Première apparition de paniers à provisions. 1817. État de Bade.

PANIER

Première apparition d'un panier à provisions. 1817. État de Bade.

C'est sur le dessin d'une draisienne dans *The Medern Zeitung,* en 1817, qu'apparaissent pour la première fois des paniers à *provisions*. L'un est placé à l'avant de la selle et l'autre à l'arrière.

Source : Moden Zeitung. *Novembre 1817.N° 96.*
Recherches : Hans-Erhard Lessing

PARCOURS

(Voir à DRAISIENNE)

PARE-BOUE

(Voir à GARDE-BOUE)

PÉDALE

Plus ancienne pédale connue sur un véhicule.
Époque Renaissance

La plus ancienne pédale connue est composée d'une planche. Sur un petit bateau à aubes, Léonard de Vinci, dans un dessin, présente un système de pédalage alternatif composé de deux longues planches permettant par va-et-vient de mouvoir un mécanisme agissant sur les pales. On peut assimiler ce véhicule aquatique à un pédalo. (voir à : **Pédalo**)

Source : The inventions of Léonard de Vinci par Gibbs-Smith. Phaidon. Londres. 1978.

Pédale alternative. 1696.
Précurseurs de la draisienne

Concernant les précurseurs de la draisienne, le médecin et philanthrope Élie Richard (1645-1706), de La Rochelle, devenu hémiplégique inventa un quadricycle mû par les pieds.

C'est dans l'ouvrage *Récréation Mathématiques et physique* de 1696 que le mathématicien Jacques Ozanam (1640-1718) de Saint-Olive (Ain) décrit

et croque, pages 291 et 292, et planches 48 et 61, « un carrosse dans lequel on puisse se conduire soy-même là où l'on voudra sans aucun chevaux ».

Dans ce texte le mot *pédale* n'est pas encore utilisé. L'homme agit ici sur des planchettes.

Sources : Récréations mathématiques et physiques par Ozanam. 1696. P291 et 292, planches 48 et 61.Bibliothèque National de France. Première édition.
Bibliographie Saintongeaise par Pierre Romain Rainguet. 1831.

Élie Richard, de La Rochelle, devenu hémiplégique, inventa un quadricycle mû par les pieds.

Idée d'adaptation de pédales sur un *vélocipède*. 1819. G.B.

Époque du hobby-horse

La première idée d'adaptation de pédales sur un vélocipède est décrite dans un journal anglais en 1819.

« ... Une nouvelle machine, appelée vélocipède, consistant en deux roues, l'une devant l'autre, reliées par une selle sur laquelle s'appuie le piéton tandis qu'il fait avancer la machine avec ses pieds suivant le principe de patinage : cette machine circule déjà couramment.

La capitale étant très encombrée, il n'y a pas place pour cette nouvelle forme d'exercice qui a été condamnée par la police. On entend dire présentement que l'actuel vélocipède sera bientôt remplacé par un modèle, inventé par quelqu'un d'ingénieux habitant Yarmouth, et actionné, à la manière d'une meule à aiguiser, par une pédale de rémouleur pour les deux pieds. Si ce modèle se réalise, on s'attend à ce qu'il atteigne la vitesse remarquable de 19 km/h. »

C'est la première idée d'adaptation de pédales sur un vélocipède. Par contre, il n'est pas précisé quel type de pédales de rémouleur pouvait être utilisé. N'oublions pas qu'il en existe au moins deux : le pédalage rotatif et le pédalage alternatif.

Le premier, si c'était le cas pour la machine de Yarmouth, ne pouvait être placé que sur la roue antérieure et dans ce cas ce serait la première idée de pédalage sur la roue avant, donc de vélocipède à pédales. Le deuxième, si le pédalage était alternatif (beaucoup de meules étaient entraînées par une planche - pédale - actionnant une manivelle faisant tourner la pierre par l'intermédiaire d'une bielle - souvent, une corde -) ne pouvait se faire que sur la roue arrière et dans ce cas ce serait la première idée de bicyclette.

Dans les deux cas, l'idée forte est là : rouler en équilibre stable sur un deux-roues. Mais, car il y a un mais, ce n'est pas parce que « la nouvelle machine appelée vélocipède » évoquée au début du texte possède deux roues, (ici l'auteur parle de hobby-horse au sens global), que le nouveau modèle de Yarmouth en possède deux également.

Il peut en avoir trois ou même quatre. Dans ce cas la machine se rapprocherait plus d'un tricycle ou d'un quadricycle dont l'Angleterre va nous fournir des exemplaires divers et variés durant près de quarante ans.

Source : Sporting Magazine. 1819, p. 302.
Recherches : Roger Street.

Première idée visuelle (caricaturale) de pédales directionnelles sur un deux-roues. 1819. G.B.
Époque du hobby-horse

Même si elle est caricaturale, la première représentation visuelle de pédales sur un deux-roues date de 1819.

Deux étriers jouant alternativement actionnent, grâce à des tringles, des voiles directrices, à l'arrière d'un hobby-horse. Le côté rabelaisien de la scène n'échappera à personne.

Source : Gravure anglaise : Patent Puffs to Raise the wind or Dandy Steam packets on contrary Jacks ! Dedicates to the society of arts !. Publiée en 1819 par S. Sidebethem, 28 t Strand, London.
Recherches : Roger Street.
Collection : Library of Congres.

Brevet du premier pédalage rotatif sur la roue avant d'un cycle. 1821. F.
Époque de la draisienne française

Le 31 août 1821, Jean Henri Gourdoux dit Gourdoux-Daux, maître de danse et mécanicien, demeurant à Paris, 97 rue Saint-Honoré dépose son brevet pour un *Cheval Mécanique pouvant se diriger et gouverner à volonté*. Il précise dès la première ligne de son descriptif qui comprend 3 pages mêlant construction et fonctionnement, que son « cheval est creux, d'une construction légère, solide », qu'il « est monté sur trois roues et se met en mouvement avec les mains au moyen de deux manivelles (NDA : poignées) qui sont placées de chaque côté du cou ». La direction avant est celle que l'on connaît dans les cycles d'aujourd'hui bien qu'appelée chape, c'est une fourche et pour les besoins, J.H. Gourdoux l'a tarée par un ressort à boudin afin de « ramener la roue dans sa direction naturelle quand et après que le cavalier peut avoir tourné la roue d'un côté ou de l'autre... et cela par le moyen des pieds qui sont posé sur des étriers ». Les deux poignées placées de chaque côté du cou sont donc la transmission principale agissant sur les roues arrières.

Bien qu'il y ait démultiplication, J.-H. Gourdoux fut contraint de caler ses poignées en parallèle pour avoir une action simultanée des deux membres supérieurs.

Mais cette action n'étant pas suffisante, J.H. Gourdoux imagina de la compléter d'un pédalage rotatif. Pour ce faire, la roue avant « est traversée ainsi que la chape (fourche) d'un essieu carré qui tourne avec la roue... à chaque bout de cet essieu il y a une manivelle dont le manche sert d'appui pour les pieds, dessus ce manche il y a une plaque, servant d'étrier, qui y est attachée et suspendue malgré cela par des courroies élastiques pour soutenir la plaque toujours en dessus quand les manivelles tournent lorsque la roue est en mouvement... lorsque l'on sent que l'étrier remonte, aussitôt on appuie les pieds pour les faire descendre en avant si l'on veut avancer, ou en arrière si l'on veut reculer. Cette roue reçoit son impulsion principale de celles de derrières qui sont comme il est dit plus haut gouvernées par les mains et qui suffisent pour faire aller le cheval, mais ce mouvement des pieds sert à partager la force et à contribuer à la vitesse ».

Comme on le comprend, il y a un effet de traction et de propulsion simultané. Le pédalage rotatif est incomplet et les étriers remontent sous l'effet conjugué de l'action des roues arrières motrices et des courroies élastiques fixées aux manivelles. Bien que le principe du pédalage rotatif soit là, les manivelles et étriers ne sont pas calés à 180°, c'est ce qu'inventera Jules Sourisseau dans un peu plus de trois décennies.

Cependant, l'inventeur a joint une petite gravure à son brevet, qui représente son cheval mécanique qui n'est pas un tricycle mais un deux -roues à l'interprétation discutable. Enfin, aucun des deux systèmes de transmission décrits et revendiqués dans cette demande de brevet n'est clairement visible.

Lors de l'examen de sa demande le 18 septembre 1821, le comité consultatif des Arts & Manufacture en séance en ajourna l'attribution car, hormis le système de direction rappelé, « il lui était impossible d'en comprendre les moyens d'exécution ». On exigea qu'il produise « des dessins en coupe et de détails des diverses parties de ses mécanismes avec des lettres de renvois » et que, conformément à la loi de 1791, article 1er, III-2, il en « dépose un modèle ».

Jean Henry Gourdoux s'exécuta et produisit un mémoire où il revient sur le fonctionnement de son tricycle et dans le cas qui nous intéresse, précisa celui actionnant la roue de devant.

En conséquence de quoi, lors de la séance du 16 octobre suivant, ledit comité lui attribua son brevet et informa son auteur que le modèle qu'il a fourni sera déposé au Conservatoire des Arts et Métiers.

Brevet Gourdoux. Premier pédalage rotatif sur la roue avant d'un cycle. 1821.

Gourdoux exploita son brevet de 5 ans jusqu'en 1828 au moins, en publiant diverses publicités de son commerce : *Gourdoux-Daux*, 23, allée des Veuves (Champs Elysées). Il signala son brevet d'invention pour des chevaux mécaniques de toutes grandeurs, pour hommes, dames et enfants avec lesquels on peut parcourir les appartements, les jardins et les parcs. Il le destina également aussi au jeu de carrousel.

Sources : *Brevet Gourdoux déposé le 31 août 1821. N°1697. INPI.*
Bulletin de la République Française *1821 et juillet 1822.*
Annale de l'Industrie Nationale ou Etrangère ou Mercure Technologique. 1922.
Bulletin du Commerce. *7 mars 1822.*
Bazard Parisien. *1826.*
Almanach du Commerce de Paris. *1827.*
Répertoire du Commerce de Paris. *1828.*
L'Industrie Vélocipédique. *Bulletin spécial du* Salon du Cycle *des 10 au 22 janvier 1894 (p 396 et 397).*

Recherches : Claude Reynaud. Didier Mahistre.

Brevet avec revendication d'une pédale tournante à 360° pour propulser un cycle. 1845. G.B. F.

Époque de la draisienne française

Dans son brevet d'importation du 25 octobre 1845, l'anglais Thomas Melcalfe revendique : « l'emploi d'une pédale rotative, au lieu des manivelles et des tringles employées pour imprimer le mouvement progressif à certaines espèces de voitures connues sous le nom de vélocipèdes ». Plus loin dans le texte : « en résumé je revendique l'application d'une pédale tournante pour imprimer la rotation aux roues... »

Sa pédale est tournante, même si le système est très éloignée de la pédale telle que nous la connaissons aujourd'hui. Il s'agit en effet d'un tambour assez large sur lequel sont fixées des planchettes à la manière d'une roue à aubes. En appuyant sur celles-ci, l'une après l'autre, le tambour (appelé ici, pédale), par l'intermédiaire d'une chaîne, fait mouvoir les roues arrière du tricycle qu'il nomme *vélocipède*.

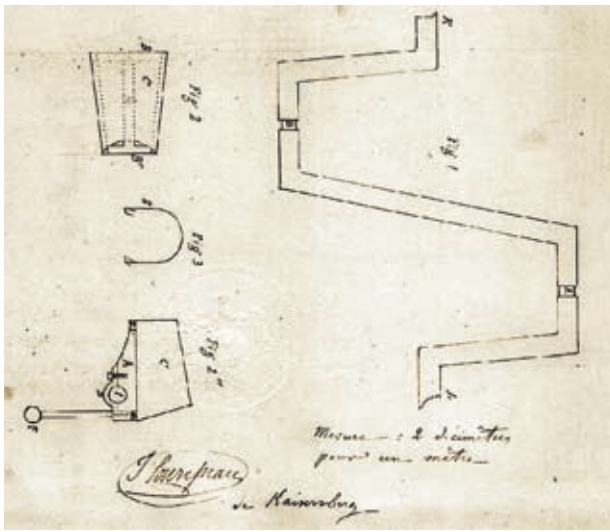
Source : *Brevet d'importation de l'Anglais Thomas Melcalfe déposé le 25 octobre 1845. N° 1BB 2358. INPI.*

Pédale rotative à 360° équipée de contrepoids et cale-pied. 1853. F.
Époque de la draisienne française

La pédale rotative moderne a été brevetée par le pharmacien français Jules Sourisseau (1815-1874), de Kaisersberg (Haut-Rhin), le 14 octobre 1853 sous le nom de *Manivelle Pédiforce*. Elle est composée de deux demi-coquilles trapézoïdales formant coussinet et enserrant l'axe sur lequel elle est monté ; une vis d'assemblage ; un contrepoids permettant d'avoir toujours la *manivelle pédiforce* à portée du pied dans la position idoine ; et un cale-pied se glissant dans deux rainures. Cette pédale, on peut maintenant l'appeler ainsi, est une innovation majeure car elle est libre ou folle en rotation de 360° sur son axe déporté. Celui-ci accomplit une circonvolution de 360° autour d'un axe tiers. Jules Sourisseau a prévu aussi que sa *manivelle pédiforce* n'ait pas d'utilisation restrictive. En conséquence, à partir du 5 décembre 1853, date de publication de son brevet, nul autre que lui ne pourra revendiquer l'invention de la pédale rotative.

Source : Brevet Sourisseau. Dépôt le 14 octobre 1853. N° 17 631. INPI.

Recherches : Didier Mahistre.



Dessins du brevet de la pédale Sourisseau.

Premier brevet d'un système de pédalage rotatif du type employé sur les vélocipèdes à pédales. 1865. F.
Époque transitoire entre la draisienne française et le vélocipède à pédales

Le brevet du 4 mars 1865 de l'ingénieur civil Jules Mareshal, 51, rue Grange-aux-Belles à Paris, déclaré constructeur-mécanicien, est la première application de la *Manivelle Pédiforce* de Sourisseau (voir à : **Pédale rotative à 360°équipée de contre-poids et cale-pied**) adaptée à un cycle. Jules Mareshal fait mouvoir toutes les roues de son chariot mécanique à 5 places et 5 personnes selon le même principe et dont seul l'avant train désigné *roue conductrice du devant* est articulé et directionnel. A l'aide d'un renfort en forme de croix de Saint-André, on attèle autant de chariots mécaniques à 4 vélocipédistes, qu'il y a de voyageurs à transporter. L'ambition qui le guida dans sa démarche était de créer un vélocipède multiple ayant une réel utilisation dans le transport public de personnes. Il souhaitait concurrencer les omnibus avec une vitesse moyenne de 10 à 20 km/h tout en faisant disparaître les frais de chevaux, cochers, écuries etc. Pour ce faire son chariot mécanique « doit être simplifié jusqu'au dernier point dans ses organes de transmission du mouvement... Le poids mort doit être réduit à sa plus simple expression... afin que les voyageurs qui les montent, puissent aux certains cas donnés, les porter facilement à l'épaule... Chaque roue (le véhicule en a cinq) est munie d'un axe à double manivelle, que je serais tenté d'appeler pédivelles que le voyageur actionne de ses deux pieds... »

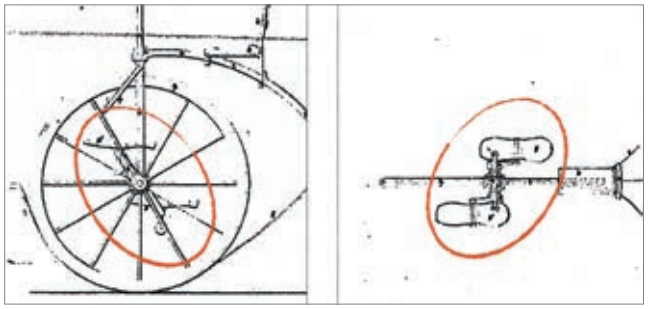
L'inventeur ne peut revendiquer l'invention de sa *pédivelle,* puisqu'inventée par Sourisseau et tombée depuis dans le domaine public, mais d'en avoir installée une sur chaque roue. Selon lui, son système pourrait être appliquée aux « facteurs de poste » ou aux « pompes à incendie », aux ouvriers ou aux employés.

Enfin, il reprend le fameux contrepoids de la *pédiforce* de Sourisseau qu'il nomme *pédale à boule* dont le design évoluera bientôt pour rappeler un gland.

Le principe de pédalage de Sourisseau et de Mareshal, sera celui adopté sur le vélocipède à deux-roues, objet du brevet américain de Pierre Lallement, (voir à : **LALLEMENT Pierre**) l'année suivante, le 20 novembre 1866. Celui-ci ne revendiquera pas l'invention de la pédale rotative mais uniquement celle d'un vélocipède à deux roues qui en est munie à l'avant, combinée avec la direction. C'est exactement le principe la fameuse roue *conductrice du devant* de Jules Mareshal.

Sources : Brevet déposé par Jules Mareshal le 4 mars 1865. N° 66454. INPI.
Brevet US obtenu par Pierre Lallement le 20 novembre 1866. N° 59,915. EU.

***Recherches** : Claude Reynaud. Didier Mahistre.*

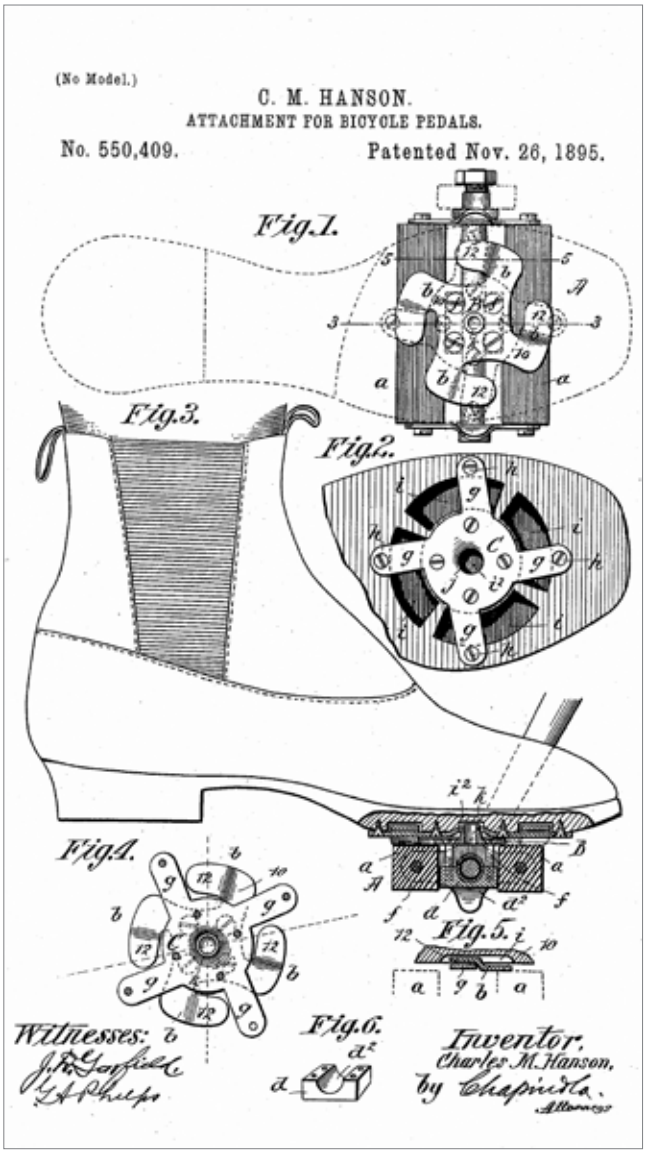


Premier brevet d'un système de pédalage rotatif du type employé sur les vélocipèdes à pédales. Mareshal. 1865. F.

Brevet de la pédale à clip. Chaussure à clip. 1895. E.U.

Époque de la bicyclette

C'est aux Etats-Unis qu'est déposé le premier brevet de pédale à clip avec chaussure spéciale. Charles Hanson y présente un système ingénieux par clip et rotation, ancêtre de toutes les pédales automatiques d'aujourd'hui, mais qui n'eut pas le succès escompté à l'époque.



Brevet de la pédale à clip. 1895.

Source : Brevet US de Charles Hanson. 26 novembre 1895. N° 550, 409.

Pédale avec cale-pied.
(Voir à CALE-PIED)

Le mot *pédale,* sur un cycle. 1845. G.B.

Primitivement, le mot *pédale* embrassait dans son sens les pédales d'orgue mais aussi d'autres objets mécaniques. On le trouve en 1823, c'est-

à-dire à l'époque des draisiennes françaises, dans le *Dictionnaire de Boiste* : « Pédale : ... touche mue avec les pieds. »

Une vingtaine d'années plus tard, le *Dictionnaire National de Bescherelle* (1845) ajoute une autre signification technique : « Morceau de bois plat à l'une des extrémités duquel est attachée une corde... que l'on fait mouvoir avec le pied pour communiquer la rotation à une meule, à un tour, etc. » Dans cet *etc*. Bescherelle aurait pu rajouter : à un cycle puisque le carrosse d'Elie Richard en 1694, puis le cheval mécanique de Gourdoux en 1821 en comportaient déjà.

Le premier qui utilisera *pédale* sur un cycle est l'anglais Thomas Melcalfe dans son brevet français de 1845. Il revendique « l'emploi d'une pédale rotative, au lieu des manivelles et des tringles employées... à certaines voitures connues sous le nom de vélocipèdes ».

Sources : Récréations Mathématiques et Physiques. *Ozanam. 1694. Chez Jean Jombert. Paris.*
Brevet déposé par Henri Gourdoux. Déposé le 31 août 1821. INPI.
Dictionnaire Boiste. 1823.
Dictionnaire National de Bescherelle. 1845.
Brevet Mercier déposé le 8 mai 1843. N° 1BA11164. INPI.
Brevet de l'anglais Thomas Melcalfe déposé le 25 octobre 1845. N° 1BB2358. INPI.

PÉDALIER

Pédalier. Définition. Origines.
Époque du vélocipède à pédales

Dispositif monté à la partie inférieure du cadre d'une bicyclette, et comprenant un axe, un (ou deux) plateau(x) cranté(s) et deux manivelles supportant les pédales.

Concernant ses origines, il apparaît sur les dessins du brevet de Charles Dubos pris pour son « Bi-Vélocipède à plusieurs places et à trois ou quatre roues » le 8 avril 1868.

Sources : *Brevet pris par Charles Dubos le 8 avril 1868. N° 80106. INPI.*

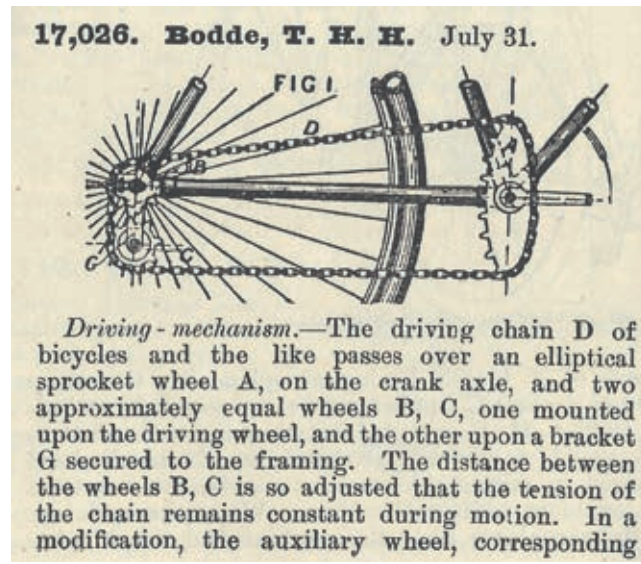
Pédalier. Le mot.
Époque de la bicyclette

Pédalier était un piano ou orgue à pédales. Mais si l'on s'en tient uniquement aux cycles, il apparaît dans le journal lyonnais, *La France Vélocipédique Illustrée*, deuxième année, en août 1892.

Source : La France Vélocipédique Illustrée, *deuxième année, N° 26. P. 8.*
Recherches : Didier Mahistre.

Pédalier à plateau ou pignon ovale (ou elliptique).
Brevet. 1896. G.B.

Depuis son invention la technique du pédalier à plateau ou pignon ovale a été plusieurs fois relancée et aussi souvent abandonnée.



Pédalier à plateau ovale.

Le premier brevet a été déposé en Angleterre par T. H. H. Bodde en 1896. Cependant, même s'il ne dit pas en être l'inventeur puisqu'il écrit dans *Le Cycliste* que des coureurs américains

l'utilisaient en 1892, Vélocio dit lui-même l'avoir essayé en 1893. Un nommé J. Lafond, de Belly (Ain) présente aussi dans *Le Cycliste* en 1895 son propre « pédalier » elliptique.

Sources : Brevet pris en Angleterre par T. H. H. Bodde le 31 juillet 1896. N° 17,026.
Le Cycliste. *Novembre 1893, p. 476.*
Le Cycliste. *Mars 1895, p. 52 - p. 53.*

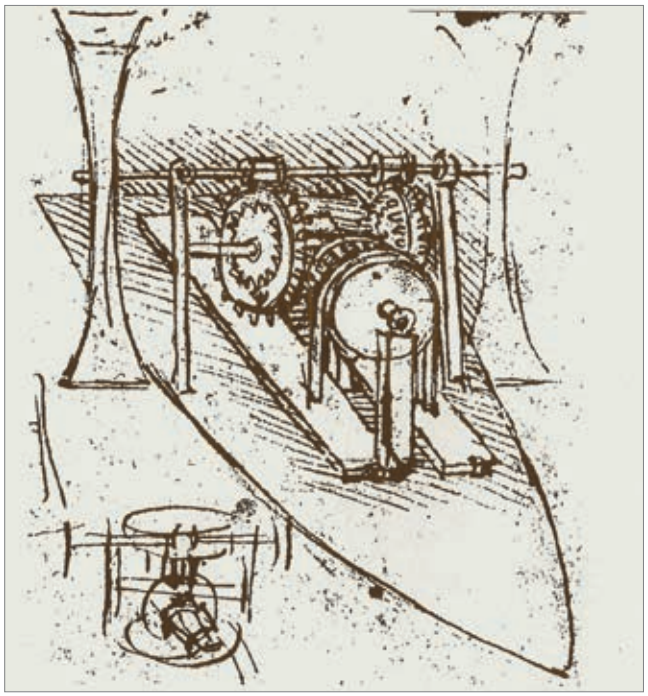
PÉDALO

Pédalage alternatif.

Précurseurs du cycle. I.
Époque Renaissance

Si le pédalo est un véhicule nautique à roue à aubes mue(s) mû par des pédales, le premier dessin connu est celui de Léonard de Vinci. Grâce à un pédalage alternatif et des engrenages multiplicateurs il entraîne des pales tournant à la surface de l'eau.

Source : Invention of Léonard de Vinci par Gibbs-Smith. Phaidon. Londres. 1978.



Pédalo. Léonard de Vinci.

Véhicule nautique mû par les pieds appelé *vélocipède*. 1820. G.B.
Article.

Époque du hobby-horse

La Revue Encyclopédique affirme en 1820 : « M. Kent a répété il y a quelques jours, sur le bassin de cette ville, les expériences faites à Glasgow d'un vélocipède aquatique avec lequel il marche sur l'eau... avec beaucoup de facilités. Ses pieds... sont armés de nageoires à charnière (NDLA : des palmes)... qui frappent l'eau avec force... Son appareil consiste en un triangle d'environ 10 pieds, ayant à chacun des angles une boite en fer blanc (NDA : flotteur) pleine d'air... Les journaux anglais annoncent que M. Kent a parfaitement réussi. »

« Vélocipède » aquatique. Aquatic Tripod.1823.

Il existe une gravure nommée *Aquatic Tripod* de 1823 sur laquelle on voit un homme chasser le canard sur une semblable machine.

Sources : La Revue Encyclopédique. *1820, p. 633.*
Gravure publiée par T. Hugues, Lugdate Street. 1823.
Collection : Lorne Shields.

Brevet d'un pédalo à pédalage alternatif. 1828. F.

Époque de la draisienne

Le premier brevet de pédalo a été déposé en 1828 par Jean-Joseph Desmonts. Par rapport

au pédalo dessiné par Léonard de Vinci, ici le conducteur est assis. Desmonts titre ainsi son invention : « Divers moyens mécaniques à l'aide desquels on peut aller sur l'eau ou sur la glace par l'action des pieds, des mains, du vent et de la vapeur, désigné sous les dénominations d'aquapède et char nautique ». Le pédalo peut être équipé d'une ou deux roues à aubes fixée (s) sur un axe tenant lieu de vilebrequin.

Source : Brevet déposé par Jean-Joseph Desmonts le 25 juillet 1828. N° 1BA298. INPI.

Brevet d'un pédalo à pédalage rotatif. 1868. F.
Époque du vélocipède à pédales

L'ingénieur Alfred Thierry dit Thierry fils, 146, rue du Faubourg saint-Denis à Paris, a été le premier à déposer en 1868 un brevet suivi de 8 additions (jusqu'en 1872) pour un *Vélocipède marin ou Podoscaphe* qui est un catamaran de type un pédalo monoplace. L'appareil est actionné par les pieds à l'aide d'une grande roue *à palettes*. Le système de pédalage rotatif entraîne une énorme roue à aubes. Il n'est pas décrit mais un dessin montre bien des pédales à glands de type vélocipède, munies de sangles enserrant les pieds. Particularité, les pédales fonctionnant en parallèle et non de manière alternative. On avait vu ce principe en 1821 dans le brevet Gourdoux pour un cheval de bois à pédalage sur la roue avant. Mais dès la première addition du 17 juin 1868, il abandonne ce pédalage pour un plus classique, celui de la Pédiforce Sourisseau sur manivelles et vilebrequin.

Sources : Brevet déposé par Jules Sourisseau le 14 octobe 1853. N° 17631.
Brevet déposé par Alfred Thierry le 29 mai 1868. N° 81226.
Brevet déposé par Henri Gourdoux le 31 août 1821. N° 1BA1585.
Recherches : Francis Robin et Didier Mahistre.

Exemple de cycle nautique. Photo non datée. Droits réservés.

Pedersen. Photo non datée. Droits réservés. ▶

▼ *Publicité Peyton & Peyton. 1870.* Droits réservés.

PEDERSEN

Brevet. 1893. G.B.

Le vélo Pedersen n'est pas, de par sa forme, un vélo comme les autres. Son cadre est en totale opposition à ce qui se faisait et ce qui se fait. Il est composé autour d'une selle qui a la particularité d'être un petit hamac. A partir de là, de nombreux et fins tubes rectilignes définissent l'ensemble. Il en résulte selon l'inventeur une plus grande rigidité du cadre et une plus grande légèreté. La fourche est faite suivant le même principe.

Le Pedersen a été breveté par Mikael Pedersen en 1893 mais il est toujours construit aujourd'hui. Bien que jamais très populaire, il eut, et a encore des clients enthousiastes.

Source : Brevet pris en Angleterre par Mikael Pedersen le 30 septembre 1893. N° 18,371.

PEYTON & PEYTON. 1869.

Époque du vélocipède à pédales.

La Peyton & Peyton a une place à part dans l'histoire du vélo puisque c' est une des premières bicyclettes réellement commercialisées. Son pédalage est alternatif.

T. Bourne en prit le brevet le 18 juin 1869.

Source : Brevet anglais pris le 18 juin 1869. N° 1871.

PETITE REINE

Le mot. 1891.

Petite reine est certainement le vocable le plus poétique et le plus charmant pour désigner une bicyclette. Son apparition se trouve dans un journal, *Le Véloce Sport,* en 1891.

Source : Le Véloce Sport. 16 avril 1891.
Recherches : Francis Robin.

Plus ancienne photo de cycle connue certifiée. INPI.

PHOTO

Plus ancienne photo d'un cycle -tricycle- (dans un brevet). 1859. F.

C'est dans un brevet de 1859 pris par Salicis que l'on trouve la plus ancienne photo d'un homme sur un cycle, en l'occurrence un tricycle. Un adolescent le chevauche. Le pédalage se fait de manière alternative sur des *planches* agissant sur l'essieu des roues arrières. Ce cheval mécanique est très semblable à celui ayant appartenu au Prince impérial conservé de nos jours au musée Hermès de Paris. Il fut construit par un nommé Salicis.

Source : Certificat d'addition pris par Salicis le 9 mars 1859 pour un Cheval Barotrope à un brevet déposé le 22 mars 1858. N° 1BB35913. INPI.

Recherches : Didier Mahistre.

Photo de femmes sur un deux-roues. (Voir à FEMME)

Plus ancienne photo d'un deux-roues dans un brevet. 1869. F.

Même si l'on connaît une photo de draisienne d'époque, c'est-à-dire d'avant 1869 (archives musée Vélo Moto de Domazan. Gard) ; même si l'on connait quelques photos de vélocipèdes à pédales à corps cintré pouvant dater d'avant 1868 (ibid), aucune n'est datée.

La plus ancienne photo d'un deux-roues, un vélocipède à pédales, date du 14 janvier 1869. Il est curieux que l'on n'ait rien trouvé de plus ancien.

Cette photo est présente dans un brevet d'invention déposé à cette date. C'est un mécanicien Firmin Allaire, de Niort (Deux-Sèvres)

Plus ancienne photo d'un deux-roues, un vélocipède à pédales, datant du 14 janvier 1869. INPI.

qui pose à côté d'un vélocipède de sa fabrication.

Source : Brevet déposé par Firmin Allaire le 14 janvier 1869. N° 85478. INPI.

Seule photo d'utilisation de draisienne connue (d'époque). F.

La seule photo de draisienne française connue est celle montrant un docteur, le docteur Charles-Sébastien Marchal. L'homme est représenté activant sa monture devant une maison et un jardin. Le document est au format *carte de visite* (6 x 10 cm). Il permet une ébauche de datation : après 1854, année de dépôt de brevet de ce procédé par Adolphe Disdéri. La photo n'est pas d'une grande netteté mais elle est émouvante. Le docteur Marchal est assis sur une de ses draisiennes. Au verso : le nom et l'adresse imprimés du photographe : « J. Lintz, photographe. Sarrebourg. Faubourg d'Allemagne ». Puis, une inscription manuscrite : « docteur Marchal de Lorquin ».

A partir de ce cliché il a été possible d'identifier le personnage et sa monture. Les détails de sa vie au service de ses patients grâce à ses visites à draisienne sont retracés, avec toutes les sources (qui seraient trop longues à énumérer ici) en une dizaine de pages dans *L'Ère de la Draisienne en France 1818-1870,* par Claude Reynaud.

Il a été établi qu'à son décès, le Dr. Marchal possédait encore deux draisiennes qui ont été conservées. L'une au musée de Metz et l'autre au musée Vélorama en Hollande.

Cette photo est historique même si elle n'est pas datée car c'est la seule photo d'homme sur une draisienne à l'époque d'utilisation de ces machines (la fin, pour être plus précis). Si Marchal semble avoir une soixantaine d'années sur le cliché on peut la dater de 1869 environ puisque le docteur est né en 1809.

Il s'exprimera dans les colonnes du *Vélocipède Illustré* le 24 avril 1870, évoquant l'utilisation de sa draisienne depuis 1854. « Aujourd'hui encore... un trajet de quinze à vingt kilomètres ne m'effraie en aucune manière et me fait l'effet d'une promenade d'une heure et demie... »

Sources : Lire les détails de la vie de Marchal dans L'ère de la draisienne en France, 1818-1870 par Claude Reynaud. Édition : Musée Vélo Moto de Domazan. 2015.
Le vélocipède Illustré. *24 avril 1870, p. 26.*
Mémoire de Georges L'Hôte. *1982. Académie Nationale de Metz, p. 154 - p. 171.*
Voir les draisiennes du docteur Marchal au musée de Metz et au musée Vélorama en Hollande.
L'extraordinaire docteur Marchal de Lorquin *dans* Cahiers Lorrains, *n° 3 - n°4. 2011, p. 67. Par Camille Maire.*
Les vélocipèdes du docteur Marchal *dans* La Revue Loraine. *N° 188, février 2006, p. 32, p. 33. Par Camille Maire.*

Photo : archives du musée Vélo Moto de Domazan.

Seule photo d'utilisation de draisienne connue (d'époque). F.

PIGNONS

Pignons dentés. 1710. F.

Époque des précurseurs du cycle

Les chaises de Mathurin Jousse de 1627 ont un mécanisme multplicateur fait d'une fusée ou « lanterne » engrenant un jeu de pignons et « lanterne ».

Il en est de même pour le fauteuile de Bézu de 1710, où cette fois-ci la transmission fait appel à deux pignons cloutés et une courroie de cuir plate perforée.

Sources : Traité de serrurerie. La fidèle ouverture de l'art du serrurier. P.19 à 21.
Recueil des machines approuvées par l'Académie Royale des Sciences. *1710. N° 133.*
Traité de serrurerie. La fidèle ouverture de l'art du serrurier. 1627. P.19 à 21.

Recherches : Jean Lalan.

PISTES CYCLABLES

Première évocation. 1869. F.

Un ouvrage, *Le Manuel du Véloceman*, écrit par Berruyer, évoque les premières pistes cyclables (nommées : *véloces-voies*) : « Quand nous aurons nos véloces-voies, les distances à parcourir seront doublées ». Ce manuel, daté de 1869 comme la plupart de ceux de l'époque, a dû sortir fin 1868 mais nous ne pouvons l'affirmer. Orientons-nous donc vers une source attestée. Il s'agit du *Vélocipède Illustré* daté du 30 décembre 1869 : « Enfin, comme il est à craindre que nous n'attendions longtemps l'établissement de vélocevoies le long des routes, (NDLA : peut-être fait-il allusion à Berruyer, si son livre était déjà sorti ce qui est fort probable. On ne sort pas un manuel à la fin de l'année) il faut bien se résigner, pendant les mauvais jours, à dédaigner le véloce pour les autres véhicules. »

Sources : Manuel du Véloceman. Berruyer. Paris, chez l'auteur, 46 bd du Temple et Grenoble chez Prudhomme éditeur. 1869, p. 68.
Le Vélocipède Illustré. *30 décembre 1869.*

Recherches : Keizo Kabayashi. Richard Walter Jeanes.

PLAQUE

Sur draisienne. 1917. État de Bade.

Le premier cycle à porter une plaque est la draisienne du baron de Drais. Celui-ci prélevait un droit sous forme de plaque portant un numéro, du prix d'un carolin d'or. Celle-ci était fixée sur le timon, juste au-dessus du pivot de direction. La plaque était accompagnée d'un certificat portant le nom du propriétaire et rappelant le numéro de celle-ci. En France il fallait débourser 25 francs pour une plaque. Pour un tricycle avec siège de passager, il fallait en acheter deux. La durée de validité n'était que d'un an. Les armes du baron Drais y figuraient : une croix de Saint-André composée avec de petits carrés. Une couronne de baronnie badoise la surmonte. Contrairement à ce qui est indiqué dans le prospectus, ce n'est pas un numéro qui est frappé, au moins sur les modèles restants, mais les initiales de l'acquéreur.

Plaque d'une draisienne de Drais.

Sources : *Brevet déposé le 19 janvier 1818 par Louis-Joseph Dineur, devenu brevet d'importation. N° 1842. INPI. Prospectus allemand* Laufmaschine *édité et diffusé par Carl baron de Drais. Ce document est souvent présenté comme le brevet de l'inventeur mais, comme le mentionne son sous-titre,* Propriété, *il ne pourra l'être qu'après la signification de l'obtention dudit brevet, c'est à dire le 30 janvier 1818.*

PLIANT

(Voir à : VÉLO PLIANT)

PNEUMATIQUE

Brevet d'un pneumatique pour voiture ou « *autre corps roulant* » *.1845. G.B.*

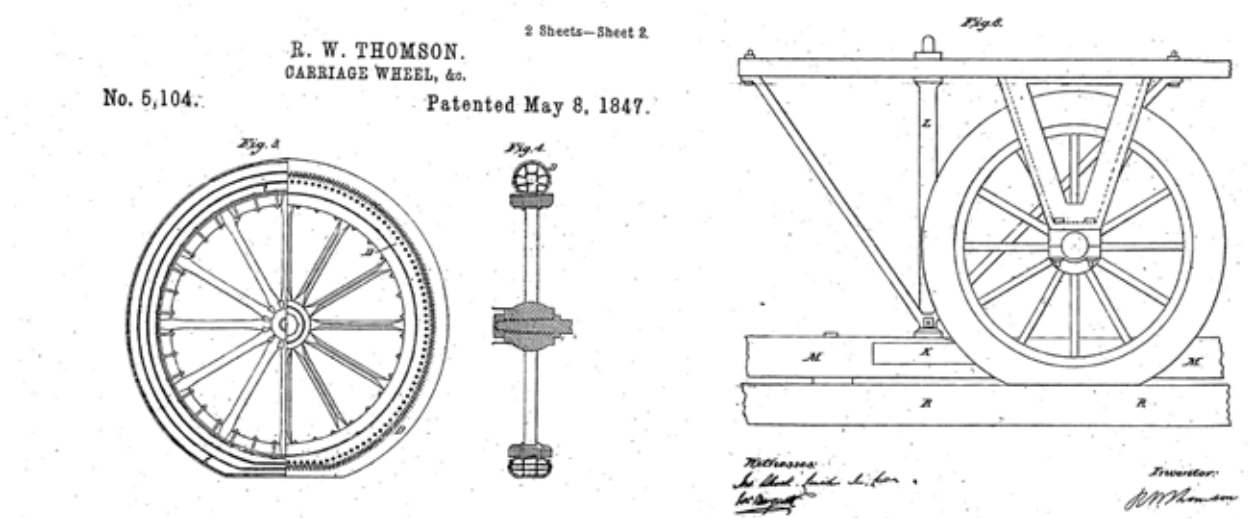
Époque de la draisienne

Depuis l'invention de la roue, aucune amélioration n'aura autant influencé l'histoire de la locomotion terrestre que le pneumatique. Le pneu sera le principal élément déclencheur du développement du vélo dans le monde. Il en sera de même pour l'automobile. Aujourd'hui le pneumatique équipe pratiquement tout ce qui roule : auto, moto, vélo, brouette, poussette, avion, train (métro), etc.

Cette invention géniale ; le mot n'est pas trop fort, date de 1845. Elle est due à un Ecossais, R. W. Thomson, mais n'aura pas l'effet escompté immédiatement. Il faudra attendre l'apparition de la bicyclette pour que d'autres inventeurs se l'approprient et l'améliorent. L'inventeur déposera un brevet dans plusieurs pays dont le premier fut l'Angleterre pour des « perfectionnements apportés aux roues des voitures, qui sont aussi applicables à d'autres corps roulants. » Ces *autres corps roulants* font penser tout de suite aux vélocipèdes à deux roues présents ici ou là depuis l'invention de Drais en 1817 mais aussi aux tricycles et quadricycles à propulsion humaine.

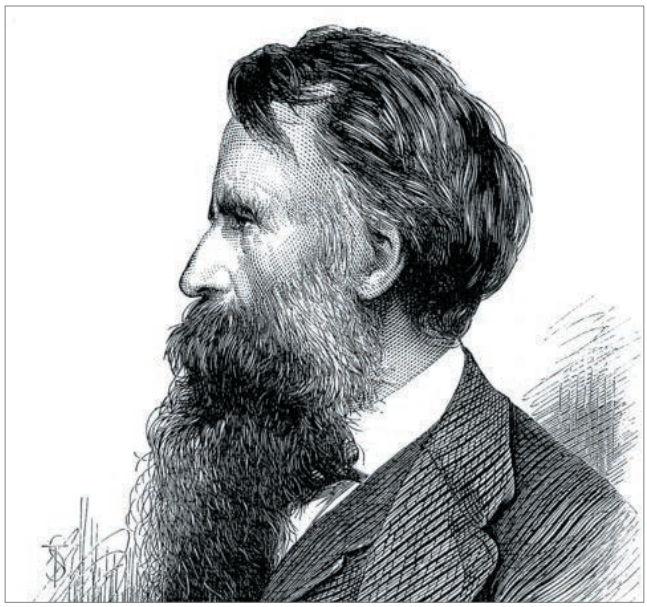
R. W. Thomson décrit ainsi son bandage : « J'emploie de préférence une ceinture creuse composée d'une matière imperméable à l'air et à l'eau, telle que le caoutchouc ou la gutta-percha. Je gonfle d'air cette ceinture creuse, et de cette façon les roues se trouvent toujours rouler sur un coussin d'air, qu'elles marchent sur le sol, des rails ou sur une piste quelconque... »

Le tube à air était fait de plusieurs épaisseurs de toile imprégnée et recouverte de caoutchouc, et collées ensemble. Le caoutchouc était vulcanisé



Brevet du pneumatique pris par Thomson aux Etats-Unis le 8 mai 1847.

au souffre. L'enveloppe était en cuir et fixée à la jante de fer par des boulons de chaque côté, ou par un rang de boulons et un laçage.



R.W. Thomson.

L'inventeur imagina une valve : « Un tuyau dont on se sert pour remplir le cordon élastique d'air... est muni d'un bouchon à vis imperméable à l'air... » Il parle de *gonfler d'air* ce cordon élastique mais n'explique pas comment. Une pompe est cependant présente par un dessin dans le brevet. Le pneumatique, si l'on en croît *Mechanic's Magazine,* fut utilisé le 17 mars 1847 par les grands carrossiers londoniens M. M. Witechurst.

Sources : *Brevet pris en Angleterre par Robert William Thomson. 1845. N° 1099.*
Brevet pris aux EU le 8 mai 1847. N° 5104.
Mechanic's Magazine, *27 mars 1847.*

Brevet d'un pneumatique pour « véhicules légers, comme les vélocipèdes... » 1888. G.B.

Époque de la bicyclette

Après Thomson, un autre écossais, John Boyd Dunlop, réinventa le pneumatique et le breveta en 1888. Ce brevet ne s'embarrasse pas de précisions : « Chambre en caoutchouc ou toute autre matière convenable pour contenir de l'air sous pression ou autre, fixée à la roue de la façon qui sera reconnue la meilleure ».

Le 31 octobre 1888, il fit une addition à son brevet, pour donner quelques explications : « Mon procédé tend à faciliter la circulation des véhicules montés sur roues, plus particulièrement les véhicules légers comme les vélocipèdes, fauteuils de malade, et pour éviter la pénétration des roues dans le sol dans les régions marécageuses... Ledit pneu est fixé à la jante de la roue par un ciment convenable ou par tout autre moyen... Le petit canal de gonflement peut être muni d'une valve empêchant l'air de s'échapper. »

Contrairement à Thomson, qui le laissait entendre tout de même, Dumlop parle d'application aux vélocipèdes. C'est d'ailleurs par la bicyclette que le pneumatique se développera (l'inverse est vrai aussi), puis l'automobile l'adoptera sans discontinuité.

John Boyd Dunlop. Droits réservés.

Le pneumatique Dunlop fut présenté au Stanley Show de janvier - février 1889. Il interpella les visiteurs.

Le Stanley Show de 1890, alors à son apogée, permit une visibilité internationale à cette invention qui avait surpris l'année précédente. Le correspondant du journal français *Le Véloce Sport* écrit avec enthousiasme le 15 février : « J'ai eu le plaisir d'essayer une machine munie de *pneumatic Tyre* et je dois dire que le roulement est d'une douceur qui surpasse complètement tous les autres systèmes antivibrateurs ». Malgré le brevet Dunlop, d'autres inventeurs vont se pencher sur le sujet car son pneumatique a un vrai handicap. Étant collé, il ne se démonte pas.

Sources : Brevet pris John Boyd Dunlop le 23 juillet 1888. N° 10607 et additif du 31 octobre 1888.
Le Véloce Sport *15 février 1890, p. 121.*

Brevet d'un pneumatique avec démontage facile. 1891. F.

Époque de la bicyclette

Dunlop avait déposé un brevet de pneumatique applicable aux cycles et celui-ci avait prouvé l'utilité d'un tel procédé. Cependant, le pneu étant collé à la jante n'était pas démontable et demandait de nombreuses heures d'intervention après une crevaison.

Dunlop eut un mérite immense, celui d'interpeller l'opinion et les inventeurs furent nombreux à se lancer dans l'aventure du pneumatique. Un journaliste du *Véloce Sport*, Maurice Lombard, en avril 1891, décrit le chemin accompli dans ce domaine depuis l'invention de Dunlop il y a moins de 3 ans. De nombreux *caoutchouc*s *creux pneumatiques,* comme on les nomme à l'époque (car existait aussi le caoutchouc creux non gonflable), ont vu le jour : M.J. S. Smith, North british Rubber Compagny, Hall and Philip. etc en proposaient d'astucieux. Le *Clincher* de chez North British Rubber Compagny est « très facilement réparable » selon le journaliste qui le recommande à ses lecteurs.

C'est un Français, Édouard Michelin, qui, cherchant dans le même sens, allait créer l'évènement avec son brevet de pneumatique, qu'il ne qualifie pas de démontable mais dont cet atout sera la principale qualité.

Le Français Edouard Michelin. Droits réservés.

Son invention allait non seulement l'enrichir mais permettre un développement exponentiel de la bicyclette et ce, dans le monde entier.

Le brevet est déposé au nom de *M. M. Michelin et Cie* pour des « perfectionnements aux bandages pneumatiques pour roues de vélocipèdes et autres véhicules... Nos perfectionnements ont un double but : rendre les accidents moins fréquents et les réparations plus faciles ».

L'invention est immédiatement adoptée en course avec succès puisque Charles Terront sur Humber remporte ainsi équipé le Paris - Brest et retour. Cette épreuve aura, grâce à

Charles Terront sur Humber, remporta, équipé de pneus Michelin, le Paris - Brest et retour.

cela, un retentissement et une répercussion formidable sur l'industrie du cycle.

Michelin et Cie s'empareront de l'opportunité qui se présente. Ils sont dithyrambiques dans leurs publicités. Citant la presse : « La chambre à air peut être changée en quatre minutes ; ... C'est un pneumatique très facile à réparer ; ... Un cycliste ordinaire ayant à sortir sa chambre de sa valise s'en tirerait probablement en mois de 5 mn ; ... Nous n'avons pas vu jusqu'ici aucun pneumatique pouvant se réparer plus facilement... »

J'ai hésité au moment d'écrire le sous-titre de ce sujet : dois-je avancer que Michelin a inventé le pneumatique démontable puisque d'autres en construisaient déjà ? Avec un démontage plus ou moins aisé, certes mais démontable tout de même. Ma réponse à été : non. Par contre Michelin a été le premier également, contrairement à ses concurrents, d'alors en place avant lui sur le marché, à prendre le procédé à bras le corps, grâce à ses moyens financiers, à sa société de caoutchoucs déjà existante, à son personnel, son usine opérationnelle et son sens de la communication à prendre tout le monde de vitesse.

Sources : Brevet pris par Michelin et Cie la 18 juin 1891. N° Z16 puis le 18 juillet et plusieurs additions : 30 août 1892, etc.
Le Véloce Sport. *2 avril 1891. N° 317, p. 259 à p. 263.*
Le Véloce Sport. *7 janvier 1892. N° 357. p. XIII.*

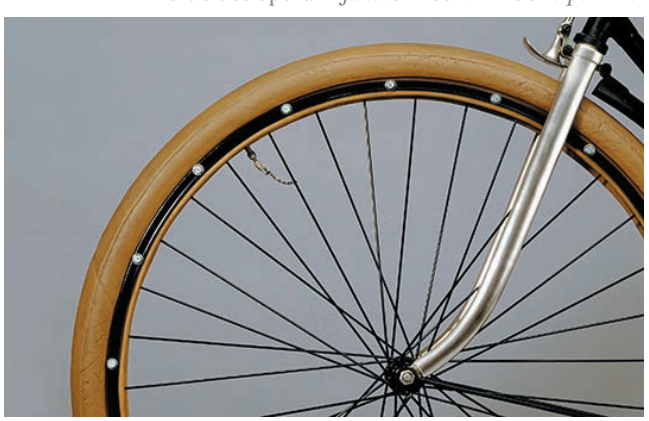


Photo actuelle d'une reconstitution par Michelin du premier pneumatique de la marque. Droits réservés.

La crevaison. L'ennemie du cycliste.

Pneus à crampons sur vélos. Article de journal.1913. F.
Époque de la bicyclette

A partir du moment ou le pneumatique fut inventé, l'on n'eut de cesse de l'améliorer. Après les crevaisons, l'adhérence fut une priorité. Les voitures automobiles et les motocyclettes furent les premières à s'intéresser au problème. On trouve dès 1904 un article sur un concours d'adhérence dans *L'Automobile en Seine-et-Oise* sorti la même année. On y parle de « rivets usés », qui sont des rivets métalliques fixés sur le pourtour du

Bicyclette équipée d' un pneu à crampons. Photo prise à Ossett (Yorkshire). Non datée. Droits réservés.

bandage et permettant une meilleure accroche. Mais les pastilles en cuir avaient également été tentées par Dunlop comme antidérapant selon *Le journal Amusant* en 1895.

Concernant le vélo, l'intérêt de la chose fut plus tardif, la première publicité pour des pneus à crampons paraissant en 1913 dans *Le Petit Parisien* : « Les pneus-moto Soly à crampons en caoutchouc sont très supérieurs, comme les pneus-vélo Soly ».

Source : L'Automobile en Seine-et-Oise. 15 mars 1904.
Armée et Marine. 8 décembre 1904.
Le Journal Amusant.12 octobre 1895.
Le Petit Parisien. 31 octobre et 7 décembre 1913.

POÉSIE

Première poésie évoquant un vélocipède 1829.
Époque de la draisienne

C'est Darode de Lilebonne qui nous présente les vers suivants en 1829 :

« Et par un noble adieu qu'elle rend à son tour,
Lui jurant en secret un éternel amour,
Il remonte agité sur son vélocipède,
Et s'éloigne semblable à l'époux d'Andromède. »

Il n'est pas exclu que le vélocipède en question soit un cheval car ce mot avait plusieurs sens.

Source : La Clovisiade par Darode de Lilebonne. 1829. Tome 1, p. 574.

POIGNÉES TOURNANTES

(Voir à FREIN. *Première représentation visuelle d'un frein sur un vélocipède à pédales*)

Brevet d'une poignée tournante indépendante. 1870. F.

La première poignée tournante indépendante, c'est-à-dire non solidaire du guidon, date de 1870.

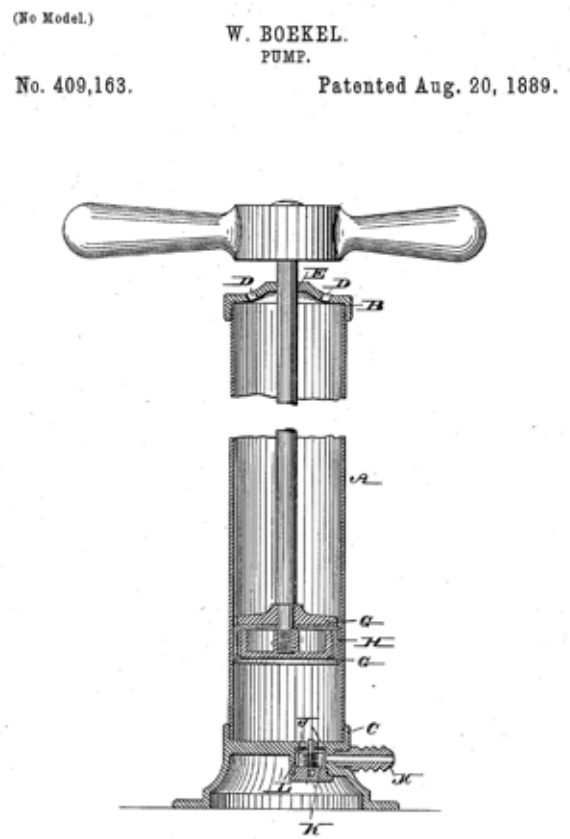
On la trouve dans un brevet de Charles Desnos pour actionner, non pas un frein, comme sur les vélocipèdes classiques mais un système de réglage de hauteur de selle : « Lorsque l'on aura à s'arrêter complètement, on tendra la corde élastique G. en tournant un des manches du gouvernail... »

Source : Certificat d'addition pris par Charles Desnos le 25 avril 1870 au brevet du 22 mai 1869. N° 85771.
Recherches : Didier Mahistre.

POMPE À VÉLO

Brevet d'une pompe. 1889. E.U.

En 1845, R.W.Thomson devait certainement gonfler ses pneumatiques avec la pompe dessinée dans son brevet.



Dessin extrait du brevet d'une pompe. 1889. E.U.

Il est possible que les premiers pneus Dunlop et Michelin fussent gonflés avec des pompes à ballon, mais je n'en ai pas trouvé trace.

Le premier brevet de pompe pouvant servir à gonfler un pneu de vélo, bien que cela ne soit pas spécifié dans le texte, est déposé aux U.S.A. en 1889 par Boekel, un an après l'invention de Dunlop. C'est une pompe sur pied verticale actionnée par les mains.

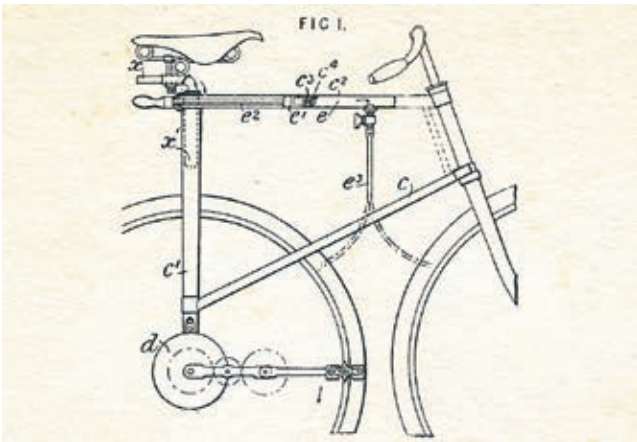
Le principe est celui de toute pompe à air.

Les premières petites pompes portatives de vélo apparaîtront en France en 1891. Le plus ancien dessin trouvé est celui paru dans *Le Véloce - Sport* du 2 avril 1891, p. 260.

Sources : Brevet pris aux U.S.A. par W. Boekel le 20 août 1889. N° 409,163.
Brevet pris en Angleterre par Robert William Thomson. 1845. N° 1099.
Le Véloce - Sport. *2 avril 1891, p. 260.*

Brevet d'une pompe à vélo intégrée au cadre. 1894. G.B.

A.H. et A.F. Spencer ont l'idée de breveter, en 1894 en Angleterre, un astucieux système de pompe à vélo. Le tube de la pompe n'est autre que la barre supérieure du cadre. A l'avant de celle-ci est placée la sortie pour le tuyau dirigé vers l'une et l'autre valve. A l'arrière, sous le siège la poignée pousse le piston.



Dessin extrait du brevet d'une pompe à vélo intégrée au cadre. 1894. G.B.

Source : Brevet pris le 27 août 1894 par A. H. et A. F. Spencer en Engleterre. N° 16,333.

POMPIERS

Première idée d'utilisation d'un vélocipède à pédales pouvant servir lors d'incendies. (cinq roues). 1865. F.

C'est dans le brevet de Jules Mareshal que l'on note pour la première fois l'idée d'utiliser un cycle, en l'occurence un vélocipède à pédales à cinq roues, pour lutter contre le feu. L'inventeur pense notamment aux pompes à incendie.

Source : Brevet déposé le 4 mars 1865 par Jules Mareshal. N° 66454. INPI.

Première mention dans la presse d'utilisation de cycles chez les pompiers. 1869. F.

Le Vélocipède Illustré du 24 juin 1869 cite une communication venant d'Orange (Vaucluse) sous la rubrique *Les pompiers vélocipédistes* « Pendant le mois de mai... le feu s'est déclaré... nos vélocemen... se sont rendu en toute hâte sur les lieux du sinistre... Ils ont organisé la lutte... et la lutte était en pleine activité à l'arrivée des pompes. ».

Source : Le Vélocipède Illustré 24 juin 1869, p. 3.
Recherches : Richard Walter Jeanes.

PORT DU PANTALON POUR LES FEMMES

(Voir à FEMMES)

PORTE - BAGAGES

1817.

Époque de la draisienne

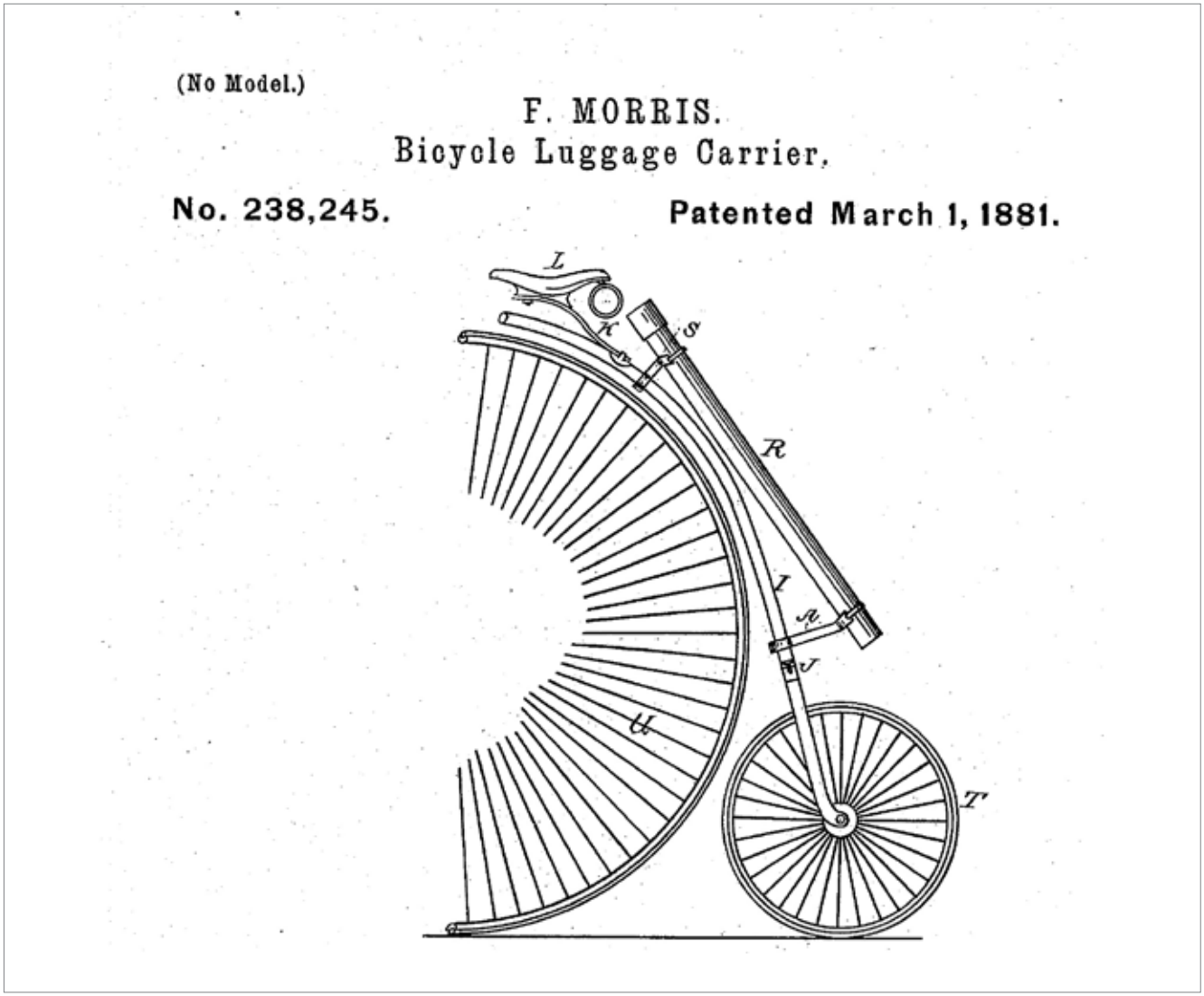
Le premier porte - bagages est présent sur deux gravures du catalogue de Carl, Johann, Sigmund Bauer (1780–1857) d'octobre 1817. Le corps de la *Fahrmaschine* à deux roues s'achève par un crochet derrière le conducteur pour y suspendre un sac et son manteau (*Mantelsack*) et dans celle à trois roues, le crochet est toujours présent mais l'arrière se prolonge pour former un véritable porte-bagage pouvant accueillir un sac et un tonnelet.

Source : Beschreibung der v. Drais'schen, Fahr-Maschin, und einiger daran versuchten Verbesserungen. J. C. S. Bauer. Nürnberg. Octobre 1817. Bibliothèque Nationale et Universitaire de Strasbourg (BNU).

Brevet d'un porte-bagages. 1881. E.U.
Époque du grand bi

Le premier brevet de porte-bagages sur un grand bi est dû à F. Morris en 1881. Deux pattes sont fixées par une molette en haut et en bas du corps. Celles-ci tiennent une sangle enserrant un long tube servant à insérer des objets (par exemple des cartes roulées), ou enserrant d'autres objets cylindriques. Le brevet spécifie aussi qu'il peut y avoir une petite plate-forme au dessus de la petite roue.

Source : Brevet pris aux E.U. par F. Morris le 1er mars 1881. N° 238. 245.



Dessin extrait du brevet de porte-bagages sur un grand bi. Morris.1881.

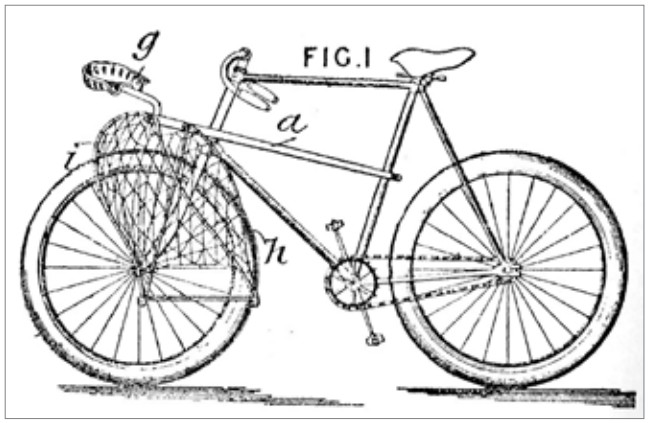
PORTE-BÉBÉ

Brevet d'un porte-bébé sur bicyclette. 1895. G.B.

Le premier porte-bébé ou enfant a été déposé en Angleterre par Lederle en 1895.

Le siège est fixé en porte-à-faux sur la roue avant, via un tube fixé sur le cadre. Un filet de protection évite que l'enfant n'entre en contact avec la roue. Le passager est placé face au conducteur.

Source : Brevet pris par H. A. Lederle le 26 novembre 1895. N° 22617.



Dessin extrait du brevet du premier porte-bébé ou enfant. Déposé en Angleterre par Lederle en 1895.

Porte-bébé. Photo non datée. Droits réservés.

PORTEURS DE DÉPÊCHES

Première évocation d'utilisation de porteurs de dépêches et journaux. 1869. F.

C'est en mars 1869, dans *Le Petit Journal* que l'on trouve la première mention d'utilisation de vélocipèdes pour porter les dépêches, en l'occurrence, les journaux : « M. Mozel, inspecteur du *Petit Journal* pour le département de l'Isère, a organisé une petite compagnie de porteurs qui parcourent en vélocipède les environ de Grenoble et distribuent tous les jours nos exemplaires ».

Source : Le Petit Journal. 28 mars 1869, p. 1.

Recherches : Richard Walter Jeanes.

POSTE

Première idée d'usage d'un deux-roues dans la poste. 1817. F.

Le Journal des Débats du 23 août 1817 évoque l'invention de la draisienne par le baron de Drais, dénommée *chariot sans attelage*. Le journaliste écrit : « L'inventeur annonce que son chariot sera fort utile aux courriers et à toutes personnes qui ont de longues courses à faire. » Le *courrier* est à l'époque, selon le dictionnaire *Noël et Chapsal*, « celui qui porte des lettres en poste » que l'on nommera plus tard, le facteur.

Drais évoque dès le début de son invention, et ce huit mois avant l'apparition en France de son deux-roues, la possibilité de l'utiliser dans le service postal.

Sources : Journal des Débats. Samedi 23 août 1817.
Nouveau dictionnaire de la langue française. *Noël et Chapsal. 1837.*
Recherches : Didier Mahistre.

Première évocation d'usage véritable de facteurs. 1858. G.B.

En 1858, le 5 avril, *The Builder* de Londres, explique que des postiers du Pays de Galles viennent juste de recevoir des vélocipèdes par souscription. Il s'agissait d'*human - powered miniature carriages*.

Source : The Builer. 5 avril 1858.
Recherches : David Herlihy.

Première évocation d'usage de vélocipèdes à pédales par les facteurs en France. 1868. F.

Deux ouvrages, dès 1868, évoquent l'utilisation de vélocipèdes par les facteurs en France.

Tout d'abord *L'Année scientifique* parle d'une utilisation de vélocipèdes pour la poste en 1830 sans en apporter la preuve.

Puis, plus sérieux, *Note sur le vélocipède* par *un amateur,* de 1868 « souhaite voir le vélocipède au service de la distribution du courrier rural, au triple avantage : l'accélération de la correspondance pour le public, l'augmentation des échanges pour l'administration et le bien-être matériel pour l'agent ».

Sources : L'année Scientifique. 1868.
Note sur le vélocipède à pédales et à frein de M. Michaux, par un amateur. *Paris. Imprimerie A. D. Lainé et J. Havard. 1868.*

Premier article de journal évoquant la distribution du courrier à vélocipède à pédales. 1869. F.

C'est un journal d'Avignon : *Le Démocrate du Midi* qui relate le premier cet évènement, le 12 février 1869. La commune de Visan dans le Vaucluse, est la première citée : « ... Notre courrier de Paris qui nous arrive par Tulette, nous est apporté depuis trois jours par un facteur montant un vélocipède. »

On ne sait qui a fourni ce vélocipède au facteur. Par contre, deux jours plus tard, le 14 février, *Le journal de Marennes* annonce : « Monsieur Aimé Olivier, maire de Marennes, vient de doter le bureau de poste de notre ville de deux vélocipèdes, destinés, l'un au facteur de la banlieue, et l'autre à celui de Saint-Just. » Aimé Olivier fondera deux mois plus tard la *Compagnie Parisienne*.

Il se peut donc que les vélocipèdes en question soient des Michaux & Cie.

En mars 1869, *Le Petit Journal* témoigne aussi de l'utilisation de vélocipèdes dans la poste.

Ces articles convergeant semblent bien attester le début de la distribution du courrier en France sur des deux-roues au début de l'année 1869.

Sources : Le Démocrate du Midi. 12 février 1869.
Le Journal de Marennes. *14 février 1869.*
Le Petit Journal. *28 mars 1869.*
Recherches : Keizo Kobayashi.

Vélo de facteur. 1869 - 1870. F.

Le premier document publicitaire évoquant la vente de vélos de facteur est un feuillet de la *Compagnie Parisienne* de 1869 -1870. Elle propose des « vélocipèdes pour facteurs » parmi d'autres machines.

Source : Prospectus publicitaire de la Compagnie Parisienne des vélocipèdes. Ancienne maison Michaux & Cie, 27 rue Jean Goujon, Paris. Datation entre avril 1869 et 1870.

◀ *Un facteur faisant sa distribution à grand bi.* Photo non datée.
Droits réservés.

Cycles PETIPAS
Puteaux (Seine)
GRAN-MAX.

Mignon facteur du Moulleau
Arcachon le 20 Mai 1909 souvenir de la fête de l'hospitalinat
ARCACHON
19 25
24 5
25 5

The Velocipedist.

VOL. 1.—NO. 1. NEW YORK, FEBRUARY 1, 1869. PRICE TEN CENTS.

Our Paper.

THE object this paper has in view is to record everything of interest in the Velocipede world.

The advantages the Velocipede offers as a rapid and convenient means of locomotion, are engaging the attention of leading literary and scientific men, both at home and abroad.

It is obviously impossible that all sources of information concerning this attractive novelty should be accessible to any considerable number of even the reading public.

To present to our readers in a condensed form everything which has permanent value and commanding interest concerning Velocipedes will be the object of the VELOCIPEDIST.

It will treat impartially of the strength, lightness, superiority, inferiority and general merits of the velocipedes of rival manufacturers, and give to the public the result of its investigations.

A space will be allotted to accurate and reliable accounts of velocipede races; also to the progress the Velocipede is making upon the dramatic stage.

Though we may not be enabled in this, our first issue, to supply all wished for information, we hope to be able in our future numbers to answer all questions, and make our paper a source of, and outlet for everything of importance relating to this new means of locomotion, exercise and amusement. To this end, therefore, we respectfully solicit correspondence from all parts of the country.

History of the Velocipede.

BUT little can be found in the literature, or dictionaries and encyclopedias of ancient or modern times, with reference to that little, rapid and convenient mode of conveyance called the Velocipede, which promises to play such an important part in what is called the annihilation of space.

After spending some hours in fruitless and weary researches over musty journals, we finally came across a book called "*Dictionnaire de Conversation*," in which, under the word velocipede, we were referred to the word Draisienne; on turning over to which, we find a description of the three-wheeled, arm-movement velocipede, and it ascribes the credit of its invention to a Baron Drais de Saverbrun, about the commencement of the nineteenth century, for which reason it may be said to be one of the first inventions of the age, in more senses than one.

It then goes on to say that the Garden of Tivoli, which, it appears, was at that time the favored resort of the *crême de la crême* of Parisian society, was the place where this little instrument made its *début*. The person who prepared the article on the same subject for the American Encyclopedia, commences by giving the well-known derivation of the word from the Latin *velox*, swift, and *pes*, a foot, and defines it as a carriage by means of which the rider propels himself along the ground, and states that it was invented at Manheim. The Velocipede, as originally constructed, appears to have consisted of a bar about five feet long, supported at each end upon a single wheel, that designed for the front, being arranged so as to turn obliquely to the line of the carriage. The rider sat astride the bar, and propelled the machine by the action of his feet on the ground. This vehicle never came in general use, as the *petits crevés* and the *cocottes*, on whose verdict the success of any new toy depends, would not patronize it because the pleasure of riding it was overbalanced by the labor of propelling it. It was called the *célérifère* or "make-speed," and disappeared from view as rapidly as its inventor expected it to roll into public favor, being unable to contend against the shafts of ridicule leveled mercilessly at it.

Delving French antiquarians have exhumed from the *Journal de Paris* of July 27, 1779, a description of a vehicle invented by Messieurs. Blanchard & Mesurier, the former the celebrated aeronaut, which was exhibited in the Place Louis XV., named to-day Place de la Concorde, in presence of many members of the French Academy, and a large concourse of ordinary spectators. At the head of the machine was the figure of an eagle, with outspread wings, to which was attached the apparatus with which the driver directed its movements. Behind it was seated an individual who propelled the machine. At a subsequent date, the inventor transported the vehicle to Versailles, and exhibited its capabilities in presence of Louis XVI, Marie Antoinette, and their idle court. At a later date, M. Dreuze made an improvement on the invention, which met with partial success, inasmuch as a certain number of his machines were constructed after his model and distributed among country postmen, who used them with advantage for some time, until a heavy fall of snow rendered them unserviceable, and led to their being ultimately abandoned, greatly to the gratification of that conservative class, who, detesting everything in the way of innovation, had prophesied their failure.

Since that time, up to within a very recent date, all experiments to render the machine subservient to practical purposes

Le premier journal réservé aux cycles.

PRESSE

Premier journal. 1869. E.U.
Époque du vélocipède à pédales

C'est aux Etats-Unis qu'apparaît, assez curieusement, le premier journal traitant de vélocipédie. *The Velocipedist* sort le 1er février 1869 à NY. Il était vendu 10 cents. Fondé par le constructeur de vélocipèdes Thomas R. Pickering il avait pour rédacteur W. Chester King, homme de lettres. En page de couverture il affiche son ambition :... « enregistrer tout ce qui est intéressant dans le monde du vélocipède ». L'intention réelle de cette publication est de servir de support publicitaire aux vélocipèdes produits par le propriétaire Pickering associé à Davis. Une publicité en page 8 confirme cette hypothèse. La rédaction laisse une place cependant, page 7, à Calvin Witty, l'acheteur du brevet du vélocipède à pédales. Celui-ci, en guise d'avertissement, rappelle qu'il est le seul propriétaire des droits de fabrications de vélocipèdes et que quiconque voudra en fabriquer devra passer par lui-même.

Trois numéros seulement sortiront de ce journal.

Source : The Velocipedist. *N°1. 1er février 1869.*
Recherches : David Herlihy.

Premiers journaux français. 1869. F.
Époque du vélocipède à pédales

En France, le premier journal sur le deux-roues, mais aussi premier journal sportif, fut *Le Vélocipède* : « Journal humoristique : sciences, arts, littérature, sport, courrier des eaux, théâtre ». C'était surtout la « Gazette des sportsmen et des vélocemen » comme l'indiquait sa première page. Ce bimensuel paraissait le 1er et le 15 de chaque mois. Même si son prix, 15 centimes, était modeste, il eut mieux valu ne pas s'abonner à l'année car il ne tint que 6 numéros. Du 1er mars au 15 mai 1869. Le rédacteur en chef, gérant, était L. Fillet et le fondateur est le constructeur A. Favre, de Voiron, décidément très actif.

Dans les huit pages, réduites à six si l'on fait abstraction de la première de couverture et d'une autre réservée à l'abonnement et à la publicité du livre *Le Vélocipède* de Favre, on peut apprécier le feuilleton *Amoury* par Alexandre Dumas lui-même. Certains articles traitaient de la solidité des roues en bois, du vélocipède nautique ou bien des résultats de courses.

Le premier journal français réservé aux cycles.

C'est en pleine diffusion du *Vélocipède*, le 1er avril, qu'allait naître un journal à envergure nationale, celui-ci : *Le Vélocipède Illustré*. Son créateur, Richard Leclide, avait pris pour pseudonyme « L. G. Grand » et « Le Grand Jacques ». Né à Bordeaux en 1825, c'était un journaliste de talent.

« Le Vélocipède, écrit Lesclide, pénètre dans nos mœurs et nos usages à toute vitesse et nous

n'avons pas à justifier autrement la création de ce journal... Le Vélocipède est un joujou plus sérieux qu'on ne l'imagine. À côté de ses séductions, il a un caractère d'incontestable utilité. C'est un signe des temps ; c'est l'affirmation personnelle de la puissance humaine, traduite en vitesse à l'aide d'agents ingénieux. Le Vélocipède est un pas en avant dans la route parcourue par le génie de l'homme. »

D'un format plus grand et d'un contenu un peu différent de celui de son prédécesseur, *Le Vélocipède Illustré* allait être le journal de référence des vélocipédistes. D'hebdomadaire, il passera à bihebdomadaire comme prévu. Il subira une interruption après le numéro 137 d'août 1870 (guerre oblige) et réapparaîtra sous le titre *La Vitesse* du 16 juillet 1871 au 13 août 1871, puis reprendra son titre de mai 1872 à octobre 1872.

Sources : Le Vélocipède. Fondateur et rédacteur en chef : A. Favre.
Le Vélocipède Illustré. *Fondateur et rédacteur en chef : Richard Lesclides dit Le Grand Jacques.*

PROCÈS-VERBAL

Premier article de presse relatant un procès-verbal. 1869. F.

Louis-Stanislas Pascaud fut le premier à écoper d'un procès-verbal. L'affaire est relatée dans *Le Vélocipède Illustré* du 13 avril 1869 : « Pour se rendre de la rue Vaugirard à la rue Saint-Gilles (NDLA : à Paris), M. Pascaud monte sur son Vélocipède. Dans la rue Saint-Antoine, abordage avec un fiacre : ni blessures, ni contusions, mais foule de badauds qui s'amassent, regardent, commentent, jusqu'à ce que la providence se manifeste sous le frac d'un sergent de ville. Le digne agent, avec les meilleures intentions du monde, dissipe la foule et, l'un portant l'autre, emmène M. Pascaud et son vélocipède chez le commissaire de police. Là, un procès-verbal est dressé, à la suite duquel M. Pascaud s'est vu traduire devant le tribunal de simple police, pour s'entendre condamner à une amende de un franc. »

Source : Le Vélocipède Illustré. N° 3. 13 avril 1869, p. 2, col. 3.
Recherches : Francis Robin.

PROPULSION

(Voir à : MANIVELLE. Jousse.)

Cycle à propulsion humaine. 1819. I.
Époque de la draisienne

Le premier cycle à propulsion est un tricycle italien, le *Vélocimano* ou *Caval-meccanico* de Gaetano Brianza à Milan. Il est présent sur la gravure d'un prospectus daté du 28 janvier 1819, accompagnée d'un texte.

Le premier cycle à propulsion, en France, est le tricycle de Jean Combe, dont le brevet a été déposé le 17 juin 1822. Sa machine nommée *Chevalorifère* est mue par deux manches que le conducteur doit actionner d'avant en arrière. L'intérêt de ce procédé est la transmission du mouvement par des biellettes à un vilebrequin qui fait tourner les roues arrières.

De nombreuses pièces de témoignages d'utilisation sont jointes au brevet. Combe sera déchu de son brevet comme l'indique la mention manuscrite de sa première page : « Déchu par ordonnance du 24 septembre 1824 ».

Sources : Brevet déposé par Jean Combe le 17 juin 1822. N° 1BA386. Déchu par ordonnance le 24 septembre 1824. INPI.
Prospectus en italien daté du 28 janvier 1819. Milan.

Le premier cycle à propulsion, en France, est le tricycle de Jean Combe. Brevet déposé le 17 juin 1822. INPI.

PUBLICITÉ

Première publicité dans un journal. État de Bade. 1817

La plus ancienne publicité pour un deux-roues est un article paru dans *Allgemeiner Anzeiger der Deutschen* du 17 octobre 1818. De nos jours on nommerait cet article une publicité rédactionnelle. Elle évoque le Baron de Drais et sa machine, son intérêt avec le prix (plaque de licence), ses formes diverses et ses accessoires.

Source : Allgemeiner Anzeiger der Deutschen du 17 octobre 1818. N°279.

Recherches : Hans Erhard Lessing.

Prospectus. 1817. État de Bade.

Le premier prospectus est celui déposé par

le baron de Drais avec la demande de brevet badois le 1er novembre 1817. Deux dessins de la draisienne sont présents.

Source : Prospectus de la draisienne déposé avec le brevet du baron de Drais le 1er novembre 1817. Archives : Etat de Bade. N° 263/6735, p. 19.

Recherches : Keizo Kobayashi.

Première gravure publicitaire. 1819. G.B.

La première gravure publicitaire est due à Johnson et date du mois de février 1819. Elle représente un homme avec chapeau haut de forme et veste à queue de pie marchant sur un hobby-horse dans un cadre champêtre sur un chemin. Au loin un autre homme court aussi sur un hobby-horse à grandes enjambées.

Le texte est purement publicitaire : « Pedestrian hobby-horse. Mr Johnson, Patentee, 75 Long Acre, now Exhibiting at 337, Strand. ».

Source : Gravure anglaise. Février 1819. Publiée par R. Ackermann's, N° 101 Strand.

Recherches : Roger Street.

Première publicité dans la presse. 1867. F.
Époque du vélocipède à pédales

La plus ancienne publicité de vélocipède à pédales connue est celle de Michaux. Elle fut diffusée le vendredi 17 mai 1867 dans *Le Moniteur Universel du Soir et* sera suivie d'une série de neuf autres annonces jusqu'au 17 juin. Elles seront reprises légèrement modifiées dans *Le Figaro* à partir du 15 octobre puis dans *Le Courrier de la Drome et de l'Ardèche* à partir du 13 novembre 1867. Les annonces du *Moniteur Universel du Soir* sont toutes identiques et sur trois lignes.

VÉLOCIPÈDES MICHAUX
inventeur et fabricant du VÉLOCIPÈDE à pédales
29 avenue Montaigne (Champs-Élysées)

Sources : Le Moniteur Universel du Soir du 17 mai au 17 juin 1867.
Le Figaro. *15 octobre 1867.*
Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche, *13 novembre 1867.*

Recherches : Francis Robin.

Première publicité illustrée, dans la presse. 1867. F.
Époque du vélocipède à pédales

H. Cadot était un constructeur de vélocipèdes installé 7 cours des Chartreux à Lyon. C'est un des pionniers de la vélocipédie. Il comprit très tôt l'importance de la publicité illustrée puisqu'il en fit passer une dans *Le Courrier de Lyon* le 12 septembre 1867. Un personnage est représenté circulant sur un vélocipède entouré de textes publicitaires.

Source : Le Courrier de Lyon. 12 septembre 1867.

Première publicité illustrée, dans la presse. 1867. F.

Prospectus publicitaire.1868. F.
Époque du vélocipède à pédales

Le plus ancien prospectus publicitaire est celui édité en juillet - août 1868 par H. Cadot de Lyon.

Outre la présentation de plusieurs modèles de vélocipèdes dont le modèle en bois connu depuis 1867, le constructeur donne d'autres informations. Les divers systèmes, dont il décrit les inconvénients de certains, comme ceux « construits à l'aide d'engrenages » ; ensuite l'utilité du vélocipède : « Construire des véhicules marchant par la force musculaire du voyageur lui-même, lui donnant une vitesse supérieure à celle de la marche ordinaire et n'excédant point ses forces, tel est le problème à résoudre pour arriver à ce but de rapidité, de commodité et d'économie ».

H. Cadot est un des grands pionniers du vélocipède à pédales.

Source : Prospectus publicitaire H. Cadot, cours des Chartreux à Lyon. Datation : juillet - août 1868. Archives municipales de Lyon. 8, p. 111.

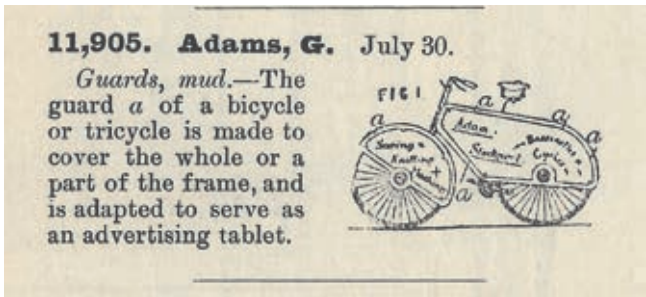
NDLA : Existe un prospectus (couleur bleue) de Michaux à la Bibliothèque Nationale de France pouvant dater de la même époque mais que je n'ai pas su dater précisément.

Brevet d'un vélo publicitaire. 1890. G.B.

Le premier brevet de vélo servant de support publicitaire a été déposé en Angleterre en 1890 par G. Adams.

Le principe de cet inventeur est de couvrir le cadre de la bicyclette et une partie de la roue avant de plaques permettant de peindre de la publicité.

Source : Brevet pris en Angleterre par G. Adams le 30 juillet 1890. N° 11, 905.


11,905. Adams, G. July 30.

Guards, mud.—The guard *a* of a bicycle or tricycle is made to cover the whole or a part of the frame, and is adapted to serve as an advertising tablet.

FIG 1

Extrait du brevet du premier vélo publicitaire.

Vélo publicitaire actuel. Droits réservés.