

LE

SPORT UNIVERSEL ILLUSTRÉ



HALLALI

POULAIN ALEZAN DEMI-SANG TROTTEUR NÉ EN 1907, PAR TRINQUEUR ET VANDELEVILLE PAR FUSCHIA, APPARTENANT A M. L. OLRV RÖDERER,
GAGNANT DU PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

CHRONIQUE

DEUX jours sans courses. Voilà ce que la grève aura coûté à l'élevage. On pouvait redouter davantage, et notamment que le Prix Gladiateur, déjà victime d'un sabotage analogue, fut annulé.

Cette épreuve est une des épreuves favorites du grand public, sinon des joueurs. Les 6.000 mètres, qui ne formaient autrefois qu'une des manches des courses en partie liée, paraissent fabuleusement longs aux turfistes du xx^e siècle et encore davantage aux chevaux.

Tout en reconnaissant que cette distance inusitée était rendue plus sévère, cette année, par l'état du terrain, on ne peut s'enorgueillir du spectacle que nous a offert la fin de course. Les sept concurrents ont fini littéralement hallali, à bout de souffle et de force, bien qu'ils aient couvert la distance sur le pied de 1'15" le kilomètre, à un train de steeple-chase, par conséquent.

Une fois de plus la descendance de Saint Simon a montré son aptitude relative à tenir la distance et ce sont deux filles de Childwick qui ont fini devant. La seule observation que suggère ce Gladiateur, dont tous les sujets de premier plan étaient absents, c'est le style de la victoire de Pierre Bénite.

Cette jument, sur laquelle on avait fondé de hautes espérances, justifiées par son apparence, son origine et ses bons débuts, avait laissé son cœur dans une lutte acharnée contre Union. Jamais, depuis, elle n'avait consenti à se livrer. Elle aura emporté le Gladiateur, ordinaire récompense du courage et de la ténacité, sans consentir à s'employer davantage.

Pendant tout le parcours, elle s'est livrée de mauvaise grâce, et, malgré l'allure ralentie, paraissait à bout de train après 1.000 mètres. O'Neil ne s'est pas laissé tromper, il a monté sans relâche sa jument, qui a pu soutenir, et ce malgré sa répugnance, ce *half speed* galop assez longtemps pour épuiser ses adversaires, à l'exception de sa demi-sœur, Rose de Flandre, qui aurait fini plus près sans une collision au dernier tournant.

On ne conservera pas un souvenir bien brillant du Gladiateur de 1910 !

Le Grand Critérium, également privé des concurrents de premier plan, a donné lieu à une course plus animée, sinon plus disputée ; car Faucheur, en progrès incessants, y a remporté la plus facile des victoires ; son avantage augmentait à mesure que s'allongeait la distance.

Seul, Lahire, très lent au départ, lourd à manier, désavantagé, par conséquent, sur la petite piste, a déployé de belles foulées, quand il est parvenu à se dégager, mais sans pouvoir inquiéter le fils de Perth. Quelques incidents de parcours permettent aux vaincus d'espérer une revanche. Granite notamment n'a pas couru. Grand Seigneur, que la ligne de Lahire devait amener au poteau, a perdu toute chance au signal ; d'autres ont été bousculés.

Tout cela est imputable au tracé de la petite piste. Chaque fois que l'on s'en sert, les mêmes incidents se reproduisent : mauvais départs causés par la nervosité des jockeys que la proximité du tournant oblige à partir très vite et à se rabattre sur la corde, bousculades dans un parcours dépourvu de lignes droites. On ne conçoit pas la raison qui fait conserver ce tracé dangereux et faux.

Une seule autre réunion de courses plates au Tremblay a complété la semaine. Aloès a remporté avec son cœur le Prix Edgard Gillois, sur Meliadis, qui aurait pu gagner avec une monte plus patiente. La Grave, en enlevant le Prix Protector à Palatin, un poulain d'avenir, par Perth et au malchanceux Lumbago, a prouvé que le lot du Grand Critérium était bien composé.

Enfin, nous avons vu Loupe, une fille de Rabelais, montrer dans le Prix Trespas le cœur et la tenue, qui font des poulains de Rabelais de vrais chevaux de course.

Comme les galopeurs, les trotteurs de tête voient leurs rangs s'éclaircir et le Prix du Ministère de l'Agriculture était privé de quelques-uns des meilleurs sujets de la génération. Il restait cependant d'assez bon chevaux pour rendre l'épreuve intéressante et nous avons assisté à une de ces luttes acharnées qui deviennent d'année en année plus fréquentes entre nos demi-sang à mesure qu'ils se confirment comme chevaux de courses. L'état du terrain et la distance ont fait parler le sang et Hallali, par Trinqueur, a pu l'emporter grâce au sol détrempe, sur Haut Brion, un très bel animal, dont notre production trotteuse a le droit de s'enorgueillir. Le lot de ce Grand Prix d'Automne des demi-sang était d'ailleurs composé de sujets sérieux

et dignes pour la plupart de faire des pères. Il est d'ailleurs probable que la majorité restera entre les mains de l'Administration à la suite des achats de Caen.

C'est la grosse question du moment pour les éleveurs que celle des achats.

A ce propos, nous avons reçu de M. Marty, le très actif vice-président de l'écurie coopérative du Midi, une lettre que nous regrettons de ne pouvoir reproduire tout entière, mais qui expose certains desiderata des éleveurs d'anglo-arabes dignes de toute l'attention des autorités.

Il renouvelle cette demande très justifiée qu'on favorise la vente des étalons méridionaux non achetés par nos Haras aux représentants des Gouvernements étrangers venus pour les examiner sur l'invitation quasi officielle du Ministère de l'Agriculture.

Il suffit pour cela de laisser un jour franc entre les opérations des Haras et celles de la Remonte qui procède à ses achats jusqu'ici immédiatement après.

« En 1910, la présentation se faisant les 28 et 29 octobre, et le 30, étant le jour des courses, il ne sera pas possible de laisser entre les achats des Haras et les achats de la Remonte, le jour franc que les Eleveurs demandaient. Mais un délai, ne fut-il que d'une heure, doit être laissé entre les deux séries d'achats, afin que les Commissions étrangères fassent les leurs, et cette décision doit être prise en temps utile et en lui donnant la publicité nécessaire afin que tous les intéressés en soient avisés.

« Quand nous parlons des Remontes, il faut bien qu'il soit entendu que nous ne visons pas la Commission chargée d'acheter pour notre Ecole de Cavalerie de Saumur. Là, en effet, les Eleveurs ont, du moins, une satisfaction morale qui compense les prix trop souvent inférieurs qui leur sont offerts.

« Pour les chevaux vendus à la Remonte, il n'en est pas ainsi. Le cheval sera versé souvent dans le rang et fera un service que le modeste *troupié* eut fait aussi bien que lui. Si l'éleveur ne peut en retirer un prix plus élevé que celui payé par la Remonte, que celle-ci le lui achète, c'est fort bien. Mais, du moins, que la Remonte, auparavant, donne à l'éleveur, *effectivement*, la possibilité matérielle de rechercher un autre acquéreur.

« Il n'est pas mauvais, d'ailleurs, que la remonte ne persiste pas à considérer comme son bien *tous* les chevaux dont les Haras ne feront pas des Pères, alors même qu'ils auraient les qualités d'un Père. De cette nouvelle compréhension de son rôle résultera, évidemment, pour elle un ennui, celui de ne pas acheter des chevaux qui flatteront son amour-propre d'acheteur, et parce qu'ils seront beaux, et parce qu'ils auront été achetés bon marché. Mais il en résultera un avantage pour ceux des éleveurs qui auront pu vendre à un prix plus rémunérateur. Et l'avantage de ceux-ci compensera largement l'ennui de ceux-là.

« Quant à la marque de courtoisie que nous demandons à l'égard des officiers étrangers, la *Revista de Caballeria de Madrid*, reproduisant un de nos articles, en a relevé, elle aussi, l'importance.

« Aujourd'hui surtout que, grâce à la campagne énergique entreprise par les groupements hippiques, grâce aussi à notre gouvernement, les ventes d'étalons anglo-arabes vont être environnées, cette année, d'un nouvel éclat ; il est bon de rappeler notre demande, ainsi que les raisons pour lesquelles elle a été formulée. Faire venir des officiers étrangers, c'est bien. Mais ne pas leur permettre de remplir convenablement, autrement que comme des maquignons en foire, la mission pour laquelle ils sont venus, et dont les résultats aideront à la prospérité du cheval du Midi, serait faire preuve de peu de logique, de peu de compréhension des intérêts de l'Elevage français, en même temps, nous le répétons, qu'elle constituera un manque de courtoisie.

« M. l'Ambassadeur de la République française près S. M. le Roi d'Italie, qui s'est tout particulièrement intéressé à notre Elevage, a obtenu du Ministre Royal de la Guerre italien qu'un officier fut spécialement délégué aux ventes de Toulouse, afin de répondre au désir des éleveurs de « l'Ecurie Coopérative » du Midi. C'est le major Lanfranco, commandant la célèbre Ecole de Pinerolo, que nous avons l'honneur de recevoir.

« Nos éleveurs apprendront, avec reconnaissance, ce que notre Ambassadeur a fait pour eux. A son nom, nous ajoutons avec une affectueuse gratitude celui de M. Boutiron, qui fut un de nos éminents diplomates en Russie, et qui, retiré aujourd'hui à Florence, après avoir intéressé au cheval anglo-arabe des hommes de valeur comme le comte Canevaro, a su créer autour de notre beau cheval de guerre une atmosphère d'admiration et de désir. » Claude MARTY.

Ces demandes sont trop justes pour ne pas être exaucées.

J. R.

NOS GRAVURES

HALLALI, le vainqueur du Prix du Ministère de l'Agriculture à Saint-Cloud, dont nous reproduisons en première page la photographie,

est né en 1907, chez M. Olry Røederer, au Haras des Rouges-Terres par Trinquet et Vandeville.

Il est le produit d'un croisement en dedans extrêmement rapproché et dont on ne connaît dans la race pure qu'un seul exemple réussi, celui de Cedric. En effet, son père et sa mère sont frère et sœur, tous deux étant issus du célèbre Fuschia. Trinquet, le célèbre fils de Fuschia et de la jument de pur sang Perce Neige, est trop connu pour que nous ayons besoin de nous étendre sur son compte. Vandeville, sa mère, qui fut une trotteuse assez médiocre, puisqu'elle a un record de 1'48" seulement, est en revanche d'une origine entre toutes fashionable; elle est en effet propre sœur de Réséda, Senlis et Diable, sœur utérine de Ergoline, Solange, Livadie, etc. Sa mère Camélia est la poulinière la

plus illustre du stud book trotteur. Hallali unit donc dans ses veines, au sang de Fuschia deux fois répété au deuxième degré, celui des deux poulinières qui ont assuré la fortune du haras des Rouges-Terres, d'une part la jument de pur sang Perce Neige (mère de Nympe, Petit Poucet, Trinquet et Benjamin), de l'autre l'illustre Camélia.

C'est sans doute l'influence énergique de ces deux courants supérieurs qui a contrebalancé ce que l'inbreeding sur Fuschia avait de trop rapproché.

Hallali, malgré cette consanguinité, est d'un tempérament très solide.

Il brille plutôt par l'endurance que par la vitesse, et sa victoire sur les 4.000 mètres du Prix du Ministère dans le terrain lourd est due surtout à sa tenue et à son cœur.

Il possède d'ailleurs une dose de sang pur élevée, très voisine de 60 %, tandis que l'élément norfolk, celui qui assure l'aptitude au trot, n'entre guère que pour 25 % dans son pedigree.

Hallali a couvert les 4.000 mètres de la grande épreuve en 6^m22, soit sur le pied de 1^m35 ½ le kilomètre, temps excellent si l'on tient compte de l'état de la piste.



LAHIRE, Pⁿ AL., NÉ EN 1908, PAR PLUM CENTRE ET BRED A
SECOND DU GRAND CRITÉRIUM



FAUCHEUR, Pⁿ B. B., NÉ EN 1908, PAR PERTH ET FOURRAGÈRE, APPARTENANT AU BARON M. DE ROTHSCHILD
GAGNANT DU GRAND CRITÉRIUM

à Saint-Cloud. Il accomplissait également quelques bonnes performances et terminait cinq fois parmi les placés.

La plus longue épreuve de plat de la saison, le PRIX GLADIATEUR (6.200 mètres), mit aux prises sept concurrents parmi lesquels Ripolin et l'écurie Veil-Picard représentée par Pierre Bénite et Rose de Flandre, étaient nettement les préférés.

La victoire revint à Pierre Bénite qui, certes, a accompli un véritable exploit en menant la course de bout en bout sans se faire rejoindre.

Après avoir dépassé Bonne Chance dans les premiers mille mètres, Pierre Bénite s'assura une assez grande avance devant le peloton égrené et composé de Bonne Chance, Mlle Bon, Rose de Flandre, Chateldon, Eglantine, qui galopèrent dans cet ordre.

Après le tour de la grande piste, l'ordre ne se modifiait guère. Bonne Chance tentait vainement de s'assurer le commandement, Ripolin était battu aux 4.000 mètres.

Eglantine et Rose de Flandre revenaient alors et rejoignaient Bonne Chance à l'avant-dernier tournant et ces trois chevaux entraient ensemble dans la ligne droite.

Pierre Bénite de son côté, était déjà bien détachée et tenait la course à sa merci. Elle s'adjugeait facilement la victoire par quatre longueurs devant sa compagne d'écurie, Rose de Flandre et Eglantine qui terminait troisième devant Bonne Chance.

PIERRE BÉNITE naquit en 1906, par Childwick et Princesse Bee, chez M. Veil-Picard. Elle débuta à deux ans dans le Prix du Pollet à Dieppe, où elle terminait troisième derrière Golden Sky et Mysti-



Mas d'Azil

Athenian

Isabey
Clairville

Horus

Le Comtois

LONGCHAMP, 16 OCTOBRE — LE PRIX DES RÉSERVOIRS, A 100 MÈTRES DU DÉPART

ficateur, puis disputa sans succès deux autres épreuves en cette première saison de courses.

A trois ans elle disputait 10 épreuves, se plaçant deux fois, terminant troisième de la Coupe d'Or de Maisons-Laffitte derrière Syphon et Duc d'Albe, et seconde du Prix Saint-Simon au Tremblay derrière Philosophy.

Cette seconde saison de courses ne la voyait triompher

qu'une seule fois dans le Prix Pénélope, à Maisons-Laffitte où elle remportait la victoire devant Union, Gyrcia et Ronde de Nuit.



L'OBJET D'ART OFFERT AU VAINQUEUR DU PRIX GLADIATEUR

Cette année, Pierre Bénite parut cinq fois sur nos hippodromes, elle se plaçait à deux reprises dans le Prix Bizi à Maisons-Laffitte où elle terminait troisième derrière Pennsylvania et Margarite, et dans le Prix de l'Ardoisière à Vichy où elle finissait seconde derrière Hygie II.

Pour sa dernière sortie avant le Prix Gladiateur, Pierre Bénite s'était adjugée le Prix du Gouvernement sur l'hippodrome de Dieppe, devant Rose de Flandre et M^{lle} Bon.

Il est curieux de noter que trois produits de Childwick : Pierre Bénite, Rose de Flandre et Bonne Chance ont pris la première, la seconde et la quatrième place du Prix Gladiateur. Déjà du reste en 1906, cet étalon avait triomphé avec Clyde dans cette épreuve. Son origine maternelle qui le fait descendre par Plaisanterie de notre grande race de Monarque, explique du reste cette aptitude, qui est également une des caractéristiques des produits de la famille de Saint-Simon.

Voici pour terminer le palmarès du Prix Gladiateur (ex Grand Prix de l'Empereur) : 1896, Omnium II ; 1897, Elf ; 1898, Elf ; 1899, Patriarche ; 1900, Sospiro ; 1901, M^{lle} de Longchamp ; 1902, Amer Picon ; 1903, Amer Picon ; 1904, Vieux Paris ; 1905, Maximum ; 1906, Clyde ; 1907, Punta Gorda ; 1908, Rabat Joie ; 1909, Sea Sick ; 1910, Pierre Bénite.



PIERRE BÉNITE, P^e AL., NÉE EN 1906, PAR CHILDWICK ET PRINCESS BEE

APP. A M. ED. VEIL-PICARD, GAGNANTE DU PRIX GLADIATEUR

LES VANS

Nous voici revenus près de cent ans en arrière, au temps où les chemins de fer n'existaient pas ou ne desservait que de rares localités.

N'avons-nous pas vu, en effet, une jument de demi-sang trotteur, Hurgente, à M. de Wazière, immobilisée par la grève des chemins de fer, quitter Foufflin-Ricametz, son quartier d'entraînement, pour venir disputer, lundi dernier, le Prix de l'Élevage à Saint-Cloud, en effectuant par la route les 190 kilomètres du trajet. Hurgente a mis quatre jours pour couvrir la distance, et s'est présentée en excellent état sur l'hippodrome, courant sa bonne forme et se plaçant troisième.

C'est ainsi que jadis opéraient tous les chevaux de province qui venaient disputer les Prix principaux à Paris.

Certains arrivaient du Limousin, ayant 500 kilomètres à fournir; il est vrai qu'ils prenaient leur temps.

Alors on ne mettait pas les chevaux de courses dans du coton. Et l'on ne songea qu'assez tard à utiliser des voitures pour le transport de la cavalerie sur les hippodromes.

C'est un M^r Territ qui, le premier, eut l'idée de faire usage de ce qu'on appelait alors un *Caravan* pour transporter rapidement et sans les fatiguer les chevaux de courses d'un hippodrome à un autre. En 1816, il possédait un cheval nommé Sovereign, engagé dans les Deux Mille Guinées. Il se trouvait à Red-Marley, dans le Worcestershire; il le fit conduire de cette façon à Newmarket, où il remporta la course. Cela fit, comme on pense, beaucoup de bruit à l'époque, mais ce mode de transport tomba bientôt dans l'oubli. Ce fut le comte de Lichfield qui le fit revivre en le perfectionnant.

Le caravan construit pour transporter Elis, le vainqueur du Saint-Léger en 1836, contenait deux chevaux. Immédiatement, plusieurs propriétaires français et anglais firent établir de semblables voitures à l'exemple de cet éleveur audacieux. On citait à cette époque, en Angleterre, le marquis de Exeter, le comte de Chesterfield, lord Suffield, M^r Grevelle et le célèbre entraîneur John Day, comme en possédant.

Le caravan était ordinairement conduit par quatre che-

vaux de poste. Il renfermait un ou deux chevaux et pouvait contenir, en outre, sur le devant, dans une espèce de cabriolet, un ou deux hommes d'écurie chargés de prendre soin des voyageurs « qui sont très commodément placés dans des boxes où ils ne peuvent éprouver aucun accident, aucune fatigue ».

En France, ce fut M. Aumont et un certain major Cornwall qui adoptèrent l'usage du van en même temps, en 1838, un an par conséquent après l'inauguration du chemin de fer qui allait de Paris au Pecq.

M. Aumont fit d'abord transporter un cheval de Caen, où était son centre d'entraînement, à Cherbourg; le major anglais, au même moment, déplaçait un cheval de Tarbes pour Bordeaux, dans une bonne voiture traînée par des chevaux de poste, afin de le présenter frais et dispos sur l'hippodrome et d'éviter par ce moyen



LE CARAVAN EMPLOYÉ EN 1838 POUR LE TRANSPORT DES CHEVAUX DE COURSE
(D'APRÈS UNE LITHOGRAPHIE DE V. ADAM)

les ratigues, les accidents et les lenteurs d'une longue route.

Et le chroniqueur de l'époque ajoutait : « Qu'on dise après cela que nous ne sommes pas en progrès? Au surplus, la précaution de M. Aumont n'a pas été perdue, car son cheval a gagné deux prix à Cherbourg. »

Nous reproduisons ici une lithographie de l'époque dessinée par V. Adam et représentant le fameux caravan et les chevaux de poste sous un aspect aussi flatteur... que... flatté probablement.

Le règne des vans fut de courte durée. La concurrence de la voie ferrée allait leur être désastreuse. Et l'on ne pensait plus à leur emploi, quand les Américains les remirent à la mode, il y a quelque dix ans.

Ce sont les fers à grappe, ces fameux fers interdits depuis par le règlement, qui les ont rendus nécessaires. Cette chaussure était si fragile à la fois et si peu protectrice pour le pied des chevaux, qu'il devint impossible de leur faire faire quelques kilomètres sur route. Les animaux en station à Maisons-Laffitte avaient eu jusqu'alors l'habitude de se rendre aux champs de courses voisins, Colombes, Enghien, St-Ouen même, conduits en mains par les lads; les pensionnaires de Chantilly débarquaient à St-Denis pour gagner les mêmes hippodromes, ainsi qu'Autcuil et Longchamp. Ces petits trajets



LES VANS A TRACTION HIPPIQUE SONT ENCORE EMPLOYÉS POUR AMENER
LES CHEVAUX DE COURSE SUR NOS HIPPODROMES

devenaient impossibles, on laissait donc aux animaux leurs fers de travail jusque sur le terrain où on posait avant l'épreuve les fers légers. Cela n'allait pas sans quelques difficultés et sans dommages pour les pieds. D'où la renaissance des vans.

On s'aperçut bientôt que l'emploi de ces accessoires ne ménageait pas seulement les pieds du cheval, mais encore qu'en épargnant la fatigue de la route on lui permettait de courir plus souvent et de conserver pendant des mois une forme qui durait jadis rarement au delà d'une semaine.

Il se créa des entreprises de transport par vans à chevaux qui subsistent encore, bien que tous les entraîneurs de quelque importance aient tous fait l'acquisition d'une voiture de ce genre. Le voyage de Maisons à Auteuil et retour coûte en moyenne 50 francs par tête ; chaque van peut transporter deux chevaux.

On ne devait pas tarder à trouver trop lent, trop peu confortable, et surtout d'une portée trop réduite les vans hippomobiles.

Plusieurs propriétaires, comme MM. Arnaud et Vanderbilt, furent les premiers à utiliser des vans automobiles.

Mais ils ne tardèrent pas à les abandonner au moment même où se sont créées deux entreprises industrielles dans le même but. On a pu voir fonctionner pendant toute l'année écoulée entre Chantilly et les divers champs de courses, de vastes voitures parfaitement aménagées qui s'étaient formé une clientèle empressée. Malheureusement nous ne sommes pas encore à l'abri des fantaisies du moteur à pétrole ou même du moteur à vapeur, car c'est ce dernier système qui avait été adopté. Aussi de nombreux retards ont empêché l'essor du van automobile. Mais aujourd'hui que les chemins de fer eux-mêmes restent en panne, on se prend à montrer de l'indulgence pour un mode de transport en somme confortable et pratique.



VANS AUTOMOBILES

D'autant plus confortable qu'on a aménagé ces vans avec un soin particulier.

Comme on peut le voir sur nos photographies l'embarquement est rendu très facile par leur disposition spéciale de l'arrière de la voiture. Le grand panneau qui ferme le fond s'abaisse et forme un plan incliné muni de traverses sur lequel le cheval a prise, supprimant tout glissement.

Pour diminuer les risques de chute, les côtés de ce plan incliné sont munis d'une rampe pleine, de telle sorte que

l'animal à embarquer se trouve pris dans une espèce de couloir d'où il ne peut s'échapper. La rampe est garnie de paillasons et l'intérieur du van lui-même de tapis brosses qui parent aux conséquences des chocs possible.

Comme dans les vans de nos arrières-grands-pères la partie antérieure constitue une sorte de coupé aménagé pour les hommes d'écurie.

Inutile de dire que la suspension a été l'objet de tous les soins des constructeurs, obligés d'écartier les pneumatiques trop coûteux et surtout trop fragiles.

Ces vans automobiles progressent à une allure moyenne de 25 kilomètres à l'heure. Autant que possible ils font route en caravane pour se porter aide mutuellement en cas d'accidents. Ceux-ci sont par malheur trop fréquents encore pour que le convoyement des chevaux de courses par automobiles se généralise ; alors même que le prix de ce mode de transport moderne n'en éloignerait pas les propriétaires moyens, c'est-à-dire la majorité. Il faut compter, en effet, 150 francs par animal de Chantilly à un champ de courses parisien. Ce qui ne dispense pas d'indemniser l'entraîneur de ses frais de déplacement personnels.



L'EMBARQUEMENT D'UN CHEVAL DE COURSE DANS UN VAN AUTOMOBILE



OSSIAN, POULAIN ALEZAN NÉ EN 1906, PAR LE SAGITTAIRE ET GREINA GREEN (CHILDWICK), APPARTENANT AU BARON M. DE ROTHSCHILD
GAGNANT DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL



VUE DES TRIBUNES ET DU Paddock DU PAVILLON DES ROSES, OU SE DÉROULA LE CONCOURS HIPPIQUE DE BUENOS-AYRES

Le Concours Hippique de Buenos-Ayres

LA République Argentine a fêté cette année le centenaire de son Indépendance et a donné à cette occasion toute une série de manifestations sportives dont l'organisation fut confiée à la Société sportive Argentine, présidée par le baron di Marchi, et au Club Hippique Argentin.

Courses pédestres, courses cyclistes, épreuves de motocyclettes et d'automobiles, exhibitions d'aéroplanes, remportèrent un complet succès, mais furent pourtant éclipsées par les manifestations hippiques, et le Concours Hippique de Buenos-Ayres dont nous sommes heureux de reproduire quelques photographies, fut certes des plus goûtés des nombreux sportsmen argentins.

Ce concours devait primitivement avoir lieu sur l'hippodrome de la Société sportive Argentine, mais ce vaste emplacement complètement entouré de tribunes, pouvant contenir plus de 30.000 spectateurs, ne convenait pas à une telle manifestation — le spectateur étant dans l'impossibilité de suivre le parcours — et le Comité d'organisation fixa son choix sur le Pavillon des Roses, malheureusement beaucoup trop petit.

L'exiguïté de la piste nuisit à la régularité des épreuves, d'autant plus que, contrairement à la règle générale, le temps primait tout et que les fautes venaient s'ajouter comme suit : 1 faute, 5 secondes; 2 fautes séparées, 10 secondes; 2

fautes faites ensemble, 13 secondes; 4 fautes séparées, 20 secondes; 4 fautes faites ensemble, 30 secondes.

Ce règlement entraîna les cavaliers à accomplir les parcours à un véritable train de steeple-chase, sur une piste certes moitié moins grande que celle du Grand-Palais, et de ce fait les épreuves devinrent de véritables courses à tombeau ouvert.

Les épreuves inscrites au programme de ce concours étaient les suivantes :

1^{re} journée : Prix d'Essai ; 2^e journée : Prix des Régiments (championnat du saut en largeur) ; 3^e journée : Parcours de chasse ; 4^e jour-

née : Sauts couplés ; 5^e journée : Championnat de saut en hauteur.

Ce concours international mettait aux prises les meilleurs cavaliers argentins et chiliens avec cinq officiers belges, deux allemands et un gentleman français, M. Boyé, le maître d'équipage du Buenos-Ayres Hunt, de beaucoup le doyen des concurrents, puisqu'il est âgé de plus de 70 ans.

Une foule élégante et select se pressait le jour de l'ouverture dans le coquet établissement du Pavillon des Roses et la tribune officielle, où la variété des toilettes se mariait joliment avec les plus brillants uniformes, offrait un ravissant coup d'œil.

De nombreux chiliens, profitant de l'ouverture du tunnel à travers les Andes, se trouvaient

LA FOULE DEVANT LA MAISON DU GOUVERNEMENT A BUENOS-AYRES
LE JOUR DE LA FÊTE DU CENTENAIRE DE L'INDÉPENDANCE



LE CAPITAINE ARGENTIN M. GOLPE, VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT DU SAUT EN HAUTEUR, SUR AGUACIL



LE LIEUTENANT ARGENTIN FERREYRA SUR MONNE, VAINQUEUR DU PRIX D'ESSAI

parmi les spectateurs. A deux heures et demie le Président de la République et l'Infante Isabelle faisaient leur entrée aux accents de la Marche Royale espagnole et de l'hymne Argentin.

Ils étaient reçus par le général Garmandia, président du jury, qui les conduisait aux places d'honneur. L'Infante Isabelle avait à ses côtés la marquise de Najera, Mmes de Castells, Quintana, de Pearson, Ocampo, les généraux Guimaix et Garcia, tandis que le Président de la République, placé à droite de la princesse, avait à sa gauche le président du Club hippique, señor Major Pelegrini.

Après le défilé des concurrents commencèrent les épreuves du Prix d'Essai, qui avait réuni 71 engagements et ne put, de ce fait, que se terminer le lendemain matin.

Le meilleur parcours fut réussi par le capitaine belge, comte Crokaert, il fut pourtant battu par le lieutenant argentin Ferreyra, qui réussit un meilleur temps.

Le parcours du gentleman français, F. Boyé, ce concurrent de 70 ans, fut également fort applaudi.

Le résultat du Prix d'Essai s'établit finalement comme suit : 1. Lieutenant Ferreyra (Argentin), sur Monne, qui a exécuté le parcours sans faute en 1'25"; 2. Capitaine Lucien Crokaert (Belge), sur Black Diamond, parcours sans faute en 1'38"; 3. Lieutenant Pedro C. Lopez (Argentin), sur Husar, parcours sans faute en 1'49" 1/5; 4. Lieutenant Horacio Maldonado (Argentin), sur Dragon, 1'49" 2/5; 5. Sous-Lieutenant Terlinden (Belge), sur Diane, 1 faute, 1'41" 3/5.

Le deuxième jour se disputèrent le Prix des Régiments (championnat du saut en largeur), qui donna les résultats suivants : 1^{er} prix. — Lieutenant argentin Spangenberg, sur Chapeleo, 7^m75; 2^e prix. — Lieutenant chilien Deichler, sur Drauf, 7^m50; 3^e prix. — Lieutenant argentin Casares, sur Good Boy, 7^m50; 4^e prix. — Lieutenant argentin Tornquist, sur Tucumano, 7^m; 5^e prix. — Lieutenant argentin Serra, sur Langosta, 7^m.

Le Prix du parcours de chasse, porté au programme de la troisième journée et qui avait réuni 80 enga-

gements, attira un nombreux public. Le mode bizarre de classement employé nuisit complètement à la régularité de cette réunion; les officiers argentins montaient à l'américaine, ce qui donna lieu à de nombreuses chutes et occasionna ce résultat ridicule d'un concurrent effectuant le parcours de 1.000 mètres, avec 9 obstacles, en 1'25", tandis qu'un certain autre mettait jusqu'à 2'24' pour ce même parcours.

Cette épreuve donna les résultats suivants : 1. Capitaine Castro Biedma, Argentin, sur Sultan, en 2'02"; 2. Capitaine Crokaert, Belge, sur Black Diamond, en 2'07"; 3. Lieutenant Palavecino, Argentin, sur Nerce, en 2'09" 1/5; 4. Lieutenant Ferreyra, Argentin, sur Jack the Hipper, en 2'12" 4/5; 5. Lieutenant A. Schweizer, Argentin, sur Chamba, en 2'12" 4/5.

Une deuxième épreuve, disputée sur un parcours de chasse plus dur, se termina par la victoire des officiers belges qui remportèrent trois des cinq premières places. Le classement s'établit comme suit : 1. Commandant Crokaert, Belge, sur Black Diamond, en 2'15" 1/5; 2. Lieutenant Tornquist, Argentin, sur Turco, en 2'16" 4/5; 3. Capitaine Constant van Langhendock, Belge, sur Kirikia, en 2'19" 2/5; 4. Baron Gaston Peers, Belge, sur Falstaff, en 2'22" 3/5; 5. Capitaine Arturo Righetti, Argentin, en 2'35".

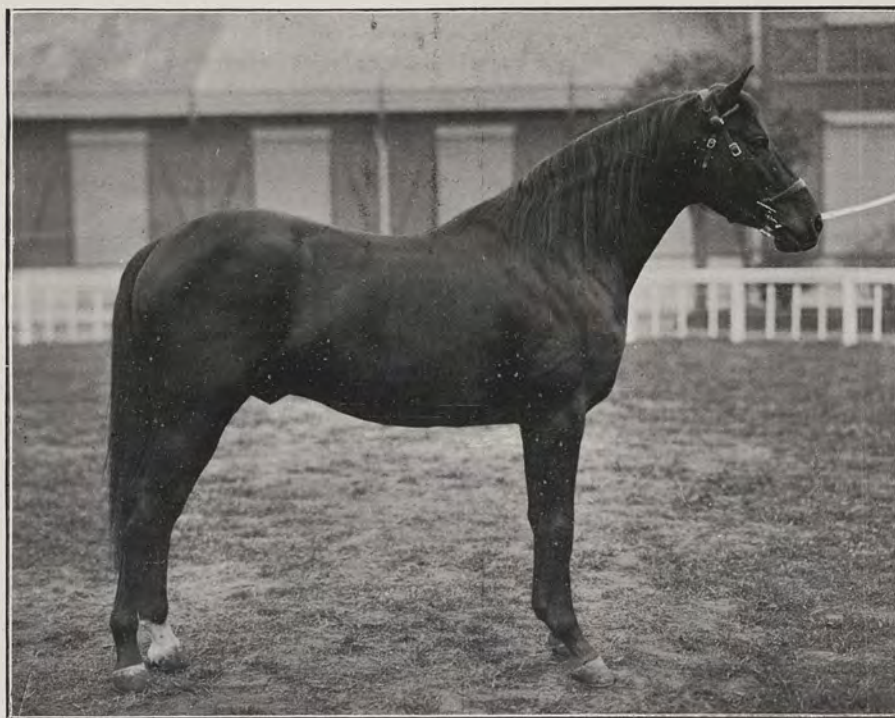
Les sauts couplés, portés au programme de la quatrième journée,

donnèrent les résultats suivants : 1. Lieutenants Casares et Lynch, Argentins; 2. Capitaine Langhendock et lieutenant Terlinden, Belges; 3. Lieutenants Yanez et Teragni, Chiliens; 4. Lieutenant Palavecino et baron Peers, Argentin et Belge; 5. Lieutenants Parker et Spangenberg, Argentins.

Le Championnat du saut en hauteur termina ce concours et vit triompher le capitaine argentin Golpe, qui sur son cheval Aguacil franchit 1^m90.

Voici le classement de cette épreuve : 1. Capitaine Vestor Golpe, Argentin, sur Aguacil; 2. Lieutenant Spangenberg, Argentin, sur Gualigaychu; 3. Lieutenant Tornquist, Argentin, sur Sultan; 4. Lieutenant Menders, Argentin, sur Pajaro.

P. MAGNE DE LA CROIX,



GUM, CHAMPION DES ANGLO-ARABES AU CONCOURS HIPPIQUE DE BUENOS-AYRES

LE CONCOURS HIPPIQUE DE TOURNAI

LE Concours Hippique de Tournai prend décidément une belle place parmi les réunions belges.

Cette réunion annuelle organisée par la Société anonyme des Installations hippiques avec le Concours du Cercle Hippique de Tournai, sur la plaine de manœuvres de Tournai, fut favorisée par le beau temps et une température idéalement bonne, et elle obtint un vif succès; grâce surtout — soulignons-le tout de suite — à une heureuse et très sportive innovation, sur laquelle nous attirons l'attention des Comités de concours.

Nous avons assisté, la seconde journée, au « Prix de l'Aviation ». Cette épreuve internationale, ouverte à tous, comprenait un parcours de 40 kilom. à travers la campagne, qui précédait le parcours classique d'obstacles dans la piste de concours.

Dans l'épreuve sur route, le premier départ fut donné à 8 heures du matin sur la plaine, près des Tribunes, par M. le colonel Baron de Stein. Les départs s'effectuaient de trois en trois minutes.

Les concurrents avaient un obstacle à franchir pour sortir de la piste et pour y rentrer.

L'itinéraire très bien tracé par M. Victor Thorn, un ancien officier de cavalerie, amenait les concurrents devant les tribunes, après les 20 premiers kilomètres et un repos obligatoire de dix minutes leur était imposé.

Les concurrents devaient effectuer le parcours en 3 h. 10.

S'ils dépassaient ce temps ils se voyaient pénalisés d'un point par minute de retard, par contre, ils gagnaient, jusqu'à concurrence de 20 points, un 1/2 point par minute d'avance sur le temps prévu.

L'épreuve d'obstacles qui se disputait avec selle et bride an-

glaise avait pour but de montrer l'aptitude du cheval à franchir les obstacles que l'on rencontre communément.

Les concurrents devaient franchir huit obstacles de 1 m. 10 environ et une rivière de 3 m. 50. 50 points étaient attribués aux cavaliers qui exécutaient le parcours sans une faute.

Voici, du reste, le barème employé pour compter les fautes :

Erreur de parcours, 2 fautes; premier refus ou dérobé, 4; deuxième refus ou dérobé, 8; troisième refus ou dérobé, hors concours; renversé d'arrière-main, 2 fautes; renversé d'avant-main, 3; chute du cavalier, 6; chute du cheval, 6; un ou deux membres postérieurs dans la rivière, 2; un ou deux membres antérieurs dans la rivière, 4; sortie de la piste avant la fin du parcours, hors concours.

Les « toucher » ne comptaient pas, et en cas d'égalité de points les concurrents devaient effectuer un second parcours où l'on tenait compte de la vitesse.

Cette épreuve, dont

l'entrée était gratuite, était dotée des prix suivants :

- 1^{er} Prix : 300 francs et une coupe valeur 350 francs.
- 2^e Prix : 200 francs et une médaille.
- 3^e Prix : 150 francs et une médaille.

4^e Prix : 100 francs et une médaille.

5^e Prix : 100 francs et une médaille.

6^e au 12^e Prix : 50 fr. et une médaille.

De plus, un certain nombre de prix spéciaux venaient s'ajouter à cette liste :

Le colonel baron de Stein, président du Cercle Hippique de Tournai, offrait un objet d'art au cavalier, membre du Cercle, qui se classerait le mieux.

Le 1^{er} régiment de chasseurs offrait un objet d'art au cavalier belge qui se classerait le mieux, montant un cheval



LES LIEUTENANTS D'OLDENNEL ET LANCKSWEERT SAUTANT EN COUPLES



LE LIEUTENANT BELGE D'OLDENNEL, VAINQUEUR DU PRIX DE L'AVIATION
FRANCHISSANT LE TALUS SUR NAUGHTY GIRL

non de pur sang provenant de la remonte ordinaire des régiments belges, chevaux d'école et de carrière de l'école d'équitation exclus.

Le sous-lieutenant Ouverleaux, du 1^{er} régiment de chasseurs, offrait un objet d'art au cavalier, membre du Cercle hippique de Tournai, qui se classerait second des membres du Cercle.

Le secrétaire du Cercle équestre de Péruwelz offrait un souvenir au cavalier dont le cheval effectuerait le meilleur parcours d'obstacles, en tenant compte de la vitesse.

Et enfin la Société des Installations hippiques de Tournai offrait un souvenir au cavalier dont le domicile était le plus éloigné de Tournai et qui terminerait l'épreuve sans se classer.

Vingt-trois concurrents avaient répondu à l'invitation du Comité de Tournai.

Huit d'entre eux seulement ont obtenu le maximum des points. Les temps varièrent de 2 h. 8' à

2 h. 45'. Les parcours d'obstacles, faits à très bonne allure, furent, en général, corrects mais l'étape de 40 kilomètres fut trouvée assez dure par la majorité des concurrents.

Nous avons constaté avec plaisir combien, en Belgique, même en dehors de l'armée, on a profité des expériences et des progrès réalisés dans l'emploi du cheval. Nous avons vu, en effet, à certains moments, presque tous les concurrents au pas gymnastique à côté de leurs chevaux. Une mention toute spéciale revient à M. de Keym, un tout jeune sportsman bruxellois dont nous aurons certainement l'occasion de reparler.

Le classement de cette belle épreuve s'établit comme suit :

1^{er} prix et la Coupe : Baron d'Oldennel montant Naughty-Girl ;

2^e prix et un objet d'art offert par le 1^{er} chasseurs à cheval pour le cheval de remonte se classant le mieux : Lieutenant Van Dooren, sur Majesty ;

3^e prix : Lieutenant de Westgaver sur Swanzinette ;

4^e prix : Lieutenant Baesens sur Renverse Tout ;

5^e prix et un objet d'art offert par le colonel baron de Stein d'Altenstein pour le membre du Cercle Hippique de Tournai se classant le mieux : Lieutenant Bertouille sur Quatre à Quatre ;

6^e prix et un objet d'art offert par le lieutenant Ouverleaux pour le concurrent se

classant second des membres du Cercle : Lieutenant Lanckswert sur Rattle ;

7^e prix : M. Taquet, de Valenciennes, sur Fiametta ;

8^e prix et un objet d'art offert par le Cercle Equestre de Péruwelz pour le meilleur parcours d'obstacles en tenant compte de la vitesse : Lieutenant Abras sur Jolly Fox ;

9^e prix : M. de Keym sur Grosse Mère ;

10^e prix : Lieutenant Spitals sur Diane ;

11^e prix : Lieutenant Devis, sur Little Rogue ; Lieutenant Convert sur La Sioute ;

12^e prix : Comte Van der Burgh sur Jack.

Tous les régiments de la cavalerie belge étaient représentés. Il est tout-à-fait remarquable que le 1^{er} chasseurs à cheval, qui se remonte en irlandais très près du sang et dont il nous a été donné d'admirer les chevaux, voit six chevaux provenant de sa



LE LIEUTENANT VAN DOOREN, SECOND DU PRIX DE L'AVIATION, SAUTANT LE BROOK SUR MAJESTY

remonte se placer dans les douze gagnants.

Encore un succès à l'actif du cheval de sang !

Cette belle réunion, dont le succès fut complet, portait également à son programme un concours d'attelages de luxe à un et plusieurs chevaux, qui ne réunit pas moins de sept attelages, et enfin un handicap pour gentlemen, le Prix des Cinq Clochers qui, doté de 1.100 francs de prix, mit aux prises 34 concurrents.

On le voit, le Concours hippique de Tournai était fort attrayant. Il remporta un succès complet dont tout l'honneur revient à la Société organisatrice : le Cercle Hippique de Tournai, aux dévoués membres de son comité et en particulier au colonel Baron de Stein d'Altenstein, président, au capitaine Delsipech, secrétaire, ainsi qu'à MM. Henri Dumon, Victor Thorn et Marc Frison.

Grâce à leurs efforts le Concours de Tournai devient un des plus fréquentés de Belgique.

Par la judicieuse composition de son programme, il met aux prises sur des parcours durs les nombreux officiers belges devenus de véritables spécialistes des concours hippiques internationaux et, en les stimulant, leur permet en quelque sorte de rééditer les nombreux succès qu'ils ont remportés cette année un peu partout et en particulier à Londres et à Buenos-Ayres.

L. B.



APRÈS LA VICTOIRE

LE LIEUTENANT D'OLDENNEL, GAGNANT DU PRIX DE L'AVIATION SUR NAUGHTY GIRL



VUE GÉNÉRALE DU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE AU GRAND PALAIS

LE DEUXIÈME SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

POUR la deuxième fois l'Exposition Annuelle d'Aéronautique vient d'ouvrir ses portes et une foule aussi imposante qu'enthousiaste a envahi le Grand Palais afin de voir et d'admirer de près les aéroplanes fameux dont les prouesses ont passionné le monde entier.

L'aviation a, depuis longtemps déjà, acquis parmi nous son droit de cité, et le premier Salon de l'Aéronautique avait déjà remporté l'année dernière un légitime succès.

Depuis cette époque nos « hommes oiseaux » ont réussi toute une série de sensationnels exploits qui ont classé l'industrie française de l'aviation au tout premier rang.

Paulhan a accompli Londres-Manchester, Bielowic a volé de Paris à Bordeaux ; Weymann, de Paris à Clermont-Ferrand ; le Circuit de l'Est a vu triompher Leblanc et Aubrun ; Chavez a traversé les Alpes ; hier encore, Wynmalen accomplissait le raid Paris-Bruxelles-Paris.

Tous les grands voyages, tous les records du monde (hauteur, vitesse ou durée) sont effectués ou détenus par des appareils de construction française.

C'est plus qu'il n'en faut pour assurer le succès de la grande Exposition qui vient de s'ouvrir

et pour attirer sur ce nouveau marché la foule cosmopolite de tous ceux qui s'intéressent à la locomotion nouvelle.

Très nombreux sont, du reste, les constructeurs qui présentent au Grand Palais leurs nouveaux modèles d'aéroplanes.

Le nombre d'appareils exposés est, certes, triple de celui présenté lors du dernier Salon, et l'on compte cette année au Grand Palais plus de cinquante appareils de différents modèles.

En raison des grèves qui sévissaient la semaine dernière le Salon de l'Aéronautique ne put être inauguré par le Président Fallières.

Le cortège officiel fut pourtant des plus imposants et comprenait comme le montre la photographie que nous publions : MM. Jean Dupuy, ministre du commerce et de l'industrie ; le général Brun, ministre de la guerre ; Doumergue, ministre de l'instruction publique ; Boué de Lapeyrière, ministre de la marine et Trouillot, ministre des colonies.

Grâce aux efforts de MM. Esnault Pelterie et Granet, grands organisateurs de cette annuelle manifestation, le vaste hall du Grand Palais a pris un aspect des plus séduisants.

Dès son entrée le visiteur est charmé par l'élégance et le bon ton de l'installation.



LE CORTÈGE OFFICIEL PROCÉDANT A L'INAUGURATION DE L'EXPOSITION

De larges velums blanc et jaune descendent des cintres, couronnant pour ainsi dire sphériques et dirigeable se balançant dans les airs.

Les stands uniformes et surmontés de gracieux portiques sont tendus en rouge et mettent admirablement en valeur les appareils qu'ils contiennent.

La nef centrale est, du reste, entièrement occupée par les exposants d'aéroplanes, de ballons dirigeables et de moteurs.

Le nombre en est si grand que de nombreux appareils ont dû trouver place dans les galeries du rez-de-chaussée et même du premier étage.

Certes, avec ses grandes allées sablées, ses fleurs, ses plantes vertes, avec ses trophées, ses oriflammes, le hall du Grand Palais constitue véritablement un cadre délicieux.

Surplombant les stands où sont exposés monoplans et biplans, cinq sphériques et un dirigeable tout gonflés se balancent dans les airs ainsi, du reste, qu'un train de cerfs-volants avec sa nacelle.

Face à l'entrée, avant l'escalier monumental qui conduit au premier étage, est installée l'exposition de la navigation automobile.

Comme au dernier Salon, tous les grands constructeurs sont également présents et exposent une petite flottille, dont les unités paraissent sans égales, tant au point de vue de la vitesse que du confort.

Les accessoires de toutes espèces, matériels de sphériques, modèles réduits, expositions rétrospectives, sont réunis enfin dans les galeries du premier étage.

Le deuxième Salon de l'Aéronautique est bien le digne couronnement de la glorieuse saison d'aviation qui s'est déroulée cette année.

Devant cette pléiade d'aéroplanes ayant fait leur preuve, le visiteur reste véritablement confondu.

C'est une vision de rêve ancien, de rêve longtemps poursuivi et enfin réalisé que cette grande exposition où cinquante monoplans ou biplans de différents systèmes sont là pour vous emmener à travers l'espace.

Revenons en détail sur les principaux stands de ce Salon.

Au centre du Grand Palais, sous la coupole centrale, un élégant portique est érigé encadrant quatre véritables stand d'honneur.

La célèbre maison Antoinette occupe un de ces emplacements et, certes, nulle autre marque n'était plus qualifiée pour figurer à cette place.

Le nom d'Antoinette n'est-il pas, en effet, synonyme d'aviation ?

C'est en effet grâce aux moteurs de cette excellente firme que nos aviateurs ont pris leur essor. Santos Dumont, Farman, Delagrèze eurent leur premier succès au moteur de cette grande marque.

L'élégant monoplan que construisent les usines de Puteaux est maintenant, du reste, universellement connu et apprécié,

et le long palmarès des victoires remportées cette année par la maison Antoinette, palmarès que nous sommes heureux de publier ci-dessous, prouve d'une manière irréfutable son indéniable valeur.

C'est tout d'abord le meeting de Champagne où Antoinette se classe au tout premier rang, remportant de haute lutte le Grand Prix des Constructeurs avec Latham, Labouchère et Thomas, le Prix de la Totalisation des Hauteurs et le Prix du Plus Grand Vol (Labouchère, 3,40 kilomètres).

C'est ensuite la longue série des voyages aériens du populaire Latham, véritable touriste de l'air, qui de Mourmelon gagne Issy, puis Maillebois, Trouville, Le Havre, pour remporter ensuite le Prix de la Baie de Seine en traversant seize fois l'Estuaire.

C'est enfin le meeting de Bordeaux où Thomas remporte avec 2.100 kilomètres le Prix de la Totalisation des Distances.

Ajoutez à cela les éliminatoires

de la Coupe Gordon-Bennett où Latham et Labouchère se qualifient de haute lutte et vous conviendrez que peu de marques peuvent rivaliser avec Antoinette au point de vue succès.

(A suivre.)



LA NEF CENTRALE ET LE DIRIGEABLE ZODIAC



LA COUPOLE CENTRALE ET LE STAND ANTOINETTE

AVIATION

PARIS-BRUXELLES-PARIS EN AÉROPLANE

JOURNALLEMENT nos aviateurs nous stupéfient par quelques nouvelles prouesses, et le Grand Prix de l'Aviation de l'Automobile-Club de France vient de nous fournir l'occasion d'applaudir les nouveaux exploits de nos pilotes.

Cette épreuve, rappelons-le, dotée d'un prix de 100.000 francs, reviendra à l'aviateur qui, le 1^{er} janvier prochain, aura accompli en le moins de temps le trajet Paris-Bruxelles-Paris avec un passager.

Plusieurs pilotes avaient déjà vainement tenté ce raid de plus de 600 kilomètres. Deux nouveaux aviateurs ont essayé dimanche dernier ce voyage et nous ont fait assister à une jolie lutte qui se termina tout à l'avantage de Wynmalen qui, seul, réussit à regagner Paris dans les temps fixés, effectuant le raid Paris-Bruxelles-Paris en 27 h. 50 m. 28 s., pendant lesquels il tint l'atmosphère pendant 11 h. 25 m. 28 s.

Wynmalen et Legagneux quittèrent, en effet, respectivement Issy-les-Moulineaux le 16 octobre dernier à 7 h. 37 m. et à 9 h. 24 m.



WYNMALEN ET DUFOUR SUR LEUR BIPLAN A LEUR ARRIVÉE A ISSY-LES-MOULINEAUX

Sans un arrêt, Wynmalen atteignait Saint-Quentin à 10 h. 15, se ravitaillait et arrivait à Bruxelles à 1 h. 10, puis, prenant à peine le temps de se restaurer, reprenait la route du retour à 1 h. 40 et arrivait à St-Quentin à 5^h05 où il passait la nuit.

Legagneux, de son côté, s'était ravitaillé à 11 h. 25 à Compiègne et avait atteint Bruxelles à 2 h. 22, décidant de ne reprendre sa route que le lendemain.

Le 17 octobre, à la première heure, les deux aviateurs reprenaient leur essor; Wynmalen arrivait à Issy les-Moulineaux à midi 13, tandis que Legagneux endommageait son appareil en atterrissant à

Saint-Quentin à 11 h. 30 du matin et se voyait dans l'obligation d'abandonner.



AÉROSTATION

COMPIÈGNE-LONDRES EN DIRIGEABLE

Nous constatons dans notre récent numéro les prouesses des ballons dirigeables français; le bel exploit réussi dimanche dernier par le *Clément-Bayard*, vient confirmer nos assertions.

Parti à 7 heures du matin de son hangar de Lamotte-Breuil, près de Compiègne, avec 7 passagers à bord, le beau dirigeable français a réussi à gagner Londres en moins de 6 heures.

Par Boulogne et Folkestone, devançant automobiles et torpilleurs chargés de le convoier, le *Clément-Bayard* accomplissait d'une seule traite les quelques 300 kilomètres qui séparent Compiègne de Londres et arrivait à 1 heure de l'après-midi au-dessus de la Cité où il suscitait — est-il besoin de le dire — un bel enthousiasme.

Le dirigeable gagna ensuite le parc aéro-

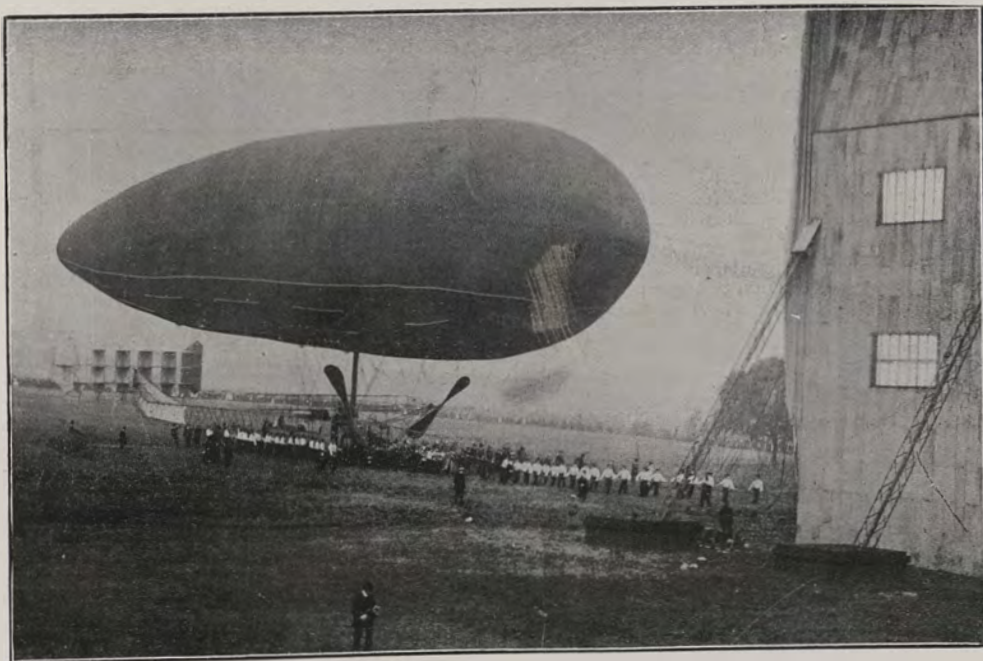
nautique de Wormwood Scrubb où il fut garé, comme le montre notre photographie, dans le hangar que le *Daily Mail* avait fait construire à son intention.

Le *Clément-Bayard* va effectuer au-dessus de Londres toute une série d'essais à la suite desquels il sera probablement acheté par le gouvernement anglais.

Cet aérostat, certes un des plus vites qu'il existe au monde, cube près de 7.000 mètres et mesure 76 mètres de long sur 12 m. 70 de diamètre.

La nacelle mesure 45 mètres de long, et l'enveloppe n'est munie d'aucun empennage. Par contre, un empennage cellulaire de 55 mètres carrés est placé à l'arrière de la nacelle.

Le dirigeable est actionné par deux moteurs de 135 HP qui propulsent deux hélices de bois de cinq mètres de diamètre.



LE DIRIGEABLE "CLÉMENT-BAYARD" EST RENTRÉ AU HANGAR DE WORMWOOD SCRUBB APRÈS SON RAID LAMOTTE-BREUIL-LONDRES

Georges DRIGNY.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Insensible aux bruits du dehors et aux révolutions étrangères, la Bourse ne s'est pas émue davantage de la tentative la plus grave qui se soit dressée depuis bien des années contre la fortune de la France et contre l'ordre social.

La grève des chemins de fer, avec toute l'agitation ouvrière, et... disons-le, révolutionnaire, qui s'est produite autour d'elle, n'a pas exercé sur la cote la répercussion qu'on aurait pu craindre. La baisse a été modérée et circonscrite, et elle n'a pas tardé à être suivie d'une reprise, si bien que, d'une semaine à l'autre, les cours ont à peine varié. Le portefeuille a été calme et pour que cette confiance s'affirmât, il a suffi que le Gouvernement fit preuve d'un peu d'énergie.

D'aucuns prétendent que ce calme serait le fait de l'intervention collective des grands établissements financiers, qui auraient donné la note du sang-froid. Plus simplement, nous pensons que la situation du marché était suffisamment assainie pour n'avoir pas de surprise à redouter, et que, par ailleurs, on s'est vite rendu compte que le mouvement insurrectionnel, énergiquement combattu, serait tôt réprimé.

Devant les perspectives d'une grève générale des chemins de fer, les événements de Lisbonne, les bruits de révolte en Albanie, de rupture entre la Turquie et la Grèce, tout ce qui, la semaine dernière, était la grande affaire du marché est passé au second plan. Aussi bien les nouvelles signalent de tous côtés la persistance du calme et de la paix.

Nous devons cependant à la vérité de reconnaître que la fin du gros conflit actuel laisse la Bourse presque aussi indifférente que le conflit lui-même. Elle reste ferme, mais manifeste une activité fort relative.

La liquidation de quinzaine s'est effectuée sans difficultés avec des taux de reports modérés : les acheteurs ont pu faire proroger leurs engagements à des taux ne dépassant pas 4 %. Sur notre place, les capitaux sont abondants, et, d'un autre côté, le découvert, qui s'était formé au moment de la révolution portugaise et à l'annonce de la grève des chemins de fer, se rachète.

A Londres, la détente monétaire s'accroît ; bien que les sorties d'or se poursuivent pour l'Égypte.

A New-York, il semble qu'un revirement se soit produit. La politique chôme et l'animation a repris à Wall Street. Le marché semble assez solidement orienté vers la hausse.

Seul, Berlin souffre toujours d'une certaine tension monétaire. Tout se paie, même l'honneur de prêter 500 millions à ses bons voisins et alliés, les Hongrois. Et le bas de laine allemand n'est pas garni plus qu'il ne convient... chacun sait ça !

Par contre, le bas de laine français a offert plus de 9 milliards pour les 235 millions demandés par la Ville de Paris. C'est assez dire le succès éclatant remporté par cette émission.

A signaler aussi la reprise du cuivre ; c'est un fait intéressant pour tous les marchés du monde. C'est presque le seul facteur capable d'émouvoir encore un peu la Bourse et d'influencer la cote. Les statistiques enregistrent non seulement une diminution dans les stocks, mais aussi une réduction dans la production américaine, ce qui ne peut manquer d'avoir de bons effets. On considère même que la déclaration du Conseil du Rio Tinto, au sujet de la diminution de sa production, serait la confirmation d'une entente entre les producteurs. Les achats de la consommation seraient, d'ailleurs, beaucoup plus actifs.

La Rente française, qui avait été compensée, fin septembre, à 97.15, se retrouve, une fois la grève terminée, à 97.15 après être descendue à 96.45 au comptant et à 96.50 à terme. L'écart de cet écart indique assez combien peu le marché s'est effrayé. Son indifférence s'explique cependant beaucoup par l'inactivité qui est sa caractéristique depuis plusieurs mois.

Au Parquet, les Etablissements de Crédit restent bien tenus. La Banque de Paris à 1.846, le Comptoir d'Escompte à 853, le Crédit Lyonnais à 1.449, la Société Générale à 736, le Crédit mobilier à 722 et l'Union Parisienne à 1.064.

Nos Chemins de fer ont repris leurs cours d'avant la grève : l'Est à 917, le Lyon à 1.290, le Midi à 1.150, le Nord à 1.666, l'Orléans à 1.366, l'Ouest à 934.

Les Chemins espagnols sont calmes : les Andalous à 257, le Nord de l'Espagne à 385, Saragosse 409, les Chemins Portugais cote 370.

Les valeurs de traction sont en léger recul : le Métro cote 583, le Nord-Sud 336, les Omnibus 334, les Voitures à Paris 268.

Les valeurs d'Electricité restent stationnaires : la Thomson cote 796, la Société d'Electricité de Paris 510, les Câbles télégraphiques 185, le Secteur Edison 1.110.

Le Suez s'inscrit à 5.450.

Parmi les Fonds d'Etat Etrangers, l'Extérieure Espagnole cote 94 ; le Portugais se raffermi à 65 25 ; le Consolidé Anglais cote 80.75, le Brésil 4 % 1910, 452 ; le Japon 1910, 96.60 ; le Roumain 4 % 1910, 92 ; le Russe 4 % Consolidé 1901, 95.50 ; le 3 % 1891, 79.30, le 5 % 1906, 106.65 et le 4 1/2 % 1909, 101.50 ; le Serbe 4 % 1895 atteint le cours de 86.30 ; le Turc Unifié cote 92.75.

Le Rio Tinto est en hausse à 1.776, El Boleo 830, La Tharsis 151, Le Cape Copper 177.

Les mines d'or sont en progrès : la Rand Mines cote 225, la Robinson Gold 254, la Goldfields 155.

Parmi les valeurs territoriales la Chartered fait 45, Zambèze 23, East Rand 138, Mozambique 30.

Les mines diamantifères sont fermes. De Beers 444, Jagersfontein 228.

Le Platine franchit le cours de 600 et termine à 603. Les valeurs de caoutchouc sont un peu mieux tenues, la Financière à 312, l'Eastern à 64, le Malacca à 176. La Shansi fait 50.

Les valeurs pétrolières sont faibles et délaissées. Apostolake, 145 ; Spies Petroleum, 33 ; Maikop Spies, 19.

A Lille, nos grands charbonnages sont l'objet d'un léger tassement : Anzin cote 8.780 ; Courrières, 3.500 ; Lens, 1.149 ; Ostricourt, 3.180 ; Bruay, 1.255.

A Bruxelles, la tendance est assez ferme : Fontaine-l'Évêque cote 3.362 ; Noël-Sart, 4.055 ; Sacré-Madame, 5.360 ; Trieu-Kaisin, 1.290 ; Monceau-Fontaine, 8.965 ; Houillères Unies, 632.

Le Froid Industriel est l'objet de bonnes transactions à 114.

Les obligations 5 % 500 fr. de l'Energie Industrielle se tiennent ferme aux environs de 475 sur les Marchés de Paris et de Lyon.

Les recettes de ses 7 réseaux de distribution d'électricité sont en sérieuse augmentation et les bénéfices de l'exercice en cours seront certainement en progression importante.

Cette Société qui vient de terminer avec succès l'entreprise d'éclairage et de distribution d'eau potable dans Tananarive, manifeste son activité en participant à l'installation ou à la réorganisation d'importantes affaires d'éclairage et de force motrice dans la région lyonnaise, à Saint-Nazaire, Alais, Montargis, etc...

Une augmentation du capital-actions est, paraît-il, en voie de préparation.

L'Energie Industrielle est appelée à prendre une place marquée parmi les importantes Sociétés d'électricité si en faveur en ce moment. Aussi l'action est-elle demandée au dernier cours de 112 francs.

A l'Exposition de Bruxelles — la distribution solennelle des récompenses a eu lieu le 18 octobre, en présence du roi, de la reine, des ministres et du Corps diplomatique. La France a obtenu, pour ses 10,241 exposants, 1,409 Grands Prix. Le Froid Industriel a obtenu une MÉDAILLE D'OR, la plus haute récompense réservée à l'industrie frigorifique, à l'Exposition de Bruxelles.

Pour tous ordres et renseignements, écrire à la « Banque Lilloise », 2, rue du 4-Septembre.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Maison 10, RUE ROSSINI, C^o 189^m. Rev. brut : à Paris 18.766 fr. M. à prix : 180.000 fr. Prêt Créd. Fonc. à cons. 57.000 fr. A adj. Ch. Not., 22 nov. M^e Ragot, not., 11, rue Louis-le-Grand. N.

Maison D^o de la VILLETTE, 29 C^o : 541^m 96. Rev. br : à Paris 17 860 fr. M. à prix : 170.000 fr. Prêt Créd. Fonc. à cons. A adj. s^t ench. Ch. Not., 22 nov. M^e Ragot, not., 11, rue Louis-le-Grand. N.

VENTE au Palais, à Paris, le 5 novembre 1910, à deux heures : UNE MAISON SISE A NEUILLY-SUR-SEINE rue des Poissonniers, n^o 8. Contenance : 297^m 07 environ. Mise à prix : 30.000 francs. S'adresser à M^e Peyrot, avoué et ROCHETTE, syndic. N.

AVIS A NOS ABONNÉS

Nos abonnés sont informés qu'ils ont droit gratuitement à quarante lignes de petites annonces par an. Les annonces ne seront insérées qu'une fois. Toute annonce répétée donnera lieu à la perception d'un droit de 1 franc par insertion, payable d'avance, indépendamment du prix des lignes (la première insertion seule étant gratuite).

La Direction fera toujours passer en premier lieu les annonces de cinq lignes ; quant à celles non payantes dépassant cinq lignes, elles ne seront insérées que lorsque la place consacrée à la rubrique sera suffisante. Les lignes supplémentaires seront insérées à raison de 75 cent. la ligne et devront être payées d'avance. Si le vendeur ou l'acheteur désire donner son adresse au bureau du journal, il devra envoyer avec son annonce la somme de UN FRANC pour frais de correspondance. Dernier délai pour les petites annonces à paraître dans le numéro de la semaine : Mardi, 10 heures.

Jument, 6 ans, très vite, 25 kilomètres à l'heure garantis ; attelée et montée, peur de rien. — Georges Granger, 5, avenue Victor-Hugo, Paris. 592

2 juments irlandaises, 8 et 9 ans, prêtes pour chasses et concours, très grosses sauteuses, ayant chassé à Pau. 1.400 et

2.000 fr. — Louis Courtois de Viçose, 3, rue Mage, Toulouse. 596

Splend. trott^r route, net, puis^s 8 a., 1^m64, t. repos, att. monté. Autre moins vite. Pont paire. Schitland, 10 a., 1^m15, t. repos, 300. — Lorain, Tilleuls, Donnery (Loiret). 597

A vendre pur sang, 6 ans, 1^m60, papiers, touché genou droit, pressé. — Moustons, à Cérilly (Allier). 598

Magnifique cheval de pur sang alezan, 6 ans, par Saint Bris et Amica, 1^m66, gagnant de 8.000 fr. en plat, dressé sur les obstacles. Absolument sain et net, membres parfaits. Attelé et monté Porte régulièrement 110 k^{os}. Douceur exceptionnelle, toutes garanties. Prix : 2.300 fr. — Dorneau, Preignac (Gironde). 599

Deux pur sang alezan et bai. 1^m62, 6 et 7 ans, sages, osseux, beaucoup de branche, pouvant porter poids, en pleine condition,



faisant actuellement service d'armes. 2.500 et 3.200 fr. Visibles et essai 2 heures Paris. — Bureau journal. 600

Chiots Brie purs, pedigrees. — Nodder, Bel-Accueil, Jallieu (Isère). 601

PETITES ANNONCES

Vaches bretonnes tuberculines, bidets bretons. — Bol, vétérinaire, Pontivy, 591

Désirant donner extension à une affaire existant depuis 3 ans, cherche associé pouvant donner des garanties, situation très intéressante pour homme du monde, ou ancien officier, n'exigeant aucune connaissance spéciale, et permettant de continuer vie habituelle et d'habiter la province. — Adresse : Bureau du Journal. 602

AUTOMOBILES

On croyait que le type "ne varietur" de l'automobile était établi depuis plusieurs années, et qu'il n'y aurait plus guère que des



changements de détail dans les châssis. Et voilà que le fameux moteur Knight sans soupapes a été introduit en France avec ses non moins fameux châssis Minerva !

ÉCHOS

AVIS A NOS ACTIONNAIRES

Le Raphaël-Export n'est pas un vin nouveau, c'est le type de St-Raphaël Quinquina rouge que nous livrons à l'exportation. Il est plus sec et plus amer que le type français, sa véritable appellation serait St-Raphaël Quinquina-Exportation, mais le nom est interminable et le public qui l'apprécie le demande sous le nom très abrégé de "Raphaël-Export".

Voir suite des Petites Annonces ci-contre

Le Gérant : P. JEANNIOT.

Société Générale d'Impression, 21, rue Ganneron, Paris P. MONOD, directeur.

CAMPEADOR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT
ED. PINAUD, PARIS