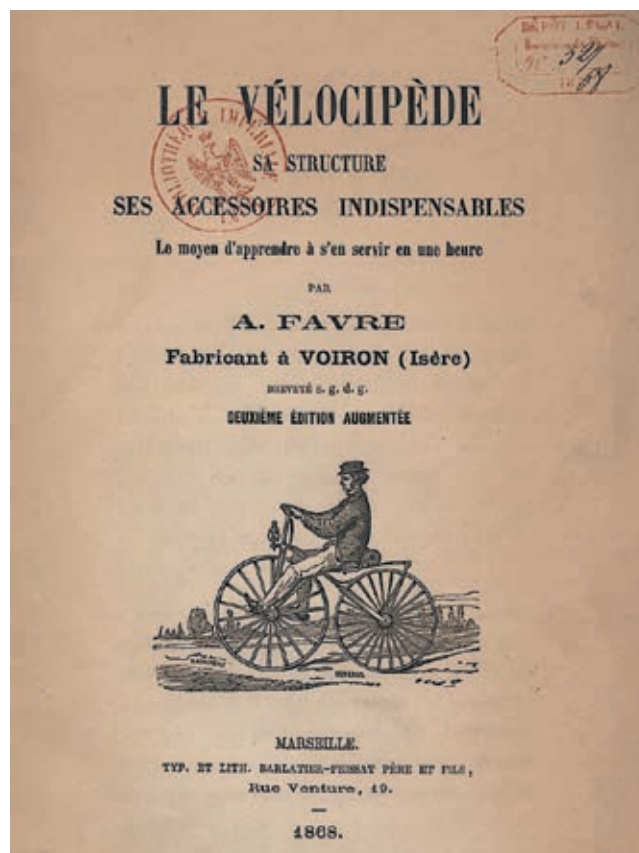


GUIDE

Premier guide pratique. 1868. F.
Époque du vélocipède à pédales

Le premier guide pratique est celui édité par Alexis-Georges Favre, fabricant à Voiron (Isère) en 1868 : *Le vélocipède, sa structure.* » Selon son auteur, il correspondait à une nécessité : « L'usage du vélocipède se répand aujourd'hui dans toutes les villes du Nord avec un rare entrain... La Provence est appelée à voir se multiplier le vélocipède... »

Source : Le vélocipède, sa structure, ses accessoires indispensables, le moyen d'apprendre à s'en servir en une heure. Alexis-Georges Favre. 1^{ère} édition : 29 janvier 1868. 2^{ème} édition : 1^{er} octobre 1868.



Premier guide. 1868.

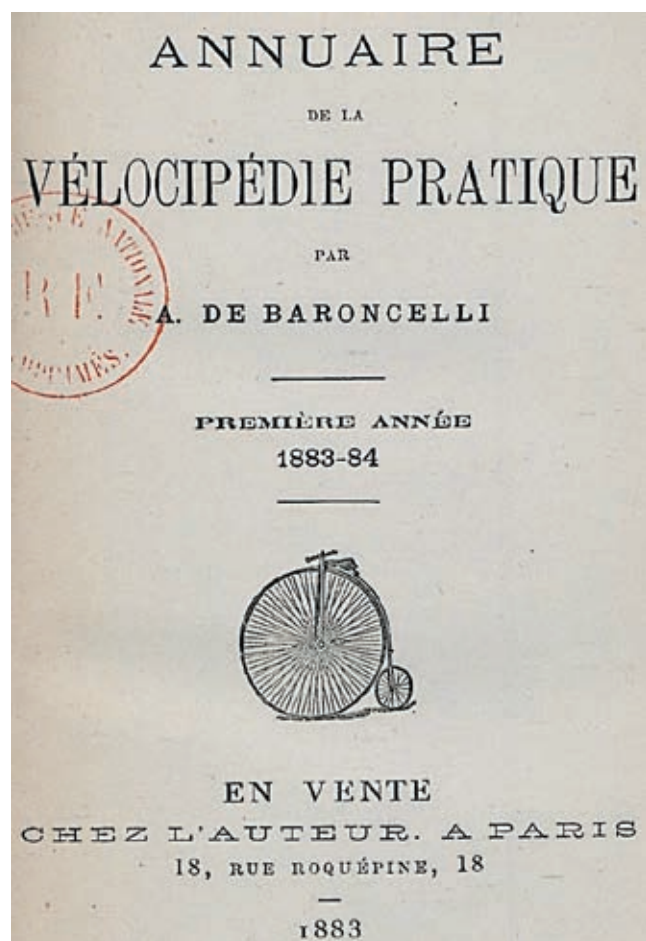
Premier guide touristique pour cycles. 1883 - 1884. F.
Époque du grand bi

C'est Adrien de Baroncelli, passionné de vélocipédie et grand défenseur de la cause, qui sortira le premier guide touristique pour bicycles. Son *Annuaire de la vélocipédie pratique* dont la première édition est 1883 - 1884 offre des itinéraires conseillés. Par exemple les routes qui conduisent de Paris aux principales villes de

France. Il sortira ensuite des guides régionaux fort bien diffusés et appréciés par les vélocipédistes.

Sources : Annuaire de la Vélocipédie Pratique, *Adrien de Baroncelli. 1883 -1884 et suivants. Chez l'auteur 18 rue Roquepine. Paris. Guides Vélocipédiques Régionaux Guides Routiers Régionaux. Etc.*

Recherches : Jacques Seray.



Premier guide pour bicycles.1883-1884.

GUIDON

1817. État de Bade.

Époque de la draisienne

Le premier « guidon » - il n'a pas encore ce nom mais est désigné comme « timon conducteur »

(leitstang) - est désigné comme tel dans le brevet français de Louis-Joseph Dineur demandé le 19 janvier 1818 et dans le prospectus en allemand du baron Drais non daté. Ce timon conducteur est en bois. Il est recourbé vers l'avant et agit sur un système de direction fort compliqué.

Une précédente demande de protection avait été faite le 21 août 1817 mais ne comportait pas de prospectus explicatif.

Sources : Prospectus en allemand non daté.

Brevet français de Louis-Joseph Dineur.

Demande du 19 janvier 1818. N° 1842.

Recherches : Hans-Erhard Lessing.

Guidon : le mot. 1863. F.

Époque de la draisienne

En France, de l'époque des draisiennes à celle des vélocipèdes à pédales, on désignera le guidon *gouvernail* ou *dirigeoir*. *Guidon* est apparu pour la première fois concernant un élément du cycle en 1863. C'est le Parisien Nicolas Peiffer qui l'emploie dans un brevet concernant un tricycle fort compliqué. Page 2 : « ... Dans le milieu, il y a une barre ronde qui part de devant jusqu'au derrière servant de guidon avec la roue de devant... »

Puis, concernant un deux-roues, Desnos Gardissal dans l'additif d'un brevet de 1868 écrit : « n = guidon ».

Ensuite, dans la presse, on retrouvera ce mot. C'est dans le journal *Le Vélocipède Illustré*, au sujet d'une course d'adresse, que le journaliste relate : « Il saute par dessus l'appareil, s'assoit sur le guidon et descend avec la même souplesse... »

L'usage de ce mot était cependant fort rare à l'époque.

Sources : Certificat d'addition du 27 mars 1863 au brevet du 15 mai 1862 pris par Peiffer. N°54298.

Brevet pris par Desnos Gardissal le 28 mai

1868. Additif du 19 août 1868. N° 82082.
Le Vélocipède Illustré. 24 juin 1869, p. 2.

Recherches : Didier Mahistre. Richard Walter Jeanes.

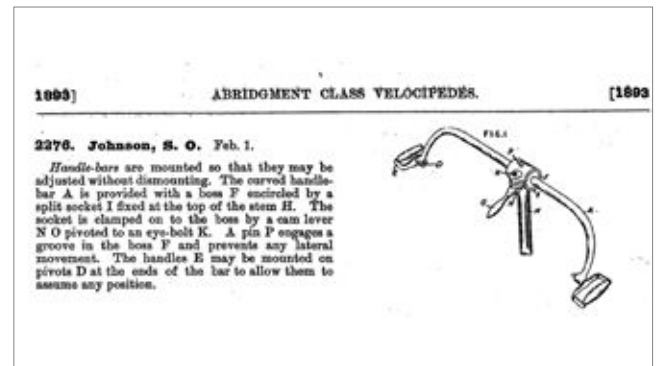
Guidon réglable entre la potence et le cintre.
1893. G.B.

Époque de la bicyclette

Afin de faciliter la position de conduite, S.O. Johnson, en 1893, propose dans son brevet de désolidariser le cintre de la potence.

Ceci permet, par le mouvement d'un petit levier de régler la position du cintre et par là même, celle des poignées.

Source : Brevet pris par l'Anglais S.O. Johnson
le 1^{er} février 1893. N°2276.



Guidon réglable Johnson pour bicyclette. 1893.

