

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



CHUTE DE BARCELONE (BENSON), DANS LE PRIX RÉGALIA, LE 1^{er} DÉCEMBRE A AUTEUIL

CHRONIQUE

TOUJOURS la même note. Des terrains de plus en plus profonds qui devraient avoir pour conséquence une fatigue extrême de la cavalerie et malgré cela des partants plus nombreux que jamais.

En réfléchissant bien, au lieu de malgré cela, on est tenté d'écrire à cause de cela. Cette lourdeur des pistes, ravagées malgré les soins dont on les entoure par le passage incessant des pelotons dans les mêmes tournants, cette lourdeur restituée au steeple-chasing un peu de son caractère primitif de course à travers pays dans des terrains non préparés. Elle force à disputer les épreuves — comme le tracé des pistes l'emplacement et le profil des obstacles devraient y arriver artificiellement dans la belle saison — à une allure posée, dans une cadence longue et lente qui diffère radicalement de l'allure de courses plates habituelle à notre sport illégitime. Actuellement, les steeple-chases les plus vites sur 3.100 mètres se courent sur le pied de 1'20" le kilomètre et lorsqu'on aborde le grand parcours et les longues distances d'Auteuil, on descend bien au-dessous de ce train. Par exemple, les 5.500 mètres du Prix de la Haye Jousselein ont été courus en 8'21", soit à peu près en 1'30" le kilomètre.

À ce train, les chevaux sont absolument maîtres de leur masse, ils peuvent s'équilibrer sur l'arrière-main au lieu de courir après leur centre de gravité. Aussi voit-on fort peu d'accidents, bien que le gazon labouré incite aux faux pas et que les glissades soient fréquentes tant au départ avant l'obstacle que de l'autre côté pour se recevoir.

Le spectacle ne perd rien à cette allure un peu lente, et rarement le Prix la Haye Jousselein, ancien Prix de la Croix de Berny, la plus belle épreuve d'Auteuil avec le Grand Steeple-Chase et le Montgomery, aura été plus agréable à regarder. Les deux sauts de la rivière des tribunes notamment ont été impeccables, les neuf concurrents se suivant sans presque aucune interruption ont franchi l'obstacle avec un calme et une précision qui faisaient penser aux meilleurs spécialistes de concours hippiques. Aux applaudissements de la foule, on a pu juger de l'intérêt qu'elle sait prendre au style d'une course, et l'on peut sans crainte prédire qu'un parcours spécial, plus sévère, obligeant à un train analogue même sur une bonne piste, exigeant des qualités sérieuses de jumper trouverait le meilleur accueil à la fois auprès du public et auprès des concurrents dont beaucoup sont aptes à ce métier.

Car, bien qu'on ne se donne pas la peine de leur apprendre à sauter, nombreux sont nos pur sang qui démontrent de magnifiques aptitudes. Témoin Sauveur le hongre de M. Foacier qui a remporté pour la seconde fois dans le great event une victoire méritée, mais cette fois une victoire à la Pyrrhus, car il y a laissé ses jambes. Jetez un coup d'œil sur la photographie que nous publions un peu plus loin et qui représente le premier saut de la rivière des tribunes. Le futur vainqueur se trouve tout à fait en dehors presque appuyé à la barrière de la pelouse l'instantané l'a saisi au moment où il se reçoit, les membres antérieurs prennent contact avec le sol, les postérieurs sont encore en l'air.

Sauveur a franchi 3^m50 au moins en plus de la largeur de l'obstacle qui est de 4^m30.

En admettant qu'il est parti du pied même de la haie son bond est de 8 mètres, mais il est infiniment probable qu'il a sauté au moins un mètre de plus et sans doute davantage. Les spécialistes du saut en largeur sont très rares qui en font autant, dans les Concours, sur un sol infiniment plus favorable. Mais ces bonds deviennent dangereux quand le train est rapide, que les foulées se précipitent ; alors les animaux passent et ne sautent point dans l'impossibilité où ils sont de prendre franchement leur battue.

Après tout je me demande pourquoi, avec tant d'autres, j'insiste encore sur cette vérité qui a été cent fois démontrée.

Je commence à craindre que plus on la clamera moins on aura de chances de la voir consacrer par la pratique. Mais comment s'en empêcher ?

Donc, ce prix La Haye Jousselein a été admirablement réussi. Il a fait triompher la patience de M. Foacier, le propriétaire du gagnant et de Morand, son entraîneur qui, en véritables hommes de cheval ont su ménager les peines du vaillant fils d'Ivoire, n'usant pas sa générosité dans des luttes quotidiennes et le réservant pour les occasions où sa tenue et ses aptitudes de sauteur pouvaient se faire valoir.

Au vrai cette excellente manière a aussi été servie par les événements. Saint Potin qui semblait aller admirablement après s'être joué des grosses difficultés du parcours, d'une façon peu banale pour un

quasi débutant, a culbuté au talus revers qu'il a pris avec trop de fougue, en animal qui n'a pas quitté les haies depuis assez longtemps. Mais c'est surtout la tactique d'O'Connor sur Trianon qui a été l'auxiliaire le plus favorable de Sauveur.

Dernier jusqu'au huit, Trianon a sauté en tête le bull finch, traversant le peloton en 400 mètres. Il s'est écrasé sur ce dernier obstacle, étouffé. C'est ce qui a permis à Sauveur de joindre le poteau malgré son claquage.

Signalons encore les progrès de Melbourne qui, après avoir longtemps boudé son premier métier, se décide enfin à le prendre en digne fils de Lauzun ; s'il persévère, ce rogue est appelé à jouer les premiers rôles. On peut prédire avec plus de certitude un avenir aussi brillant à Romarin, dont la classe de plat était équivalente, mais qui semble plus régulier.

Quant aux jeunes, leur forme est moins cohérente. Ceux qui figuraient en tête de liste, cet été, accusent de la lassitude. Ils sont remplacés par Univers, Cheshire Cat et Galiax notamment, qui profitent d'une fraîcheur relative. Tournelle a causé de graves déceptions. Mais nous verrons ce classement se modifier à Nice, qui va disposer de plus de chevaux que jamais.



On s'est d'ailleurs cette semaine, autant que des courses, occupé des nouveaux incidents relatifs aux paris entre propriétaires.

Le Commissaire spécial dont la Sûreté a doté les champs de courses, après une assez longue période de tranquillité, s'est mis de nouveau à sévir, sans plus de « modération et de tact » que si le Ministre de l'Agriculture ne s'était pas engagé à ces ménagements dans l'application de la loi.

Aussi l'émotion fut-elle grande un moment dans le clan qui fréquente l'enceinte réservée. On ne parlait de rien moins qu'une grève de propriétaires. Ce n'est pas la première fois qu'on agite le spectre de ce lock-out d'un nouveau genre. Il est fort peu probable qu'on puisse jamais le réaliser, car, trop nombreux encore sont les propriétaires qui ne parient jamais et qui ne se soucient pas d'épouser les querelles de leurs confrères.

Il nous paraît qu'on a pris un meilleur moyen en déléguant une Commission autorisée pour porter au nouveau ministre les doléances des intéressés écœurés de tracasseries mesquines et humiliantes.

Le Ministre, qui vient déjà d'être en butte aux tiraillements des députés et des sénateurs à propos des achats d'étalons et de leur répartition, qui a encore à se défendre contre les sollicitations les plus pressantes, entraînées par le prochain mouvement de l'Administration des Haras, commence à s'apercevoir, paraît-il, que le département de l'Agriculture n'est pas ce ministère de tout repos, de saine et simple administration que les profanes se figurent.

Il sera complètement édifié à cet égard dans un délai très bref. C'est aujourd'hui qu'on entame, à la Chambre, la discussion du budget propre à son ministère. Soyez assuré qu'on va se battre énergiquement autour de ce pauvre cheval, à qui il ne suffit pas que son ennemi naturel, l'automobile, ait déjà porté des coups si graves et qui reçoit les derniers de la main même de ceux qui s'intitulent son ami.



En attendant que le concert de ses adversaires et de ses partisans l'ait réduit à la dernière extrémité, notre compagnon de sport a toujours des partisans fidèles et des écrivains qui ne cessent d'enrichir une bibliographie déjà riche.

Voici, par exemple, que notre collaborateur et ami Gobert lui consacre un ouvrage nouveau qui a sa place dans la bibliothèque de tous les sportsmen.

Nous n'avons pas besoin de faire l'éloge de ce praticien dont les études pathologiques sont si appréciées des lecteurs de ce journal. Son « Cheval de Courses » est une petite encyclopédie de la question : l'élevage, l'hygiène, l'entraînement, les maladies, en voilà les quatre chapitres.

C'est ce dernier que les sportsmen avertis goûteront avec le plus de fruits. Non pas que les premiers soient dépourvus d'intérêt. Au contraire, ils résument parfaitement la question. Mais la partie pathologique est un vrai recueil de conseils, de recettes, utiles aux plus expérimentés, aux entraîneurs eux-mêmes qui y trouveront le remède aux affections et aux accidents à qui malheureusement un cheval de courses est trop souvent voué. Plus de la moitié de ce gros volume, de 500 pages substantielles et claires, est ainsi consacré à ce côté, entre tous pratique, de l'entraînement. Nous prédisons de grand cœur un vif succès aux auteurs.

J. R.

NOS GRAVURES

MALGRÉ le mauvais temps, dont nous sommes malheureusement gratifiés depuis quelque temps, les réunions de fin de saison données sur nos hippodromes suburbains, ont le don d'attirer un public des plus nombreux; il est juste d'ajouter que les champs, dans les différentes épreuves portées au programme sont toujours assez fournis et que la plupart des courses sont des plus disputées.

LE PRIX RÉGALIA (steeple-chase, 3.100 mètres), disputé le 1^{er} décembre dernier à Auteuil et dont nous reproduisons en première page le saut de la rivière du huit, mettait aux prises 6 concurrents.

Barcelone, l'excellente jument de M. Cazeneuve, grande favorite, qui avait rejoint le leader Galiac au brook, sautait avec lui cet obstacle serrée de près par Le Lierre; elle glissait malheureusement en se recevant et occasionnait ainsi la chute de son jockey Benson.

Débarassée de cette redoutable concurrente, Galiac l'emportait facilement d'une dizaine de longueurs sur Le Lierre et Lutteur III. Saut de Loup bien revenu dans les tournants et qui s'annonçait comme très dangereux était tombé également à la dernière haie.

LE PRIX COUNT-SCHONBERG (haies, 2.700 mètres), voyait aux prises quatorze jeunes hurdle racers dont la plupart étaient novices et quelques-uns mêmes des débutants.

Akbar II, le favori de cette épreuve, justifia la confiance de ses partisans et remporta une victoire des plus aisées.

Faisant toujours partie du groupe de tête, avec Savon et Loustic IV, le cheval du Baron de Bethmann s'assurait sur le plat, le meilleur par six longueurs, devant Loustic IV que Savon suivait à une encolure.

**

LE PRIX DU NÉBOUZAN (steeple-chase, 3.000 mètres) porté au programme de la réunion du 2 décembre à Saint-Ouen et dont nous reproduisons la descente de la butte, mettait huit concurrents en présence, parmi lesquels le cheval de M. Veil-Picard, Doncourt qui fai-



AUTEUIL, 1^{er} DÉCEMBRE — LE DÉPART DU PRIX COUNT-SCHONBERG

sait ses débuts sur les gros obstacles produisit une excellente impression en tenant la tête pendant les deux tiers du parcours.

Rejoint, à la suite d'une faute par Césarine et Caprico dans le tournant du Château, Doncourt était définitivement réglé et la lutte finale s'engageait entre ces deux chevaux. Caprico s'assurait sur le plat la victoire par deux longueurs devant Césarine, Doncourt et Celimène III.

*

**

L'avant-dernière réu-

nion dominicale d'Auteuil, gratifiée d'un après-midi sans pluie, remporta grâce à son programme attrayant un fort joli succès. Le Prix La Haye-Jousselin et le Prix de Normandie, clous de cette réunion, mirent aux prises des lots nombreux et donnèrent lieu à de fort jolies courses.

LE PRIX DE NORMANDIE (haies, 3.100 mètres), réunissait huit concurrents, Tournelle, Hopper et



Césarine Caprico, le gagnant
Doncourt Sultan VII

SAINT-OUEN, 2 DÉCEMBRE — LA DESCENTE DE LA BUTTE DANS LE PRIX DU NÉBOUZAN

Nectar II, étant les plus appuyés du public.

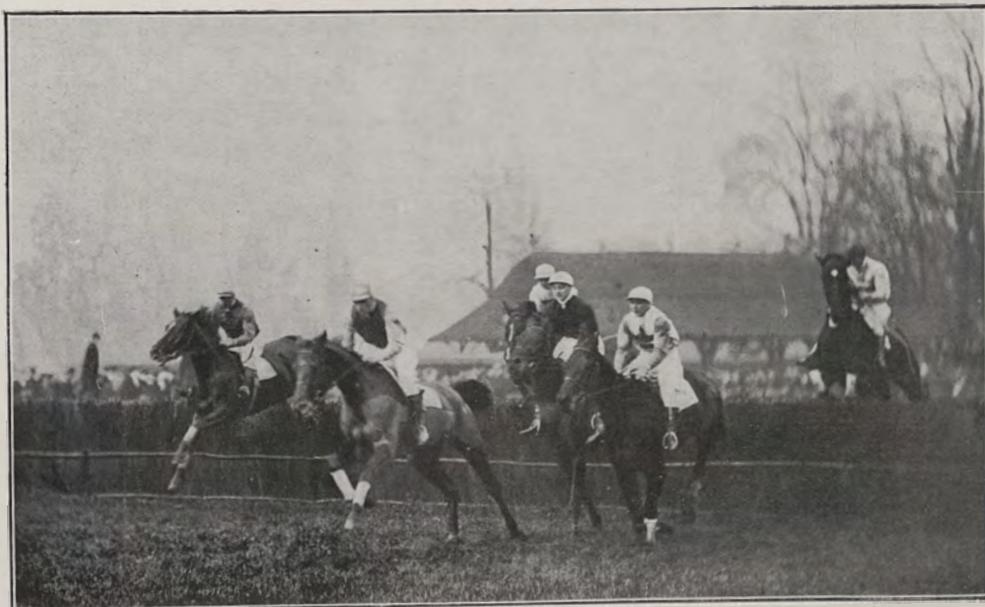
Tournelle, seule, s'est bien comportée, et l'arrivée se disputa entre les outsiders Melbourne et Univers II.

Melbourne venu à l'entrée de la ligne droite rejoindre Tournelle et Causerie, s'assurait aisément la victoire, résistant facilement aux attaques d'Univers II et qu'il laissait à deux longueurs, tandis que Causerie terminait troisième à trois quarts de longueur devant Hopper et Tournelle.

LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN (steeple-chase, 3.500 mètres) qui voyait neuf concurrents au départ, aura été, sans conteste, la plus belle course de l'arrière-saison, et son succès fut certes autrement grand que celui du Prix Montgomery. Une seule chute se produisit au cours de cette épreuve, celle de Saint Potin, qui partait, du reste, favori avec Trianon III et Journaliste.

Iule, Daudet et Voe Victis assurèrent tout d'abord le train, de concert avec Saint Potin.

Le peloton de tête ne subit pas de grandes modifications, la rivière des tribunes était



Hopper Tournelle Causerie Mutchikoak Homère

AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE — LE SAUT DE LA HAIE DU MUR, DANS LE PRIX DE NORMANDIE



Trianon III Vœ Victis Sauveur Journaliste
 Dynamo III Daudet Henri IV
 AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE — LE PREMIER SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN
 IL EST A REMARQUER QUE SAUVEUR LE GAGNANT SE REÇOIT A PLUS DE 3^m50 AU DELA DE L'OBSTACLE

une seconde fois passée sans encombre et à la rivière du huit, Saint Potin nettement en tête accentuait son avance sur Iule, Daudet, Journaliste et Sauveur, mais il culbutait bientôt au mur en terre.

A l'entrée de la ligne droite la lutte était circonscrite entre Trianon III et Sauveur. Ils se détachaient, en effet, après le bull-finch et Sauveur prenait bientôt le meilleur pour l'emporter de deux longueurs et demie. Journaliste revenait sur la fin prendre la troisième place devant Vœ Victis et Iule.

Sauveur a donc renouvelé son exploit de l'an dernier dans la même épreuve, mais dans des



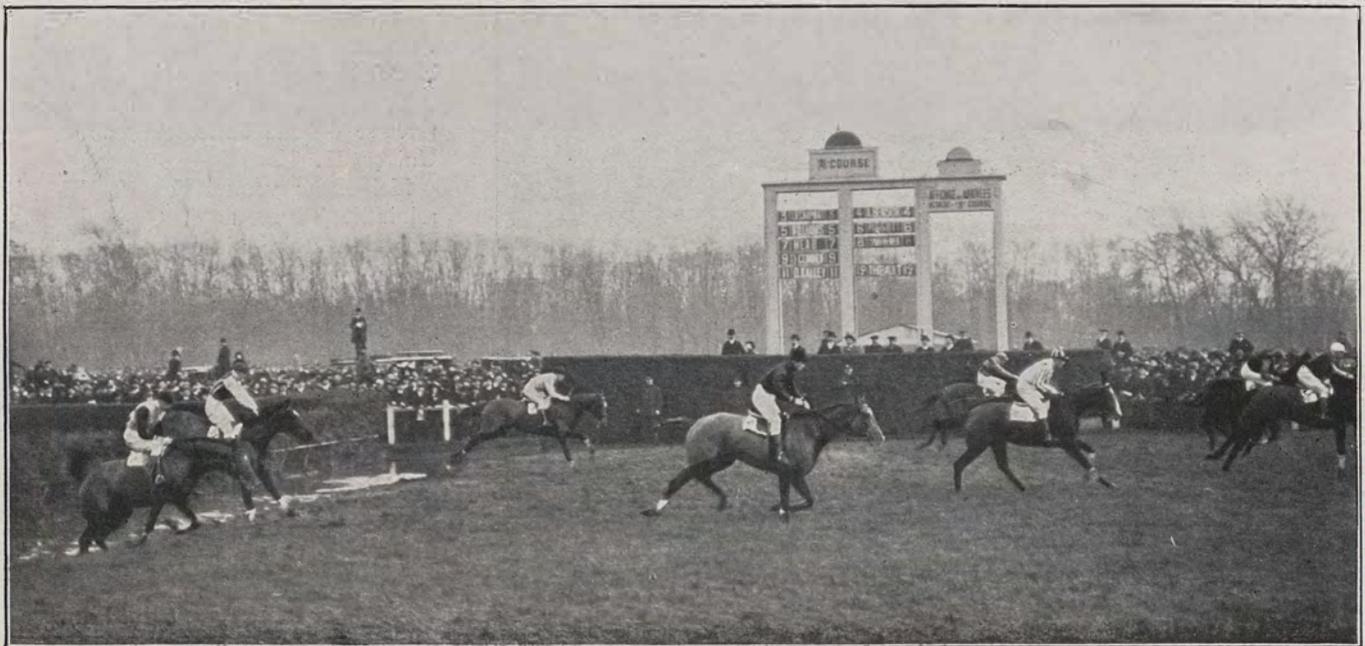
Saint Potin Daudet Iule Sauveur
 AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE — LE SAUT DU MUR EN PIERRES DANS LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN

conditions de poids autrement défavorables.

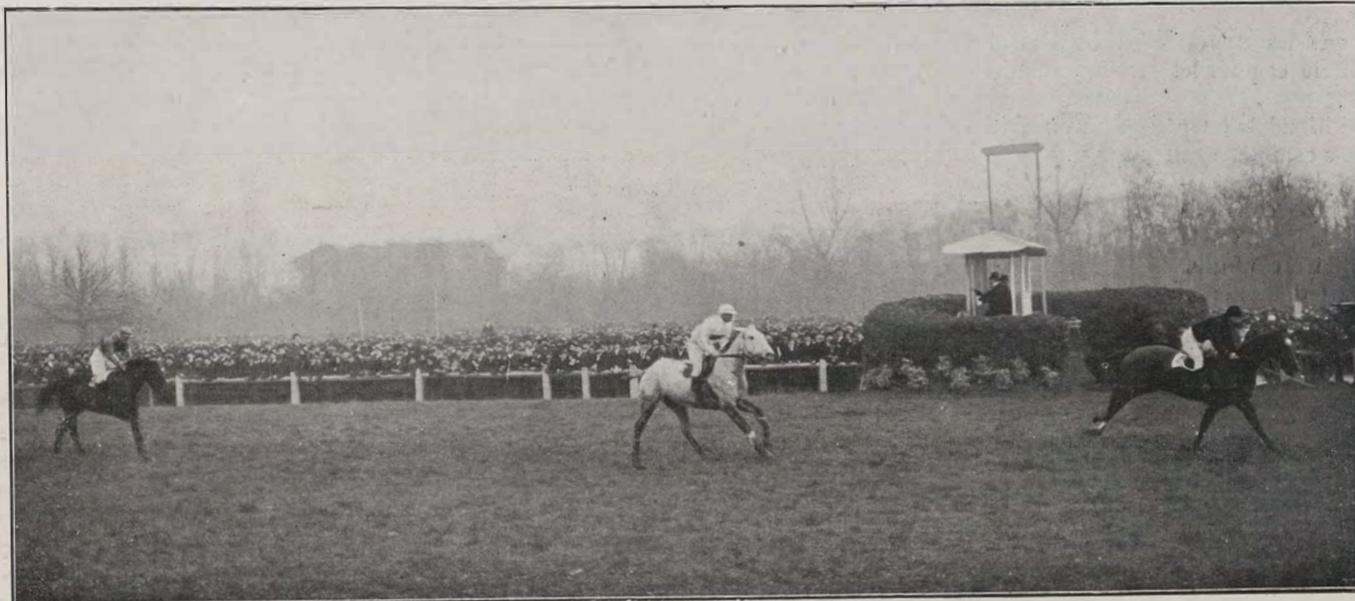
Débarassé de son plus direct adversaire Saint Potin, le cheval de M. Focier parti aux trois quarts boiteux remporta de ce fait une victoire heureuse.

Le manque de train et le terrain lourd lui ont permis de tenir jusqu'au poteau d'arrivée et de remporter la victoire; il était du reste temps car le cheval rentra complètement claqué.

Sauveur, dans cette épreuve, a prouvé une fois de plus ses brillantes qualités de sauteur qui en font un des spécialistes d'Auteuil.



Henri IV Dynamo III Journaliste Saint Potin
 Daudet Sauveur Vœ Victis Iule
 AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE — LE DEUXIÈME SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN



Journaliste

Trianon III

Sauveur

AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE — L'ARRIVÉE DU PRIX LA HAYE-JOUSSELIN

LECTURES ÉTRANGÈRES

Opinions d'un Anglais sur le Cheval
de guerre dans le Royaume-Uni ⁽¹⁾

LA THÉORIE DES QUATRE ÉTALONS

(W. Phillpots Williams).

ON sait combien les officiers chargés des achats pour la remonte de l'armée anglaise trouvent de difficultés à se procurer en nombre suffisant les chevaux de certains types.

La diminution de la production chevaline dans le Royaume-Uni ne suffit pas à expliquer les causes de cette difficulté.

Tous les éleveurs qui se sont attachés à la spécialité du cheval de remonte savent que la réussite y est aléatoire.

En choisissant bien les poulinières,

(1) Cet article de M. Phillpots Williams, paru dans le *the Board of agriculture* sous le titre : *Théorie des Quatre Étallons* (Types d'Étallons pour la production du cheval pour l'armée) montre que l'opinion anglaise, après une expérience centenaire, n'est pas entièrement conquise au métissage perpétuel que l'on cherche, sous le couvert de leur opinion, à imposer aux éleveurs français, de chevaux d'armes.

on peut obtenir, sans trop d'incertitude, le cheval léger et de petite taille ; mais si l'on exige qu'il possède un certain développement et une certaine trempe, il est inévitable qu'à côté des sujets réussis ne se trouvent beaucoup de non-valeurs.

Le cheval bien conformé capable de porter un gros poids se vend beaucoup plus cher que le prix qu'en offre l'armée, de sorte que les éleveurs ne lui présentent que leurs animaux de troisième ou de quatrième qualité, que refusent d'accepter les officiers de la Remonte.

Voilà la cause de la difficulté des achats et du découragement de l'éleveur.

Il est intéressant de rechercher les causes de la non-réussite de l'élevage en vue de la Remonte.

Je suis convaincu que nous ne possédons pas un nombre suffisant de types d'étallons.

Actuellement, nous ne pouvons disposer en grand nombre que d'un seul type, tandis que nous devrions en avoir quatre.

Les agriculteurs se sont, jusqu'à ce jour, occupés presque exclusivement que du cheval de gros trait Shires, Clydesdales et Suffolks, attendu que cet élevage était beaucoup plus rémunérateur que celui du cheval léger.

Les amateurs de chevaux distingués n'ont visé que la production du pur sang.

Il en est résulté que nous possédons les meilleurs pur sang et les meilleurs chevaux de gros trait du monde en-

SAUVEUR, HONGRE, ALEZAN, NÉ EN 1905 PAR IVOIRE ET SERPETTE — APP¹ A M. A. FOACIER
GAGNANT DU PRIX LA HAYE-JOUSSELIN

tier, mais que les types intermédiaires dont nous avons besoin pour l'artillerie et pour les services auxiliaires disparaissent rapidement.

Le cheval irlandais est presque introuvable et le cheval de bât de la Cornouaille a complètement disparu.

Il résulte de la disparition des races de poids moyen que la production d'un animal bien conformé de ce type est due uniquement à un hasard sur le retour duquel on ne peut pas compter avec la moindre certitude.

Il arrive continuellement que l'on accouple un bon étalon de pur-sang à une jument de trait également bonne dans son espèce. Le produit est assez bien conformé; mais dès qu'on le soumet au dressage on reconnaît qu'il n'est pas bon. Au lieu de posséder le courage et la trempe du père avec le volume de la mère, le jeune cheval est dépourvu d'énergie ou bien fait des efforts trop violents qui le tarent, attendu que les os manquent de la densité nécessaire.

Il lui survient des éparvins ou des jades et il se vend très difficilement.

Ces échecs découragent l'éleveur.

Il semble évident que nous devons trouver un remède à l'incertitude inhérente à notre méthode actuelle d'accoupler des reproducteurs de types très différents.

C'est une condition essentielle pour décider les éleveurs à produire le cheval de poids moyen.

Les inconvénients de la méthode que nous employons actuellement se font sentir au-delà du premier croisement.

Même dans le cas où l'accouplement de l'étalon de pur sang avec la jument de trait a donné un animal de premier ordre, ce produit n'a pas de valeur pour la reproduction.

On n'emploie pas fréquemment l'étalon issu lui-même d'un croisement, parce que l'on sait qu'il ne transmettra pas son type à ses produits, et la jument de la même origine, même de conformation irréprochable, donne des poulains de valeur très inégale.

Les éleveurs ne tiennent pas de ces faits tout le compte qu'il conviendrait.

Ils croient que l'origine, la prépotence de l'étalon de pur sang suppléeront à tout le reste. Ils oublient que la jument transmet à sa progéniture des qualités bonnes et mauvaises qui ne sont pas apparentes chez elle.

Des expériences récentes ont démontré que jusqu'à ce que la jument, aussi bien que l'étalon ait acquis la fixité de type, c'est-à-dire soit devenue d'une race pure, on ne peut compter sur des résultats uniformes.

Les éleveurs anglais ont eu trop de confiance dans la prépotence de l'étalon et il est indispensable aujourd'hui qu'ils s'attachent à se procurer des juments de poids moyen de races pures.

Les succès obtenus dans les Haras Nationaux de divers pays sont dus à l'adoption de cette méthode.

Dans les Haras de Hongrie, par exemple, les juments qualifiées de demi-sang sont issues de races pures et inscrites depuis un grand nombre de générations aux livres d'origine de ces races.

Tant que nous continuerons à ne compter pour la remonte de notre armée que sur les produits de deux races aussi dissemblables que le pur sang et le gros trait, nos éleveurs sont exposés à de nombreux échecs et il est bien peu probable que la Commission récemment constituée pour l'élevage du cheval de remonte réussisse à décider les éleveurs à entrer dans une voie pleine de dangers.

Cette situation est très préjudiciable aux intérêts nationaux qui réclament impérieusement l'amélioration des remontes et à ceux des éleveurs qui réussiraient la production du

cheval de poids moyen s'ils y consacraient les mêmes soins qu'ils ont donnés à l'amélioration des autres espèces animales.

Nos races de bovins et d'ovins ont été amenées à un tel degré de perfection qu'un agriculteur d'une région quelconque de la Grande-Bretagne peut facilement se procurer une race convenant parfaitement à la localité qu'il habite; mais s'il veut un cheval possédant du

volume et de la trempe il ne peut exercer son choix que parmi des animaux produits d'un croisement de deux races pures absolument dissemblables.

Toutes deux peuvent être excellentes dans leurs genres respectifs, mais on ne peut s'étonner que les bâtards ne donnent pas satisfaction.

Quelle serait la valeur du bétail de ce pays, si l'éleveur ne pouvait offrir à l'acheteur que les produits du croisement de races aussi dissemblables que les Hereford et les Jerseys pour les bovins et les Hampshire et les Gallois pour les ovins. Je maintiens qu'il est nécessaire de reconstituer les races intermédiaires de chevaux que nous avons laissées se perdre et que pour fixer ces types nous devons tout d'abord faire des étalons. En y comprenant le pur sang, je considère comme

nécessaire de créer quatre types bien distincts.

Type n° 1, pur sang léger. — Comme spécimen de mon idéal de ce type d'étalon, je choisis Battlement, lauréat de plusieurs concours d'étalons.

Il a un peu plus de 1^m62 et 21 centimètres 1/4 au dessous du



N° 1. BATTLEMENT, 1^m62, LAURÉAT DE PLUSIEURS CONCOURS D'ÉTALONS
TYPE DU PUR SANG LÉGER



N° 2. PANTOMINE, 1^m62, TYPE DU PUR SANG
POUR GROS POIDS

genou. Le gouvernement n'a pas à se préoccuper de ce type d'étalon, assez répandu.

Il suffira d'accorder des primes aux meilleures juments.

Type n° 2, pur sang pour gros poids. — Mon second spécimen est aussi un étalon de pur sang, Pantomine appartenant au haras de Compton. Ce magnifique animal, d'une force et d'un volume extraordinaires, dépasse 1^m62 et 22 centimètres 1/2 au dessous du genou. Il est parfait de conformation avec une ossature puissante et des muscles bien développés. Il porte facilement 107 kilogs et figura honorablement en courses d'obstacles.

On entraîne tous les ans quelques-uns de ces gros pur sangs; mais l'étranger les enlève aussitôt qu'on les retire de l'entraînement, de sorte qu'ils sont perdus pour l'Angleterre.

Je crois utile que le gouvernement se charge de l'élevage de ce type. On pourrait créer un noyau pour un haras en choisissant des juments de pur sang très étoffées dont il existe encore un certain nombre.

On les accouplerait avec des étalons de la même conformation et l'on continuerait jusqu'à posséder une centaine d'étalons de ce type pour produire ce genre de chevaux. 390 à 400 poulinières y étant affectées spécialement suffiraient pour assurer la conservation du type.

Type n° 3, le hunter pour gros poids. — Le troisième type dont nous avons besoin est le hunter, portant 114 kilogs. Mon spécimen est un étalon hunter de demi-sang qui est employé sous ma direction pour la section de Cornouailles de la Société des juments poulinières.

Ce cheval nommé Springald II, est fils d'un étalon de pur-sang et d'une jument provenant d'un étalon de demi-sang.

La mère de cette jument provenait d'un étalon de pur sang et d'une forte mère.

Malgré son origine, Springald II représente bien le genre de chevaux que nous voulons faire. Il est bien conformé, mesure 1^m62 et a 23 centimètres au-dessous du genou. Ses produits sont excellents, quoique ressemblant moins au père que ceux des étalons de pur sang.

Ils galopent bien et portent de forts poids.

Les poulains de 2 ans sont aussi grands que ceux de 4 ans des mêmes juments avec l'étalon de pur sang et semblent avoir autant de qualités.

Les étalons de ce type sont très rares; il faut pour les produire commencer par sélectionner des hunters et faire saillir les meilleures par des étalons de la même origine. On n'y réussira certainement pas en faisant saillir des juments de trait par des étalons de pur sang.

Type n° 4, le cheval de timon d'artillerie. — Je n'ai pas pu trouver un étalon qui représente mon idée de ce que doit être le type n° 4; ce qui m'a décidé à choisir une jument. Cette jument, d'origine inconnue, faisait un service de 48 kilomètres par jour dans les rues de Londres et n'est pas avatagée par la photographie.

Malgré que sa conformation et sa qualité soient insuffisantes pour un concours, elle est le modèle qui convient pour l'artillerie et les transports militaires, de 1^m57 1/2 et 20 centimètres 1/2 au-dessous du genou, avec des pieds et des membres irréprouchables. Elle a la côte un peu courte, mais ne manque pas de trempe et après sa journée, elle rentre fraîche à l'écurie. Il serait plus difficile de se procurer ce type qu'aucun des autres.

Le choix de l'étalon est très difficile; mais en groupant d'abord les juments, on trouverait ensuite celui qui leur conviendrait le mieux.

Le résultat à obtenir est si important et le début est si difficile qu'il convient d'essayer des juments de plusieurs origines. Il faut qu'elles aient du poids et des allures, beaucoup de force et de l'énergie. Il faudrait leur faire subir des épreuves à diverses allures pour s'assurer de leur trempe et éliminer toutes celles qui n'en possèdent pas assez. On créerait ainsi la race dont on a besoin. Je tiens à répéter que chaque type doit être conservé parfaitement distinct des trois autres.

On pourra les croiser entre eux pour produire un type intermédiaire; mais il est absolument nécessaire de conserver aussi pures que celle du pur sang les souches d'où sortiront tous les étalons et toutes les juments destinées à perpétuer les espèces.

*
*
*

Il résulte de la note ci-dessus que les Anglais ne possèdent pas de race de trait léger apte au service de l'artillerie et que, pour en créer une, ils préfèrent le petit carrossier du Yorkshire au Hackney beaucoup moins membré dont il n'est pas fait mention dans cette note.

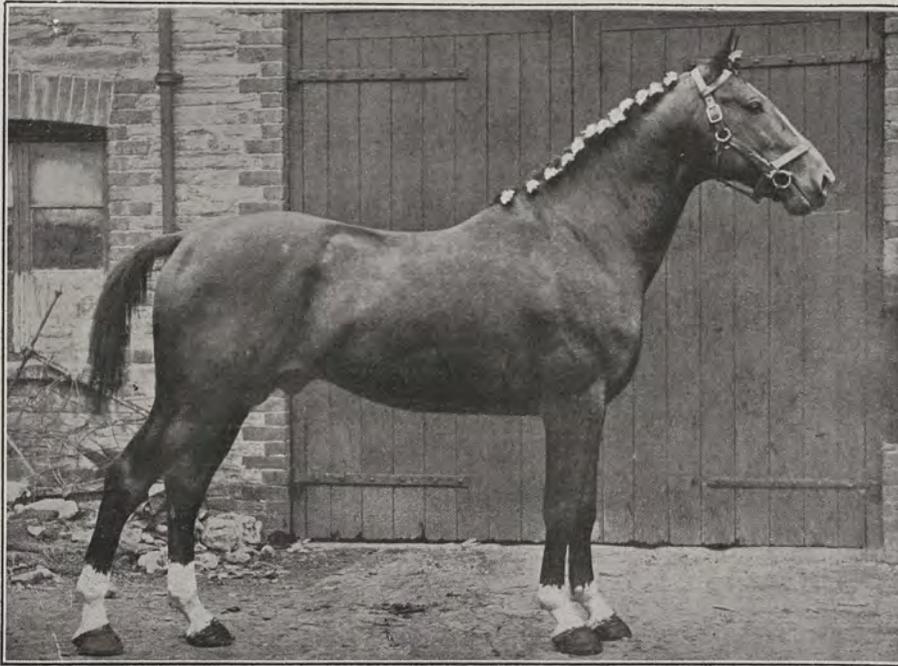
Ils veulent actuellement reconstituer les vieilles races de bât presque entièrement détruites par des croisements inconsidérés.

C'est une entreprise qui ressemble à celle de la sélection dans les races bretonne et ardennaise, avec la différence que nous ne sortons pas de la race pure

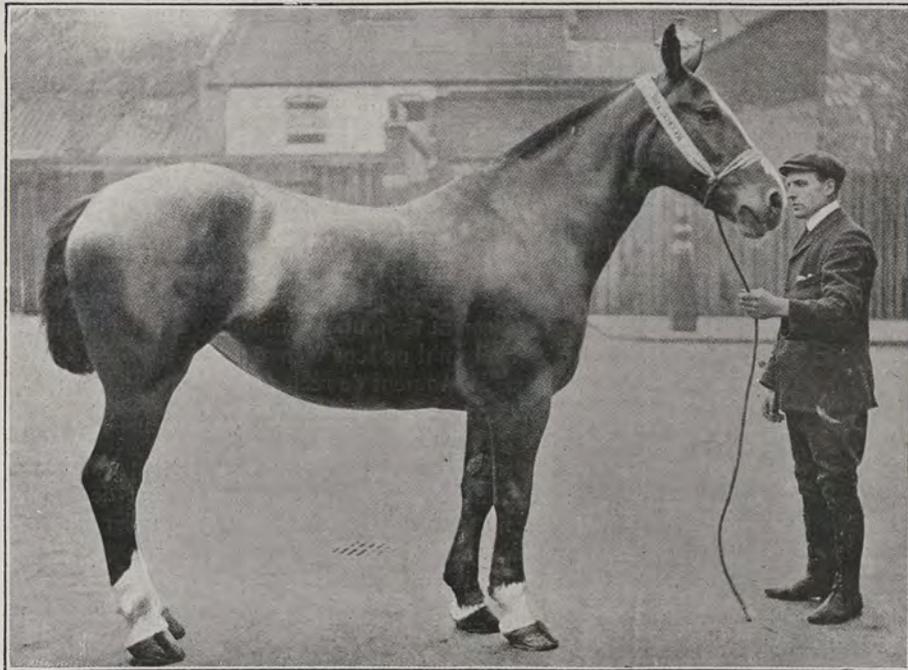
créée sous l'influence du sol et du climat, tandis qu'ils commencent par un croisement.

Ils veulent qualifier par l'épreuve les juments destinées à former la souche de la race, ce qui est exactement le programme de la Société du cheval national de trait léger.

BRETIPIC.



N° 3. SPRINGALD II, 1^m62, FILS D'UN ETALON PUR SANG ET D'UNE JUMENT DEMI-SANG
TYPE DE HUNTER POUR GROS POIDS



N° 4. FORTRESS, JUMENT DE 1^m57 1/2,
TYPE DE CHEVAL DE TIMON D'ARTILLERIE



CONCURRENTS ET SPECTATEURS

CHASSE & CHIENS

Les Epreuves

du

Spaniel Club français

LE CHATEAU DU MONT EVRAY

EN HAUT : M. P. VERDÉ DELISLE, TIREUR OFFICIEL



MM. le docteur Dauriac (à gauche) et Chossat de Montburon

LES DEUX JUGES

AVEC une bonne grâce dont on ne saurait trop le remercier, M. de Buzonnière offre chaque année son magnifique domaine de Mont-Evray en Sologne où le Spaniel Club français se trouve fort à l'aise pour y donner ses épreuves habituelles. Le terrain convient admirablement à l'examen des petits épagneuls anglais : fougères, bruyères et roncières y voisinent constamment ; les faisans et les lapins s'y rencontrent en abondance, c'est bien là le genre de territoire où se justifie l'emploi du spaniel.

Trois épreuves se trouvaient encore au programme, vingt-quatre chiens avaient été réunis, qui formaient un total de quarante-et-un engagements ; preuve que les partisans du petit chien lui restent fidèles. De fait, on retrouve toujours les mêmes noms sur la liste des propriétaires. Quelques nouveaux venus, sans doute, s'y ajoutent chaque année, mais les anciens forment toujours la majorité. Il semble que l'agrément qu'ils éprouvent avec ce chien soit tel qu'il ne leur vienne jamais à l'idée de tâter d'un autre.

Ce n'est pas le moment de rechercher pour quelles raisons le cocker a su retenir la sympathie de sportsmen enthousiastes et si cette sympathie est méritée ou non. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

On avait annoncé au programme un certain nombre de juges ou suppléants. Ils étaient quatre : MM. Paul de Lécherolle, R. Chossat de Montburon, Cailleux et Haber. Trois d'entre eux ne vinrent pas et l'on dut demander au Dr Dauriac, présent sur le terrain, de bien vouloir aider M. Chossat de Montburon dans sa tâche. Loin de moi la pensée de critiquer ce choix de dernière heure : le Dr Dauriac est un amateur éclairé et un utilisateur consciencieux, il a d'ailleurs jugé à la satisfaction de tous. Mais cette question du remplacement des juges, une fois de plus soulevée, doit provoquer une nouvelle et nécessaire protestation. Il est inadmissible que sur quatre juges ayant promis de venir, un seul tienne sa promesse. Le fait se reproduit fréquemment dans les concours d'utilisation et on ne saurait trop s'employer à en empêcher le retour. Bien des propriétaires engageront non seulement sur le vu du règlement de l'épreuve qui convient à l'état d'entraînement de leurs chiens ou qui répond à la conception qu'ils se sont faite du mode d'utilisation de leurs qualités, mais encore et le plus souvent parce qu'ils savent par avance que tels juges fonctionneront.

Il y a pour justifier cette manière d'agir un ensemble de raisons, les unes essentielles, les autres délicates qu'il est inutile d'examiner en détail en ce moment.

Mais le fait existe et cela doit suffire. Dans le cas actuel, il n'y a aucun doute : les

quatre juges qui figuraient au programme jouissent certainement de la considération générale, puisque quarante-et-un engagements — un succès — figuraient à la suite de leurs noms, mais alors que les propriétaires espéraient voir leurs chiens soumis à l'appréciation d'amateurs considérés, pourquoi n'auraient-ils pas été déçus ou irrités en apprenant qu'un changement survenait dans la composition du jury. Une épreuve de chiens de chasse n'est en aucune façon comparable à une course en ligne où le premier concurrent qui passe le poteau d'arrivée est le vainqueur. Il entre dans le classement définitif une quantité de facteurs résultant des diverses impressions produites par le travail de chacun des animaux et dont la somme sert à établir des comparaisons. Tout cela pour dire que les juges, n'étant pas là pour contrôler uniquement des faits évidents, doivent s'efforcer surtout de voir l'ensemble des qualités et des défauts des chiens.

Or, ils ne voient pas tous de la même façon et c'est justement parce que l'on considère que les uns voient mieux que les autres, qu'on conduit plus volontiers les chiens sous leurs yeux.

Les Comités organisateurs sachant tout cela ont pris l'habitude de nommer des juges suppléants. On vient de voir que cette précaution peut ne servir à rien. Je sais bien qu'il est souvent des raisons majeures qui empêchent les juges de se déplacer à une époque déterminée et on ne saurait exiger tout de leur complaisance. Mais à cela il y a une solution qui consisterait à donner sur les programmes une liste de six ou huit noms, en indiquant que c'est parmi eux que seront choisis les juges. On serait ainsi prévenu.

La réunion de l'autre jour offrait cet attrait particulier qu'elle mettait en concurrence des chiens dressés et conduits par des



LES CONCURRENTS ATTENDANT LEUR TOUR



LE DRESSEUR BARBARY LANÇANT UN DE SES PENSIONNAIRES



LE PASSAGE D'UN RUISSEAU ENTRE DEUX QUÊTES

professionnels de grande réputation qui se rencontrent rarement au Spaniel Club. Les écoles française, anglaise et belge étaient représentées. Aug. Barbary et Ragueneau se sont spécialisés dans l'entraînement des cockers ; avec eux, Rohard père et Cotterousse, qui nous ont déjà montré quelques bons chiens d'arrêt, représentaient la France. Downes qui, l'an dernier, nouveau venu dans le service de M. Plassard, remportait, pour ses débuts, tous les premiers prix de ces mêmes épreuves, était encore considéré cette année comme un concurrent redoutable ; W. Atkins, dresseur particulier de M. le baron Jaubert, que nous n'avions pas encore vu sur le terrain, formaient l'équipe anglaise. Benoît Vos enfin, toujours fidèle, se retrouvait cette année avec Ashthorpe père qui, dans les épreuves à grande quête, a mené maint bon chien à la victoire. Tous deux venaient de Belgique.

Il y avait donc un intérêt spécial à suivre ces épreuves où les méthodes différentes avaient chacune la prétention de prouver leur supériorité.

On verra par les résultats suivants qu'aucune différence ne s'est nettement accusée dans un sens ou dans l'autre. Voici, en effet, les résultats techniques de ces deux journées :

Prix du Début : 1^{er} prix, Icare de Saint-Léger (Gavroche de Saint-Léger et Hilda d'Uzarche), à M. Plassard (Downes). — 2^e prix, Pock (Cock et Loute), à M. Nieuwenhuys (Ashthorpe père). — 3^e prix, Loute of Saint-Job (Will of St-Job et Brushwood Linda), à M. de Buck (Benoît Vos). — Réserve, Longmynd Careful (Champion Deiniol et Longmynd Cara), welsh springer, à M. Ch.-V. de Lesseps (le prop.). — Mention très honorable, Batrack d'Uzarche (Quo Vadis des Tournelles et Poppée des Robertières), au baron Jaubert (W. Atkins). — Mention simple, Alba de Vierzy (Lindor de

Retz et Sada Yacco de Vierzy), à M. Durand Viel (A. Barbary) et Idylle de Saint-Léger (Strivays Domino et Flossie des Moulins), à M. Plassard (Downes). — Certificat de mérite, Index de la Garde (Pierrot de Sologne et Hops de Paris), à M. Maurice (Rohard père) et Ben Gallic (Rivington Boy et Antworth Flô), à M. Piet-Lataudrie (Ragueneau).

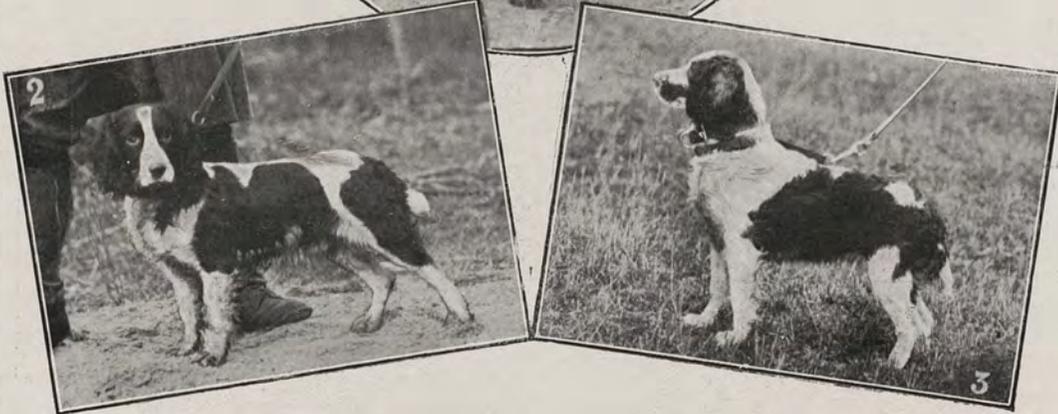
Prix de la Sologne :

1^{er} prix, Longmynd Careful welsh spaniel, à M. Ch.-V. de Lesseps (le prop.); 2^e prix, Icare de Saint-Léger, à M. Plassard (Downes); 3^e prix, Pock, à M. Nieuwenhuys (Ashthorpe père). — Réserve, Loute of St-Job, à M. de Buck (Benoît Vos). — Mention très honorable, Alba de Vierzy, à M. Durand Viel (Barbary), Ivorine de Saint-Léger (Gavroche de St-Léger et Hilda d'Uzarche), à M. Cailleux (Downes), Bourdon of St-Job (Will of St-Job et Charming Spot), à M. de Buck (B. Vos). — Mention honorable, Perle Noire, à M. Huguët (Cotterousse) et Flossy des Moulins (Lofky et Paquerette des Moulins), à M. Plassard (Downes). — Certificat de mérite, Bessowka d'Uzarche (Quo Vadis, des Tournelles et Popée des Robertières) au baron Jaubert (Atkins) et Index de la Garde, à M. Maurice (Rohard père).

Field-trial international :

1^{er} prix, Gerty de Saint-Léger (Braside Peter et Flossy), à M. Plassard (Downes). — 2^e prix, Senta of St-Job (Sheperton Mick et Beechgrove Connie), à M. Nieuwenhuys (Ashthorpe père). — 3^e prix, Ivorine de Saint-Léger, à M. Plassard (Downes). — Réserve, Longmynd Careful, à M. Ch.-V. de Lesseps (le prop.). — Mention très honorable, Icare de Saint-Léger, à M. Plassard (Downes), Sada Yacco, à M. Durand Viel (Barbary), Geisha d'Uzarche, au baron Jaubert (le prop.). — Mention honorable, Maud of St-Job, à M. Nieuwenhuys (Ashthorpe père), Tatzan of St-Job, à M. de Buck (B. Vos.). — Certificat de mérite, Alba de Vierzy, à M. D. Viel (A. Barbary), Dash de Vierzy, à M. E. Samat (A. Barbary).

Gerty de Saint-Léger, ayant



TROIS VAINQUEURS : 1. ICARE DE SAINT LÉGER — 2. POCK — 3. LONGMYND CAREFUL



TROIS DRESSEURS ÉTRANGERS ET LEURS CHIENS, MM. ASHTHORPE, ATKINS ET DOWNES



LES VICTIMES SONT EMBARQUÉES POUR LE CHATEAU

déjà remporté l'an dernier le premier prix du Field-trial international, a été déclaré champion du Spaniel Club français. C'est, croyons-nous, la première fois qu'un semblable titre a été décerné. Certes, la chienne de M. Plassard est bonne et déjà nous l'avions remarquée l'an dernier. Mais on peut lui reprocher un peu d'irrégularité dans son travail et une certaine indécision dans le sens olfactif qui lui fait passer assez fréquemment du gibier.

Un bon chien, bien chasseur, très actif, entreprenant est Longmynd Careful, welsh spaniel

importé d'Angleterre par M. Ch.-V. de Lesseps. Dressé et présenté par son propriétaire, Careful a produit la plus heureuse impression.

Parmi les chiens ayant manqué de chance, on peut citer Tatzan of Saint-Job et Sada Yacco de Vierzy. Déjà l'an dernier, Tatzan s'était montré comme un excellent sujet ayant l'habitude de la chasse. Il n'avait, cette année, rien perdu de ses qualités, malheureusement il n'eut pas la chance de rencontrer de gibier. Je répète qu'il y en avait cependant assez sur le territoire, mais dans la plupart des concours, il se produit généralement ce fait bizarre que des chiens inférieurs tombent fréquemment sur des oiseaux et marquent ainsi une succession de fautes, alors que d'autres bien supérieurs ne parviennent pas à montrer ce qu'ils sont capables de faire.

A cela il n'y a rien à faire.

Tant mieux si l'on travaille sur un canton bien peuplé, tant pis dans le cas contraire : c'est une simple affaire de chance.

Ben Gallic, Perle Noire et Iago sont tous trois encore un peu verts. Ils ont montré l'autre jour d'excellentes dispositions, mais ne possèdent pas un acquit suffisant. Une autre saison de chasse leur fera le plus grand bien. Mieux routinés, ils deviendront de fort utiles auxiliaires.

Jacques LUSSIGNY.



LE DUC DE CHARTRES, VENEUR

S. A. R. le duc de Chartres qui vient de mourir au château de Saint-Firmin à l'âge de soixante-dix ans, et dont on a tracé ailleurs le portrait de soldat, appartenait au sport non seulement par les traditions familiales qui en avaient fait — on l'a très heureusement rappelé — un des patrons de Chantilly, mais encore comme veneur, en digne descendant d'une famille royale chez qui la passion de la chasse est héréditaire.

On sait qu'un des premiers soins de la Restauration fut le retour aux anciennes traditions cynégétiques et l'on se souvient de la splendeur de la Venerie Royale restituée par Charles X et confiée à M. de Girardin qui en avait fait une sorte de ministère.

L'opposition en tira un de ses principaux griefs contre le roi. Aussi Louis-Philippe se refusa-t-il à réorganiser une Venerie Royale, s'opposant même à ce que ses fils eussent un équipage luxueux.

Ferdinand Philippe, duc d'Orléans, le père du duc de Chartres, ne pouvait cependant échapper à l'atavisme ancestral. Comme l'a dit le Comte de Chabot, il sentait courir dans ses veines un peu du sang de son aïeul le duc de Penthièvre, le dernier grand veneur avant 1793.

Avec son frère le duc de Nemours, l'héritier du trône, privé du luxe de la grande vénerie, se contenta d'acheter une vingtaine de chiens auxquels on fit chasser d'abord des traînées faites avec des pieds de lièvre ou de sanglier. Ces drags étaient chassés à l'anglaise dans les environs de Paris.

Les premières tentatives à Chantilly furent peu heureuses. Mais les princes se rendirent acquéreurs de l'équipage du Marquis de l'Aigle, et dès lors les anciennes traditions relevées assurèrent le prestige de la Venerie princière. A Compiègne, à Fontainebleau, les laisser-courre étaient des plus brillants.

Après la mort tragique du duc d'Orléans en 1842, le duc de Nemours continua, jusqu'en 1848, à diriger l'équipage, en association avec ses frères, le prince de Joinville et le duc d'Aumale.

C'est ce dernier qui devait rendre à Chantilly, après la guerre de 1870, son lustre d'autrefois. Le duc de Chartres, retenu à Rouen par ses devoirs de colonel, ne pouvait se rendre qu'assez rarement aux rendez-vous. Il manifestait cependant le goût de sa race pour la chasse à courre.

Pendant son exil en Angleterre, en 1870, il suivait les Surrey Stag Hounds et avait même fait venir quinze animaux de Chantilly, le résultat de tout un panneutage, qui fournirent d'excellentes chasses. La poursuite à outrance des runs anglais plaisait particulièrement au prince; il y avait acquis la réputation d'un rude cavalier « hard-ri-der ». Et, pour tout dire, il préférait ce genre d'excitations aux chasses paisibles de Chantilly et les savants déduits de la vénerie

faisaient volontiers l'objet de ses plaisanteries. Cependant, lorsque quelques années après le retour de son deuxième exil, le duc d'Aumale songea à reconstituer son équipage, c'est au duc de Chartres qu'il laissa le soin de tirer de son sommeil la grande vénerie de Chantilly.

Formé en 1894, le nouvel équipage chassait exclusivement le cerf. Il était composé d'environ 100 chiens anglais et bâtards et de plus de douze chevaux.

La résidence du chenil est aux Grandes Ecuries, sur la pelouse de Chantilly, où logeaient les quatre hommes montés et les trois valets de chiens à pied.

Les chenils étaient situés dans une cour attenante à la partie ouest des grandes écuries, au bord de la pelouse sur laquelle on les mène prendre leurs ébats.

Le bouton de l'équipage de Chantilly, figuré par un O dans un triangle, est porté par tous les membres de la famille royale et par les princes parents. C'est le même que celui des anciens équipages du duc d'Aumale et du prince de Joinville.

Même tenue également, la petite tenue des d'Orléans que le duc d'Aumale avait adoptée comme plus en rapport que la grande avec les modes modernes :

Tunique de drap bleu d'Orléans avec col droit et boutonnée; un galon de vénerie au col et aux manches boutons d'argent. Culotte de velours bleu.

La tenue du chenil était ainsi faite :

Toute en drap bleu d'Orléans; casquette plate à visière vernie; la jaquette et le pantalon pour les piqueurs, le veston pour les valets de chiens; même bouton que pour la tenue de chasse.

La grande tenue, que l'on ne portait plus, était rouge avec chapeau à trois cornes et galons sur toutes les coutures.

Les chasses si renommées de Chantilly étaient largement ouvertes.

Tous les sportsmen du pays les ont suivies au moins une fois. Tous ont pu apprécier l'accueil si libéral du prince, son affabilité proverbiale qui s'exerçait surtout envers les plus humbles. Aussi avait-il su conquérir les respectueuses sympathies de toute la région pour laquelle, d'ailleurs, les chasses étaient une source de richesses.

La fatale nouvelle a donc causé une impression profonde, non seulement parmi les fidèles de la famille royale, mais aussi parmi tous les hommes de sport, qui ne verraient pas, sans de vifs regrets, disparaître un des équipages les plus renommés de la vénerie française.

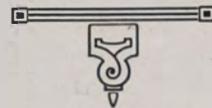
Nous nous faisons l'interprète de tous en exprimant ici l'impression pénible ressentie par les sportsmen et en adressant nos très respectueuses condoléances à M^{me} la Duchesse de Chartres qu'on saluait, à la plupart des chasses, aux côtés du prince.



LE DUC ET LA DUCHESSE DE CHARTRES A LA CHASSE A COURRE



UNE DES DERNIÈRES PHOTOGRAPHIES
DU DUC DE CHARTRES
PRISE AU PESAGE DE CHANTILLY





VUE GÉNÉRALE DU SALON DE L'AUTOMOBILE PENDANT LES ILLUMINATIONS

LE XII^e SALON DE L'AUTOMOBILE

3-18 DÉCEMBRE 1910

DEPUIS le 3 décembre dernier, le XII^e Salon de l'Automobile qui, comme à l'ordinaire, tient ses assises au Grand Palais des Champs-Élysées a ouvert ses portes au public. Après une trêve d'un an, l'Exposition de l'Automobile, du Cycle et des Sports semble devoir remporter son classique succès.

Cette année le Salon n'est pas organisé par l'Automobile-Club de France, comme c'était le cas précédemment, mais par les Chambres Syndicales des industries de l'automobile et du cycle.

Nos constructeurs ont voulu, débarrassés de toute tutelle, se trouver chez eux, mettre debout leur exposition à leur charge, mais aussi en toucher finalement les bénéfices, s'il s'en trouve. On ne saurait les en blâmer. Commerçants, ils agissent en commerçants.

Les Chambres syndicales ont voulu une exposition sérieuse; très luxueuse, cela va de soi, et présentant une certaine uniformité de décoration, mais uniformité de haut goût.

Le Grand Palais a reçu pour cela une élégante décoration : il est divisé en belles avenues régulières, encadrées de hauts portiques blancs, décorés de motifs du plus heureux effet, surmontés de pimpants oriflammes et piqués d'une multitude d'ampoules électriques, et certes malgré l'uniformité des stands, le vaste hall présente un coup d'œil tout à fait charmant.

Les illuminations électriques, qui firent le succès des derniers Salons n'ont pas été non plus oubliées.

Certes l'étincelante décoration du Salon de 1908 n'est pas égalée; le Grand Palais pourtant a fort belle allure lorsque, la nuit venue, les stands étincellent de mille feux divers.

La photographie que nous publions ci-dessus donne une juste idée des illuminations du Salon de l'Automobile, et le lustre immense que l'on aperçoit au centre fait l'admiration des nombreux visiteurs.

Cette douzième exposition de l'automobile fut inaugurée le 3 décembre dernier avec le cérémonial habituel.



LA COUPOLE CENTRALE

Le Président de la République accompagné du général Brun, ministre de la Guerre de MM. Jean Dupuy, ministre du Commerce et Puech, ministre des Travaux Publics, procéda à la traditionnelle visite et le Salon officiellement ouvert remporta dès cette première journée le classique succès.

Dès midi le Grand Palais était plein, à 2 heures c'était la cohue et durant toute la journée, visiteurs et visiteurs défilèrent en masse compacte devant les stands, desquels du reste ils ne voyaient rien, étant donné l'affluence du public.

Le Salon de 1910 a fait revivre cette classique et unique journée d'inauguration, à laquelle se font un devoir d'assister des milliers de Parisiens, et certes ce succès, de vernissage en quelque sorte, est d'excellent augure et permet de croire que cette Exposition fera tout comme ses devancières courir tout Paris.

Au point de vue technique, le Salon de 1910 est nettement supérieur à tout ce que l'on a jamais vu.

Les nombreux châssis exposés respirent tous la puissance et la solidité.

Les constructeurs d'automobiles ont transformé radicalement leurs méthodes de recherche et les traits dominants de la construction actuelle semble être les suivants :

- 1° Le bloc moteur qui réunit sur un carter général le moteur et ses accessoires, l'embrayage et la boîte de vitesse.
- 2° Le moteur sans soupapes dont quatre modèles différents sont exposés au Salon.
- 3° La disparition presque totale de la transmission par chaînes.
- 4° Le graissage sous pression.
- 5° La simplification des formes extérieures des moteurs.

Côté carrosserie les constructeurs se sont surpassés et ont réalisé de véritables merveilles.

La carrosserie *Torpedo* aux coins arrondis, à l'aspect d'obus semble rallier la majorité des suffrages et il n'est pas rare de voir dans les stands de nos grands constructeurs, plusieurs de ces modèles aux lignes puissantes, qui donnent à la voiture une véritable impression de vitesse tout en permettant le maximum de confort.

Le temps n'est plus où le chauffeur se contentait de deux banquettes pour se livrer aux plaisirs de l'automobile.

Les carrosseries dites de courses qui faisaient fureur il y a quelques années, semblent devoir disparaître définitivement et les automobilistes semblent rechercher maintenant le confortable avant tout.

C'est ainsi qu'à côté de rutilantes limousines, claires et spacieuses qui n'ont certes rien à envier à nos plus élégants sleeping-car, nous voyons de nombreuses carrosseries à conduite intérieure.

Le fervent de l'automobilisme ne se grise plus de vitesse, il redoute les intempéries et de ce fait devient un partisan convaincu de la voiture à conduite intérieure où, confortablement installé à l'abri de la pluie, du vent ou de la poussière, il peut agréablement s'adonner à la pratique de son sport favori.

Telles sont les caractéristiques du Salon de 1910 qui occupe en entier le Grand Palais des Champs-Élysées. Tout le rez-de-chaussée, nef et galeries est affecté aux voitures, à leurs accessoires, ainsi qu'aux pièces entrant dans la construction des automobiles; les galeries du premier étage sont occupées d'un côté par les pneumatiques, de l'autre par les cycles.

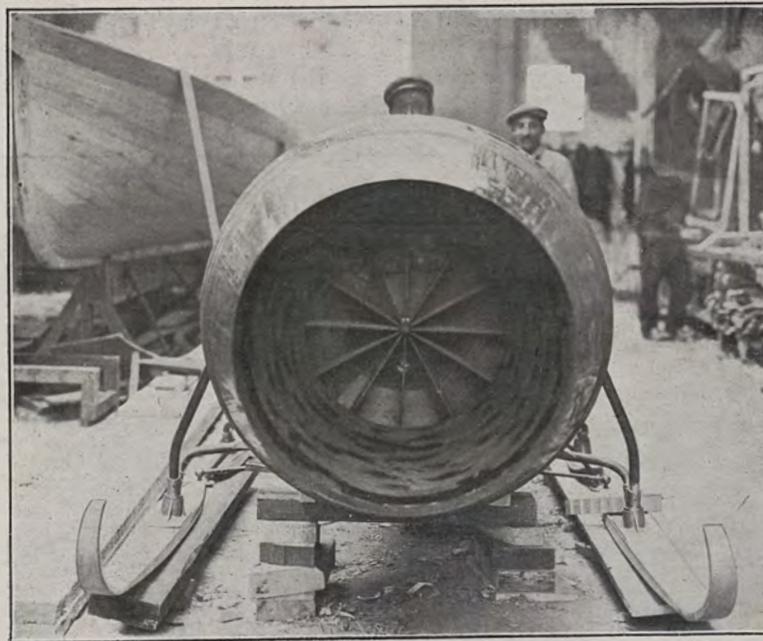
Toutes les grandes maisons, toutes les grandes firmes d'automobile et du cycle du monde entier présentent leurs nouveaux modèles et nous nous promettons de revenir en détail sur les principales nouveautés, les derniers modèles présentés par nos grands constructeurs.

Il convient pourtant de signaler avant de terminer cet article, le gros succès de curiosité remporté par un traîneau automobile d'une conception vraiment nouvelle et dont nous reproduisons plusieurs photographies.

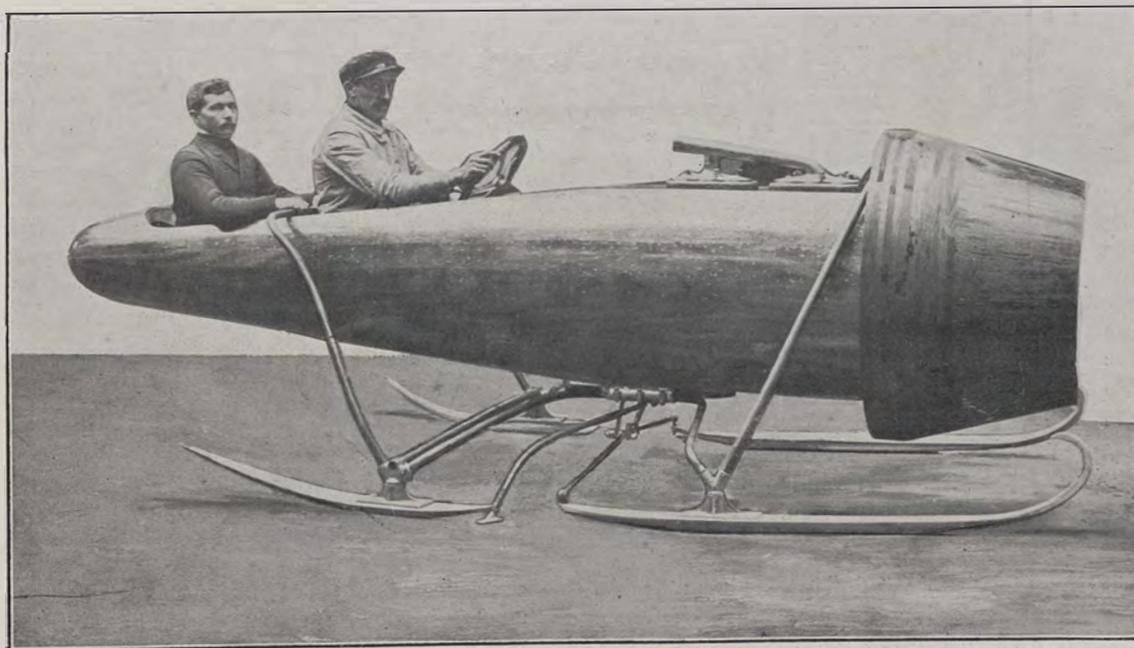
Ce traîneau construit pour le grand-duc Cyrille est en effet propulsé par une turbine actionnée par un moteur à pétrole de 30 HP.

Mesurant 4 mètres de longueur, ce nouveau véhicule avec lequel ses constructeurs espèrent atteindre sur neige ou sur glace le 100 kilomètres de moyenne à l'heure, fut baptisé solennellement le 2 décembre dernier dans les chantiers de son constructeur, à l'île de la Jatte, par les popes de l'église russe de Paris, en présence d'une assistance aussi nombreuse que choisie.

Transporté au Salon, avant son départ pour Davos, ce traîneau d'une conception vraiment nouvelle est sans contredit une des curiosités de l'actuelle exposition.



LA TURBINE DU TRAINÉAU AUTOMOBILE



LE NOUVEAU TRAINÉAU AUTOMOBILE DU GRAND-DUC CYRILLE

Depuis quelques années déjà notre active association de tourisme le Touring Club de France organise chaque saison, à l'occasion de sa grande semaine d'hiver, un concours de traîneaux automobiles, qui remporte toujours un gros succès.

Chaque année nos constructeurs présentent des types nouveaux qui malheureusement n'ont pas encore imposé définitivement le traîneau automobile comme moyen de trans-

port hivernal.

Les propulseurs employés jusqu'à ce jour ne pouvaient s'employer sur tous les terrains; certains évoluaient sur la neige dure et la glace, mais devenaient inutilisables lorsque la neige était molle.

Le nouveau traîneau du grand-duc Cyrille doit, d'après ses constructeurs se jouer des difficultés des routes hivernales et ses prochains essais seront certainement fort suivis.

G. D.

JACQUES FAURE

JACQUES FAURE, sportsman accompli et fort connu dans les milieux parisiens, vient de mourir à Québec des suites d'une fièvre contractée au cours d'une expédition de chasse fort mouvementée qu'il venait de faire dans les brousses du Nord du Canada.

Jacques Faure qui constituait ce qu'il est convenu d'appeler une physionomie bien parisienne, était né à Meudon-Bellevue en 1873, et par conséquent n'avait pas encore trente-huit ans.

Sportsman accompli, aux qualités rares, il fut tout d'abord rugbyman de valeur et présida l'Olympique qui, en 1896, remportait le championnat de France.

Passionné de chasses et d'aventures, Jacques Faure voyagea longtemps en Extrême-Orient, il visita le Japon, fut longtemps le compagnon du duc de Montpensier et l'accompagna lors de son raid automobile de Saïgon aux ruines d'Angkor.

Après avoir accompli de longues et intéressantes croisières à bord de son yacht *Tatiana*, Jacques Faure s'adonnait ensuite à l'automobilisme, puis à l'aéronautique où il s'imposa bientôt comme pilote de grande valeur.

Il fit ses débuts en sphérique en 1899, sur les conseils de MM. Henry de la Vaulx et Castillon de Saint-Victor avec lesquels il fondait bientôt l'Aéro-Club de France.

J. Faure s'imposa véritablement à l'attention du public en 1900, et se classa parmi les grands vainqueurs des épreuves aéronautiques organisées durant l'Exposition Universelle.

Parmi ses voyages les plus longs, il convient de citer Vincennes-Mamlitz (Cercle de Schubin), soit un raid de 1.183 kilomètres accompli seul, le 30 septembre 1900; Vincennes-Schildo, 950 kilomètres, le 9 octobre 1900.

Jacques Faure gagna de plus le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, en 1905, par un voyage de Paris à Kirchdrauf (Hongrie), soit 1.314 kilomètres; il accomplit cinq fois le voyage aérien d'Angleterre en France réussissant le 10 février 1905 à couvrir les 344 kilomètres qui séparent Londres de Paris, en six heures trente, performance qui bat les temps de tous les autres modes de locomotion, même les six heures cinquante du service extra-rapide Paris-Londres.

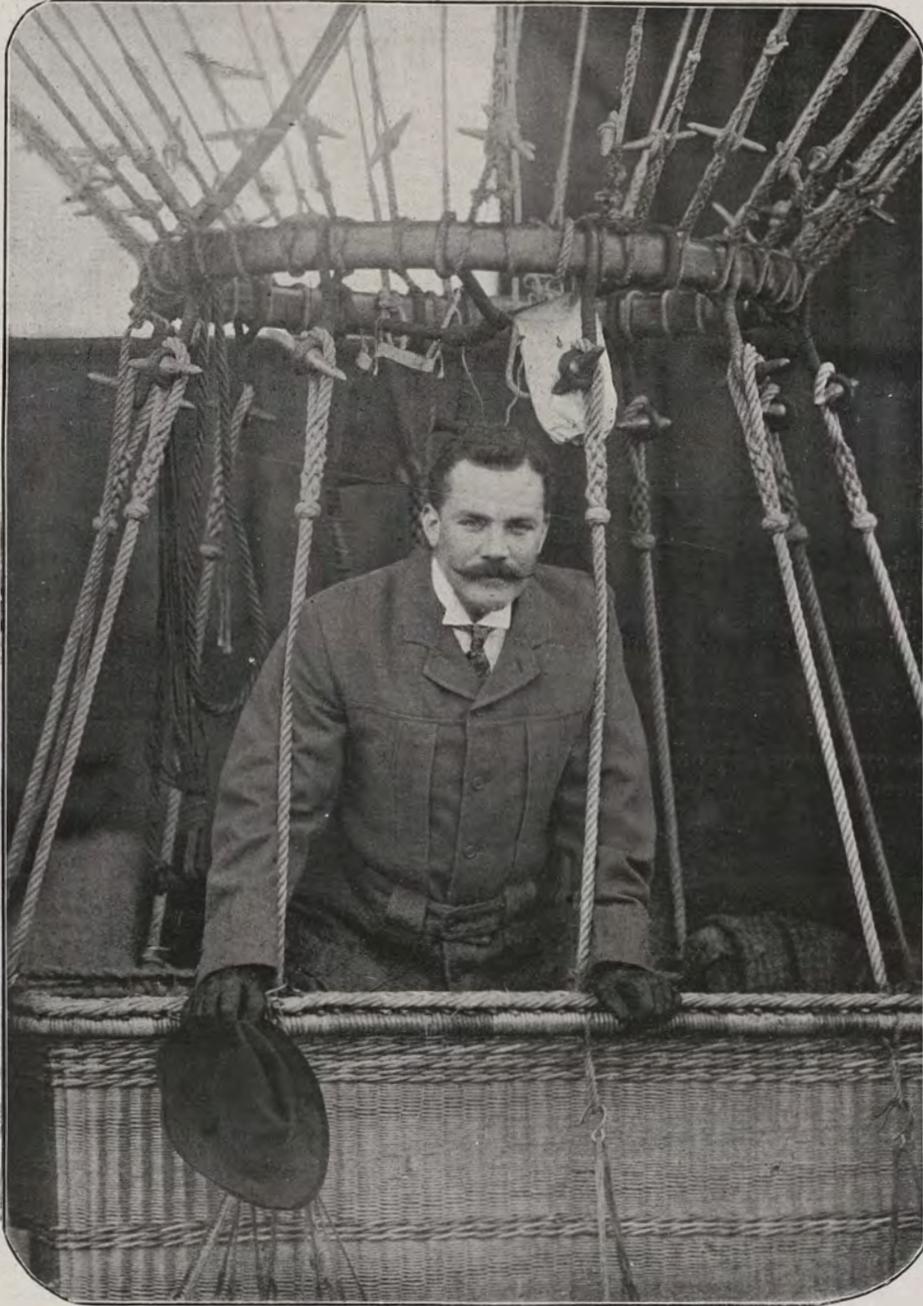
Il était accompagné dans ce voyage de Latham qui devait

devenir un de nos champions aviateurs et qui faisait lors de ce raid son premier voyage aérien.

Jacques Faure, aéronaute énergique et audacieux, était considéré comme l'un de nos meilleurs pilotes français, et comme tel fut choisi pour représenter nos couleurs lors des dernières Coupes Internationales Gordon-Bennett des aéronautes.

Parti en octobre dernier en Amérique avec Leblanc comme co-équipier pour défendre nos couleurs dans cette dernière épreuve, dont le départ se donnait à Saint-Louis, Jacques Faure, pilotant le *Condor*, avait atterri à Two-Rivers, ayant parcouru 660 kilomètres en 21 h. 20.

Il resta ensuite en Amérique pour se livrer aux plaisirs de la chasse, dont l'une devait malheureusement lui être fatale. G. D.



L'AÉRONAUTE JACQUES FAURE A BORD D'UN SPHÉRIQUE

CHASSE

Un match annulé

On se rappelle qu'à la suite d'une discussion fort courtoise au sujet des mérites des chiens de lièvre de races françaises et anglaises, MM. de Saint-Blanquat qui chasse en Ariège, et le baron Gérard, qui découple dans les Landes, avaient conclu un match qui devait mettre en présence l'équipage de Marvielle et l'équipage d'Aren-gosse. Les conditions générales étaient les suivantes. Pendant quinze jours, dans l'Ariège les deux équipages devaient chasser un jour l'un, le lendemain l'autre. Un peu plus tard, et pendant quinze jours également, les chasses devaient se suivre de la même façon dans les Landes. Les arbitres choisis étaient : MM. le marquis de Mauléon et Fernand de Lacaze, pour M. Henry de Saint-Blanquat, et MM. Guy du Passage et d'Armand de Bernède pour M. le baron Gérard. M. Grandin de l'Eprevier devait départager ces messieurs, au besoin.

La première partie de ce match se déroulait, ces jours derniers, aux

environs de Sabarat, et nous pensions bien qu'elle suivrait naturellement son cours, lorsqu'une triste nouvelle nous parvint. Un deuil, survenu dans la famille de M. de Saint-Blanquat, a brusquement interrompu la série des chasses. Il est peu probable, nous dit-on, que ce match soit poursuivi, tout au moins dans l'Ariège, et c'est dommage, car la lutte était fort intéressante. Les beagles-harriers de M. le baron Gérard avaient, en effet, pendant ces journées de début, éprouvé quelques difficultés dans les labours et les semis détremés par la pluie — l'été de la Saint-Martin n'est plus dans l'Ariège! — et il eut été curieux de voir comment ils se seraient comportés jusqu'à la fin. Souhaitons que la tentative soit renouvelée.

Jacques LUSSIGNY.

AVIATION

NOS AVIATRICES SE DISTINGUENT

Nous estimions que, dans notre dernier numéro, que la saison 1910 ne se terminerait pas sans que nous ayons à enregistrer quelques sensationnelles prouesses de la part de nos aviateurs.

Mlle Hélène Dutrieu semble nous donner raison, et la merveilleuse envolée qu'elle a effectuée le 5 décembre dernier, à Etampes, semble devoir être le prélude, si du moins le temps veut bien rester au beau, de toute une série de retentissants exploits.

S'attaquant à la Coupe Femina, objet d'art de 2.000 francs, qui sera attribuée à la fin de ce mois, et qui était détenue par Mlle Marvingt, avec un vol de 53 minutes, accompli le 27 novembre dernier à Châlons, Mlle Hélène Dutrieu a pleinement réussi dans sa tentative et est, à son tour, devenue détentrice du Challenge, par un raid de 1 h. 9 m.

Prenant son vol à 3 h. 39 m. de l'après-midi, Hélène Dutrieu bouclait huit fois l'aérodrome d'Etampes, couvrant plus de 60 kilomètres,

et elle ne reprenait contact avec la terre qu'à 4 h. 48 arrêtée par l'obscurité.

Hélène Dutrieu, la nouvelle détentrice de ce Challenge, compte parmi nos meilleures femmes pilotes d'aéroplanes.



MADemoiselle HÉLÈNE DUTRIEU A BORD DE SON BIPLAN

Sportswoman accomplie, elle court longtemps à bicyclette sur nos vélodromes, puis remporta ensuite de gros succès dans les music-halls du monde entier en exécutant la Flèche humaine et la Moto Ailée, dangereuses acrobaties qui nécessitaient du courage et du sang-froid.

Elle fit ses débuts dans l'aviation, il y a quelques mois à peine, et devint rapidement pilote intrépide et expérimentée.

La performance que nous relatons plus haut, et qui bat tous les records féminins, prouve du reste

hautement sa maîtrise et sa valeur.

La lutte que Mlles Marvingt, Niel et Jeanne Herveux vont entreprendre pour tenter de déposséder l'actuelle détentrice de son beau challenge, s'annonce, on le voit, comme des plus intéressantes.

A l'Hippodrome Skating Rink

La merveilleuse exhibition de figures donnée dernièrement à l'Hippodrome Skating Rink par les deux fameux spécialistes anglais Stanton et Garcia, a remporté un très vif succès et a véritablement enthousiasmé les spectateurs présents.

La grâce et la correction des figures de ces deux virtuoses, ont conquis les plus rebelles et ont fait maints adeptes.

Nombreux sont maintenant les virtuoses du patin à roulettes qui s'entraînent en vue des prochains concours; les exhibitions de Stanton et de Garcia ont suscité une véritable émulation et bientôt la France pourra, elle aussi, applaudir ses virtuoses.

L'Hippodrome Skating Rink est le rendez-vous de tous les fanatiques du patinage de figure qui travaillent assidûment sous les conseils éclairés de deux professeurs fameux dont l'un champion du monde du mille, est détenteur de la médaille du Bill Board et dont l'autre remporta, à Berlin, toute une série de succès probants.

Les nombreux professeurs de l'Hippodrome Skating Rink sont choisis avec un soin extrême et comptent, du reste, tous, parmi les champions du patinage à roulettes.

Le merveilleux Rink de l'Hippodrome, grâce à son plafond élevé, grâce aussi à son idéal plancher d'érable, ne compte pas de rival pour la pratique du patinage à roulettes et ses nombreux avantages, expliquent la vogue dont il jouit auprès des sportsmen parisiens.

Le Rallye automobile de Monte-Carlo

Le Rallye International organisé par le Sport Automobile et Vélo-cipédique de Monaco va remporter un colossal succès.

Dès le mois prochain les départs seront donnés de Paris, Boulogne-sur-Mer, Le Havre, Madrid, Rome, Berlin, Vienne, Bruxelles, Amsterdam, Genève, Lisbonne, Saint-Petersbourg, etc. Cette course, à travers l'Europe, fournie par les nombreuses voitures automobiles parties de toutes ces villes pour aboutir le même jour dans la Principauté, offrira un spectacle assurément peu banal.

Le classement, rappelons-le, sera établi de la façon suivante : 1° Vitesse moyenne; 2° distance parcourue; 3° nombre de personnes transportées par chaque véhicule; 4° degré de confort de la voiture; 5° état de la voiture à l'arrivée à Monaco.

Le Rallye International de Monaco ne sera pas, on le voit, une des moindres attractions de la prochaine saison monégasque.

Avis à nos Abonnés

L'échéance de janvier étant une des plus fortes de l'année et le service de la poste étant assez encombré à cette époque, nous prions ceux de nos abonnés dont l'abonnement prend fin à cette date, de vouloir bien nous faire parvenir le plus tôt possible leur renouvellement : pour la France, 32 francs; pour l'Étranger, 40 francs.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Les lecteurs du *Sport Universel* me permettront aujourd'hui de leur recommander comme placement — des mieux garantis et des plus sérieux — une obligation de Chemin de fer américain 6 % ; il s'agit, non de mines plus ou moins hypothétiques, de gisements de fantaisie, mais bien d'une affaire exceptionnellement intéressante et en pleine exploitation.

On me rendra cette justice de convenir que, jusqu'à présent, j'ai rarement abusé de ces sortes de recommandations, et il faut que la valeur en question me paraisse en valoir véritablement la peine pour que je consente à la préconiser ici.

Tout d'abord, je passe la parole à un de nos économistes les plus éminents, M. Paul Leroy-Beaulieu, de l'Institut.

Dans un de ses livres intitulés : *L'Art de placer et de gérer sa fortune* (Delagrave, éditeur), M. Paul Leroy-Beaulieu résume ainsi sa façon de penser sur les Chemins de fer américains :

« Les obligations des principaux Chemins de Fer Américains sont appelées à remplir, au *xx^e* siècle, la fonction que tenaient, au *xix^e* siècle, les Consolidés Britanniques, celle de valeurs de refuge par excellence, avec l'avantage très appréciable d'un intérêt rémunérateur.

« Les obligations des principaux Chemins de Fer Américains doivent être classées parmi les meilleures valeurs qui soient au monde... »

« Ces obligations ont l'avantage de fournir facilement plus de rémunération que celles des Compagnies de Chemins de Fer Français, avec une durée parfois double.

« Elles ont cet autre mérite que ces titres, en cas de grandes guerres au sein de l'Europe, seraient à l'abri des conséquences ou des répercussions de ces guerres, ce qui donne une sécurité précieuse. »

« PAUL LEROY-BEAULIEU,
de l'Institut. »

Nous avons souvent entretenu nos lecteurs des Chemins de Fer Américains et nous les avons engagés à ne s'intéresser qu'à celles de ces entreprises qui accordent à leurs créanciers une hypothèque — mortgage — sur leurs biens.

Nous leur présentons aujourd'hui une notice sur le Bingham Central Railway, entreprise en pleine prospérité, appelée au plus brillant avenir. Cette Compagnie — qui a émis 975.000 dollars d'obligations 6 0/0 or garanties sur première hypothèque par un actif de 3.600.000 — nous paraît réunir toutes les conditions désirables au double point de vue de la sécurité et du rendement.

Émission en France de 9.750 obligations 6 0/0 or du Chemin de Fer Bingham Central

(Première Hypothèque)

Société anonyme au capital autorisé de 3.600.000 dollars

SIÈGE SOCIAL A SALT LAKE CITY, ÉTAT D'UTAH (ÉTATS-UNIS)

Les principales caractéristiques des obligations 6 % or de

100 dollars (frs 515) émises par la Compagnie des Chemins de Bingham Central sont les suivantes :

1^o Leur intérêt annuel de 6 % or est payable par moitié en deux coupons semestriels les 1^{er} avril et 1^{er} octobre de chaque année ;

2^o Les coupons payables au siège de la Société à Salt Lake City (États-Unis) et en France sont exonérés de tous impôts américains présents et futurs, ils n'auront à supporter que les impôts français habituels ;

3^o Le prix de vente de ces 9.750 obligations est fixé à frs 489,25, jouissance 1^{er} octobre, c'est-à-dire, coupon n^o 6 attaché au 1^{er} avril 1911, les 5 premiers coupons ayant été payés ;

4^o Sur la base du prix de vente de frs 489,25 par obligation l'intérêt de frs 30,90 représente un revenu annuel de plus de 6,31 % ;

5^o Elles sont garanties par une première hypothèque sur tous les biens de la Compagnie et par tout l'actif social se montant à plus de 3.600.000 dollars. Conformément à la législation américaine, ce droit hypothécaire est exercé par la Metropolitan Trust Company of the City of New-York, l'une des plus importantes compagnies de Fidéicommiss de New-York. En outre, l'acte hypothécaire prévoit la création d'un fonds d'amortissement qui sera constitué par un prélèvement de 75.000 dollars par an sur la totalité des recettes nettes.

La Compagnie du Chemin de fer Bingham Central Railway, fondée en août 1907, au capital autorisé de 3.600.000 dollars, représenté par 13.500 actions de priorité 6 % or, cumulatif de 100 dollars chacune et 22.500 actions ordinaires de 100 dollars chacune, a pour objet l'exploitation d'un Chemin de Fer passant sous la montagne de Salt Lake Valley par un tunnel de 5.600 mètres de long.

Ce Chemin de Fer entièrement terminé et actuellement en exploitation est principalement destiné au transport des minerais. Il répond à des nécessités aboulées et son trafic est dès maintenant assuré par contrats dans des conditions très rémunératrices.

La région de Bingham est l'une des plus richement minéralisées de l'Etat de l'Utah et même des États-Unis d'Amérique. Pressées l'une contre l'autre sur un espace restreint et, dans un pays très accidenté, de nombreuses mines, dont plusieurs sont réputées dans le monde entier, comme l'Utah Copper, la Boston Consolidated, la Bingham Consolidated Mining, la Ohio Copper, la Fortuna Mining, etc., extraient des quantités considérables de minerai de cuivre qu'elles doivent faire transporter ensuite aux fonderies de la Vallée du Lac Salé.

Jusqu'ici ces mines ne disposaient pour leurs transports de minerai que de deux embranchements du "Denver and Rio Grande". Ces deux embranchements, la "Copper Belt Line" et la "High Line", établies à voie unique avec de fortes rampes dans des conditions défectueuses impossibles à améliorer, ne pouvaient subvenir aux besoins des mines.

Objet de l'entreprise. Le "Bingham Central Railway" a été spécialement construit pour obvier aux difficultés du transport des minerais qui présentent ces deux lignes.

Il utilise un système dénommé "Glory-Hole" qui a déjà fait ses preuves (à la célèbre mine "Mount Morgan", en Australie, particulièrement) dans diverses régions minières. La principale particularité du système "Glory-Hole" consiste dans l'établissement d'une voie ferrée construite en tunnel au-dessous des terrains miniers, avec lesquels elle est reliée au moyen de cheminées traversant les gisements. Le minerai con-

tenu dans les parois de ces cheminées est dynamité et tombe dans le fond du tunnel, où il est chargé sur les wagons. L'économie réalisée par l'emploi de ce système est d'environ 50 % sur tous les autres modes d'extraction actuellement en vigueur.

Contrats. — La Société du "Bingham Central Railway" a déjà passé avec différentes Sociétés reconnaissant la supériorité de ce moyen d'extraction des contrats lui assurant un bénéfice non seulement suffisant aux services de la dette obligataire, mais encore permettant de distribuer un dividende aux actions privilégiées.

La Ohio Copper, entre autres, lui assure le transport de 4.500 tonnes par jour. Les autres Sociétés ne pourront manquer d'utiliser cette ligne lorsque les prolongements projetés seront effectués. Il est bon de remarquer que le tonnage du minerai reconnu dans les différentes mines de cette région est évalué à plus de 200 millions de tonnes et que la capacité de transport du Bingham Central Railway est de 20.000 tonnes par jour.

Situation financière. — Les bénéfices réalisés du seul fait du transport du minerai de la Ohio Copper Mine de Walton ont été, pour les sept premiers mois de 1910, de \$ 42.691.72, soit \$ 85.000 environ pour l'année courante, alors que la somme nécessaire à l'intérêt et à l'amortissement de la dette obligataire n'exige que \$ 73.500 par an.

La Compagnie "Ohio Copper" a du reste garanti, par contrat, un minimum annuel de 1.620.000 tonnes à raison de 15 cents, ce qui assure, dès cette année, au Bingham les bénéfices suivants :

	Tonnes par an	Prix par tonne	Recette en dollars
Ohio Copper.....	1.620.000	15 cents	\$ 243.000
Dalton et Lark.....	90.000	10 »	9.000
Voyageurs et autre trafic			15.000
Total.....			\$ 267.000

Dépenses. — Les frais d'exploitation annuels s'élèvent à..... \$ 73.825 80
Les bénéfices nets seront la différence, soit \$ 267.000 »
73 825 80

Reste..... \$ 193 174 20

Il est bon de remarquer que l'application du système "Glory-Hole" permettra à l'Ohio Copper, ainsi qu'aux autres mines, de tripler leur production et que les bénéfices du Bingham Central Railway seront augmentés dans les mêmes proportions, les frais généraux restant sensiblement les mêmes.

Il résulte des considérations précédentes que les obligations 6 0/0 or du chemin de fer Bingham Central remboursables à 105 0/0, soit 540 fr. 75, dans un délai maximum de 50 années, à partir du 1^{er} avril 1912, et rapportant un revenu de 6,31 0/0 à leur prix actuel de 489 fr. 25 avec une prime de remboursement de 51 fr. 50, constituent un placement nettement recommandable.

Nous nous tenons à la disposition de nos lecteurs pour donner tous renseignements complémentaires. Qu'ils n'hésitent donc pas à nous les demander.

PIERRE RIVIERE.

PETITES ANNONCES

Boy, bel irlandais bai, 7 ans, 1^m65, sain, net, type charpenté, beaucoup d'os, grand fond, chasse depuis 2 ans, saute, se monte en dame, attelé seul et à deux, sage par-



tout, vite et froid, vendu en toutes garanties 2.200 francs, remboursement gare Randonnai (Orne). — Robert Stevens, Chât. de la Trinité, Beaulieu, par St-Maurice-les-Charrency (Orne). 647

Hongre bai, pur sang, 9 ans, 1^m63, tempérament robuste, net sauf feu antérieur ancien, pieds et membres excellents. pouvant porter tous poids, trotte remarquablement, s'attelle bien, impassible autos, tramways, papiers et garanties. 1.500 fr. — Commandant Ducler, cuirassiers, Tours. 650

Kalpak, hongre, 6 ans, en plein entraînement, vient de courir, placé à Auteuil;

prix modéré avec redevances; visible à Maisons-Laffitte. — Carron, Haras de Rambouillet. 651

On demande trois ou quatre chevaux concours garantis, sains, nets, beaux modèles, sauteurs de tout premier ordre, bon caractère. Adresser références, photos, renseignements détaillés, bureau journal. Seront payés à leur valeur si exceptionnels eomme qualité, inutile offrir médiocrités. 652

Sera vendu, chez Chéri, le 14 décembre, très beau **Hunter** alezan, 6 ans, 1^m68, se monte, s'attelle, doux et sage, galope légèrement sous gros poids, avec garanties. — M. de Guillebon, St-Rimault-St-Just (Oise). 653

Étalon arabe et anglo-arabe, Haras de Saint-Laurent, gare et poste: Port-Sainte-Marie, Lot-et-Garonne. 655

A vendre: 1^o **J^e n.** 1/2 s. 1^m63, née en 1906, étoffée, fait. en j de selle, montée et attelée, 1.200. — 2^o **Cheval b.**, 1^m55, 1/2 s. coquet, né en 1907, bien attelé pr. 500 f. — 3^o **Jum^e poulin.**, p. s., née en 1898, par Rigmon et Conterre, distinguée, a produit des ch. de concours, présumée pleine de Jambé d'Argent, p. s. a.-a., pr. 500 f. — George Chau-mel, St-Aigulin (Charente-Infér.) 656

Vaches bretonnes tuberculinees, bidefs bretons. — Bot, vétérinaire, Pontivy. 591

Demande: Chronique du Turf depuis 1900, prix modéré. — Bisquey d'Arraing, 51, allées de Boutaut, Bordeaux. 654

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 % ; Rendement augmenté de 25 % ; 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. Outen-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine.

Voir suite des Petites Annonces ci-contre

Le Gérant: P. JEANNIOT.

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

**BRISE EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD. PARIS**



BOITIERIES, TARES MOLLES, FLUXIONS DE POITRINE, ANGINES

des CHEVAUX, CHIENS, BÊTES à CORNES
sont RADICALEMENT GUÉRIES par le

TOPIQUE DECLIE-MONTET

PRIX: 4 francs, PHARMACIE DES LOMBARDS

50, rue des Lombards, Paris et dans toutes les Pharmacies