

LE
SPORT UNIVERSEL
ILLUSTRÉ



AUX ACHATS D'ÉTALONS DE CAEN
UN CARROSSIER DONT LE DRESSAGE N'EST PAS DES PLUS AVANCÉS

CHRONIQUE

LONGCHAMP a fermé ses portes. Encore quelques journées de consolation à Maisons et à Saint-Cloud et pendant quatre mois nous serons privés de courses plates. Cet entr'acte prolongé contribue évidemment à leur charme ; on les désire avec d'autant plus d'ardeur quand revient le printemps. Comme aussi à cette heure on les voit disparaître sans beaucoup de regrets, car les effectifs nous ont fourni toute la somme d'enseignements et d'émotion qu'ils recèlent en eux.

Pour que nous prenions un plaisir nouveau à les voir évoluer il faut que l'hiver rende une virginité aux vétérans et transforme les jeunes qui seront d'autres chevaux quand ils reparaitront.

Pour l'instant les animaux qui ont conservé une forme à travers les péripéties de la campagne glanent sans beaucoup d'efforts des allocations toujours rondelettes. C'est ainsi que La Française très à l'aise dans le lourd en digne fille de Simonian, s'est littéralement promenée pour les 25.000 francs du Prix de Flore ; elle les méritait, car c'est bien la jument la plus régulière, la plus honnête de sa génération ; une fois de plus Magali aura dû se contenter de la place d'honneur.

A Longchamp, c'est encore à un excellent ouvrier dont la vaillance avait été peu récompensée qu'est échu le Handicap Limité ; Le Platine avait figuré dans le Derby et le Grand Prix et tout récemment avait opposé une défense honorable à Ronde de Nuit dans le Prix Perth, cela suffisait pour lui permettre de l'emporter sur un lot composé de chevaux de second plan ou de pseudo-cracks défraîchis comme Cadet Roussel qui est si tiré qu'on a peine à reconnaître le beau cheval qu'il était au printemps.

Ronde de Nuit a terminé une campagne d'automne triomphale en s'adjugeant le Prix du Pin. Dans des conditions normales, on ne lui aurait opposé aucun des quatre adversaires qui s'alignaient à côté d'elle. Mais l'échelle des poids qui oscillent de 77 à 80 kilogs semblait faite pour écraser la fille de William the Third. Ce n'est pas la force, en effet, qui caractérise la charmante pouliche de M. de Bremond, elle est bâtie en lévrier et non pas en hunter. Mais à la réflexion, elle s'était montrée supérieure de tant de livres, une quinzaine environ, à Rose de Flandre et à Dor qu'on n'osait escompter sa défaite tout en la redoutant. Les optimistes ont eu raison, Ronde de Nuit a fait triompher la classe, mais de si peu...

Il y a longtemps qu'on a fait remarquer que cette épreuve toute spéciale, qui vise à récompenser l'aptitude à porter, serait beaucoup plus probante si elle se disputait sur une distance plus courte. Dans ce cas, le train resterait tendu pendant tout le parcours et le poids parlerait effectivement. Au lieu que les 3.000 mètres paraissent bien longs aux concurrents, même les plus solidement établis pour porter une charge de hunter, la course se réduit à un déboulé qui favorise les chevaux vites, sans que les 80 kilogs puissent produire l'effet escompté.

Une fois de plus l'événement aura justifié cette théorie. Le train a été des plus lents et Dor, le mieux armé pour la tâche du jour mais dont le fond n'est pas la dominante, a démarré seulement dans le tournant final. C'était bien tard et il s'en est fallu de peu que ce ne fut assez tôt, car le jockey de Ronde de Nuit, se sentant maître de la partie, est venu sur Dor à mi-chemin du poteau.

Il le dominait sans hésitation. Mais si court qu'eût été ce passage en plein train, il a suffi à faire parler le poids ; deux cents mètres vites ont rendu aux 80 kilogs toute leur influence, Ronde de Nuit s'éteignait, écrasée, et Dor à qui elle avait rendu si facilement quinze livres la battait un peu plus loin. Il n'a perdu la partie que d'une tête !

Quand cette épreuve isolée au milieu des courses normales ne servirait qu'à démontrer de temps en temps ce que fait le poids en course, on aurait raison de la maintenir au programme, car c'est avec les yeux de la foi qu'on est amené à accepter l'échelle du poids pour âge, qui domine, somme toute, notre système de courses, et sans laquelle aucune comparaison ne serait possible entre représentants de générations différentes.

Consacrée par la tradition, l'influence du poids n'est pas discutée, mais à quelle base se rapporter pour en contrôler les effets ? Il n'y a pas de mesure étalon qui permette de s'assurer que l'œuvre de l'amiral Rouss est toujours équitable.

Un incident qui est passé inaperçu au regard de la majorité nous a

cependant permis cette année de contrôler de façon assez exacte la valeur de la surcharge. C'était à Maisons le 28 juin. On disputait le Prix d'Aigremont sur 2.500 mètres. Au signal Cortado désarçonnait G. Stern, son cavalier et n'en parlait pas moins dans le peloton au milieu des autres concurrents. Incident banal mais qui n'allait pas tarder à prendre de l'intérêt.

En effet, le fils de The-Quack, de tempérament généreux, au lieu de régler son allure sur celle de ses voisins, prenait la tête comme il en a l'habitude, et se livrait sans compter, galopant aussi vite que ses moyens le lui permettaient. Il s'assurait ainsi cinq longueurs, dix, vingt longueurs et entraînait dans la boucle en éclairer.

Je m'attendais à le voir dérober. Non point ; Cortado prenait simplement son tournant trop large, traversait la piste, longeait un moment la corde extérieure, tout cela sans ralentir. Il avait plus de cent mètres d'avance, et cependant derrière lui le peloton emmené par Schuyler et Ripolin marchait bon train. L'idée me venait alors de constater de combien Cortado, libre de tout poids, allait battre les bons chevaux qui le suivaient. Vivement je sortais mon chronomètre, j'enregistrais le passage devant le poteau et j'arrêtais quand Ripolin, le gagnant, le franchissait à son tour. Cortado l'avait devancé de 9 secondes 3/5. Notez qu'il avait traversé la piste pour se rabattre en fin de parcours à la corde.

Les 2.500 mètres du Prix d'Aigremont ayant été officiellement couverts par Ripolin en 2'45", Cortado avait donc galopé la même distance en 2'35" 1/5, soit en 1'02" au lieu de 1'06". Il l'emportait de cent cinquante mètres, couvrant 16^m66 à la seconde pendant que Ripolin faisait 15^m20 !

En tenant compte du chemin supplémentaire parcouru par Cortado qui a traversé deux fois en biais la largeur de la piste on arrive à cette constatation qu'il aurait dû l'emporter non de cent cinquante mètres, mais de bien près de deux cents.

A raison de trois mètres par longueur de cheval on peut estimer — en mesures de juge et de handicapé — à 60 longueurs environ le bénéfice que Cortado a trouvé dans l'absence de poids. Or, Ripolin portait 63 kilogs.

Ce qui tendrait à démontrer que 1 kilog. sur 2.500 mètres correspond à peu près à une longueur. Il fallait un hasard heureux pour faire cette démonstration qui concorde, d'ailleurs, assez exactement avec les résultats empiriques.

Mais revenons à la semaine, car nous allions oublier les deux ans. Ils ont cependant une bonne note à leur actif, c'est la très facile victoire de La Grave en 1.600 mètres et dans un terrain défoncé, sur des trois ans honnêtes comme Orberose, Lorlette, Carpe Diem et Condottière. Ces Rabelais si minces et si légers sont décidément amateurs des tâches pénibles en vrais Saint-Simon.

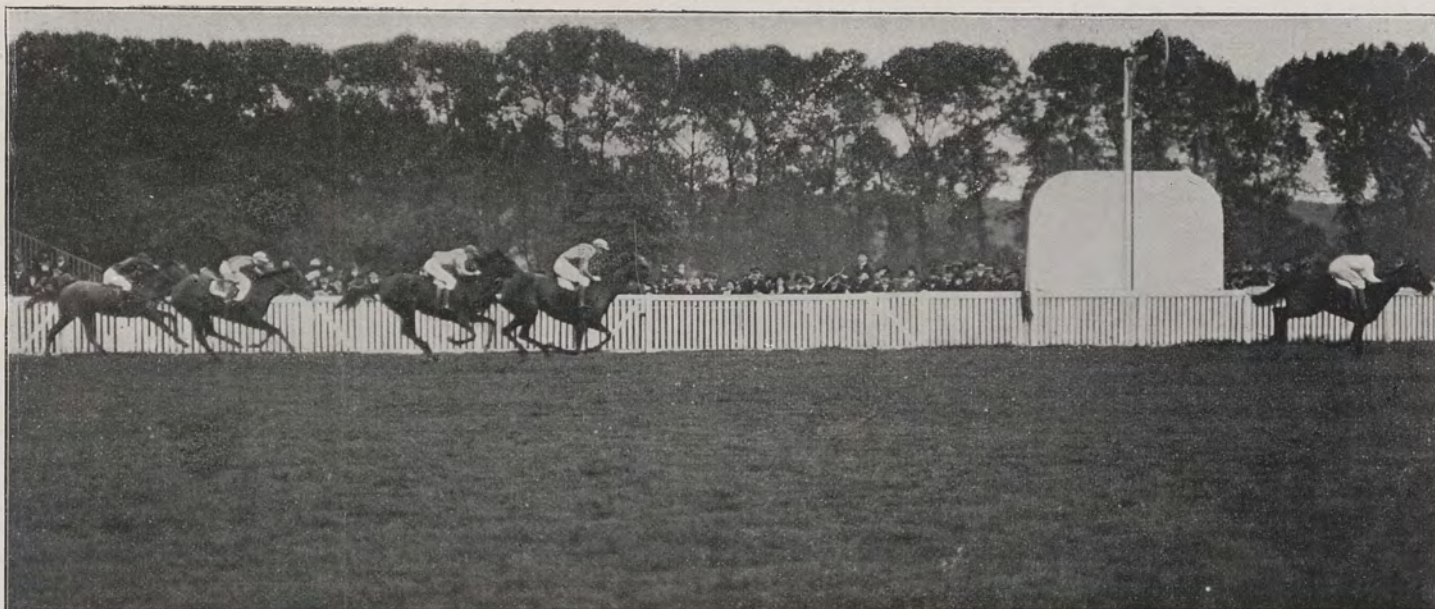
Déjà, c'est à un petit-fils de cet étalon qu'était revenu le Prix de Condé. Made in England, par Collar, a remporté avec aisance ce Gladiateur des deux ans sur Rioumajou, dont le cœur, plutôt que les moyens, a été au-dessous de sa tâche à l'arrivée.

Second succès des cadets sur leurs aînés dans le Prix du Petit Couvert, où Garance II, un produit du Centre né, élevé et entraîné chez M. de Romanet, est venue battre Fils du Vent et Sifflet. Cet exploit eut bien davantage étonné si Naïade, elle aussi, n'avait devancé les deux vieux chevaux qui ne doivent pas être eux-mêmes. On n'en est pas moins heureux de souligner ce succès classique d'une écurie sportive entre toutes.

Nous avons eu encore le Prix de Saint-Firmin. Quatorze inédits, dont plusieurs avaient bonne mine. Par exemple : Borka, Ave Cesar, Minas, sans parler des trois premiers. De la course, comme toujours sur la piste des 1.100 mètres, on n'a rien vu, sinon que Bay Cherry a paru constamment dominer le lot. Il a gagné de trois longueurs. Ce frère utérin de Cockfield, par Bay Ronald, est un grand animal robuste, très soutenu dans sa ligne de dessus, assez plaisant, malgré qu'il soit court devant la selle.

En cela, il est tout à fait du côté paternel. Il a malheureusement hérité aussi de son père une forme antérieure qui est très fréquente dans la descendance du père de Bayardo. Comme ce dernier, Bay Cherry est issu d'un croisement en dedans sur Galopin, sa mère Saintfield étant par Saint Simon. Après les triomphes du crack anglais, l'union de Saintfield et Bay Ronald était toute indiquée. Le second, Maxime, demi-frère de Monot, est par The Quack, mais ne le rappelle en rien, il retourne plutôt à Krakatoa, son grand-père maternel. Vieux Normand, le troisième, à part sa robe grise qu'il tient de Miss Melton, la mère de Grey Melton, est tout à fait du côté de son père Lorlot, il est bâti en cheval de courses.

Attendons pour juger ce lot.



Sukey Ravigote

My Star Magali

La Française

MAISONS-LAFFITTE, 28 OCTOBRE — L'ARRIVÉE DU PRIX DE FLORE

NOS GRAVURES

LE PRIX DE FLORE (2.100 mètres), la dernière grande épreuve de la saison réservée aux pouliches et disputée le 28 octobre dernier à Maisons-Laffitte, mit aux prises, à l'exception de Marsa, Basse Pointe et Vellica, toutes nos pouliches qui avaient joué un rôle dans les épreuves qui leur étaient réservées durant la saison dernière.

Dix concurrentes se présentèrent au départ, et le résultat fut conforme aux prévisions des parieurs. La Française, grande favorite, remporta une facile victoire, confirmant ainsi joliment ses excellentes courses dans les Prix d'Amphitrite, Royal Oak et Vermeille. Magali et My Star qui ont fini derrière la gagnante, ne l'ont jamais inquiétée; quant à Bona II qui comptait quelques partisans, elle n'exista à aucun moment.

Sukey prit le commandement dès le départ, suivi de Ravigote et de Passe Rose. Cette dernière rejoignait Sukey dans le tournant et les deux pouliches menaient de concert jusqu'à l'entrée de la



LA FRANÇAISE, P^e BAIE, NÉE EN 1907 PAR SIMONIAN ET KELTOUM, APP^t A M. E. AUMONT GAGNANTE DU PRIX DE FLORE



MILO, P^e AL., NÉE EN 1907 PAR CHESTERFIELD ET MAGDALENA, APP^t A M. G. DREYFUS. GAGNANTE DU PRIX CONGRESS A AUTEUIL

ligne droite où La Française, qui jusqu'alors s'était tenue en troisième position, se détachait du lot avec une telle supériorité que l'issue de la course n'était dès lors plus douteuse. My Star se lançait, à trois longueurs, à la poursuite de la favorite, mais elle ne regagnait aucun terrain et ne pouvait résister à l'ultime assaut de Magali venue très fort sur la fin et qui s'adjugeait la seconde place par une encolure.

LA FRANÇAISE dont nous reproduisons ci-contre la photographie, naquit en 1907, par Simonian et Keltoum chez M. A. Aumont.

Elle débuta à deux ans non placée dans le Prix Presto II à Maisons-Laffitte derrière Windsor, Quitte et Saint Yves, parut deux autres fois sur le turf et remporta le Prix de la Masselière à Chantilly.

Cette année la pouliche de l'écurie Aumont fit sa rentrée par une victoire remportée à Longchamp dans le Prix de Lutèce, elle s'adjugeait ensuite le Prix des Acacias devant Sablonnet et Windsor sur ce même hippodrome, puis fournissait ensuite toute une série de courses superbes, terminant seconde du Prix d'Amphitrite derrière

Hilda II ; troisième du Royal Oak derrière Reinhart et Bona, puis seconde du Prix Vermeille derrière Basse Pointe.

Pour sa dernière sortie avant le Prix de Flore, La Française avait terminé cinquième dans le Prix du Conseil Municipal, derrière Ossian, Ronde de Nuit, Gros Papa et Reinhart.

LE PRIX CONGRESS, disputé le 29 octobre à Auteuil, mit, comme à l'habitude, de nombreux concurrents aux prises.

Quatorze chevaux prirent le départ et la victoire revint à Milo, qui s'assura une facile victoire devant Hopper et Alavika.

MIL0, dont nous reproduisons d'autre part la photographie, naquit en 1907, par Chesterfield et Magdalena, chez M. Gaston Dreyfus.

Elle débuta à 2 ans par une victoire dans le Prix du Cercle à Ostende, puis disputa sans succès trois autres courses en cette même saison.

Cette année, après trois sorties en plat, Milo débuta en haies par une victoire dans le Prix Saint-Damien à Auteuil, elle remportait ensuite le Prix de Rochefort, à Rambouillet, puis fit ses débuts sur les gros obstacles, terminant troisième dans le Steeple-Chase de Trois Ans, à Saint-Ouen, derrière Kintyre et Vaisseau Fantôme.

La dernière réunion de Longchamp donnée le 30 octobre dernier fut certes des plus intéressantes.



LONGCHAMP, 30 OCTOBRE. — LE DÉPART DU HANDICAP LIMITÉ

LE PRIX DE SAINT-FIRMIN (1.100 mètres) mit aux prises quinze concurrents, parmi lesquels on remarquait quelques poulains dont l'importance expliquait la tardivité relative. C'est à l'un de ceux-ci que revint la victoire et BAY CHERRY, un beau poulain par Bay Ronald et par la mère de Cock field, s'assura facilement la première place devant Maxime et Vieux Normand.

LE HANDICAP LIMITÉ (2.400 mètres) réunit suivant la coutume un excellent lot de chevaux de trois ans. En l'absence de Basse Terre le topweight, Cadet Roussel III conservait des partisans convaincus; Méliadis, Le Platine et Carlopolis étaient également fort goûtés des parieurs.

Le Platine a justifié les espoirs de ses partisans et a triomphé de tous ses adversaires avec une aisance remarquable.

La première partie du parcours était couverte à une allure assez lente, mais à la porte de Boulogne M'Amour prenait résolument la tête suivie par Le Platine, tandis que les autres concurrents étaient lâchés, Entre les tournants, Le Platine dépassait M'Amour et dès le pavillon, la victoire du poulain de M. Olry-Rœderer était certaine.

Linois revenu sur la fin terminait à deux longueurs devant Kildare II et Méliadis.



BAY CHERRY, POULAIN BAI, NÉ EN 1908, PAR BAY RONALD ET SAINTFIELD, APPARTENANT AU BARON ED. DE ROTHSCHILD GAGNANT DU PRIX DE SAINT FIRMIN

I.
UN CONCURRENT
DEVANT
LA COMMISSION
D'ACHAT



2. PRÉSENTATION
EN MAIN
3. PRÉSENTATION
MONTÉ



LES ACHATS D'ÉTALONS DE CAEN

AVEC autrement d'anxiété que les achats de Landerneau ceux de Caen étaient attendus par le monde de l'élevage. C'est que la situation était bien différente en Normandie et en Bretagne sous la précédente direction des Haras.

Dans les deux provinces le cheval de qualité avait également souffert; mais ce genre de cheval, rare en Bretagne, n'y a formé nulle part de jumenteries importantes, la répercussion économique de l'orientation nouvelle a été nulle.

En Normandie, au contraire, où les efforts et les sacrifices de plus d'un siècle avaient constitué de véritables haras de demi-sang l'ostracisme prononcé subitement contre les meilleurs représentants de la race avait eu des conséquences désastreuses.

Baisse de prix des poulains au détriment des naisseurs modestes, diminution de la valeur des jumenteries entières, dépréciation de notre cheval au regard de l'étranger, encombrement des écuries, liquidation de beaucoup d'entre elles: c'est par millions qu'on peut évaluer le dommage éprouvé.

Est-ce à dire que l'élevage normand répondait à tous les besoins de l'époque, à tous les désirs d'un de ses consommateurs importants, l'armée? Evidemment non.

Mais pour adapter le carrossier et le trotteur aux exigences d'une situation nouvelle il fallait les faire évoluer sans révolutionner leur production. Il fallait comprendre qu'on ne peut en quelques mois modifier la population chevaline de cinq départements, dont une ligne de conduite tracée par les Haras eux-mêmes et suivie fidèlement pendant un demi-siècle, avait réussi à faire une race.

C'est faute d'avoir observé les précautions élémentaires en pareil cas qu'un dissentiment profond avait séparé d'une façon irréductible ceux qui ont charge d'encourager, de diriger notre production chevaline, et les producteurs.

Aujourd'hui la confiance est revenue avec l'espoir dans les rangs des éleveurs. Ils savent pouvoir compter sur une direction bienveillante, éclairée, impartiale; ils sont prêts à accepter ses indications, à

s'y conformer. Et la collaboration centenaire, qui avait fait de la Normandie la première région hippique du monde, va reprendre au profit de tous.

Les achats de Caen ont été la première manifestation évidente du nouveau régime.

Disons-le tout de suite, on a vu s'y manifester *le retour au cheval de qualité avec un souci du modèle* qui ne fera certainement que s'accroître par la suite.

Les éleveurs normands ne doivent pas se dissimuler, en effet, que, si la qualité est essentielle chez un cheval, elle ne produit son plein effet qu'alliée à un modèle correct. Ceci qui est vrai pour tous les genres de service l'est plus encore pour le service de selle.

Or, les Haras, s'ils doivent prendre souci de toutes les espèces chevalines, ont avant tout pour mission d'assurer la remonte de l'armée et de maintenir dans nos campagnes une population chevaline apte à porter l'homme en cas de mobilisation.

Son but, en Normandie, est donc d'assurer la propagation d'une race de demi-sang capable à la fois de servir à la traction, aux travaux de culture, dans un modèle de cheval de selle.

Le bourdon commun, que l'Administration précédente cherchait à implanter partout, ne répondait à aucune de ces vues. Le demi-sang de qualité d'origine trotteuse ou retrempé par le sang lui a toujours été incontestablement supérieur. Il faut cependant convenir que les critiques dirigées contre le modèle de certains trotteurs étaient en partie fondées.

L'élevage du cheval d'hippodrome tend à faire négliger la conformation chez le trotteur comme chez le galopeur; mais si les propriétaires d'écuries de courses ont le droit de se désintéresser de l'extérieur dans une large mesure, il n'en est pas de même des Haras. Ils doivent tenir la balance égale entre la qualité et le modèle.

C'est à cette tradition un peu négligée qu'on est revenu cette année.

Ce qui caractérise les achats de 1910, c'est la recherche du cheva

équilibré parmi les chevaux de qualité.

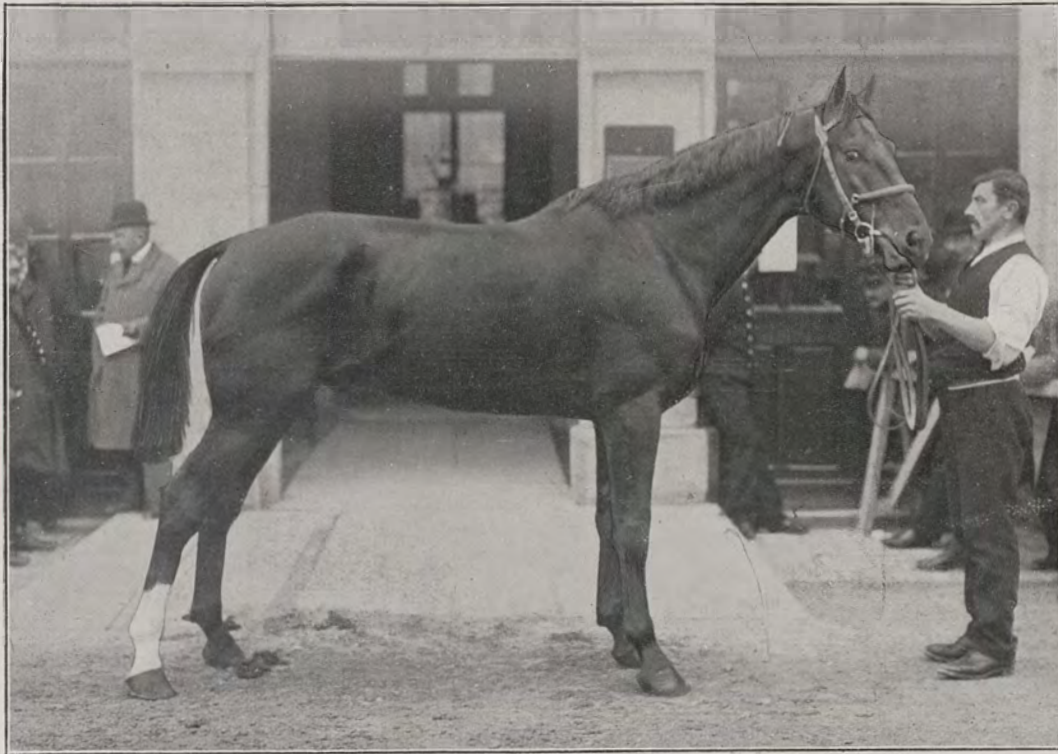
Cette formule doit grouper toutes les bonnes volontés, tous les amis du cheval, elle devrait servir de cri de ralliement à toutes les sociétés d'encouragement qui évoluent dans des sphères différentes avec un but commun, la prospérité de notre élevage hippique.

Puisse l'apaisement qui s'est fait tout récemment être le premier symptôme de cette union prochaine.

Comme on le sait, les achats de Caen durent près d'une semaine.

Ils commencent au lendemain du Prix du Ministère de l'Agriculture, et se déroulent à Caen, dans la cour de l'Ecole de Dressage monumentale de la capitale normande. Malgré ses dimensions, celle-ci ne peut contenir les animaux amenés, et les écuries de la ville regorgent toutes de chevaux pendant cette grande semaine.

On présente une moyenne de 500 chevaux à l'examen de la Commission. Cette année, le nombre des postulants était de 454, se décomposant en 364 carrossiers et 90 trotteurs qualifiés.



GLADIATEUR, DEMI-SANG TROTTEUR, AL. (1906), PAR URFFE ET VÉNUS (FUSCHIA)
RECORD 1'30" 9/10, ACHETÉ 20.000 FRANCS A M. TH. LALLOUET

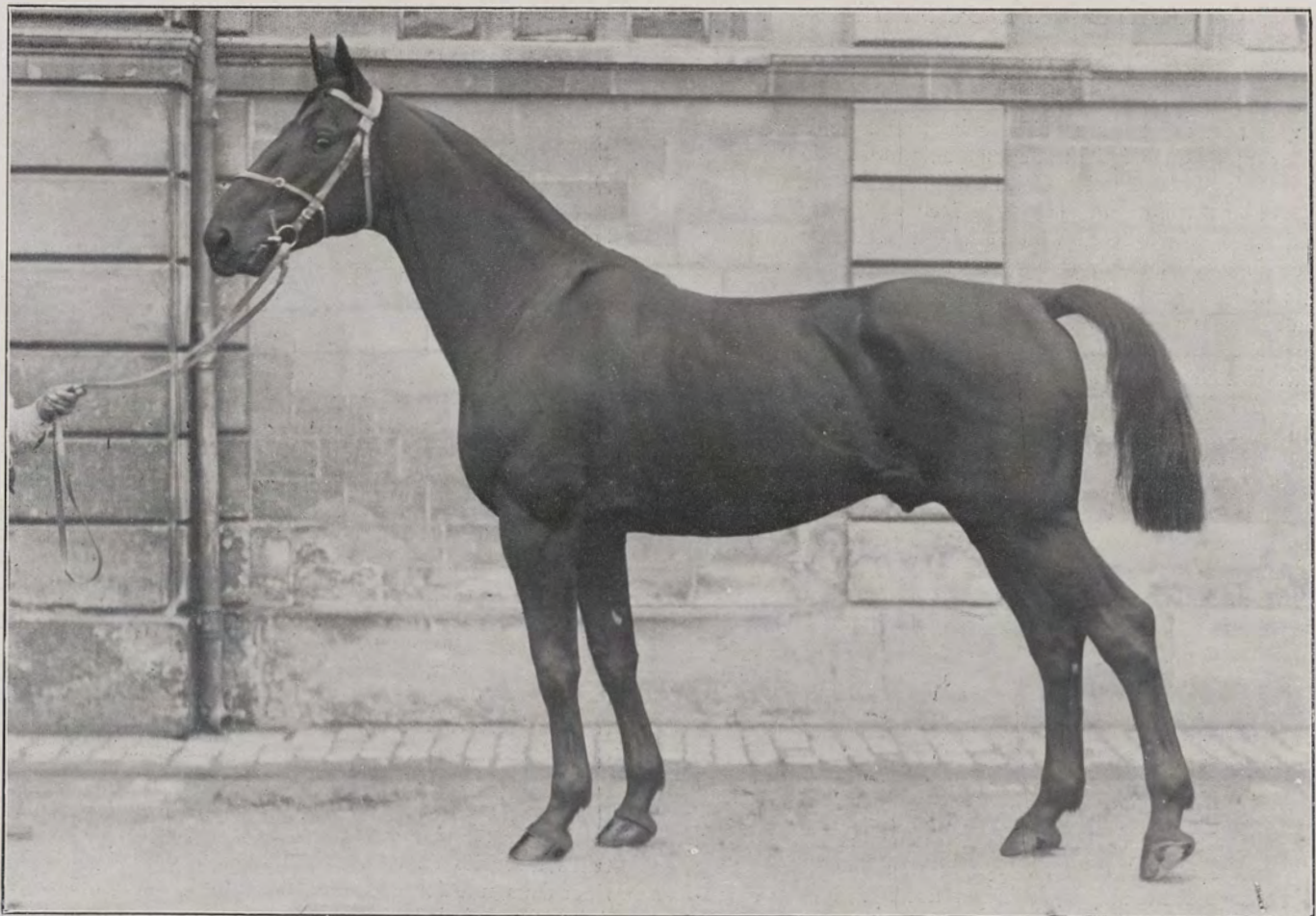
La Commission, composée de trois inspecteurs généraux, MM. Ollivier, président; Simonin et d'Heilles, a commencé, comme toujours, par les carrossiers. Lorsque tous les chevaux classés sous cette rubrique eurent subi un premier examen, les opérations furent interrompues pour passer aux trotteurs, dont le rappel eut lieu immédiatement.

Les achats de trotteurs terminés, on procéda au rappel des carrossiers et à la fixation définitive des animaux élus dans cette catégorie. Cette procédure a l'avantage de réduire au minimum, le séjour à Caen de chevaux d'hippodrome, pour qui l'absence

de leur centre d'entraînement peut être préjudiciable.

Sur les 364 carrossiers présentés, 116 ont été retenus après la première élimination et 85 ont été achetés pour la somme globale de 508.000 francs, soit une moyenne de 5.970 francs environ; on en avait acheté 89 l'an dernier pour 515.000 francs, le résultat est sensiblement le même.

En revanche une très sensible amélioration a eu lieu dans les



GALOUBET, DEMI SANG, TROTTEUR, B. B. (1906), PAR SENLIS ET BARLETTA (CHERBOURG OU QUESTEUR ET JUMENT DE PUR SANG)
1'30" 4/5 ACHETÉ 20.000 FRANCS A M. MARCILLAC

achats de trotteurs, sur les 90 présentés, 37 ont été rappelés et 34 ont été conservés. Il faut joindre à ces chiffres le trotteur acheté à l'issue du Prix du Ministère de l'Agriculture à Saint-Cloud, Hallali, payé 20.000 francs. On atteint ainsi le total de 35 trotteurs pour 375.000 francs, soit une moyenne de 10.700 francs.

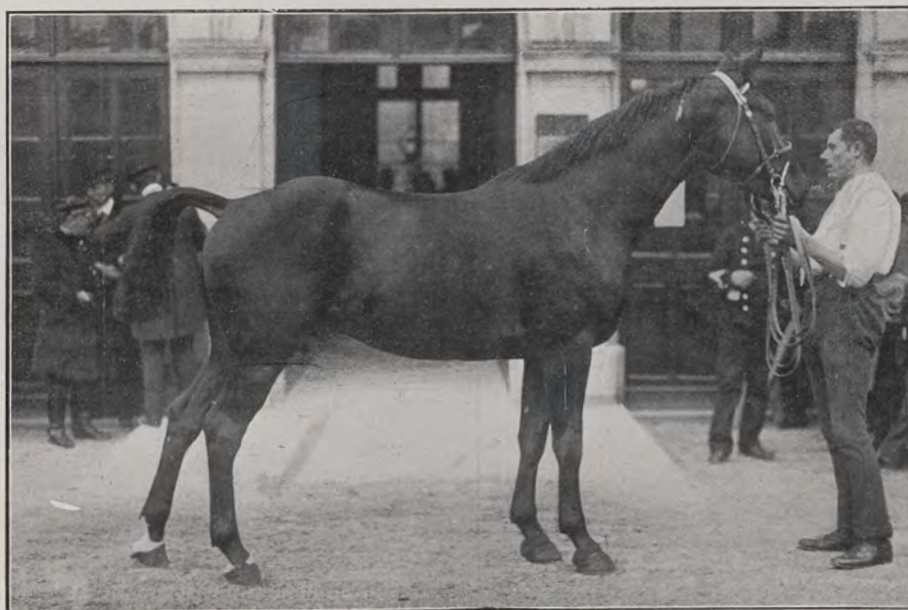
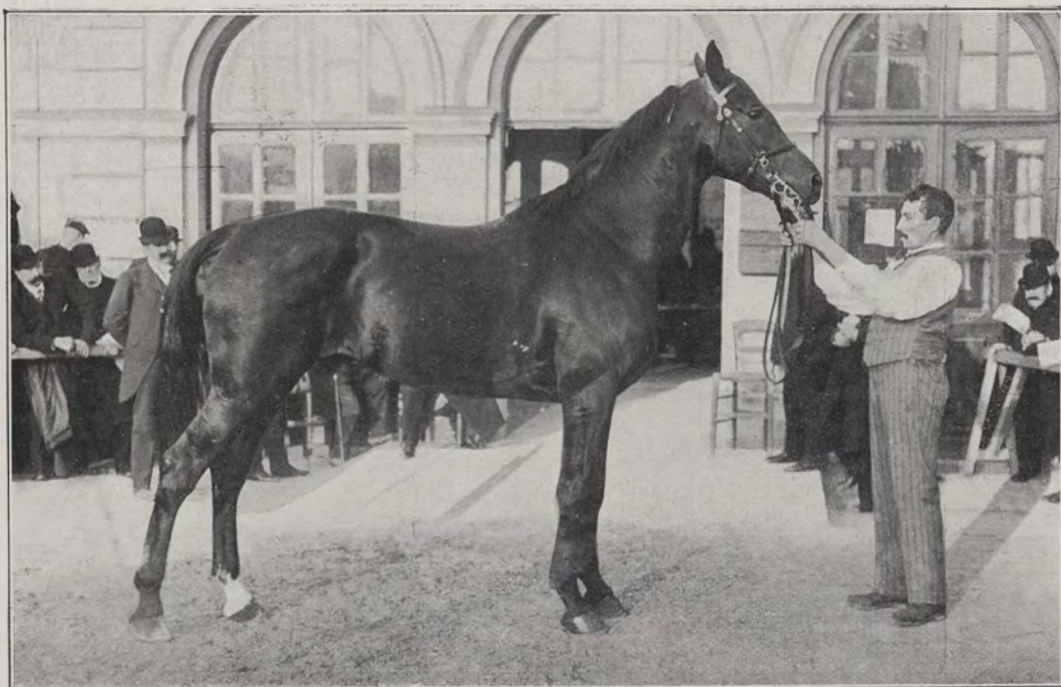
A titre de comparaison, voici les chiffres des dernières années :

Ann. es	Prix du Ministère	Achats de Caen	Totaux
1900	3 p. 60.000 fr.	31 p. 296.000 fr.	34 p. 356.000 fr.
1901	4 » 80.000 »	30 » 315.000 »	34 » 395.000 »
1902	1 » 20.000 »	28 » 275.000 »	29 » 295.000 »
1903	2 » 40.000 »	23 » 227.000 »	25 » 267.000 »
1904	1 » 20.000 »	26 » 275.000 »	27 » 295.000 »
1905	1 » 20.000 »	34 » 351.000 »	35 » 371.000 »
1906	1 » 20.000 »	35 » 359.000 »	36 » 379.000 »
1907	1 » 20.000 »	35 » 363.000 »	36 » 383.000 »
1908	1 » 20.000 »	31 » 332.000 »	32 » 353.000 »
1909	1 » 20.000 »	26 » 227.000 »	27 » 297.000 »
1910	1 » 20.000 »	34 » 355.000 »	35 » 375.000 »

Comme on voit, le total de 375.000 francs est le retour à l'état de chose normal, au crédit affecté à ces achats sous la direction Plazen, crédits qui avaient fléchi dès le début de la direction Hornez, que les efforts des intéressés avaient fait rétablir, mais qui avaient baissé dans des proportions de nouveau inquiétantes l'année dernière.

En dehors d'Hallali acheté à St-Cloud, deux trotteurs ont atteint le prix respectable de 20.000 francs, ce sont Galoubet et Gladiateur, deux quatre ans, par conséquent

Galoubet, bai brun, qui appartient à M. Marcillac, a un record de 1'30" 4/5 et a gagné 39.202 francs d'argent public. Il est né chez M. Perrin, dans l'Orne, par Senlis et Barletta, par Cherbourg ou Questeur et jument de pur sang. Ce grand cheval qui mesure 1^m67, sans être absolument irréprochable, car il tient de son père une attache de reins un peu faible comme aussi sa coupe de jarrets



HOUDAN, B. B. (1907) PAR AZUR ET NABUCHO, ACHETÉ 8.500 FR.
A M. TH. LALLOUET



GRAND DUC, DEMI-SANG TROTTEUR, B. (1906) PAR FUSCHIA ET PRÉFÉRÉE
(CHERBOURG OU PHAËTON), RECORD 1'36", ACHETÉ 10.000 FR. A M. CAVEY AINÉ

FAUST, B. B., DEMI-SANG TROTTEUR (1905) PAR URFFE ET GRIPPE SOU (CHERBOURG) RECORD 1'31" 2/5, ACHETÉ 10.000 FR. A M. DE GASTEBLED

un peu éloignés du centre, n'en est pas moins un magnifique animal plein de prestance et de noblesse, admirablement membré, bien sorti dans son encolure avec du garrot et de l'épaule; ce sera un père de trotteurs; sa classe, son endurance et la souplesse exceptionnelle de ses allures le désignent au choix des éleveurs d'hippodrome auxquels il apportera du sang.

Gladiateur, alezan, provient de l'élevage de M. Th. Lallouët. Il a trotté

en 1'30" 9/10 et gagné 33.000 francs de prix, états de services légèrement inférieurs à ceux du précédent. C'est également un bel animal de haute taille et d'une rare puissance avec ses membres épais et trempés, la rigidité de son dessus; sa force s'allie à moins de grâce. Il est appelé à prendre rang, lui aussi, parmi les reproducteurs de trotteurs. Son père, Urffe par Harley, représente la lignée qui tend malheureusement à s'anémier, de Phaëton. Sa mère, Vénus, à qui Gladiateur retourne beaucoup, est une des plus imposantes poulinières de la Fontaine, elle est par Fuschia et Monita par Ciceron II, c'est-à-dire assez éloignée du sang.

A côté de ces deux beaux animaux on présentait encore aux inspecteurs un de nos lauréats d'hippodrome les plus glorieux, Frascuelo, par Hetman, qui a atteint un record de 1'29" au trot attelé et fourni une carrière de stayer très remplie. C'est un vrai cheval de courses, plein d'espèce, trempé et doué de belles allures, mais d'un type très léger. Il n'a pas paru assez étalon et n'a pas été acheté.

(A suivre.)

J. R.



QUELQUES CONCURRENTS DE LA RÉUNION DU GREYHOUND-CLUB



UN GROUPE DE SPECTATEURS



M. JEAN STERN, COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉUNION

Les Épreuves de Coursing du Greyhound-Club

Le sport du lévrier vient d'être, une fois de plus, réveillé en France. Dans la région de Chantilly, sur l'ancien champ de courses de la Chapelle-en-Serval, le Greyhound-Club, de fondation récente, vient de donner ses premières épreuves de coursing sous le nom de Prix du Début.

Un temps idéal a favorisé cette réunion à laquelle avait été convié un public de choix, dans lequel on remarquait nombre de personnalités du sport et du monde.

Bien que très honorable, la journée n'a pas été ce que beaucoup d'amateurs étaient en droit d'espérer et dans ce journal où les questions de sport ne sauraient être traitées à la légère, le Greyhound-Club nous permettra, à côté des éloges qu'il mérite pour son initiative, de formuler quelques observations au sujet de ce qu'il vient de faire.

On sait qu'en France la loi de 1844, qui régit encore les questions cynégétiques, interdit absolument la chasse avec des lévriers. Tant qu'une modification heureuse ne sera pas apportée à cette défense, il sera donc impossible de découpler les chiens dans la plaine sur des lièvres inconnus et de suivre la poursuite aux hasards du terrain et de l'endurance, de l'adresse des poursuivants et du poursuivi. Aussi doit-on se contenter des ressources que l'on peut se procurer indirectement. L'article 2 de cette même loi de 1844 dit en effet que « le propriétaire ou possesseur peut chasser ou faire chasser en tous temps, sans permis de chasse, dans ses possessions attenantes à une habitation et entourées d'une clôture continue faisant obstacle à toute communication avec les héritages voisins ». C'est donc le salut pour les amateurs de coursing, et cependant cette atténuation aux rigueurs de la loi n'est pas encore suffisante pour leur donner entièrement satisfaction.

S'ils peuvent en toute tranquillité se livrer à leur sport dans une propriété close, il ne s'en est pas jusqu'ici trouvé de suffisamment vaste pour lui donner toute l'ampleur désirable. C'est contre la clôture gênante que sont toujours venus se briser les efforts. Il faudrait pour bien faire que le mur exigé par la loi bornât les cinq à six cents hectares de plaines au moins nécessaires aux galops des lévriers. Il faudrait que, sur ce minimum de terrain, des lièvres se repeuplant en liberté et sous les conditions ordinaires de la protection cynégétique fussent depuis de longs mois familiarisés avec leur territoire. C'est seulement ainsi que le sport en France pourrait prétendre à une comparaison équitable avec celui des Anglais. Il n'en est malheureusement rien, et je doute qu'on parvienne jamais à obtenir ce résultat.

Où trouver une plaine aussi vaste et aussi parfaitement enclose?



UN BON SLIP

Quel est le propriétaire qui consentira à titrer ses terres à une aussi étrange exploitation ?

Quel est le Club assez riche pour se permettre une fantaisie aussi coûteuse, les frais d'une clôture, d'une garderie et tous les autres qu'entraînerait l'installation ?

Que se passe-t-il alors ? On cherche à se satisfaire avec les cinquante hectares de prés ou de pelouses qui, à la Chapelle-en-Serval ou ailleurs, offrent le meilleur ensemble de conditions requises à la fois par le sport et par la loi. Mais ce qu'on y fait n'est pas exempt de critique. On va le comprendre.

Le terrain de la Chapelle-en-Serval a la forme d'un quadrilatère, borné du côté qui longe la route de Senlis par un mur de respectable



DORSET RED, CHIENNE 2 ANS, PAR SMOKER, HORS DE DORSET GIRL
APPARTENANT A M^{lle} LEGENDRE, GAGNANTE DU PRIX DU DÉBUT

dimension. A l'opposé se trouve un autre mur mitoyen avec les jardins de la propriété du maître de céans, M. Halphen. Vers le village, une autre clôture, et, lui faisant face, un simple grillage en bordure d'un bois qui s'étage le long d'un coteau au bas duquel ont lieu, m'a-t-on dit, les plus beaux vols de faisans.

Le long du mur du jardin avait été établi un parc oblong où se trouvaient les lièvres. Une porte de sortie s'ouvrait sur un couloir étroit formé par des paillasons et débouchant droit sur la plaine. C'est par là que s'enfuyaient les lièvres. Masqués par les paillasons derrière lesquels ils se tenaient, le slipper et ses chiens attendaient le passage de l'animal. Lorsque ce dernier



UN LIÈVRE SUR LE POINT D'ÊTRE PRIS PAR LE VAINQUEUR APRÈS UN CROCHET



M. H. LIÉVIN DONNANT UN SLIP

avait fait cent mètres, le slip fonctionnait et les lévriers en liberté passaient alors à un galop rapide. Régulièrement, à deux exceptions près, pendant les deux douzaines de courses qu'il nous a été donné de suivre, l'un des cas suivants se présentait. Ou bien le lièvre filait droit devant lui, et, presque immédiatement rejoint, il était occis en moins de trente secondes; ou bien il s'enfuyait à gauche et venait bientôt se buter contre le grillage et se trouvait paralysé; ou bien il partait à droite, mais, arrivé à hauteur des tribunes, il devait se rabattre sur la droite et rencontrait la clôture du village, mêmes inconvenients qu'avec le grillage.

Le manque de place avait donc pour conséquences d'empêcher le lièvre de donner tout son effort et d'employer toutes ses défenses, mais il offrait cet avantage de permettre aux chiens d'en finir très rapidement. On va voir que cet avantage n'est pas à rechercher, car, à aucun moment nous n'avons eu l'occasion de nous rendre compte de la résistance des chiens. L'effort donné pendant trois cents mètres se fut-il soutenu aussi vigoureusement pendant un kilomètre ou deux. Chacun sait qu'il est des chiens, dans tous les sports où on les emploie, qui se fatiguent. Très brillants au début, ils peuvent baisser rapidement de pied jusqu'à refuser tout travail. D'autres, au contraire, ont besoin d'un certain temps pour vaincre leur mollesse et retrouver toute leur énergie.

C'est seulement après un travail un peu long que l'on s'aperçoit de ces défauts ou de ces qualités. On m'accordera bien que dans le coursing si la vitesse est presque tout, l'endurance compte bien pour quelque chose.

On sait aussi, que celui des deux chiens qui gagne, n'est pas toujours celui qui prend, mais bien celui qui a le plus contribué à la



APRÈS LA RÉUNION. LE TABLEAU DES VICTIMES

prise. La science du levrier, pour se faire admettre, a besoin de se montrer. Or, est-ce parce qu'un lièvre a effectué un crochet ou deux qu'il est évident que celui qui le tue connaît suffisamment son métier. Les capucins, l'autre jour, n'avaient pas le temps d'en faire plus. Mais je dois à la vérité de dire que, par deux fois, nous eûmes le spectacle de courses présentables, bons slips, lièvres agiles, se défendant bien, multipliant les ruses, chiens dignes d'eux. Ce fut néanmoins trop court.

Tous les animaux cependant ne se conduisirent pas aussi honorablement. Arrêtés la veille sous la conduite de l'industriel chargé de les fournir, les lièvres avaient été placés dans un clos voisin; repris le matin des épreuves, on les avait emprisonnés dans le parc spécialement aménagé et d'où ils étaient lâchés un par un. Le garde chargé de cette besogne les poussait alors vers la sortie donnant sur le couloir, mais les choses ne se passaient pas toujours convenablement. La pauvre bête cherchait bien une issue, mais ne la trouvait pas tout de suite et pressée par l'homme s'affolait bientôt. Elle se livrait alors à une série de bonds désordonnés contre le mur et le grillage qui la blessaient parfois grièvement. C'est ainsi que quelques lièvres filèrent boiteux devant les chiens, pour s'arrêter à quelque cinquante mètres incapables d'aller plus loin. Plusieurs restèrent là et se rassirent: un des boys de service put



GODOLPHIN, CHIEN 2 ANS, PAR FIRTH OF FORTH
HORS DE UNDER THE CIRCUMSTANCES
APPARTENANT A M. ALEXANDER, RUNNER-UP DE DORSET RED

même joindre l'un d'eux, le saisir par les oreilles et le tuer aussi facilement qu'un lapin de clapier. D'autres semblaient malades, incapables de fournir un effort, certains enfin manquaient de taille et de vitesse, levrauts pas encore complètement développés. Quelques-uns seulement étaient convenables.

A cela pourtant il y a un correctif et il s'agit tout simplement de procéder comme cela a déjà été fait il y a quelques années lors des précédentes réunions de coursing.

Les lièvres, venus de n'importe où, étaient plusieurs jours avant l'épreuve lâchés dans le parc où ces dernières devaient avoir lieu. Pendant cette période déjà longue, ils avaient le temps de se familiariser avec leur nouveau domaine, et de s'y cantonner, et ils parvenaient bientôt à posséder une connaissance parfaite du territoire. La veille des coursings, on les ramenait dans le petit parc aménagé pour eux et, lorsqu'ils étaient lâchés devant les chiens, c'est sans hésitation, rapidement et courageusement qu'ils cherchaient leur salut dans la fuite.

C'est là une recette d'une exécution facile et c'est de cette façon seulement que le sport du coursing pourra, en France, rendre le maximum d'intérêt. Je ne crois pas que l'on puisse faire mieux en présence des difficultés qui, chez nous, se mettent en travers de la bonne volonté des organisateurs.

Jacques LUSSIGNY.



LES CAVALIERS DE LA FERME OU PÉONES CAPTURANT LE BÉTAIL AU LASSO

L'Élevage en République Argentine

L'ÉLEVAGE est pratiqué en République Argentine sur une très grande échelle, et c'est par millions que l'on compte chaque année les chevaux, les bœufs, les vaches et les moutons qui forment l'effectif des estancias argentines.

L'« Estancia », nom donné en Argentine à la ferme réservée à l'élevage, n'a pourtant rien de commun avec nos fermes d'Europe.

Dans une estancia, en effet, le cheptel ou bétail se chiffre par milliers de têtes, or il n'existe souvent ni une étable ni même une écurie, et si les vaches se comptent par centaines, souvent le fermier ne peut s'offrir le plus petit verre de lait, car il ne faut pas oublier que tous les animaux vivent à l'état quasi sauvage.

Le personnel d'une telle entreprise est entièrement composé de péones: cavaliers armés du lasso, du baleadoros (3 boules placées au bout de lanières de cuir, destinées à être lancées), du rebanqui (métis du casse-tête, du fouet et de la cravache), du revolver et de couteaux.

Le propriétaire de l'estancia vit dans sa ferme ou bien n'y vient passer que quelques mois de l'année.

Il est, dans ces conditions, suppléé par un majordome, auquel est adjoint un comptable.

Pourtant, entre le majordome et les péones se trouvent les capataz,

sortes de surveillants fort habiles dont les connaissances multiples sont pour beaucoup dans la bonne marche d'une ferme d'élevage. Le capataz doit tout d'abord avoir accompli par lui-même tous les travaux du campo, afin de bien diriger le travail et d'initier les péones

qui sont sous sa direction. Il doit également connaître les lieux préférés et les repaires de tous les troupeaux de bœufs, vaches et moutons; d'autre part, les soins à donner aux chevaux, l'instruction des dresseurs, la surveillance des clôtures, et des abreuvoirs, sont également le travail du capataz qui remplit en quelque sorte le rôle de nos fermiers européens.

Les grands travaux de l'hacienda sont: 1° le marquage du bétail; 2° la tonte; et parfois le changement de résidence.

Pour toutes ces opérations qui nécessitent la réunion de tout le bétail en un endroit déterminé, les Argentins emploient l'*embrétement*, mode bizarre qui vaut la peine d'être relaté.

Les péones construisent à l'endroit indiqué une vaste enceinte (corral) en forme d'entonnoir aux larges ailes qui se termine par un étroit passage.

Péones et gauchos, armés de longs fouets, cernent les troupeaux, les amènent à proximité du corral et bientôt les animaux complètement emprisonnés doivent passer un à un dans le passage où ils sont



UNE ESTANCIA

à la merci de leur propriétaire. L'embrétement employé pour le marquage, la tonte, l'embarquement, est aussi usité lors des fréquentes épidémies de gale; le corral se termine alors par une piscine de nicotine que, bon gré, mal gré, tous les animaux doivent traverser.

Ce moyen est également employé pour la tonte qui est sans contredit, dans la plupart des fermes d'élevage, le principal travail de toute l'année.

Il est, du reste, bon d'ajouter qu'en dehors des grands travaux que nous avons relatés plus haut et qui s'effectuent en peu de temps, le personnel d'une hacienda se la coule douce.

Levé à 6 heures du matin, le péone procède tout d'abord aux soins de son cheval, puis s'occupe des petits travaux autour de la ferme.

A huit heures, il déjeune, boit son maté, puis accompagné de deux camarades monte à cheval et s'en va vers la plaine. Il visite les troupeaux, soigne les animaux malades, abat après les avoir pris au lasso ceux qui lui semblent atteints d'une maladie contagieuse, puis il revient à la ferme vers les midi et y déjeune.

Après le repas le péone dort jusqu'à trois heures, heure à laquelle il remonte à cheval pour parcourir les prairies et s'occuper des troupeaux jusqu'à 6 heures.

Les parcours effectués journalièrement par les péones sont souvent fort longs, car il ne faut pas oublier que chaque estancia compte plusieurs centaines d'hectares de prairies.

L'estancia, on le voit ne peut être comparée à nos élevages européens; voici du reste, pour donner un exemple, quelques chiffres fournis par la Sociedad explotadora de la herra de Fuego, ferme située au Sud de la République Argentine.

Cette colossale exploitation a 502.773 hectares de superficie. Elle est divisée en cinq régions qui comptent chacune plusieurs estancias.

Les moutons en sont le principal élevage et le dénombrement annuel accuse plus d'un million trois cent mille ovidés.

Inutile de dire que l'opération de la tonte mobilise chaque saison une véritable armée, et pourtant ce travail s'effectue à la machine.

Il est, en effet, curieux de relater que la dernière tonte de cet établissement a produit trois millions cinq cent mille kilos de laine.

L'élevage du mouton n'est pourtant pas exclusif et plus de 18.000 bœufs et vaches et près de 10.000 chevaux sont annuellement élevés dans les prairies de cette colossale exploitation.

Les chevaux sont de la race criollo, race que nous avons du reste déjà étudiée dans un précédent article.

Le criollo, issu des deux sangs barbe et danois, est petit mais il possède du corps, de l'os, assez de sang et est surtout d'une sobriété et d'une endurance extraordinaires.

Il convient en effet de constater que le cheval de service argentin travaille toute la journée sans rien manger. De 6 heures du matin à 6 heures du soir, il transporte le péone, et ce, à une allure des plus

rapides, d'un bout à l'autre des prairies de la ferme.

A 6 heures du soir le cheval est lâché, et trouve lui-même la nourriture dans le campo où il erre jusqu'à 3 heures du matin, heure à laquelle le péone de service le fait rentrer dans le corral jusqu'à 6 heures pour se reposer.

Malgré l'importance de l'élevage des chevaux dans les fermes et élevages, il est curieux de constater que rien encore n'a été tenté pour l'amélioration de cette race.

Tout ce que le cheval criollo a de bon, lui vient de la nature et les croisements sont effectués en dépit du bon sens.

Comme nous le faisons remarquer dans notre article sur le cheval argentin, il n'est pas rare de voir l'éleveur faire tout d'abord des croisements avec du pur sang, recroiser avec du shire et cela complètement au hasard.

Impossible dans ces conditions d'améliorer cette race pourtant vraiment digne d'in-

térêt, et de supprimer à l'aide de la sélection, la fréquence de ces couleurs bizarres et variées qui sont une des caractéristiques du cheval criollo.

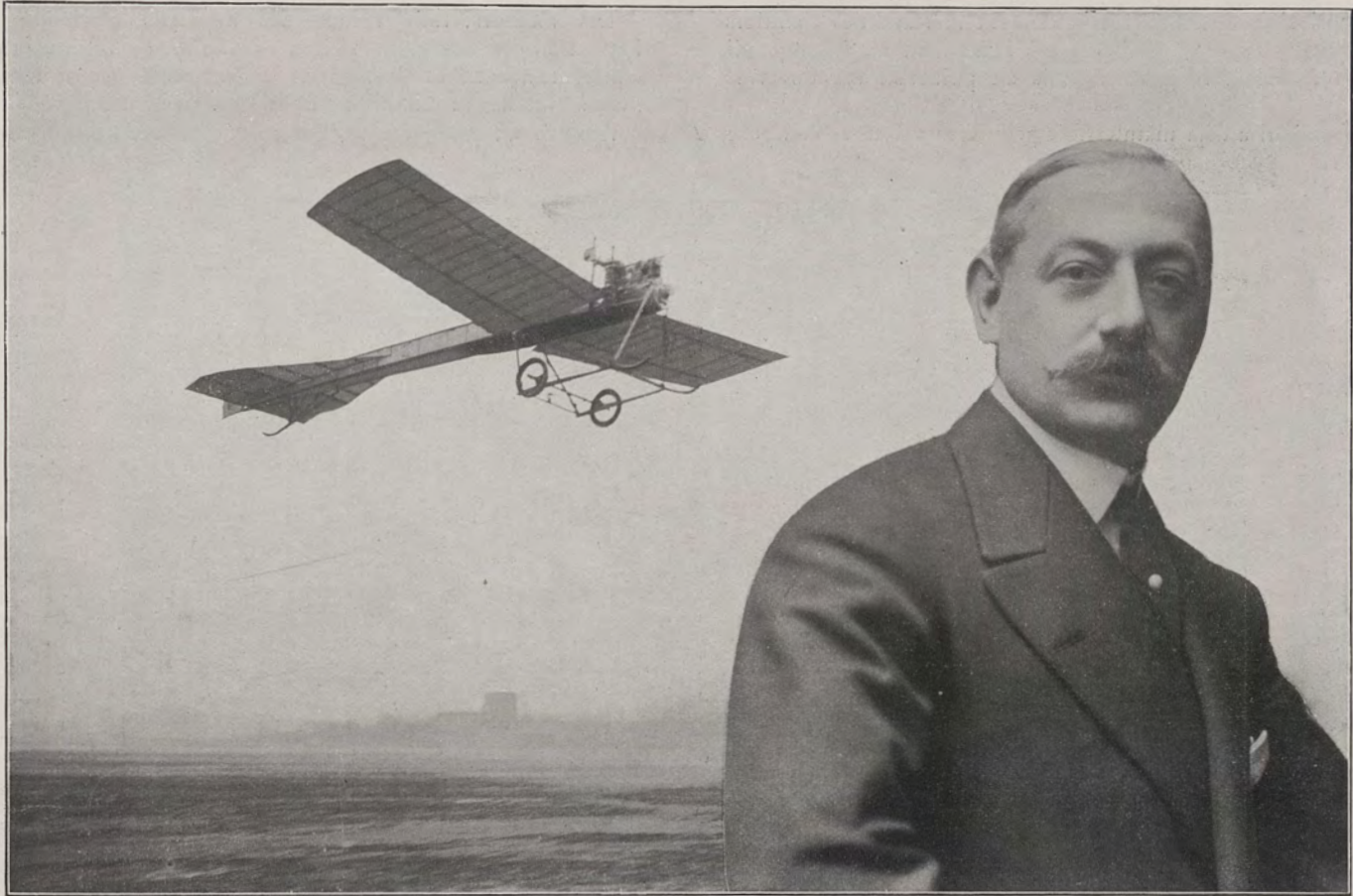
A. MAGNE DE LA CROIX.



PÉONES SOIGNANT LEURS CHEVAUX AVANT DE PARTIR DANS LE CAMPO



PÉONES PLUMANT DES NANDOUS



L'AVIATEUR BUSSON VOLANT A ISSY-LES-MOULINEAUX SUR SON MONOPLAN DEPERDUSSIN
EN PRÉSENCE DE S. A. I. LE GRAND-DUC ALEXANDRE DE RUSSIE. — A DROITE M. DEPERDUSSIN, CONSTRUCTEUR DE L'APPAREIL

LE DEUXIÈME SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

(Suite et fin)

Nous avons commencé, dans notre avant-dernier numéro, la description du deuxième Salon de l'Aéronautique, qui, du 15 octobre au 2 novembre, attira au Grand-Palais, une foule énorme de visiteurs; nous continuerons aujourd'hui à présenter à nos lecteurs les nouveautés et les stands importants de cette grande exposition de la locomotion aérienne.

Une des nouveautés de ce Salon fut, sans contredit, le MONOPLAN DEPERDUSSIN, qui vient de se révéler, comme le montrent nos photographies, par toute une série de performances sensationnelles accomplies par l'aviateur Busson, à Issy-les-Moulineaux.

Voici, du reste, les grandes lignes de ce nouvel appareil :

Le monoplane Deperdussin a 9 mètres de longueur sur 9 mètres d'envergure. Sa surface portante est de 15 mètres carrés.

Son poids est de 280 kilogrammes environ, sans pilote.

Les ailes étroites ont 1 m. 80 de largeur moyenne, et elles sont à courbure géométrique très faible. L'arrière des ailes est flexible, l'haubanage sans chandelle, spécial pour le longeron arrière (trois tendeurs réunis au même point sur le câble de gauchissement).

Le fuselage à treillis et très étroit, est renforcé à l'avant par une coque marine démontable.

La suspension comporte deux roues très écartées, placées au centre de l'appareil et prenant point d'appui sur deux patins très courts.

L'hélice est à six pales étroites, d'un modèle présentant une entière sécurité, même avec les plus grandes vitesses de rotation.

L'avant de l'hélice et l'appareil sont protégés par deux crosses obliques et deux montants réunis par un tube entretoise.

Ces montants supportent la coque sous tout son pourtour par l'intermédiaire d'une ceinture de câble souple qui évite tout boulon ou rivet susceptible de provoquer dans les atterrissages répétés une dislocation des assemblages.

Les commandes sont étudiées de manière à donner toute facilité de conduite, même d'une seule main. Le pilote a devant lui un volant monté sur un pont articulé, qui commande le gouvernail de profondeur.

En tournant le volant à droite ou à gauche, le pilote gauchit les ailes par l'intermédiaire d'une commande entière-

ment sûre agissant sur toute la longueur du longeron arrière.

Les empennages et gouvernails sont de forme géométrique exempte de toute fantaisie et disposée de manière à ce qu'il soit très facile de retenir l'appareil pendant la mise en marche de l'hélice.

Tel quel, le monoplane Deperdussin peut, à l'heure actuelle, rivaliser avec tous les modèles actuels.



M. G. BUSSON



M. R. VIDART

DEUX PILOTES DU MONOPLAN DEPERDUSSIN

Une des curiosités du Salon fut également le stand des chantiers d'aviation HENRI FABRE, où était exposé l'aéroplane marin, appareil spécialement étudié et longuement mis au point en vue des vols sur l'eau.

Cet aéroplane qui a déjà maintes fois prouvé sa valeur se compose d'un châssis vertical de 7 m. de long, sur lequel sont fixés: A l'arrière la surface portante principale de 1 m. 20 de large et 14 mètres d'envergure, derrière laquelle sont installés le moteur et son hélice.

A l'avant les gouvernails de profondeur et de direction ainsi que le stabilisateur.

Au milieu le siège du pilote.

Les particularités de cet appareil résident surtout dans les poutres, dans les ailes et dans les flotteurs.

Les poutres Fabre sont des poutres armées en bois formées de deux semelles réunies, comme le montre notre photographie, par des croisillons, suivant un dispositif nouveau.

Très légères et très résistantes, elles sont exclusivement employées dans la construction des appareils sortis des ateliers Fabre.

Les ailes, d'autre part, sont formées de lattes souples encastées dans une poutre unique. La voilure, enverguée à la poutre et coulisant sur les lattes, peut être tendue, repliée, enlevée ou remise, sans nécessiter le démontage d'aucune pièce.

Cet aéroplane qui repose sur trois flotteurs hydroplanes, l'un à l'avant du châssis, les deux autres à l'arrière, sous chacune des ailes de la surface principale, remporta un gros succès de curiosité et valut à son constructeur de très nombreuses commandes.

Les chantiers d'aviation Henri Fabre avaient également construit l'appareil exposé par l'aviateur Paulhan, un biplan à deux places avec équilibreur à l'avant et queue stabilisatrice à l'arrière qui possède toutes les caractéristiques de la construction Fabre.

Ce biplan est muni d'un train d'atterrissage formé de deux forts patins très élastiques portant des roues de lancement.

L'appareil complet, extrêmement robuste, pèse environ 330 kilos, il comporte en tout 28 câbles sans aucune espèce de tendeurs, et de ce fait se monte et se démonte très rapidement.

Nous verrons du reste bientôt les biplans Paulhan à l'œuvre.

Les moteurs, tout comme les appareils d'aviation, attirèrent l'attention des nombreux visiteurs du Salon de l'Aéronautique, et il convient, avant tout, de signaler le gros succès remporté par ANZANI avec son nouveau moteur à 5 cylindres.

Anzani, du reste, est un coutumier du succès, et tous nos lecteurs

ont encore en la mémoire le moteur de 25 HP 3 cylindres, qui permit à Blériot de traverser la Manche.

Depuis cette triomphale performance, Anzani s'est lancé dans la construction des moteurs à grande puissance, et le modèle 5 cylindres non rotatif qu'il a exposé au Salon de l'Aéronautique a déjà maintes fois prouvé sa valeur.

C'est grâce à lui que Molon, à Deauville, a couvert 126 kilomètres en une journée; que Taddeoli, à Genève, s'est classé

2^e du Prix de Totalisation et 1^{er} de la hauteur, et que, tout dernièrement, Train volait à Issy à 200 mètres de hauteur pendant 50 minutes, le 27 septembre, et pendant 1 h. 1/2 le surlendemain.

De telles performances prouvent, et ce d'une manière irréfutable, la valeur du moteur non rotatif à 5 cylindres en étoile Anzani.

Son poids de 72 kilos fut obtenu par la suppression des chapelles latérales.

Anzani reste donc toujours fidèle à son principe qui consiste à chercher la légèreté dans la simplicité.

C'est l'application du même principe à la tuyauterie d'admission qui fut la grande nouveauté du modèle présenté au Salon.

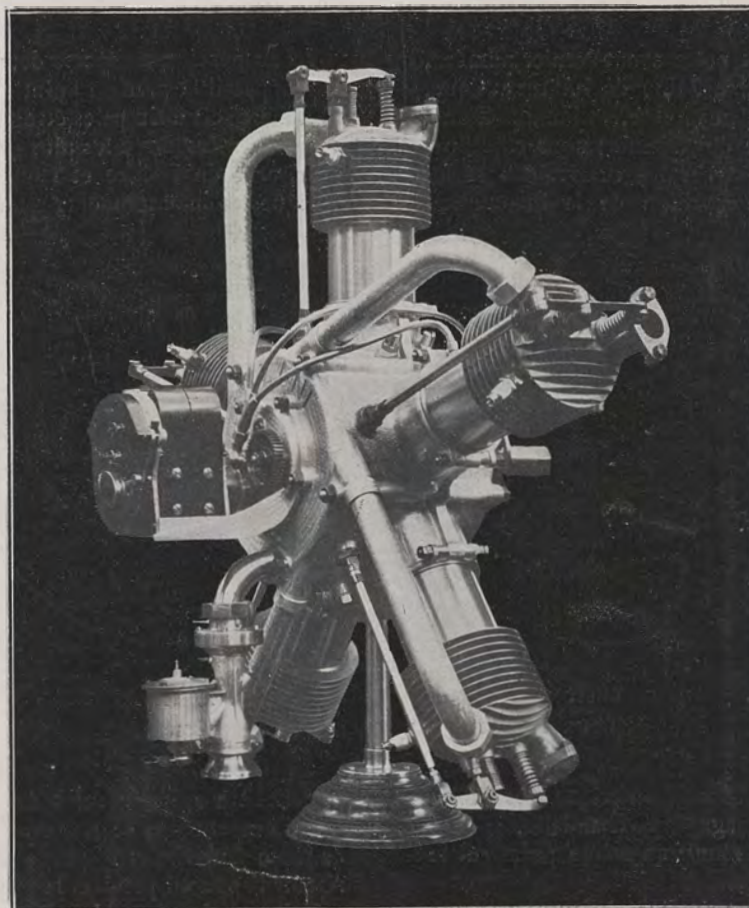
Plus de tuyauterie d'admission; celle-ci faisant corps avec le carter sans toutefois qu'il y ait barbotage entre l'huile et l'essence, si néfaste à la longévité du moteur.

Anzani a voulu, en effet, que ce moteur soit économique, sinon absolument par son prix d'achat, du moins par la durée de ses services et son extrême sobriété d'essence et surtout d'huile.

Cette dernière qualité provient de l'emploi de la nourrice circulaire qui assure le réchauffage des gaz d'admission et le refroidissement de l'huile de graissage contenue dans le carter par échange réciproque de chaleur et de frigorific. Avec son moteur à 5 cylindres, Anzani exposait un 4 cylindres à circulation d'eau qui, complet avec sa magnéto, n'atteignait pas 80 kilos pour 35 chevaux de force, et un 6 cylindres en étoile qui est appelé à remporter un joli succès.



LE STAND FABRE



LE NOUVEAU MOTEUR A 5 CYLINDRES ANZANI

Le stand de l'ingénieur BRÉGUET fut, lui aussi, un des plus fréquentés du public.

Il est vrai d'ajouter que le nom du sympathique constructeur est des plus connus et que le biplan qu'il exposait, fort séduisant du reste, avait depuis longtemps fait ses preuves.

Le biplan Bréguet détient, en effet, le record du monde du poids utile enlevé, avec six passagers à bord, dont le pilote et ce avec un appareil pesant à vide 540 kilos dont la surface des ailes n'excédait pas 55 mètres carrés.

Bréguet, outre ce record peu ordinaire, possède également le record de la vitesse pour biplan ayant effectué avec un passager le voyage Douai-Arras-Douai, soit 40 kilomètres en 26 m. 20 s. soit à 94 kilom. 500 à l'heure.

Le même appareil nouvellement amélioré a atteint les 100 kilomètres à l'heure et a pu enlever trois personnes.

Après ces constatations, l'appareil Bréguet est incontestablement celui qui possède les plus grandes qualités de vol.

Avec un moteur de 45 chevaux, ce biplan a enlevé 400 kilos de poids utile, soit 9 kilos par cheval.

En comprenant l'appareil, le poids total enlevé était donc de 950 kilos, soit donc 21 kilos de charge par cheval.

Aucun autre appareil, quel que soit son type, n'a pu même de très loin approcher ce chiffre, d'autant que la charge spécifique allouée était de 17 kilos par mètre carré et la vitesse réalisée de 70 kilomètres à l'heure.

Le biplan Bréguet peut, de plus, compter parmi les plus robustes. Tous ses haubans sont doublés et toutes les attaches sont calculées avec un coefficient supérieur à dix, c'est-à-dire une résistance dix fois supérieure à celle qui est nécessaire.

Entièrement construit en métal et de ce fait fort solide et fort rigide, l'appareil Bréguet possède pourtant des ailes d'une souplesse remarquable, des ailes qui s'effacent pour ainsi dire dans le vent et amortissent automatiquement les remous.

Le biplan Bréguet universellement connu et apprécié a prouvé longuement sa valeur lors des dernières grandes manœuvres de Picardie.

Il donne confiance à son pilote et c'est là une des qualités que réclame son constructeur.

Ne terminons pas cette rapide revue des nouveautés du Salon sans signaler le moteur CANTON-UNNÉ construit par l'ingénieur SAMLSON, qui semble devoir s'imposer dans le monde de l'aviation.

Ce nouveau moteur dont nous sommes heureux de donner la photographie est non rotatif.

Deux types en existent: 5 et 7 cylindres de 120 d'alésage et de 140 de course donnant respectivement 60 et 90 HP.

Son refroidissement se fait par circulation d'eau dans des chemises en cuivre rouge soudées à l'autogène sur les cylindres en acier pris dans la masse.

Le radiateur peut être intercalé entre les cylindres (figure) ou placé circulairement autour des supports de culbuteur et en tous cas forme un groupe compact.

L'arbre manivelle a un seul

coude, est maintenu par trois roulements à billes et porte le système d'attache des sept bielles qui a été l'objet d'une étude spéciale. Il est tel que tous les pistons ont des courses identiques, des volants en acier forgés avec l'arbre manivelle soustraient en partie l'hélice aux irrégularités motrices. Les pistons sont en fonte, les bielles en acier nickel. Le montage du carter en deux pièces permet la fixation des

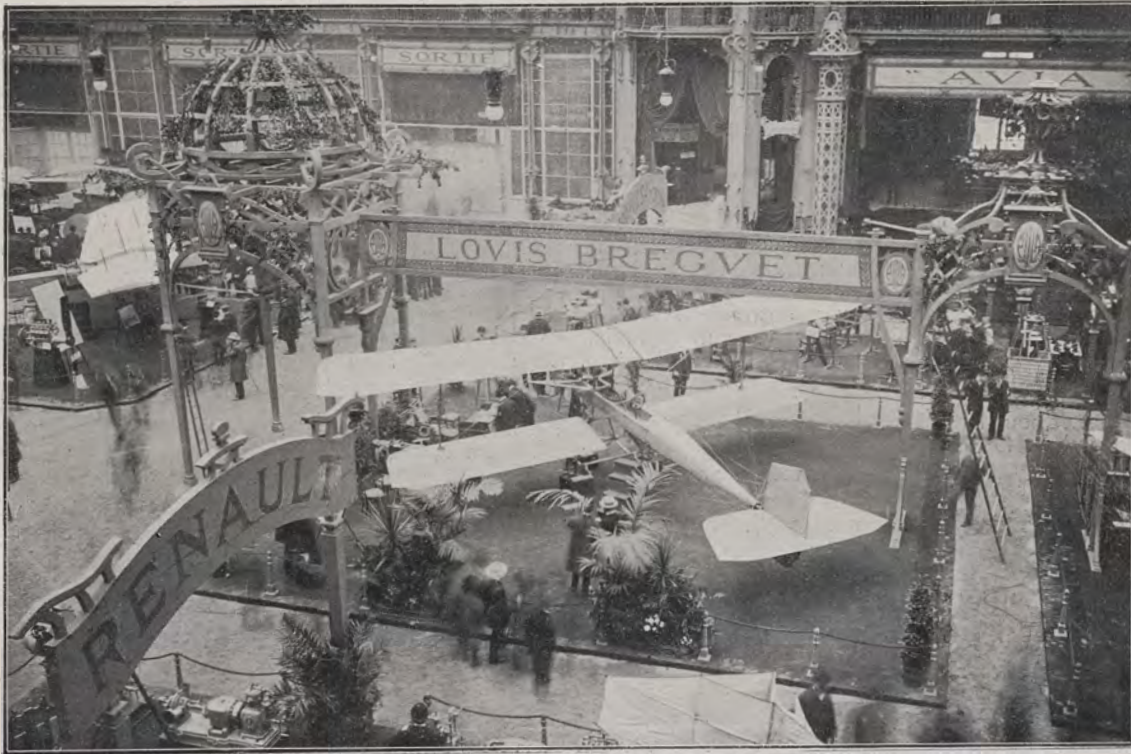
cylindres sans l'emploi de gougeons et permet une visite rapide du moteur. Les soupapes sont toutes commandées par une distribution spéciale, sept lames suffisent pour commander les 14 soupapes d'un sept cylindres.

Le 60 HP pèse 95 kilos, radiateur compris.

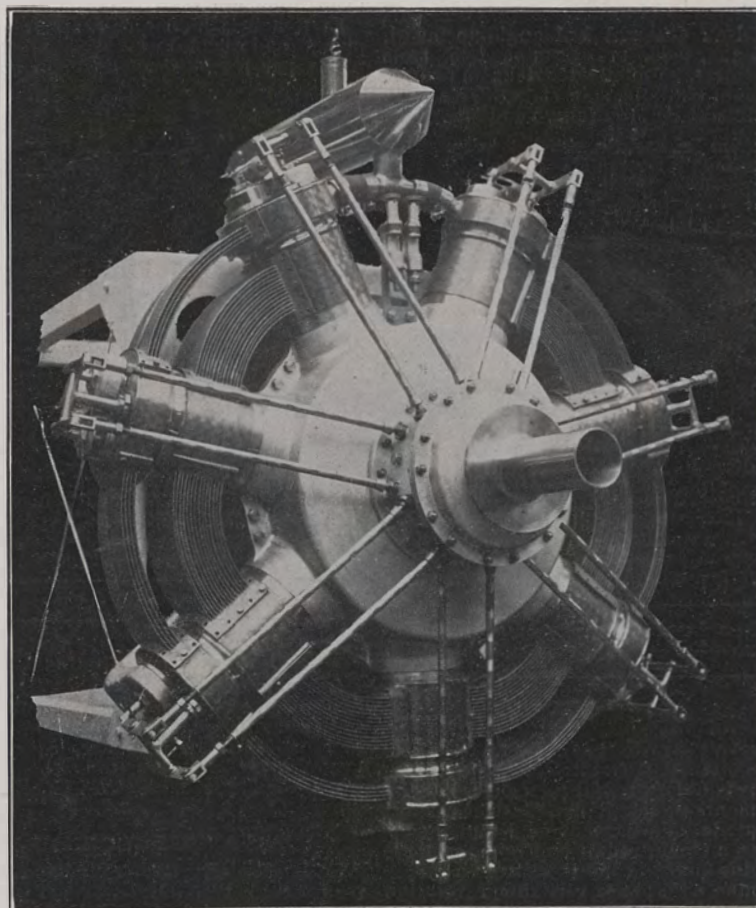
Le 90 HP pèse 110 kilos, radiateur compris.

Nous aurons, du reste, bientôt l'occasion de voir à l'œuvre le moteur Canton Unné qui vient, du reste, déjà de supporter avec succès plusieurs essais en pleine charge pendant dix heures.

Les hélices tout comme les moteurs attirèrent l'attention de tous les nombreux fanatiques de la locomotion nouvelle et il convient en terminant de signaler le succès remporté par L'HÉLICE NORMALE qui détient tous les records de vitesse et de durée, la traversée des Alpes avec Chavez, des Pyrénées avec Tabuteau, et qui est employée exclusivement par Latham, Paulhan, Legagneux, l'école Blériot ainsi que par tous les aviateurs connus.



LE STAND BRÉGUET



LE MOTEUR CANTON UNNÉ

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Les dispositions générales du marché sont meilleures. La liquidation s'est effectuée d'autant plus facilement que le volume des affaires était plus restreint. La crainte de l'argent cher est le commencement de la sagesse.

Le violent recul du Turc, des Consolidés Anglais et des Banques en général, qui avait influencé défavorablement le Marché à la veille de la liquidation, d'une part, et de trois jours fériés, d'autre part, avait provoqué de nombreux dégagements. Aujourd'hui, la Bourse est plus ferme et manifeste quelques velléités de reprise. Mais les conditions du Marché restent néanmoins subordonnées à la question d'argent. On craint toujours une nouvelle élévation du taux de l'escompte à Londres.

La question d'Orient reste la grande préoccupation du moment. Les relations de la Turquie et de la Grèce sont meilleures. Le cabinet Venizelos a finalement trouvé grâce devant les jeunes Turcs, sinon devant l'Assemblée grecque qu'il a dissoute et pour laquelle les élections auront lieu le 18 novembre. Le danger d'incendie est maintenant en Perse, où la Turquie, sous la poussée de l'Allemagne, prétend lutter d'égale à égale avec la Russie et l'Angleterre. Heureusement que le nerf de la guerre manque un peu à la jeune Turquie, c'est un gage de paix précieux pour l'Europe.

Les intrigues allemandes vaudront-elles à Berlin et à Vienne l'honneur peu enviable de payer les dettes turques les plus criardes ? C'est encore un point d'interrogation. Vienne, en particulier, paraît fort ennuyée d'être obligée, pour des raisons de politique internationale, de tenir les promesses faites à la Turquie par des financiers allemands, qui espéraient bien ne jamais avoir à fournir les fonds.

On commence à s'apercevoir à Berlin qu'un triomphe modeste serait de mise en face de cette victoire à la Pyrrhus. On y apporte même ce propos de M. de Tchirskv : « L'aide que nous allons donner à la Turquie ne fera que reculer de quelques mois le moment où, obligée de recourir de nouveau à l'emprunt, elle

devra, non plus accepter les conditions de la France, mais subir une véritable capitulation. »

A moins que... quelques-uns de nos bons banquiers ne fournissent eux-mêmes des verges pour les fouetter. Lors de l'échec de l'emprunt hongrois, nous avions exprimé la crainte de voir l'argent français servir néanmoins à couvrir les besoins financiers du Gouvernement de Budapest. Or, des circulaires lancées depuis en France nous ont montré que nos craintes étaient justifiées. Ce qui s'est passé pour l'emprunt hongrois se reproduit sous une autre forme pour l'emprunt turc. C'est l'épargne française qui fournira indirectement aux groupes allemands les moyens de lutter contre les intérêts français en Turquie. On nous affirme, en effet, qu'une grande banque de notre place aurait déjà escompté, pour 3 mois, environ 200 millions de francs de papier allemand. Cette opération, qui, nous nous pressons de le dire, est très normale est symptomatique à l'heure actuelle, puisqu'elle permet à la haute banque allemande de prêter notre argent à la Turquie, tout en se réservant la commission et l'écart d'intérêt qui nous échappent.

Nullement influencé par la démission du ministère, notre 3 % se raffermi et clôture à 97.10.

Au Parquet, les Etablissements de Crédit sont bien tenus. La Banque de Paris à 1842, le Comptoir d'Escompte à 890, le Crédit Lyonnais à 1444, la Société Générale à 736, le Crédit mobilier à 715 et l'Union Parisienne à 1056.

Nos Chemins de fer sont calmes : l'Est à 905, le Lyon à 1275, le Midi à 1242, le Nord à 1662, l'Orléans à 1352, l'Ouest à 939.

Les Chemins Espagnols abandonnent plusieurs unités : les Andaloux à 251, le Nord de l'Espagne à 362, Saragosse, 407.

Les valeurs de traction sont fermes : le Métro cote 385 ; le Nord-Sud, 338 ; les Omnibus, 696 ; les Voitures à Paris, 264.

Les valeurs d'Electricité n'enregistrent aucun changement notable : la Thomson cote 790 ; la Société

d'Electricité de Paris, 508 ; les Câbles télégraphiques, 182 ; le Secteur Edison, 1114.

Le Suez s'inscrit à 5435.

Une certaine irrégularité se manifeste aux Fonds d'Etat. L'Extérieure est faible à 92.75 sur des bruits de troubles en Espagne, encore imprécis. Le Portugais reste hésitant à 65.

Le Consolidé Anglais cote 80.40 ; le Brésil 4 % 1910, 452 ; le Japon 1910, 97 ; le Roumain 4 % 1910, 91.60 ; le Russe 4 % Consolidé 1901, 95.45 ; le 3 % 1891, 79.10 ; le 5 % 1906, 106.70 et le 4 ½ 1909, 101.80 ; le Serbe 4 % 1895 est faible à 85.60 ; le Turc Unifié cote 91.

Le Rio Tinto est en hausse sensible à 1792 ; El Boleo, 824 ; La Tharsis, 148 ; Le Cape Coper, 176.

Les mines d'or sont fermes : la Rand Mines cote 221 ; la Robinson Gold, 253 ; la Goldfields, 151.

Parmi les valeurs territoriales : la Chartered fait 43, Zambéze, 17 ; East Rand, 132 ; Mozambique, 30.

Les mines diamantifères sont très bien tenues : De Beers, 445 ; Jagersfontein, 227.

Le Platine, en nouvelle hausse, atteint le cours de 640.

Les valeurs de caoutchouc restent faibles : la Financière à 313, l'Eastern à 60, le Malacca 176.

La Shansi cote 52.

Les valeurs pétrolières sont toujours délaissées : Apostolake, 132 ; Spies Petroleum, 32 ; Maikop Spies, 17.

A Lille nos grands charbonnages faiblissent un peu : Anzin cote 8500 ; Courrières, 3466 ; Lens, 1150 ; Ostricourt, 3140 ; Bruay, 1250.

A Bruxelles, la tendance reste ferme : Fontaine-l'Évêque cote 3320 ; Noël-Sart, 3095, Sacré-Madame, 5280 ; Trieu-Kaisin, 1295 ; Monceau-Fontaine, 8837 ; Houillères unies, 580.

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

L'Anthraxite russe gagne quelques points à 136.

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

OFFICIERS MINISTÉRIELS

2 MAISONS à Paris, 1° r. Logelbach, 10. C° : 307^m, Rev. br. 17.150 fr. M. à p. 200.000 fr. ; 2° r. Pasquier, 32 Rev. n. 11.250 fr. M. à p. 150.000 fr. Ad. Cn. Not., 22 nov. M. SALLÉ, not., 154, b° Haussmann. N.

MAISONS à Paris. A ad. Et. Brault, not., Neuilly (S^m), 23 Novemb., 2 h. Cont. Rev. M. à p. 1° R. S.-AN TOINE, 97 et 99 489^m 29.500 f. 250.000 f. 2° R. S.-ANTOINE, 129 et PREVOT 14 16^m 6.33 f. 50.000 f. 3° R. J.-J.-ROU SEAU, 31, face 674^m 52.900 f. 600.000 f. Bourse du Commerce et 4° a. EVALLOIS-MERRET. TERRAIN et CONS^m r. Cave, 46, et Freres Heberl, 131. S^m 1.500^m net 4.000 f. M. à p. 60.000 f. N.

On dem. à acheter CHASSE 4 à 500^m avec hab^m au G^m Propriété de plus 15 J^m de Paris. S'ad. à M. DITE, not. à Paris. 10 bis, b° Nouvelle. T.

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.

A vendre : 1° Autoche, j^l b., 5 ans, par Edouard III et Abyssinie, gagnante plat et obstacles, entièrement saine et nette. 2.000 fr. — 2° Lucinière, j^l noire. 3 ans, par Gulistan et Lucette II, n'a jamais couru. Saine et nette, sauf trace accidents jarret droit, gè-

PETITES ANNONCES

nant en rien. 1.800 fr. — Lt Manhes, art^l, Fontainebleau. 609

A vendre : Cheval bai anglo-normand, prend 5 ans, 1^m 66. Très beau modèle. trois belles allures, se monte délicieusement en femme, saute bien. S'attelle, sain et net. Très sage. — Lieutenant de Montlaur, Vendôme. 613

Superbe Irlandais, 1^m 63, très membré, susceptible porter poids énorme, 9 ans, sagesse absolue, galop très léger, fort sauteur, large essai sur parcours gros obstacles. 1.600 fr. — Lt de Vilmaest, 6^e chass^s, Lille. 614

Jument alezane, beau modèle, se monte, s'attelle, saute bien. 900 fr parce que genoux marqués accident automobile. — Vicomte Lamettrie, Dinard. 615

Magnifique Irlandais presque pur sang, 8 ans, 1^m 60, absolument sain et net, allures idéales, très gros sauteur, a chassé deux ans en Angleterre, seul défaut peur des automobiles 1.100 fr. — V^le de Pluvie, 1, r. Traversière-du-L., céé, Laval (Mayenne). 616

Vente de 2 chev. prov. de l'écurie de M^lle A. K..., mercredi proch. à 2 h. chez Chei, r. Ponthieu. Virago, 11 a., j^l de selle p. homme et dame (papiers) Gaulois, 5 a., ch. de selle p. homme et dame (papiers). 617

Vaches bretonnes tuberculines, bidecs bretons. — Bot, vétérin^e, Pontivy. 591

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 !

Personne n'ignore la véritable révolution que ces châssis ont amenée sur le marché. Songez donc :

Souplesse approchant celle de la vapeur ;

Consommation réduite de 30 0/0 ; Rendemement augmenté de 25 0/0 ; Silence absolu.

Et tout ceci n'est que l'expression de la plus stricte vérité. Les chiffres officiels, contrôlés par les fabricants concurrents eux-



mêmes, sont là pour le prouver. De plus, tous les essais seront accordés avec empressement à ceux des lecteurs du Sport Universel Illustré qui les demanderont à M. Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine.

A vendre 9.000 fr., limousine de Dion, 4 places, 14 chevaux, dernier modèle, livré août 1910. Jantes amovibles, roues 815x105, amortisseurs Houdaille. — Ecrire M. Gagneau, 85, boulevard Malesherbes. 611

Voir suite des Petites Annonces ci-contre

ÉCHOS

A l'Hippodrome Skating Rink

Les nombreux habitués de l'Hippodrome Skating Rink auront le plaisir d'admirer cette semaine le fameux Monohan qui, pour la première fois en France, exécutera ses merveilleux exercices tous les jours à 4 h. 45 de l'après-midi et à 10 h. 45 du soir.

**

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 indéterminable et le public qui l'apprécie le demande sous le nom très abrégé de " Raphaël-Export ".

**

« Comment les Eleveurs et les Veneurs sup- portent-ils encore les ennuis occasionnés par les animaux indisponibles?... Les Chevaux et les Chiens boiteux n'existent plus pour ceux qui utilisent le Topique DÉCLIE-MONTET ; c'est un service à leur rendre que de le leur faire connaître. »

La Corrida
PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

PARFUM
POUDRE
LOTION
SAVON

18 PLACE VENDÔME
PARIS.

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME, PARIS

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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