

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



LE RALLYE-PAPER DU CHATEAU DU TILLET
M. DE SALVERTE DANS LA DESCENTE DE LA COLLINE BOISÉE

CHRONIQUE

JAMAIS la saison de plat n'aura pris fin au milieu d'un concours aussi considérable de chevaux. A Saint-Cloud comme à Maisons, c'est en foule que les malheureux se sont disputés les dernières consolations. Il y a eu soixante-dix à quatre-vingts partants tous les jours; et l'on aurait pu se croire à l'aurore de la campagne, à condition toutefois de ne pas trop s'approcher du paddock.

Car alors la vue de tous ces animaux émaciés, aux côtes apparentes, à la raie de misère creusée dans la croupe, aux gestes las, ne laissait aucun doute sur le degré de fatigue de cette cavalerie que seul le désir illusoire de boucler un exercice en déficit maintenait sur la brèche.

Combien d'ailleurs, après la distribution finale, regagneront leurs boxes, aussi vierges de toute victoire qu'au début de l'année?

Sur le programme de clôture de Maisons-Laffitte je relève 47 noms de chevaux n'ayant pas la plus modeste victoire à leur actif, il y en avait soixante-deux le lendemain à Saint-Cloud!

Je sais bien que le plus fort de ces chiffres est fourni par les deux ans. Mais ceux-ci tiennent campagne depuis cinq mois bientôt et le total des frais pour un two year old n'est pas sensiblement inférieur à celui d'un vieux cheval.

Si les propriétaires nourrissaient moins d'illusion, à l'égard de leur cavalerie, avaient la sagesse de réformer certains estropiés, certains tarés, dont l'exploitation est fatalement désastreuse, le nombre des maidens, il est juste de le reconnaître, serait beaucoup moins élevé; il n'en reste pas moins que beaucoup de sujets pourvus de qualité qui mériteraient d'avoir gagné n'ont pu le faire parce qu'il y a pléthore.

Etant donné qu'on ne peut courir, sauf le dimanche en été, qu'à Paris seulement, étant donné que d'autre part, il est impossible de mettre deux hippodromes en concurrence, et que toutes les journées sont prises, le nombre des courses à disputer est fatalement limité. Nous avons atteint sous ce rapport le maximum. Par voie de conséquence le nombre des chevaux à inscrire sur la liste des vainqueurs est également limité.

Donc il n'est pas possible d'envisager une extension indéfinie de l'effectif. Celui-ci dépasse déjà les besoins. Voilà la vérité.

A cette situation, il n'y a pas de remède, il n'y a que des palliatifs. Un des plus efficaces, celui qui nous paraît le plus digne de l'attention des sociétés, c'est l'augmentation des sommes allouées aux chevaux placés.

Ce n'est un secret pour personne que la stricte application de la loi sur les paris aux courses a grossi dans des proportions notables les recettes des Sociétés. Si cet état de choses se maintient, quand les fonds de réserve auront atteint leur plein légal, on sera encore amené à grossir les prix.

Malheureusement, il est fort probable qu'on cédera une fois de plus à la tendance qui nous porte vers les épreuves monstres. On créera quelques nouveaux prix de 100.000 francs, ou on augmentera ceux déjà institués. L'expérience démontre l'attraction de ces gros lots sur les foules.

Ce faisant, on perpétuera la situation présente, on permettra aux très bons chevaux, le plus souvent aussi aux chevaux heureux, mais surtout aux grandes écuries de ramasser de vraies fortunes, mais on ne contribuera pas à faire vivre le petit propriétaire et par suite le petit élevage.

L'un et l'autre sont fort intéressants cependant. Les courses ne peuvent plus aujourd'hui être la chose de quelques-uns. Pour en assurer le fonctionnement sur tout le territoire, pour faire vivre les nombreuses industries qui ont pris naissance sur le turf, il faut que les écuries modestes subsistent. Pour donner un appui moral aux Sociétés vis-à-vis des pouvoirs publics, pour créer un courant favorable au sein du Parlement, il convient que le petit élevage constitue une clientèle imposante.

Cette clientèle, nous le répétons, a beaucoup de mal à vivre, à l'heure actuelle; on l'aiderait sérieusement en augmentant les allocations aux chevaux placés. On est entré tout récemment dans cette voie, on a abandonné les vieux errements, qui s'y opposaient, sous prétexte que la chose n'était pas sportive. Que l'on persévère et que l'on suive l'exemple donné par les courses au trot. La moitié du budget

total y est affecté aux seconds, troisièmes et quatrièmes. Ainsi le nombre des élus, par rapport à celui des appelés, est trois fois plus grand. Et, en même temps qu'on répare dans la mesure du possible les injustices imputables à la « glorieuse incertitude », on assure la régularité des courses pour le plus grand bénéfice du public, convié à jouer les chevaux placés sans avoir la garantie que les places sont disputées.

Mais revenons à la semaine. Les victoires de Philippe III et de Maxime ont mis en évidence le lot du Prix Saint-Firmin; mais il ne convient pas de tirer des déductions trop rigoureuses du succès de chevaux frais et dispos sur des adversaires épuisés par des courses répétées dans un terrain profond. Notons encore le nouveau succès de Garance II et restons-en là pour les jeunes. Pour ce qui est des vieux, on ne trouve à signaler que le retour de forme d'Holbein, qui s'est bien trouvé de l'entraînement américain.

Tout cela n'a qu'un intérêt immédiat. Et l'on aurait enterré dans le calme cette dernière semaine sans l'incident Capri-Cigale, qui a causé quelque bruit dans le Landerneau Hippique.

Evidemment, ce n'est point chose banale qu'un entraîneur puisse confondre deux de ses pensionnaires, prendre une pouliche de deux ans pour une jument de trois, et faire courir l'une à la place de l'autre. Bien que la cadette fut beaucoup plus grande et plus forte que l'aînée, l'erreur n'en est pas moins comique. Mais ce qui me paraît beaucoup plus amusant, c'est la victoire de cette pouliche de deux ans, sur 2.000 mètres, à poids égal sur un lot de vieux routiers, assez médiocres, à la vérité. C'est une expérience qu'on n'aurait pas voulu tenter; la fausse Capri s'est acquittée de cette tâche, réputée difficile, avec une désinvolture qui a fait naître les plus grandes espérances... de son nouveau propriétaire. Cigale a, en effet, changé de main après sa victoire: elle était à réclamer.

Cette substitution de chevaux qui aurait pu donner lieu à une affaire fort désagréable si elle avait eu lieu en sens inverse, n'aura que des suites anodines, le propriétaire et l'entraîneur ayant eu la chance de faire courir un deux ans pour un trois ans, ce qui ne laisse aucun doute sur leur bonne foi. Malheureusement pour eux, ils perdent une excellente pouliche.

Bien que l'acquéreur de Capri II, en croyant acheter cette jument, se soit effectivement trouvé possesseur d'une Cigale à laquelle il ne songeait pas, il semble bien qu'il va la garder en se basant sur les stipulations du Code des courses.

En revanche, si l'on se place au point de vue — qui nous paraît dominer — du Code civil. l'acquisition doit être annulée, car il y a erreur sur la chose vendue.

Allons-nous voir les deux juridictions aux prises?

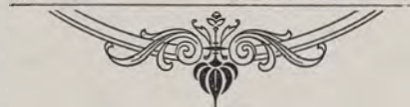
**

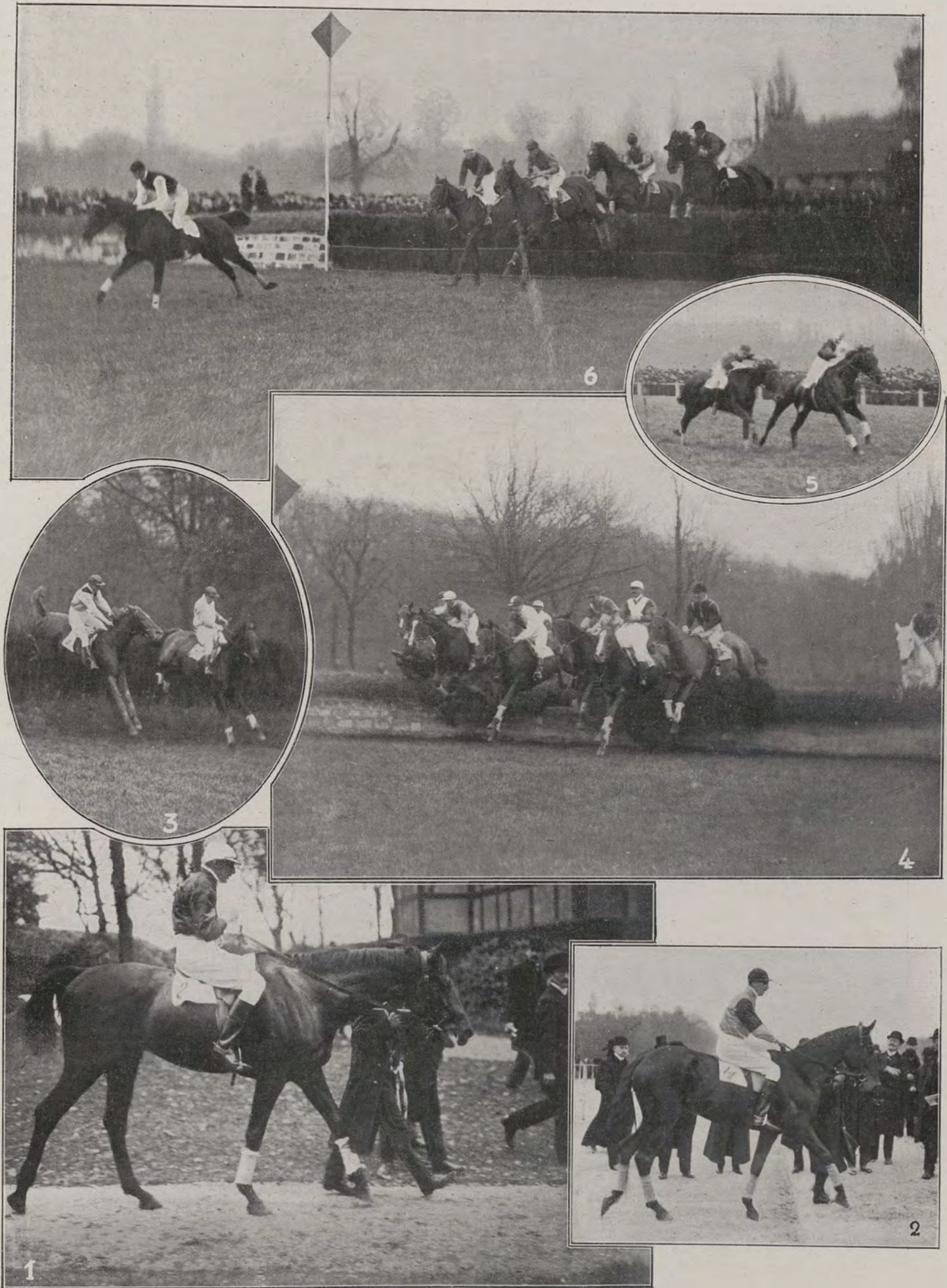
Cependant que le sport légitime s'apprête à sommeiller pendant quatre mois, les courses d'obstacles présentent une heureuse animation. Beaucoup de vieux routiers, une phalange de jeunes qui s'émiette. Rien de bien nouveau, nous constatons seulement que la descendance de Saint-Simon est moins constamment heureuse que lors des campagnes précédentes. Saint-Damien vieillit, Lauzun, qui ne sera bientôt plus représenté que par de vieux chevaux, subit une éclipse. Voilà qui va compliquer la tâche des acquéreurs de steeple-chasers; ils ne pourront plus opérer les yeux fermés et presque à coup sûr à la seule condition d'ouvrir largement leurs portefeuilles.

Vaisseau Fantôme, qui s'affirme comme le champion des jeunes jumpers, est par Chesterfield, mais petit-fils de Saint-Simon par sa mère; c'est une indication.

L'épreuve à souligner est le Prix de Châlons, dans lequel nos gentlemen si rarement conviés à présent ont fourni un très joli parcours, qui s'est terminé par une arrivée très chaude entre deux cavaliers, MM. Deffis et de Saint-Sauveur, égaux à de bons professionnels.

J. R.





LA RÉUNION DU DIMANCHE 13 NOVEMBRE A AUTEUIL

1. IULE (M. DEFFIS) AU COMTE DU PONTAVICE, VAINQUEUR DU PRIX DE CHALONS
 2. RATAFIA II, APP. A M. O. SMETS, SECOND DU PRIX DE CHALONS — 3. LE SAUT DU BULL-FINCH DANS LE PRIX GEORGES BRINQUANT
 4. LE SAUT DU MUR EN PIERRES DANS LE PRIX DE CHALONS
 5. L'ARRIVÉE DU PRIX DE CHALONS, IULE BAT RATAFIA II — 6. LE SAUT DU MUR DANS LE PRIX VERTIGE

NOS GRAVURES

LA huitième réunion d'automne, donnée le 13 novembre dernier, attira à Auteuil une assistance fort nombreuse.

LE PRIX VERTIGE (3.100 mètres, haies) revint à Castibelza qui, admirablement servi par le train rapide fait par Ovide, vint rejoindre ce dernier entre les dernières haies. Rouvrou, bien revenu sur la fin, terminait second à trois quarts de longueur, et Mutchi-koak, le favori, finissait péniblement quatrième derrière Bonnelles.

LE PRIX GEORGES-BRINQUANT (3.500 mètres, steeple-chase) offrait aux jeunes sauteurs l'occasion de franchir pour la première fois la rivière des tribunes. Sept concurrents se présentèrent au départ. Un seul, Hopper, restait à la rivière des tribunes. Galiac, d'autre part, était arrêté après la butte, et, dans le tournant des lacs, la partie était circonscrite entre Mon Cauchois et Vaisseau Fantôme. Celui-ci prenait le commandement un peu avant la dernière haie et l'emportait, sans effort, d'une longueur, tandis que Domrémy II prenait, à distance respectueuse, la troisième place.

LE PRIX DE CHALONS (4.500 mètres, steeple-chase), la course d'automne des gentlemen-riders à Auteuil, mit aux prises dix con-

currents et se termina par une belle arrivée entre deux des concurrents les plus en vue, Iule et Ratafia II.

Iule, fort bien monté par M. Deffis, fit partie du groupe de tête. Après le huit, Ratafia II, Cloudy et Iule étaient bien détachés du reste du peloton, et, à l'entrée de la ligne droite, seuls, Ratafia II et Iule restaient en course. Celui-ci s'assurait l'avantage à la dernière haie et l'emportait finalement d'une demi-longueur.

IULE, dont nous reproduisons la photographie, naquit en 1905 par Tibère et Imola, chez son propriétaire actuel le comte du Pontavice.

Il débuta à 3 ans, courut 3 fois en plat puis fit ses débuts en obstacles mais ne remporta aucune victoire en cette première année de courses.

La saison dernière, Iule ne parut qu'une fois sur le turf; cette année, il disputa neuf épreuves et remporta cinq victoires.



LE PRIX DOUBLON (3.100 mètres, haies), porté au programme de la réunion du 10 novembre et dont nous donnons plus bas une photographie, mit aux prises douze compétiteurs.

Oilskin, qu'on n'avait pas revu depuis le jour du Grand Steeple-Chase, alors qu'il triomphait de Diadoque et de Remue

Ménage, fit une rentrée victorieuse.

En tête, dès le départ, il restait pourtant en dedans de son action durant toute l'épreuve et l'emportait finalement au petit galop devant Mont Agel et le favori, Le Matifan.



VAISSEAU FANTÔME, Pⁿ B. B., NÉ EN 1907
PAR CHESTERFIELD ET VÉNÉRATION, APP. A M. DEUTSCH DE LA MEURTHE
GAGNANT DU PRIX GEORGES BRINQUANT



Le Mesnu

Astre Royal

Pacificateur

Le Matifan

Arghoun

Oilskin

LE SAUT D'UNE CLAIÉ DE LA PISTE DES FORTIFICATIONS, DANS LE PRIX DOUBLON

LE DRESSAGE EN LIBERTÉ

DU CHEVAL D'OBSTACLE

Par le C^{te} Louis d'Havrincourt

(Suite et fin)

Dressage à la Rivière

CET obstacle paraît le plus facile à passer sans effort dans une foulée de galop, et pourtant c'est celui qui donne le plus de mal à bien apprendre au jeune cheval.

Le miroitement de l'eau au soleil, le clapotement des ondes remuées par le vent, s'il s'agit d'une douve; la profondeur de l'ombre incertaine, si c'est un fossé couvert, sont pour lui autant de sujets d'épouvante et d'angoisse.

Ce saut qui semble si naturel, si aisé, beaucoup de chevaux le prennent mal, le refusent ou le déroberont avec acharnement, partent de trop loin ou de trop près, voire même galopent à travers sans s'enlever.

Chez nous ils ne peuvent ni sauter de travers dans les coins, ni refuser, ni dérober. Notre tâche est donc bien plus aisée qu'au travail à la longe, où le cheval a toutes facilités de se payer ces différentes incartades, et de prendre ces mauvaises habitudes.

Nous allons démontrer comment nous procédons pour initier d'abord le cheval à cet exercice qu'il appréhende; comment ensuite nous remédions aux défauts du saut de largeur.

C'est un tort de commencer par des rivières ou fossés trop larges; le grand maximum dans tous les cas, devrait être de deux mètres.

Sur le côté droit de ma piste, j'ai fait creuser un trou de deux mètres, ayant 0 m. 80 de profondeur, le fond imperméabilisé par une couche de ciment armé et recouvert de gazon ou de sable pour le rendre plus doux aux sabots.

Comme cette rivière m'emcombraît à certains moments ou était inutile pour les chevaux confirmés, j'ai imaginé un lourd et solide plancher en chêne, s'adaptant très exactement dessus, la couvrant ou la découvrant à volonté.

De cette façon, suivant les besoins, je lui mets ou je lui ôte sa couverture mobile qui serait assez solide pour supporter une voiture attelée; avec quelques brouettes de sable il n'y paraît rien, et le cheval le plus massif peut sauter et galoper dessus.

Ma rivière pourrait donc être utilisée sans aucun inconvénient dans n'importe quel manège couvert. N'est-ce pas une innovation amusante à créer dans un de ces manèges?

Il importe peu qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'eau dans le fossé-rivière. L'eau ne sert qu'à habituer le cheval à son miroitement, mais elle n'a aucune action sur le mécanisme du saut de largeur.

Sur les deux berges du fossé et au ras du trou, il est très utile de bien fixer en terre deux gros rondins qui débordent du sol d'une dizaine de centimètres, et assez forts pour ne pas céder ni casser, si le cheval vient à buter dedans.

Si celui-ci prend sa battue de trop près, le choc de ses sabots contre les barres rigides lui fait mal et l'invite à ouvrir l'œil.

S'il se reçoit trop court sur la berge opposée, la même correction l'attend.

Le dresseur se trouve donc armé contre les deux fautes habituelles du débutant qui comprendra vite qu'il lui faut partir à la bonne place, ni trop loin, ni trop près et se recevoir de même.

Quand le fossé est suffisamment profond, il est fort rare que le cheval mette les pieds dedans, et les deux barres en éveillant son attention allongent beaucoup son saut.

S'il vient à oublier dans le fossé une partie de lui-même, nous l'en corrigeons facilement en mettant deux petites barres de fer plein en croix à fleur de l'eau, si l'eau il y a; au-dessus du trou, si la douve est sèche. Il s'y heurtera désagréablement les pattes et il ne recommencera jamais plus sa descente ou son bain.

Dans le cas d'arrêt-refus, évitez une faute qui peut avoir de terribles conséquences, voire même causer la mort du cheval:

Ne forcez jamais le cheval à sauter de pied ferme un saut de volée.

Ne criez pas, ne courez pas.

L'animal, perdant alors la tête, ferait un saut désespéré en chandelle, et pour peu que la berge soit glissante et le trou creux, risquerait de se tuer en se brisant les vertèbres cervicales, et cela si puissant qu'il fût, car il se trouverait dans l'impossibilité de se servir de son encolure.

J'en ai fait une fois la triste expérience en perdant ainsi une de mes meilleures juments, la pauvre Good Bye.

En cas de refus, l'aide devra donc entrer doucement dans le couloir, sans bruit ni geste, et du côté opposé à la tête du cheval; face à l'instructeur qui ira se placer à une vingtaine de mètres de la rivière, également à l'intérieur des palissades.

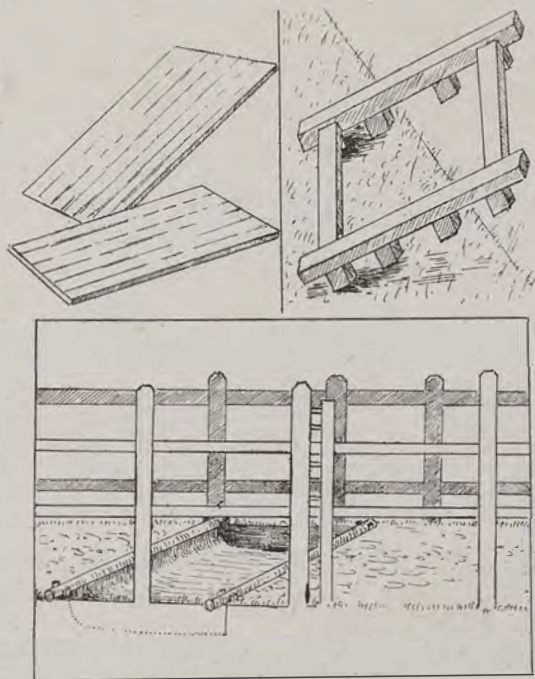
Voyant arriver sur lui l'aide avec sa chambrière menaçante, le cheval fera demi-tour et cherchera à s'échapper du côté de l'instructeur qui le fouettera rigoureusement et le poursuivra dès qu'il aura le champ nécessaire pour la bonne exécution du saut.

S'il passe enfin correctement, avoir soin de le flatter, ne pas lui en demander plus et le récompenser d'une friandise.

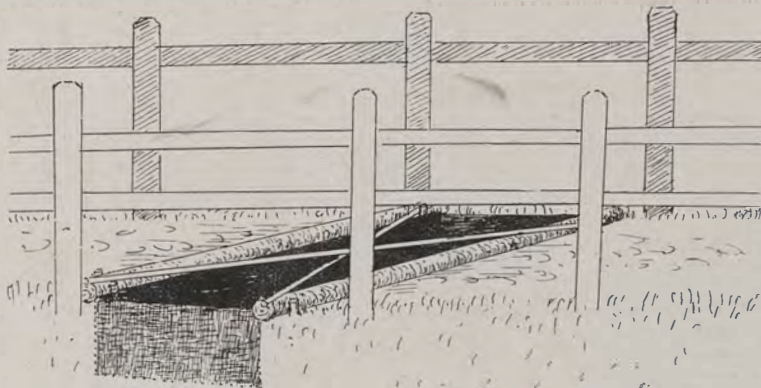
S'il renouvelle son arrêt, le prendre par la tête, qui, avant la leçon, a été garnie du caveçon, et devant le fossé, à l'endroit même où il piétine en charognant, le caveçonner brutalement.

Après quoi le ramener en arrière de quelques mètres, l'actionner de la voix et du fouet. Quarante-vingt-dix-neuf fois sur cent il passera. S'en tenir surtout à cette première marque de bonne volonté, le caresser et le rentrer.

Bien entendu, la douve de deux mètres peut être élargie à volonté en la faisant précéder d'une haie mobile garnie d'ajoncs ou de genêts



PLAN DE LA RIVIÈRE



PLAN DE LA RIVIÈRE RECOUVERTE DE DEUX PETITES BARRES DE FER PLACÉES EN CROIX



PREMIER TEMPS — L'INSTRUCTEUR TENANT LA LONGE EN MAIN EST REJOINT PAR LE CHEVAL SUR LE HAUT DE LA BANQUETTE
IL FLATTE LE CHEVAL ET LE LAISSE MANGER L'HERBE

et que l'on recule à volonté ; elle se prête en outre à toutes les combinaisons d'obstacles, tels que doubles et triples barres, brooks, oxer, fossés précédant ou suivant une barre.

Une rivière plus large serait, non seulement inutile, mais préjudiciable pour les premières leçons et ne comporterait pas ces nombreuses transformations.

Nous le répétons encore, la rivière-fossé est le seul obstacle vraiment dangereux pour un cheval laissé libre, surtout quand elle est précédée ou suivie de grosses barres nécessitant un saut haut et large.

Dans ce cas, un instant de distraction peut être la cause d'un accident mortel.

Dressage sur la banquette

Il existe des banquettes de tous les genres, la banquette classique, escarpée, précédée et suivie d'un petit fossé, le contre-haut, le contre-bas, la double banquette de Pau (dite tombeau), le Vol-Poom Belge, etc.

Quelle que soit sa forme, nous la faisons toujours sauter les premières fois à la longe.

Le cheval est mis en confiance, quand il voit l'homme le précéder sur la banquette, sans lui lâcher la tête. L'instructeur, en passant derrière, a toute facilité pour appuyer l'animal, qui n'a besoin que de l'élan de 3 à 4 foulées pour arriver au sommet, où l'aide l'attend et lui laisse reprendre haleine et confiance avant de redescendre.

Il n'est donné qu'à de très rares sauteurs de pouvoir passer un gros talus dans une foulée de galop, de pouvoir arriver sur le faite sans décomposer leur saut, les quatre pattes presque

ensemble, et de se repousser alors des sabots de derrière pour reprendre le sol de l'autre côté.

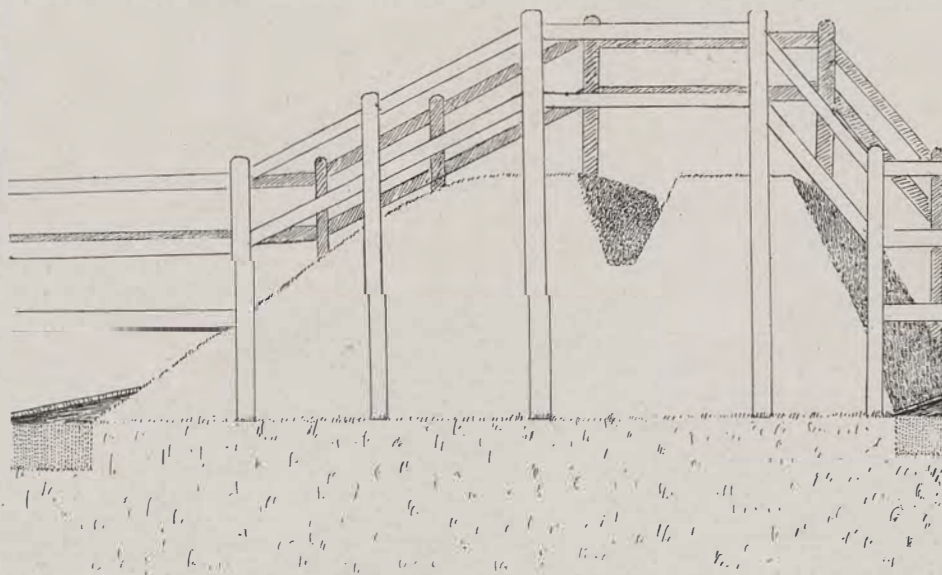
Les Irlandais appellent ce temps « Kick the bank » — ruer dans la banquette. Ces trois mots anglais peignent admirablement l'action de l'animal et le jeu de son arrière-main.

Pour la leçon des talus j'ai adjoint à mon manège une autre piste adjacente, donnant une assez longue ligne droite, parallèle à la première et sur laquelle sont espacés quelques obstacles de campagne, faits une fois pour toutes.

Après bien des transformations, bien des tâtonnements, je me suis définitivement arrêté à la forme de banquette que je vais décrire et qui à elle seule réalise tous les types possibles que nous rencontrons en concours ou à travers pays.

« Fossé de 1 m. 80 de large, profond de 0 m. 80 centimètres, suivi d'un plan incliné de 6 mètres lui donnant l'aspect du Vol-Poom Belge.

« Sur l'extrémité de cette pente formant plateau, est creusé un fossé de 1 m. 50 de profondeur, large de 1 m. 30, figurant la double banquette dite « tombeau de Pau ». En bas du dernier talus large de 2 mètres et haut de 1 m. 80, est un petit fossé de 1 m. 20 que le cheval devra sauter, pour se recevoir à terre ».



PLAN DE LA BANQUETTE

Prise dans le sens du plan incliné, cette grimpe ne rebute pas le débutant, qui aura dû être confirmé auparavant sur les fossés.

Dans le but de mettre le cheval en confiance, les deux ou trois premières leçons devront toujours être données à la longe, en faisant précéder le cheval par l'homme d'écurie qu'il connaît le mieux.

Après avoir franchi le fossé, il arrive sur le faite où il est fort surpris de rencontrer le trou du tombeau. Cette apparition éveille son instinct de prudence, ce flair du danger et de

l'imprévu qu'il doit acquérir sur les talus, lui fait ouvrir l'œil, lui apprend à ne jamais poser un pied sans regarder où il le pose, et à bien allonger son encolure en baissant son nez.

L'aide flatte le cheval, ne le bouscule pas, lui laisse le temps de réfléchir, et lui donne un morceau de sucre. Après qu'il aura passé correctement le trou, l'homme le prend et le laisse glisser le long de la pente pour arriver en bas.

La longe assujettie au caveçon doit être pour le travail des ban-

faire aimer son travail au novice et pour y parvenir, la douceur jointe à un morceau de sucre fera mieux que plaies et bosses.

Exécuter le même travail en sens inverse ; et c'est alors la banquette classique droite et précédée du fossé qui se présente au sauteur.

Il est bon de mettre à terre une grosse barre sur le bord du fossé, de façon à ce que l'animal parte de plus loin, sans quoi il arrivera sur la pente avec son nez et son poitrail, et point avec ses pattes.



DEUXIÈME TEMPS — L'INSTRUCTEUR PRÉCÈDE LE CHEVAL ET DESCEND LE TALUS
LE CHEVAL, AU BESOIN, SERA APPUYÉ PAR LA CHAMBRIÈRE DE L'AIDE QUI LE SUIT

quettes de 2 à 3 mètres plus longue que les dimensions usuelles, de façon à ce que l'homme puisse précéder l'animal de plusieurs mètres, sans risquer de le recevoir sur le dos.

Si le cheval refuse, l'aide doit laisser à l'instructeur le temps d'arriver à son secours. Celui-ci, après avoir fait reculer l'animal de quelques pas, l'appuie de sa chambrière, tandis que l'aide passe le fossé devant.

Pour tous les talus, en général, ne recourez à la correction et au caveçon qu'à la dernière extrémité ! — il faut avant toutes choses

Je dois à mon couloir de n'avoir jamais manqué un cheval sur les banquettes.

Grâce aux gâteries, qu'ils étaient toujours sûrs de trouver sur le sommet quand, à leurs débuts, ils décomposaient le saut derrière l'aide ; quand plus tard, laissés libres, ils franchissaient d'eux-mêmes les talus, ils affectionnaient tous leur couloir.

Je m'amuse souvent à la belle saison à les laisser brouter l'herbe sur le faite des plus grosses banquettes, ils y sont aussi calmes qu'en croquant l'avoine à l'écurie.

Après les achats d'étalons de Toulouse

Les annuels achats d'étalons de Toulouse eurent lieu les 28 et 29 octobre dernier au terrain Maury.

188 étalons furent présentés. Les haras nationaux en achetèrent 34 se répartissant comme suit : deux étalons de pur sang arabe (dont Diban qui a obtenu le prix record de 12.000 francs) ; quatre étalons de demi-sang anglo-arabe à 50 0/0 ; six étalons de pur sang anglo-arabe à 50 0/0 ; dix-huit étalons de demi-sang anglo-arabe à 25 0/0 et quatre étalons de pur sang anglo-arabe à 25 0/0.

Le prix global de ces acquisitions fut de 222.000 francs, soit une moyenne de 6.500 francs par cheval.

Une diminution dans le nombre de chevaux achetés par les Haras français et une augmentation dans les bénéfices réalisés par les éleveurs, voilà donc ce qui se dégage de ces achats.

Le premier fait n'a rien qui doive nous étonner. Quant au deuxième, c'est à nos remontes que nous devons en rapporter le mérite. Leur courtoisie, en effet, a réalisé le desideratum que nous

avons exprimé ici même. La remonte française, s'inspirant des intérêts supérieurs de l'élevage, s'est effacée devant les représentants des haras étrangers, donnant ainsi aux éleveurs la facilité de vendre certains de leurs produits à leur véritable valeur. Et de ce geste, les éleveurs du Midi doivent lui être infiniment reconnaissants.

D'un autre côté, l'impression que la mission spécialement déléguée par le Gouvernement italien auprès des éleveurs de l' "Ecurie Coopérative" du Midi, a remporté de la très belle exhibition de chevaux des 28 et 29 octobre, aura des effets durables qui se feront sentir lors des achats que le Gouvernement Italien a l'intention d'effectuer en 1911. Nous rappelons que c'est à notre ambassadeur en Italie que nous devons ce résultat car, en faisant connaître les conclusions tirées des nombreuses mensurations que grâce à nos Ministres de la Guerre et de l'Agriculture et grâce aussi à des amis dévoués que nous avons pu recueillir, il a aidé à détruire, en Italie, la légende de l'insuffisance de la membrure du cheval anglo-arabe.

Notre brillante présentation d'étalons en 1910 et les achats nombreux et judicieux que les étrangers ont fait à Toulouse serviront, nous y comptons bien, à prouver que notre cheval est le meilleur en tout, le vrai cheval de selle.

Claude MARTY.



CONCURRENTS ET SPECTATEURS AU RENDEZ-VOUS

UN RALLYE-PAPER AU CHATEAU DU TILLET

La Société des Rallyes et Drags de Chantilly a été fondée par M. Robert de Salverte en 1905. Le premier rallye eut lieu cette même année.

La Société, composée de civils et d'officiers des garnisons de Paris, de Senlis, de Compiègne et de Noyon, compte 38 membres actifs et 14 membres en congé.

Depuis sa fondation, la Société donne un rallye par semaine pendant les saisons de printemps et d'automne, sur un terrain de vingt kilomètres, autour de Chantilly.

En 1906 et en 1907, la Société a eu des chiens, mais depuis, elle est revenue à sa forme primitive.

Le Master, M. de Salverte, trace la plupart des rallyes; pourtant quelques membres de la Société tracent, chaque année, un rallye autour de leur propriété, avec arrivée dans le parc de leur château.

C'est ainsi que le 28 octobre dernier, le rallye a eu lieu chez le comte Henry d'Y..., membre du Comité de la Société Hippique Française, dont M. le baron du Teil de Havelt est le très aimé président.

Cette épreuve devait primitivement avoir lieu le 27 mais, pour raison majeure, la réunion fut remise au lendemain, et ce fut fort heureux, car la journée du 27 fut pluvieuse et maussade, tandis que celle du 28, au contraire, fut extrêmement belle jusqu'au soir.

Aussi les invités furent-ils nombreux au rendez-vous, un beau site, tout ensoleillé, entre Ciresles-Mello et Précý.

L'organisateur du rallye, M. le comte d'Y..., avait bien voulu nous emmener le matin avec lui dans sa tournée d'inspection du parcours afin de nous montrer les obstacles qui pouvaient être vus par les invités en voiture, et nous fûmes positivement terrifiés par cinq d'entre eux : un talus à monter de 3^m60, presque à pic; deux descentes énormes, un mur d'un mètre précédant un contre-bas de 2^m25, et un ravin très profond.

M. DE VAUSSAY, OFFICIER AU 2^e HUSSARDS, DANS LA DESCENTE DU RAVIN

« Vous ne passerez pas cela, ou vous tomberez tous », fimes-nous, et M. d'Y..., de répondre : « Je ne connais ni tous les cavaliers, ni tous les chevaux qui viendront cet après-midi, et cependant je suis prêt à parier avec vous que nous n'aurons pas une seule chute sur ces cinq obstacles, parce qu'on ne tombe jamais sur un gros obstacle. J'espère que nous n'aurons pas de chutes, mais si nous en avons, ce sera certainement, comme chaque année, sur les plus petits du parcours »; et comme nous paraissions sceptique, le comte d'Y... ajouta : « Sur des obstacles, aussi gros que ceux qui vous effraient, tous les chevaux sans qualité, sans puissance, et, par suite, susceptibles de tomber, s'arrêtent et refusent de sauter; les autres, impressionnés par la difficulté, font attention, calculent, emploient tous leurs moyens et ne tombent pas. »

— Mais! cependant, demandions-nous, sur un contre-bas formidable comme celui du mur, un cheval peut se tromper et se trouver dans l'impossibilité de réparer son erreur, si petite soit-elle, et d'éviter une chute grave pour lui et son cavalier? —



LE TALUS, LE PASSAGE DE ROUTE ET LE RAVIN QUE LES CONCURRENTS DEVAIENT MONTER ET DESCENDRE DANS LA DESCENTE, M. LE COMTE D'YANVILLE. EN HAUT DU TALUS, MM. HECTOR, DE VAUSSAY ET LIÉVIN

LE RALLYE-PAPER DU CHATEAU DU TILLET



L'ESCALADE DU TALUS DE 3^m60 PAR UN DES CONCURRENTS.

— Oui, certainement, nous répondit notre aimable hôte, la chute serait probable si nous sautions ce mur, sans avoir prévu et préparé nos chevaux par des obstacles similaires et moins gros, ou si nous les passions en fin de parcours, alors que les chevaux sont fatigués et à bout de souffle. Mais comme nous passerons ce mur dans la première partie du rallye, après avoir sauté une haie de 0^m80 avec contre-bas de 1^m80 et une barre de 1 mètre avec contre-bas de 2 mètres, il n'y a rien à craindre.

Si les chevaux ne sont pas capables de sauter le mur, les cavaliers les sentiront fléchir sur les deux premiers obstacles et s'abstiendront de sauter le mur, ou alors, ils se donneront la peine de monter comme des centaures. »

Ce qu'avait dit M. le comte d'Y... se réalisa. Il n'y eut pas une seule chute sur les gros obstacles, et les deux seules chutes enregistrées au cours du rallye se produisirent, comme il nous avait été dit, sur les deux plus petits obstacles du parcours.

Il est néanmoins merveilleux de constater que sur un parcours de 14 kilomètres avec 43 obstacles, 25 cavaliers aient pu terminer brillamment l'épreuve et qu'on n'ait eu à enregistrer que deux chutes sur un total de 1.065 obstacles franchis.

Les lecteurs seront moins étonnés qu'un pareil résultat ait été atteint, quand ils sauront que la Société des Rallyes et Drags de Chantilly compte dans son sein des cavaliers comme les de Vaussay, les Valroger, les Driard, les de La Brosse, les Broudehoux, les Saint-André, les de Boyne, les Cramail, etc., etc.

La journée fut intéressante non seulement pour les cavaliers, mais encore pour les spectateurs, car M. le comte d'Y... avait distribué à profusion un plan fort bien fait du parcours avec des indications précises des obstacles et des meilleurs endroits pour les voir sauter.

Une automobile portant un fanion blanc précédait en outre la file des voitures des invités et leur servait de guide d'un obstacle à l'autre, leur indiquant les contremarches nécessaires.

Les premiers invités arrivèrent à 2 heures moins le quart, et, à 2 heures, une foule élégante et joyeuse se pressait sous un beau soleil et échangeait les propos d'usage.

Là, se trouvaient : M. Maurice Davillier, M. et Mme Hector, M. de Pallières, le comte de Menabrea, M. et Mme Liévin, le comte Thomas d'Orsetti, le vicomte de Villeneuve, M. et Mme Alfred Gallard, MM. Maurice Chambry, Roger de Beauregard, marquis de Saint-Sauveur, baron Foy, Saint-Clair, Charles de Salvette, etc.

Quelques instants plus tard, au signal donné, chacun regagnait, qui sa victoria, qui sa limousine; les cavaliers prenant la tête se rendaient au départ, à Bouqueval, et s'engageaient immédiatement dans

un chemin grimpant au sommet d'une colline que suivait parallèlement la route, sur laquelle filaient à toute allure les autos et les voitures.

L'habile metteur en scène qu'est M. le comte d'Y... réservait là aux invités, spectateurs du rallye, un fort joli spectacle, fourni par le défilé au galop des cavaliers suivant la crête de la colline et se détachant, à trois cents mètres, en silhouettes dans le bleu du ciel.

Les concurrents franchissaient tour à tour l'obstacle placé sur cette hauteur, et, certes, ce début provoqua l'admiration générale et remporta un véritable succès.

Pourtant il fallait se presser, la file de voitures reprenait sa marche et on arrivait juste à temps pour voir sauter l'obstacle suivant.

Le rallye était tracé de telle sorte que les spectateurs arrivaient juste à l'obstacle pour voir sauter les cavaliers et nous ne dûmes les attendre qu'au saut du contre-bas et au mur du parc du Tillet, et encore ce retard fut dû à l'une des deux chutes qui s'étaient produites dans le bois et qui avait arrêté le rallye pendant un quart d'heure, le comte d'Y... n'ayant voulu continuer qu'après s'être assuré que son ami ne

s'était pas fait trop de mal.

Après l'arrivée, comme nous entendions féliciter l'organisateur du magnifique parcours qu'il avait su trouver autour de chez lui, je l'entendis répondre : « Eh bien ! moi, je n'en suis pas très content, j'ai constaté deux graves inconvénients dans mon rallye et je compte les éviter l'an prochain en faisant deux innovations ; j'espère, de plus, trouver un plus beau parcours, avec de plus gros obstacles, et

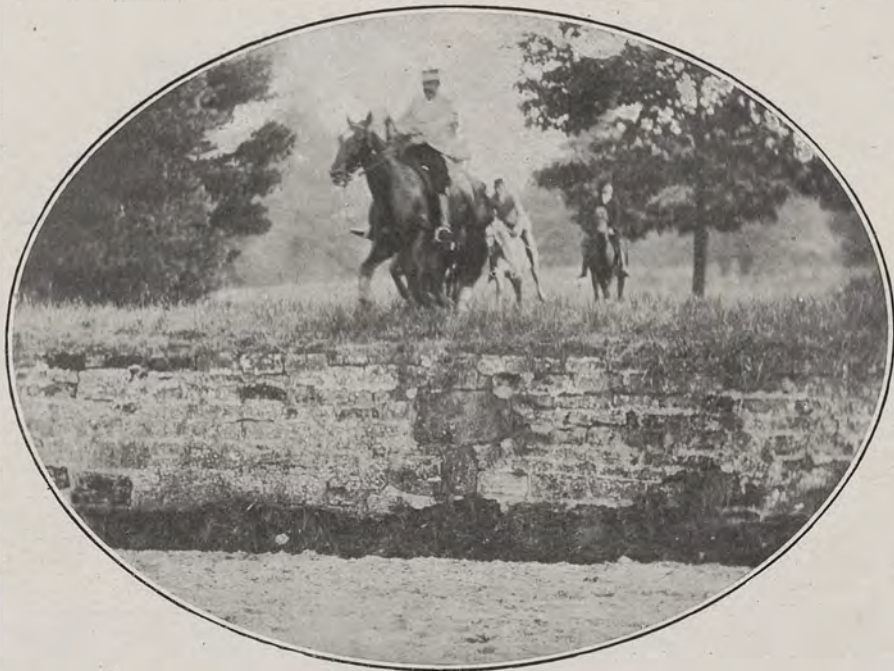
mon rêve serait qu'il ne s'y produisît pas une seule chute. »

Nous fîmes l'impossible pour connaître les deux innovations, mais M. d'Y. ne voulut rien nous dire. « Mon rallye, dit-il, se donne ici en fin de saison ; si je vous disais mon secret, mes collègues s'en empareraient et en tireraient parti les premiers, aussi je le garde pour moi et je ne le dévoilerai moi-même que l'année prochaine. »

Cette conversation avait lieu au château du Tillet, où avait pris fin le parcours et où Mme la comtesse Henry d'Y... faisait, avec sa grâce habituelle, les honneurs d'un brillant goûter.

En résumé, belle et bonne journée d'excellent sport toute à l'honneur de notre aimable hôte le comte d'Y... et de la glorieuse cohorte de la Société des Rallyes et des Drags de Chantilly.

Le sport y fut en tous points parfait et attrayant et le Rallye Paper du château du Tillet restera longtemps en la mémoire de ceux qui eurent le plaisir d'y assister.



LE CAPITAINE DE BOYNE AU SAUT DU LOUP



LE MUR AVEC CONTRE-BAS DE BOUQUEVAL

Le Concours de Chevaux Ardennais de Vouziers

La Société du Cheval national de Trait léger ne compte encore que dix-huit mois d'existence et, cependant, elle peut déjà revendiquer des états de service exceptionnels.

On se souvient du succès incontesté de l'inauguration de sa méthode, le 26 octobre 1909, à Loudéac.

Cette année la Société a étendu considérablement son rayon d'action, et c'est dans quatre centres d'action distincts que ses épreuves d'aptitude se sont succédées dans le court délai d'un mois, du 6 septembre au 7 octobre.

Nous donnons le compte rendu sommaire de ces manifestations qui intéressent si intimement à la fois la défense nationale et l'élevage, dans l'ordre même où elles se sont succédées : dans les Ardennes, le 6 septembre, à Vouziers; dans le Morbihan, le 28 septembre, à Gourin; dans les Côtes-du-Nord, le 6 octobre, à Callac; enfin le 7 octobre, à Loudéac.

Les photographies qui accompagnent les notes qui vont suivre permettront à nos lecteurs de se rendre compte d'une production toute spéciale, tant dans les Ardennes, qu'en Bretagne, tout à fait distincte des exhibitions des concours de reproducteurs ou de dressage, production qui n'est pas moins digne d'intérêt et qui avait été jusque-là injustement sacrifiée.

Au mois de septembre dernier eut lieu, à Vouziers, le Concours-Epreuve de chevaux ardennais, organisé par la Société du Cheval national de trait léger qualifié par l'épreuve, avec la coopération de la Société des Agriculteurs de France, de la Société Hippique des Ardennes et des généreux amis du cheval ardennais.

Sans présenter pour le nombre des concurrents et leur degré de sang l'intérêt palpitant du Concours de 1909, à Loudéac, le Concours de Vouziers peut être considéré comme le point de départ très intéressant d'une orientation nouvelle de l'élevage ardennais, en ce qui concerne, tout au moins, les régions où la richesse du sol n'est pas suffisante pour faire utilement le cheval de gros trait.

Le parcours du concours était d'environ 6 kilomètres, dont

1 kil. 1/2 sur un chemin entièrement défoncé. Les pesées étaient effectuées sur la bascule de la sucrerie de Vouziers.

Chaque concurrent devait traîner un poids minimum de 500 kg, augmenté de 25 kg. par centimètre de taille au-dessus de 1^m50. Je me hâte

de dire que, par suite d'un oubli, on avait négligé de faire bénéficier de la décharge prescrite de 50 kg. les chevaux de 3 ans. Le classement en eût été très probablement modifié au profit de l'une au moins des deux juments de 3 ans de M. Paul Tassot, de Forêt, Ghita qui, de troisième eût pu passer deuxième. Le succès de l'écurie de M. Tassot n'en est que plus caractéristique et je tiens à présenter ici à cet excellent éleveur les excuses que je lui dois personnellement pour ma distraction.

Le Concours avait été organisé au nom de la Société du Trait léger, par un de ses membres les plus dévoués à la cause de l'utilité de son œuvre, M. le marquis de Pouilly, qui en avait pris l'initiative et a su en faire comprendre l'intérêt et l'importance à ses nombreux amis.

Au nom de la Société, nous lui adressons nos plus chaleureux remerciements, ainsi qu'à l'éminent agriculteur, M. Caquot fils, dont l'actif dévouement et l'esprit pratique avaient présidé à la bonne disposition du Concours et assuré son succès. Ajoutons que M. Caquot père et fils s'étaient joints à M. Moranvillé pour augmenter

généreusement de leurs subventions personnelles la dotation du concours, ainsi composée :

500 francs de la Société du Cheval de Trait léger, avec la collaboration de la Société des Agriculteurs de France; 200 fr. de la Société hippique des Ardennes; 100 francs de M. Moranvillé; 50 fr. de M. Caquot; soit un total de 850 francs.

De plus, la Société du Trait léger avait attribué quatre médailles de vermeil; quatre

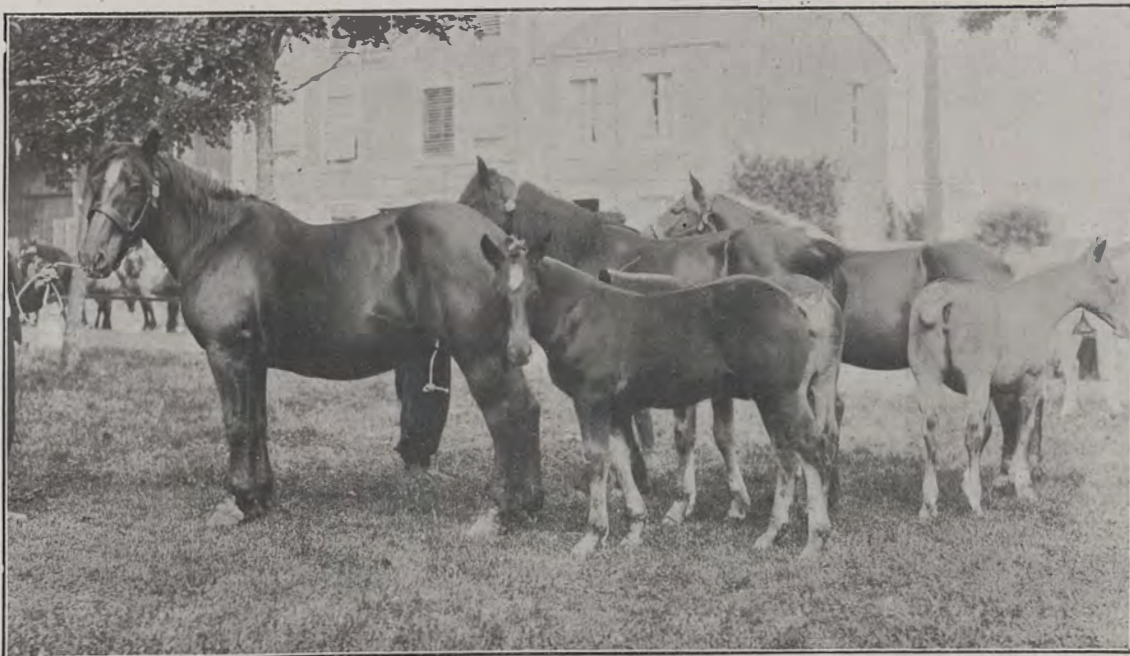
médailles d'argent.

La Société des Agriculteurs de France : une médaille de vermeil; trois médailles d'argent; 6 médailles de bronze.

Que tous soient unis dans nos remerciements.



VOUZINNOISE, JUMENT AUBÈRE, 10 ANS, 1^m52, APP^t A M. TASSOT
CLASSÉE PREMIÈRE AU CONCOURS DE VOUZIERS



L'ÉCURIE MICHELET AU CONCOURS DE VOUZIERS

37 concurrents étaient inscrits. 19 seulement se sont présentés au départ. Faut-il incriminer l'insouciance des éleveurs ?

Non certes, mais tenir compte et de la nouveauté dans les Ardennes d'une semblable manifestation hippique et du retard inaccoutumé de la moisson qui retenait chez eux nombre d'éleveurs distingués.

Puis, disons-le tout bas, l'agriculteur ardennais n'est pas comme le Breton, un fanatique de l'équitation.

L'épreuve finale sur les chevaux montés ne serait-elle point pour quelque chose dans l'abstention d'éleveurs plus habitués à s'asseoir sur le siège de leur moissonneuse-lieuse qu'à enfourcher Pégase.... celui-ci fût-il un pacifique tracteur ardennais ? N'insistons pas ! Mais que le bel exemple des Bretons nous serve et stimule notre flegme vraiment trop peu cavalier !

Les concurrents avaient à subir l'examen de trois jurys.

Le premier déterminait les tailles et les poids correspondants à trainer, puis donnait une note pour le modèle. Le second surveillait les parcours et notait à son tour les concurrents, avec faculté de modifier la note de vitesse d'après les allures et l'état à l'arrivée. Le troisième jugeait les chevaux montés dans un petit parcours sur route.

Les coefficients attribués aux trois notes étaient respectivement 15, 35 et 10.

Les résultats du concours sont résumés dans le tableau que nous donnons ci-dessous.

Le type dominant était assez nettement ardennais, avec l'encolure très courte, — trop courte, pourrait-on dire, mais c'est une des caractéristiques de l'ardennais, la croupe également très courte et très ravalée, la robe généralement rouane, aubère ou grise.

Il est à remarquer que les bais, précisément, avaient très peu, sauf un, le type ardennais. Une grande jument, noir mal teint, faisait vaguement songer, non seulement par sa conformation, mais par sa structure à la race nivernaise.

Le premier prix, Vouzinoise, avec sa tête assez fine, son garrot

bien sorti pour une bête de trait, son dos à peu près satisfaisant, ses canons antérieurs un peu grêles, semble indiquer dans son origine un certain courant de sang que justifie sa belle tenue pendant le parcours.

Plus ardennaise dans l'ensemble me paraît être sa jeune camarade d'écurie, Ghita, qui, en dépit de son encolure par trop mesquine en tous sens — mais que les années referont vraisemblablement — a brillamment inauguré ses trois ans.

Quant à la très remarquable jument « Lady », de l'écurie Massé, classée 2^e, qui, avec sa belle silhouette et sa croupe plus longue, semble un croisement réussi d'ardennais et de boulonnais, j'estime qu'elle est d'une corpulence un peu forte pour résister aux longues étapes et aux maigres rations de l'artillerie en campagne. Sa place serait plutôt aux transports d'arrière qui exigent plus de poids et moins de vitesse.

Quelle conclusion les éleveurs ardennais de la région de Vouziers tireront-ils de ce concours ?

S'ils ont présenté aux épreuves un certain nombre de chevaux assez bien dans le type artilleur, il m'a semblé que le courant de l'élevage se dirige plutôt vers le gros cheval issu de père belge. Est-ce un bien ? Est-ce un mal ?

Qui triomphera de la Remonte ou du commerce ?

L'avenir le dira. Ce que nous pouvons, nous, dire dès à présent, c'est que l'Etat, s'il veut des chevaux adaptés aux besoins de

l'armée, devra augmenter les crédits de la Remonte.

Nous n'avons vu à Vouziers, à la suite du Concours, présenter que de très rares chevaux à la Remonte qui, d'ailleurs, n'a rien acheté.

Faut-il ajouter que « Monaco », 5^e prix du concours, a été emmené par son propriétaire qui n'a pas jugé suffisant le prix offert par la Remonte.

C'est la preuve que le commerce peut payer mieux que l'Etat.

Les pouvoirs publics ne feront-ils pas bien d'en tenir compte ?

G. GUILHARD.



LADY, JUMENT GRISE TRUITÉE, 1^m61, 10 ANS, APP^t A M. MASSÉ
SECONDE DU CONCOURS DE VOUZIERS

NUMÉROS DE CLASSEMENT		MONTANT DES PRIX ET MÉDAILLES	CHEVAUX	ROBE	TAILLE	AGE	DURÉE DU PARCOURS	NOTES DES JURYS			TOTAL	OBSERVATIONS
								1 ^{er}	2 ^e	3 ^e		
1	1 ^{er} prix	175 fr. et méd. vermeil.	Vouzinoise	aubère	1 ^m 52	10 ans	11 m. 3/4	16	18	18	1050	
2	2 ^e —	175 fr. —	Lady	gris truité	1 61	10 —	20	17	17	14	990	Petite fille de Toulonnais, origine boulonnaise bien accensée par le modèle.
3	3 ^e —	150 fr. et méd. d'argent.	Ghita	aubère claire	1 51	3 —	20	16	17	15	985	
4	4 ^e —	150 fr. et méd. d'argent.	Vigogne	aubère foncé	1 54	10 —	19 1/2	14	17	17	975	Meilleur rein et poitrine plus profonde que le suivant, mais moins d'o. Classement après nouvel examen du modèle par les trois jurys réunis.
5	5 ^e —	100 fr.	Monaco	gris clair	1 53	5 —	19	16	17	14	975	
6	6 ^e —	75 fr.	Sauvage	gris clair	1 58	7 —	21	18	17	10	965	
7	7 ^e —	50 fr.	Justine	gris clair	1 53	11 —	18 1/2	16	16	16	960	
8	8 ^e —	50 fr.	Grivoise	aubère	1 53	3 —	20	15	16	15	935	
9	9 ^e —	50 fr.	Datte	baie	1 57	5 —	19	16	17	14	905	
10	10 ^e —	50 fr.	Roulette	rouane	1 57	6 —	20	12	16	16	900	
11	11 ^e —	Médaille d'argent.	Dragonne	gris truité	1 58	10 —	19 1/4	13	15	15	870	
12	12 ^e —	—	Syrie	gris pommelé	1 53	6 —	22	11	14	15	805	
13	13 ^e —	—	Comtesse	alezane	1 52	5 —	21	13	14	10	785	
14	14 ^e —	—	Dragon	aubère	1 61	8 —	18 3/4	14	13	12	800	Reculé sur les instances du 2 ^e jury, à cause d'une forme.
15	15 ^e —	—	Bellotte	aubère foncé	1 56	6 —	19 1/2	15	12	9	735	
16	16 ^e —	—	Didon	baie	1 50	6 —	19	8	14	9	700	
17	17 ^e —	—	Idole	—	1 57	4 —	22 1/2	11	12	10	685	
18	18 ^e —	—	Gaudriole	Noire mal teinté	1 62	5 —	19 3/4	10	7	12	515	
19	19 ^e —	—	Daguet	bai	1 60	5 —	20	11	6	8	455	

A PROPOS DU COURSING

A la suite de l'article paru dans notre avant-dernier numéro sur les épreuves de coursing du Greyhound Club, nous avons reçu de M. Marcel Boulenger, secrétaire général du Greyhound Club, la lettre suivante que nous sommes heureux d'insérer.

Monsieur le Directeur,

Nous avons été plusieurs à nous étonner d'un article publié par le *Sport Universel Illustré* dans son avant-dernier numéro (5 novembre).

Cet article rendait compte de la première réunion de coursing organisée par le Greyhound Club.

Mais quand je dis qu'il en rendait compte, l'expression est trop modeste : ce n'était pas en effet un simple récit de cette journée de début, mais bel et bien un ensemble de considérations dépourvues de frivolité touchant le coursing, l'avenir de ce sport, les conditions de son existence les difficultés qu'il rencontre, etc.

Un pareil réquisitoire — je prends la liberté d'écrire : réquisitoire, parce que l'article n'avait pas cette bienveillance qui convient à une plaidoirie, mais bien plutôt le ton sévère et peu affable qui appartient ordinairement à M. l'Avocat général — est malheureusement de nature à jeter quelque discrédit sur le coursing. A lire cette redoutable suite d'arguments défavorables, on ne peut pas ne pas songer : « Il faut être fou pour s'adonner à un exercice aussi dénué d'intérêt qu'on nous le présente ici. Et, en outre, s'imaginer qu'il puisse jamais avoir la moindre chance de réussir, quelle puérité ! »

Or je voudrais, Monsieur le Directeur, remettre un peu les choses au point, dussé-je m'acquitter de ce soin avec moins d'autorité que votre collaborateur du 5 novembre. Le *Sport Universel Illustré* s'adresse à une clientèle d'excellents sportsmen, et il serait fâcheux que vos lecteurs présentent les fondateurs du Greyhound Club pour tels que l'on pourrait se les figurer, si l'on s'en tenait uni-

quement à l'article de M. Jacques Lussigny. De plus, le *Sport Universel Illustré* se montre en toutes circonstances très accueillant à toutes les manifestations sportives susceptibles de retenir l'attention du public, et on l'a toujours vu animé de l'esprit le plus sympathique envers les jeunes sociétés de sport, ainsi qu'envers les tentatives originales. Chercher à acclimater le coursing parmi nous est un essai que personne ne peut juger sans intérêt. Nous voulons croire que vos lec-

teurs ne s'arrêteront pas seulement aux reproches un peu hâtifs et point parfaitement documentés dont, seul dans toute la presse parisienne, M. Jacques Lussigny nous a si généreusement honorés.

Et tout d'abord, déclarons bien vite que le comité du Greyhound Club ne s'est jamais imaginé qu'il allait réussir du premier coup. Ce serait vraiment trop beau. Les courses de chevaux, vers 1835, lors de leur fondation, ont mis plusieurs années avant d'ac-

quérir ce sérieux qui est indispensable à tout sport organisé, et auquel M. Jacques Lussigny semble être très particulièrement attaché. Il n'y a rien de plus difficile à faire aboutir, du moins pour un cercle à ses débuts, qu'une journée de coursing. Si l'on veut bien tenir compte de ces difficultés — lesquelles iront toujours, cela va de soi, en dimi-

nuant — notre réunion du 26 octobre fut plus qu'un succès. Et croyez bien que nous sommes les premiers à discerner toutes les petites imperfections qu'un premier essai de ce genre ne pouvait manquer de présenter. Nous nous y étions préparés d'avance avec beaucoup de modestie. Et nous savons très bien qu'il nous faudra encore deux ou trois expériences avant, par exemple, que les lièvres soient exactement aussi bons qu'en Angleterre. Le comité du Greyhound Club n'a pas la présomption folle de réaliser des miracles, mais comme il est laborieux et patient, il espère tout simplement mener à bien, en France, ce qu'ailleurs on a poussé jusqu'à la perfection.

Parlons des lièvres maintenant... Car c'est la grosse



LES CHIENS CHEZ LEUR ENTRAINEUR A CHANTILLY



LE PANSAGE DU MATIN

question. Les chiens ne sauraient être en cause. Sur seize ou dix-sept que l'on a vus courir à la réunion du 26, il y en avait au moins onze qui étaient vites, adroits, d'un excellent modèle, et d'une ardeur non moins courageuse que persévérante. Parmi ces onze-là, j'ajoute qu'il s'en trouvait sept ou huit remarquables et de ces huit, trois étaient des chiens de classe. Les papiers de presque tous ces greyhound sont plus qu'honorables; leur entraînement est quotidien et suivi avec le plus grand soin depuis deux mois au moins. Je n'affirme point que tous pourraient être engagés sans hésitation dans la Waterloo Cup. Mais il semble qu'un examen plus attentif eût

permis à M. Jacques Lussigny de mieux reconnaître l'état des concurrents, et lui eût révélé cette qualité assez difficile et délicate à discerner, il est vrai, que l'on appelle « la condition ».

Le terrain non plus ne peut nous être reproché. Contrairement à ce que paraît croire M. Jacques Lussigny, celui où eut lieu notre coursing du 26 n'est pas notre terrain définitif ni attitré. Le Greyhound Club est forcé de recourir à la toute gracieuse hospitalité que l'on veut bien lui prêter.

L'ancien hippodrome de La Chapelle-en-Serval n'était que le premier de nos terrains de rencontre. Nous en utiliserons encore beaucoup d'autres, tous différents entre eux. Cette variété aura son charme.

Nous avouons volontiers que ce n'est peut-être point ce qu'il y a de plus commode pour les coursings; c'est, en tout cas, ce qu'il y a de plus amusant. Que les amateurs d'obstacles se rassurent: il y a plus d'un terrain sur lesquels nous ne manquerons pas d'en rencontrer; nous pourrions même, au besoin, les rechercher. En Angleterre, du moins, les obstacles de coursing ne consistent guère qu'en de grands fossés: cela est bien facile soit à établir, soit à trouver.

Revenons aux lièvres. Nous reconnaissons que ceux du 26 octobre étaient défectueux et parfois abîmés, dans la proportion de six sur dix. Oui, certes. Mais nous reconnaissons également, et M. Jacques Lussigny voudra peut-être bien reconnaître avec nous qu'il s'était produit une grève des chemins de fer pendant le mois d'octobre. Cette grève n'a pas été (comme chacun le sait, sans doute hélas! par expérience) sans causer une affreuse perturbation dans le service des messageries sur plusieurs réseaux, notamment sur le Nord. Et ce n'est pas la faute du Greyhound Club, si les lièvres qui nous furent envoyés se sont promenés on ne sait où, probablement dans plusieurs gares, pendant quatre à cinq jours. Presque jusqu'au dernier moment, nous avons même cru que la réunion ne pourrait avoir lieu à cause de cet acci-

dent. On conçoit que des lièvres ainsi promenés dans des boîtes, de gare en gare, ne se trouvent pas dans les meilleures conditions possibles pour courir.

En Angleterre, déclarons-le bien haut, ce ne sont pas des lièvres levés n'importe où en plaine que l'on fait courir par les chiens dans les journées de coursing. Et je ne sais pourquoi l'on se figure qu'il en est ainsi. Il faut, en effet, de vingt-cinq à 30 lièvres pour le moindre concours. Le temps de les découvrir et de les faire sauver dans la campagne exigerait au moins deux journées pour la plus petite réunion de coursing; en outre, l'assistance tout entière,

chiens et public compris, devrait accomplir des lieues et des lieues. Pour la Waterloo Cup, où il y a un très grand nombre de chiens engagés, huit jours au moins seraient nécessaires. C'est absurde.

La méthode généralement suivie, c'est de lâcher les lièvres, cinq ou six jours avant la réunion, dans tout le terrain destiné au coursing. Puis, on les rabat le matin, et on les pousse dans un enclos d'où ils sont chassés, un par un, au moment des courses. De cette manière, les lièvres sont entraînés, nourris — si la nourriture naturelle est insuffisante, on y pourvoit — et de plus, ils connaissent parfaitement le terrain. Aussi courent-ils sans hésiter devant les chiens. Cette méthode est celle que compte et qu'a toujours compté employer le

Greyhound Club pour ses lièvres. Nous rendra-t-on responsables s'il s'est produit une grève de cheminots, dont les suites nous ont tant gênés dans la semaine du 26?

Il ne faut pas non plus s'exagérer la vitesse d'un lièvre. Ces animaux courent bien, mais enfin ils ne rattraperaient tout de même pas une auto. Ce sont leurs crochets seuls et l'avance considérable qu'on leur donne qui leur permet de faire vraiment travailler les greyhounds.

Il est inutile aussi de se monter exagérément la tête touchant l'immensité du terrain nécessaire à un bon coursing. Le Sahara n'est pas indispensable, ni le Far West, ni la Pampa. L'ancien hippodrome de La Chapelle-en-Serval était bien assez grand. S'il y avait quelque chose à reprendre — M. Jacques Lussigny me permettra de le lui indiquer — c'était la place inopportune et incommode où l'on avait stupidement placé le public. Je dis « stupidement » avec d'autant moins de scrupule, que c'est moi, et nul autre, qui avais soigneusement choisi cette place déplorable. Mais il faut bien

apprendre son métier, et je compte ne plus retomber, de mon plein gré, dans pareille faute.

Enfin, la sortie des lièvres n'était pas bien disposée non plus; il se trouvait à leur déboucher une légère montée qui les cachait presque



LE DÉPART POUR L'ENTRAÎNEMENT DU MATIN



LE DÉPART POUR LE COURSING DANS LE VAN QUI DOIT TRANSPORTER LES CHIENS

tout de suite à la vue des chiens. Erreur qui, également, ne sera plus commise.

Nous reconnaissons donc sans peine la justesse de certains blâmes encourus par notre réunion du 26. Mais accabler solennellement, *ex-cathedra*, le sport du coursing tout entier sous ces mêmes blâmes, lesquels ne peuvent s'appliquer qu'à une seule réunion — réunion de début! — il nous a semblé que c'était aller fort vite en besogne. Je sais bien qu'avec une idée copieusement développée l'on fait tout un article. Mais un peu plus de sympathie eût mieux convenu. Il s'agis-

sait d'une Société qui, comme le Greyhound Club, venait de se fonder, et en était à son coup d'essai.

Nous espérons, Monsieur le Directeur, que le beau sport du coursing sera encouragé, comme tant d'autres, par le *Sport Universel Illustré*, et que celui-ci aura la bonne grâce de s'intéresser à toutes nos tentatives.

Le secrétaire général du Greyhound Club,
Marcel BOULENGER.

AÉRONAUTIQUE

De Paris à Bruxelles en trois heures et demie

Le Grand Prix d'Aviation de l'Automobile Club de France doté d'un premier prix de 100.000 francs et qui actuellement détenu par Wynmalen avec 36 heures, sera définitivement attribué le 1^{er} janvier prochain à l'aviateur qui aura accompli dans le meilleur temps le raid Paris-Bruxelles-Paris avec un passager, préoccupe actuellement la plupart de nos grands pilotes et vient de nous donner l'occasion d'enregistrer une merveilleuse performance.

L'aviateur Legagneux s'est de nouveau mis en ligne le 13 novembre dernier et a réussi à couvrir à près de 100 kilomètres à l'heure le trajet Paris-Bruxelles.

Parti à 6 h. 43 du matin d'Issy-les-Moulineaux, en compagnie de son ami Martinet, l'excellent pilote arrivait à Bruxelles à 10 heures 12 minutes et atterrissait sur la plaine d'Etterbeek suivant les conditions de l'épreuve. Il avait donc mis 3 h. 28 minutes pour franchir les 270 kilomètres qui séparent Paris de Bruxelles.

Ce temps déjà merveilleux, et qui bat de loin celui que mettent les trains les plus rapides, n'est cependant pas le temps réel mis par Legagneux pour couvrir la distance indiquée. En effet l'aviateur a fait, en cours de route, deux arrêts pour se ravitailler, l'un à Compiègne, l'autre à Bavay, arrêt qui ont été d'environ vingt minutes chacun.

La durée réelle du vol de Legagneux est donc de 2 heures 48 minutes seulement, ce qui représente la moyenne extraordinaire de près de 100 kilomètres à l'heure.

Legagneux qui comptait reprendre son vol quelques instants après son arrivée et regagner Paris le jour même, dut malheureusement ajourner son départ par suite du mauvais temps et fut de ce fait forcé d'abandonner l'épreuve.

Il n'en est pas moins vrai que cette merveilleuse performance prend, d'ores et déjà place, parmi les rands records de la locomotion nouvelle.

La moyenne réalisée en effet par Legagneux au cours de ce raid dépasse et de beaucoup, les moyennes réalisées lors des grands voyages aériens qui viennent de se succéder presque sans interruptions depuis quelque temps.

Il est juste d'ajouter qu'en cette circonstance la tâche du biplan fût facilitée par un assez fort vent du Sud.

Cette performance est pourtant d'excellent augure en vue des vitesses futures.

En deux ans l'aviation dépasse le 100 kilomètres à l'heure, vitesse qui n'avait été atteinte par l'automobilisme qu'après dix années d'études et de perfectionnements.

De tels résultats sont probants et nous permettent d'espérer voir bientôt les aéroplanes atteindre des vitesses surprenantes.

Morane et Leblanc ont, du reste, déjà également prouvé à maintes reprises que leurs appareils étaient de taille à fournir du 100 à l'heure de moyenne et notre représentant Leblanc, éliminé à Ormond Beach au dernier tour de la Coupe Gordon-Bennett, aurait certes accompli le parcours imposé de 100 kilomètres en moins de 60 minutes.

Ces aviateurs employaient, il est vrai, des moteurs de 100 HP, tandis que Legagneux n'était propulsé que par un 50 HP.

Son record Paris-Bruxelles avec un passager compte donc parmi les grands records de l'aviation et prouve hautement la valeur et la maîtrise du pilote.

Cette merveilleuse performance arrêtée par la tempête ne permet pourtant pas au sympathique aviateur de se classer dans l'épreuve qu'il convoitait et qu'il tentera à nouveau prochainement.

Espérons cette fois que les circonstances atmosphériques le favoriseront et qu'il pourra regagner Paris et s'adjuger ainsi le Grand Prix d'Aviation de l'A.C.F. que, certes, il mérite plus que tout autre.



LEGAGNEUX ET MARTINET SUR LEUR BIPLAN A LEUR ARRIVÉE A BRUXELLES

