

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



LE CAPITAINE CAMINE QUI VIENT DE TROUVER LA MORT EN AÉROPLANE

CHRONIQUE

Nous avons laissé Bade l'autre semaine à l'heure où allait se courir le Grand Prix. Une fois de plus nos couleurs y auront brillé au premier rang. Badajoz a suivi les traces d'Azalée, de Gouvernant, d'Exéma, de Vinicius, de La Camargo et de Semendria et son succès remporté sous un poids particulièrement élevé qu'aucun vainqueur de l'épreuve n'a jamais porté — 66 kilos — est le digne couronnement d'une campagne chargée.

Pour être juste, il faut reconnaître que la tâche du fils de Gost n'était pas des plus pénibles. Sa classe, à n'en pas douter, lui permettait de rendre treize livres au concurrent étranger le plus qualifié, Kziase Pan, l'heureux vainqueur de 1910. De même, on ne pensait pas que Le Sopha, Rupestris et Chauvin fussent de taille à l'inquiéter à vingt-quatre livres pour l'année, à condition que le crack de M. Michel Lazard fût dans sa forme. Il nous avait laissé, en somme, sur une impression défavorable; et bien qu'il retrouvât son jockey et la configuration de piste qui lui convient, un doute pouvait planer sur sa condition. C'était le seul point obscur de la question.

Pour terminer ce meeting où nous avons été plus heureux que jamais, il faut encore signaler deux victoires d'Imrak, compagnon de boxe de Badajoz. M. Michel Lazard a longtemps attendu son tour, il n'a rien perdu pour cela!

Enregistrons enfin le succès très significatif de Causerie, portant 77 kilos dans le Grand Steeple-Chase. A ce propos, il est amusant de rappeler que cette épreuve fut jadis l'objet d'un différend persistant entre les sportsmen français et allemands.

Bade a toujours été, en quelque sorte, un fief pour notre élevage et si l'on se souvient que la réunion fut créée et alimentée par un de nos compatriotes, M. Bénazet, qui la dota dès sa naissance d'une subvention de 80.000 francs, on n'a pas lieu de s'en étonner. Dès l'ouverture de l'hippodrome nous enlevions les plus grosses courses, et non seulement les courses plates mais encore ce fameux steeple-chase fabuleusement doté, si on le comparait à tout ce qui se courait sur le continent par-dessus les obstacles. Or, les Allemands avaient la prétention justifiée de s'être adonnés à cette spécialité avec autrement de suite que nous et il leur était particulièrement désagréable d'être battus sur leur terrain et dans leur sport favori.

Ils s'avisèrent que nos chevaux, d'une classe supérieure aux leurs, n'étaient pas de véritables steeple-chasers. Déjà, il y a cinquante ans, on avait pris, en France, l'habitude de courir sur de belles pistes plates en franchissant des obstacles aussi modestes qu'artificiels. Les sportsmen allemands virent tout de suite le parti qu'ils pouvaient tirer de notre infériorité. Ils réclamèrent par l'entremise de notre commissaire, le baron de Malthzen, le droit de déterminer le parcours du steeple-chase. Et ils usèrent de ce droit pour tracer un véritable cross à travers la campagne en recherchant toutes les difficultés naturelles du terrain.

Dès ce moment, le Grand Steeple-Chase revint de leur côté.

Au milieu des champs labourés, plantés de topinambours et de maïs, entrecoupés de bois et de marais, nos chevaux désorientés, impuissants à utiliser leur train supérieur, sautant d'ailleurs moins bien que leurs adversaires allemands, étaient invariablement battus.

Blessés dans leur amour-propre, nos compatriotes prétendaient que ce genre de courses favorisait les médiocres. Les Allemands, à juste titre, s'entêtaient, soutenant qu'un parcours naturel constituait la saine tradition du steeple-chasing.

Cet antagonisme donnait au Grand Steeple-Chase de Bade un intérêt exceptionnel, qui se traduisait par l'envoi des meilleurs champions de l'un et de l'autre côté du Rhin, soutenus par de très gros paris.

Une année, Valentino se mit en ligne avec la monte appréciée de M. de Saint-Germain. Le fameux sauteur tomba dans la rivière, presque au début de la course, entraînant dans sa chute celle de ses innombrables partisans français.

De 1860 à 1866, les Allemands ne connurent pas la défaite; il fallut le succès de Regalia, montée par le vicomte Artus-Talon, succès aussi inespéré que bruyamment célébré, pour nous rendre quelque espoir.

Peu après, les événements de 1870 entraînèrent notre longue abstention.

Et depuis, le Grand Steeple-Chase a repris le caractère d'une course ordinaire.

*
* *

Dans la région parisienne, les courses effectuent leur reprise avec une sage lenteur et un intérêt assez calme.

J'avoue, pour ma part, ne pas voir la nécessité de ces réunions dans les premiers jours de septembre. La mer et la chasse enlèvent aux hippodromes une bonne moitié de leur clientèle habituelle; ces journées sont donc nettement déficitaires pour les Sociétés.

Pour nous donner l'illusion de nous rendre encore en villégiature, on a le bon esprit de ne nous convier qu'à Chantilly et à Compiègne. Certes les ombrages des deux forêts royales sont pleins d'agrément, mais comme ce plaisir nous le payons cher, à l'aller et au retour, dans des wagons surchauffés et privés d'air.

Aussi se trouve-t-on dans une disposition d'esprit peu favorable pour goûter le sport.

Les deux épreuves de deux ans, inscrites au programme dominical de Chantilly, n'étaient cependant pas dépourvues d'un certain attrait. Elles devaient nous fournir un terme de comparaison entre les animaux ayant effectué la campagne normande et ceux à qui leurs propriétaires avaient épargné la fatigue du déplacement.

Dans les deux cas la forme de Normandie a été mise en échec. On escomptait sérieusement la victoire du poulain américain The Irishman, deux fois vainqueur à Deauville; il n'a pas figuré, laissant à un de ses compatriotes le soin de défendre l'honneur de l'élevage yankee: Polo Alto le second du Premier Critérium est un de ces animaux courts et enlevés comme il nous en est tant arrivé d'outre-Atlantique. Sa course est bonne, il n'a cependant jamais pu mettre en doute la victoire de Saint Malo. Ce fils de l'Aiglon, d'un modèle si peu plaisant, est assurément un flyer redoutable, car il n'avait pas fait deux cents mètres qu'il s'était assuré cinq ou six longueurs sur le lot de ses suivants dérouterés. A moins que cet avantage ne soit dû à un incident de départ passé inaperçu, on peut prédire au poulain du comte de Lauriston une belle carrière sur les courtes distances.

Il a paru que le Prix de la Nonette ouvert aux seules femelles, se disputait de façon plus normale, moins décousue, et on en déduit qu'il est plus significatif. Quoique séparées par toute la largeur de la piste, les deux premières, Balme et Slightly, se sont employées généralement d'un bout à l'autre, et le résultat qui a favorisé le troisième du second Critérium a toutes les apparences de la régularité. Voilà qui donnerait le pas aux débutants tardifs sur les lauréats des premières rencontres. Balme est une de ces fortes juments compactes, tassées, membrées, comme Brio en a fait déjà un grand nombre. Sa puissance d'arrière-main est considérable, mais l'absence de garrot, son peu de longueur d'encolure lui enlèvent de la physionomie. Elle manque trop de lame pour ne pas rester limitée comme la plupart de ses frères et sœurs à des parcours moyens. Malgré tout, je lui préfère nettement la jument qu'elle a battue et qui a l'excuse de s'être promené de Poissy en Angleterre, puis à Deauville, et d'avoir couru à deux reprises sans être tout à fait bien sur les bords de la Touques. Il faut s'étonner encore que Slightly ait si bien supporté ces fatigues répétées, car dans sa famille maternelle le manque de tempérament semble une règle.

Pour clore le chapitre des deux ans, encore une victoire américaine. Mercredi, dans le Prix d'Hallatte, Bugler y a porté allègrement six livres de surcharge qui ne devaient pas peser lourd sur ce corps gigantesque. Une débutante, fille de Chéri La Concorde, a battu un lot nombreux, mais trop serré à l'arrivée pour contenir des sujets de grand mérite dans le Prix de Sylvie.

Enfin, dans le Prix de Villiers la forme normande a repris le pas sur celle de Chantilly, puisque Rond d'Orléans, le gagnant du Premier Critérium, n'a pu que se placer cinquième, tandis que le charmant Neuter se promenait devant Udor, Fils de Famille et Iowa. C'est un animal bien plaisant dans son modèle correct, suivi, harmonieux, que ce fils de Saint Damien. On peut lui prédire une carrière utile.

Pour ce qui est des vieux, la promenade que la Française a effectuée devant Grand Seigneur ne vaut qu'une mention. Et nous aurons tout dit en signalant le retour en forme de Renard Bleu. Retrouvant la piste sur laquelle il a fourni sa meilleure performance, le second du Prix du Jockey Club en 1910 a battu comme il l'aurait fait l'an dernier Caropolis, Reinhart et Moulins la Marche que son propriétaire contre toute raison s'obstine à faire courir chaque fois qu'une condition de course permet au vieux fils de Fourire de se montrer en piste.

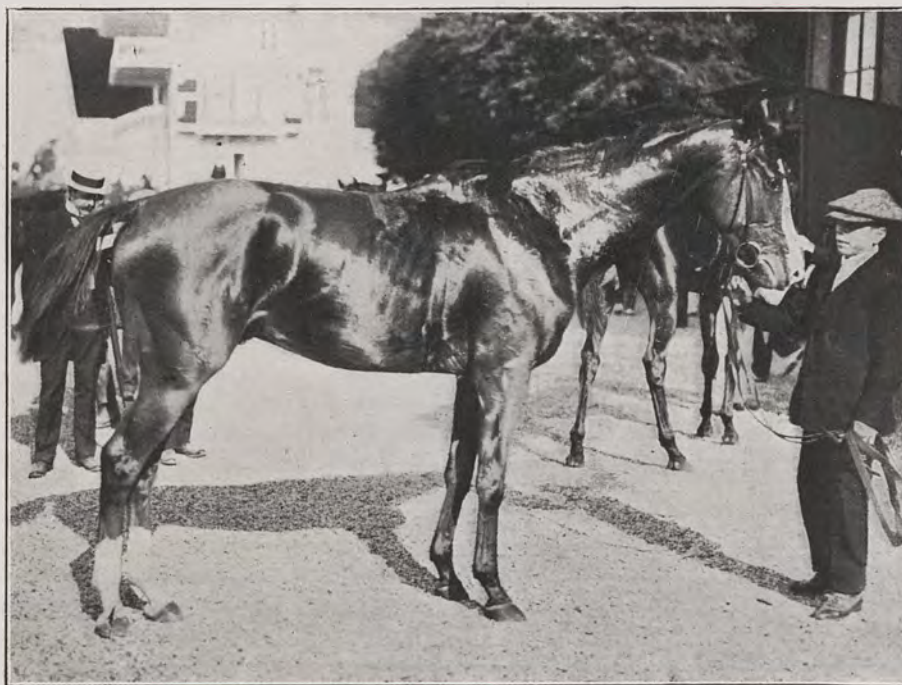
J. R.

NOS GRAVURES

Nos photographies représentent les deux épreuves réservées aux deux ans dans le programme dominical de Chantilly.

Le PRIX DE LA NONETTE est ouvert aux femelles. Il a été enlevé de trois quarts de longueur par Balme précédant Sightly. Comme on peut le voir sur notre gravure, la gagnante galopait isolée le long de la corde droite, tandis que son runner up a fourni tout son parcours à l'opposé, fort exactement le long de la barrière de gauche.

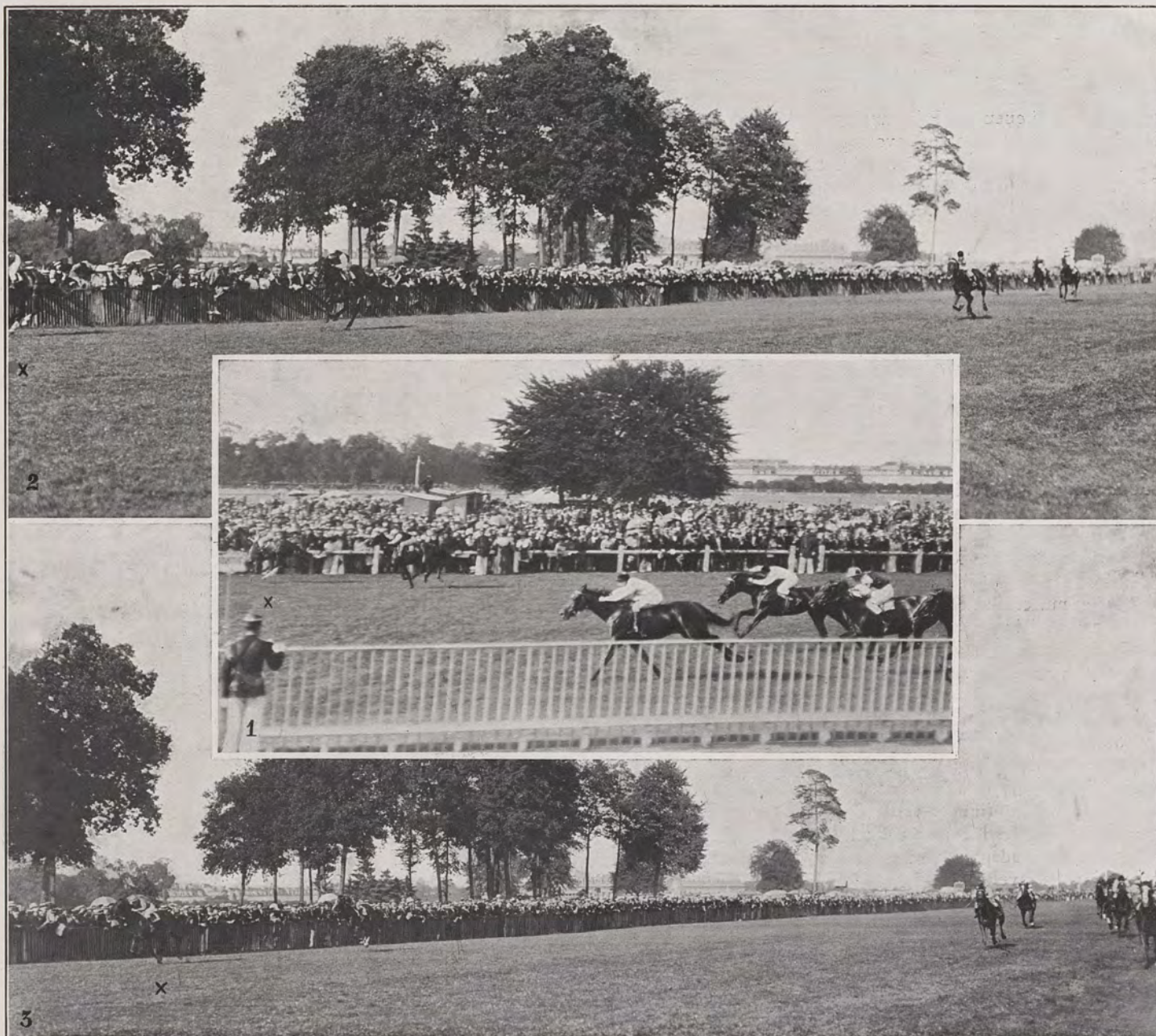
La victoire de BALME a été assez nette pour que le



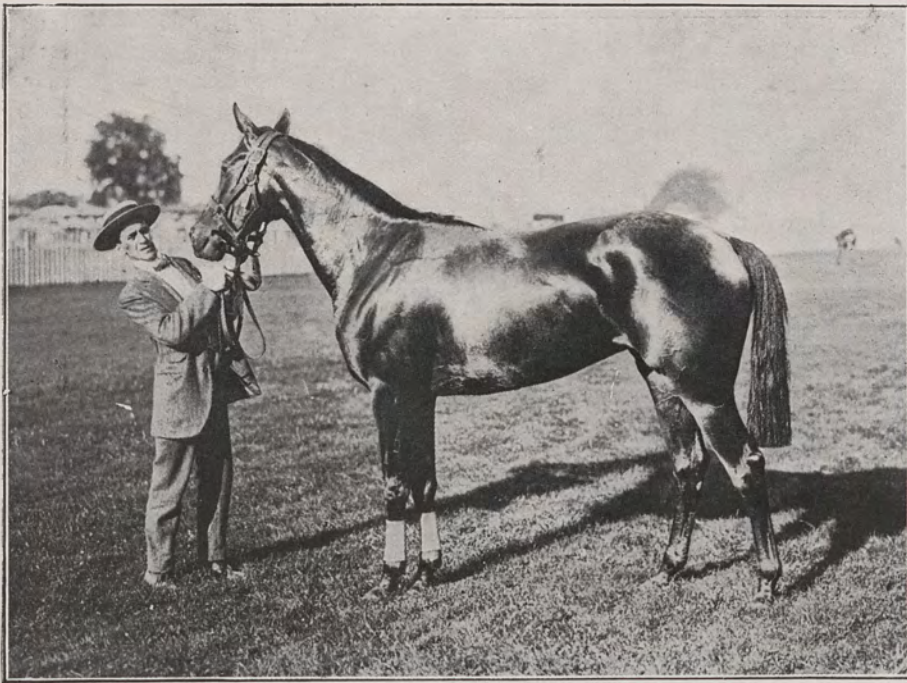
SAINT MALO, M. B., P^r L'AIGLON ET SULTANE, VAINQUEUR DU PRIX DE SAINT-LÉONARD APP^r AU COMTE DE LAURISTON

juge ne soit pas embarrassé, mais il a certainement dû apprécier en la circonstance l'excellente précaution prise tout récemment par les commissaires et qui consiste à reculer sa tribune au fond d'un étroit couloir, de façon à lui permettre d'embrasser à la fois du même coup d'œil les deux côtés de la piste. Encore la solution adoptée ne constitue-t-elle qu'un palliatif insuffisant.

Le PRIX DE SAINT-LÉONARD, pendant du précédent ouvert aux seuls poulains, a présenté exactement la même physionomie, les concurrents s'étant égaillés sur toute la largeur de la piste, mais aucune erreur d'optique n'était possible. SAINT MALO s'est en effet assuré, dès le signal, un avantage très



1. PRIX SAINT-LÉONARD. 100 MÈTRES APRÈS LE DÉPART, SAINT MALO A DÉJÀ PRIS UN AVANTAGE DÉCISIF — 2. L'ARRIVÉE. SAINT MALO GAGNE DE LOIN — 3. PRIX DE LA NONETTE. BALME, LE LONG DE LA CORDE A DROITE, BAT SIGHTLY, LE LONG DE LA CORDE OPPOSÉE



HALME, F. B. (1909), PAR BRIO ET BAYADÈRE, VAINQUEUR DU PRIX DE LA NONETTE
APP^t A M. MICHEL EPHRUSSI

net et n'a plus perdu un pouce de terrain, galopant en colonel devant ses adversaires pour ralentir à la fin et ne remporter que deux longueurs sur le second, Polo Alto, un poulain américain qui faisait ses débuts.

TRIPOLETTE, le vainqueur du Prix Amphitrite dont nous avons déjà donné la photographie et dont nous avons parlé à différentes reprises, est trop connue de nos lecteurs pour que nous nous étendions à son sujet. Faisons simplement remarquer combien extraordinaire est la résistance de la fille d'Elf qui, depuis le début de l'année, en est à sa 22^e sortie.

Influence de la distance et du poids sur le modèle des chevaux de course

(Suite)

L'ACCÉLÉRATION de la vitesse, conséquence obligée de la réduction de la distance des épreuves, est donc déterminée dès le début, chez les chevaux qui sont soumis à ce mode de travail, par des moyens d'ordre physiologique : augmentation de la puissance nerveuse et musculaire. Et cette augmentation se traduit forcément par l'élévation de l'intensité des excitations nerveuses et des contractions musculaires qu'elles commandent et par leur accélération. Ainsi l'action du mode de travail que nous envisageons ici s'affirme dès le début par la rapidité des mouvements locomoteurs, par l'accélération des foulées.

La variation physiologique guide, dirige la variation anatomique et lui impose le même but. Cette action fonctionnelle, longtemps continuée, retentit sur le système organique, sur les organes locomoteurs : la fonction fait, façonne l'organe qui s'adapte progressivement, lentement à la gymnastique nouvelle qui lui est imposée. Et ces organes, particulièrement ceux qui ont un rôle actif à remplir dans la locomotion, se modifient et acquièrent des caractères qui favorisent la rapidité et la puissance de leurs mouvements. De tous ces organes, les muscles, et plus particulièrement les muscles impulseurs, sont ceux qui jouent le rôle le plus considérable, et c'est sur eux que la variation fonctionnelle retentit tout d'abord (je fais abstraction des centres nerveux), c'est sur eux qu'elle imprime

ses effets les plus accusés. Elle développe leur puissance et leur rapidité contractiles en modifiant peu à peu leur étendue, leur forme, leur direction : sous l'action continue et progressive de la même cause fonctionnelle, ils tendent à devenir plus gros, plus courts et à s'insérer plus directement sur les rayons articulaires qu'ils actionnent. Mais ces muscles sont intimement liés à ces rayons et les modifications de leurs caractères organiques ne peuvent être obtenues que par des variations correspondantes de ceux-ci. C'est ainsi que la direction des rayons articulaires supérieurs des membres se modifie; certains s'inclinent, d'autres se relèvent pour donner aux masses musculaires impulsives qui s'insèrent sur eux une insertion plus directe, et augmenter ainsi leur rendement fonctionnel. Cette déviation des rayons entraîne également la fermeture des angles articulaires, réduit par conséquent la longueur des muscles qui bandent ce ressort à la manière de la corde en arc. Ces muscles deviennent plus courts et récupèrent en grosseur ce qu'ils ont perdu en longueur; leur puissance fonctionnelle augmente, mais leur étendue contractile diminue.

Les variations dont nous venons d'exposer la genèse intéressent surtout les membres postérieurs qui sont les agents impulseurs par excellence de la machine-cheval. Elles provoquent une plus grande obliquité de la croupe (par suite de la bascule du sacrum et du coxal autour de son insertion sur le rein), de la cuisse et de la jambe (due à la déviation du fémur et du tibia), la fermeture des angles ischio-fémoral, fémoro-tibial et tibio-tarsien, dans le but d'augmenter la puissance d'action des muscles fessiers, demi-tendineux, demi-membraneux, jumeaux de la jambe, etc... qui jouent un rôle prépondérant dans l'impulsion. — La bascule du coxal a en outre pour effet de rapprocher le membre du centre de gravité (la ligne d'aplomb du membre qui part de l'extrémité de l'ischium est en effet avancée).

Aux membres antérieurs, la variation est moins étendue et moins accusée, car elle n'influence que des agents peu actifs de l'impulsion. Elle porte seulement sur l'article épaule-bras qui bascule légèrement en avant et en bas — le scapulum se redresse, tandis que l'humérus devient plus horizontal — pour favoriser l'action fonctionnelle des



TRIPOLETTE, F. B., 1908, PAR ELF ET TRIBUNE, VAINQUEUR DU PRIX AMPHITRITE
A DIEPPE, APP^t A M. DE BOISGELIN

principaux muscles impulseurs des antérieurs (olécraniens ou gros extenseurs de l'avant-bras et grand dorsal) en leur donnant une insertion plus directe, et pour accentuer la détente du membre en fermant l'angle huméro-radial, centre de ce mouvement. Cette variation a, comme autre conséquence, de rapprocher les antérieurs du centre de gravité.

Mais l'action musculaire ne réside pas que dans l'impulsion de la masse; elle doit amener, assurer le soutènement de celle-ci en s'opposant à la fermeture des angles articulaires. L'effort de soutènement et l'effort impulseur procèdent tous deux de la contraction musculaire; si le premier augmente, le second diminue et *vice versa*. La puissance impulsive des membres postérieurs, qui sont de par leur constitution anatomique, de par leur direction, de par leur situation, les véritables organes moteurs de la machine-cheval, sera donc favorisée si l'effort de soutènement imposé à ces membres est plus réduit. Aussi la variation fonctionnelle ou physiologique dont nous venons de montrer l'action modificatrice sur les organes, sur le système squelettique en particulier, tend donc à dégager ces membres pour augmenter la puissance impulsive de leurs muscles et à rejeter le centre de gravité de la masse plus en avant. Cette modification imprimée à l'équilibre du cheval entraîne nécessairement une surcharge des membres antérieurs et accentue le travail fonctionnel imposé à leurs organes de soutènement et d'amortissement. Nous dirons plus loin qu'elle n'est possible qu'autant que l'effort est de courte durée, que le nombre des foulées nécessaires pour couvrir une distance réduite est plus limité.

Enfin, l'accélération des mouvements locomoteurs commande une transmission plus rapide de l'effort impulseur. Elle entraîne fatalement la rétraction du corps de machine, sa soudure plus intime avec les agents impulseurs, une cohésion, une liaison plus absolue de tout le système locomoteur.

Ainsi l'accélération de la vitesse par augmentation de puissance et de rapidité impulsives, conséquence obligée de la brièveté et de l'intensité de l'effort, de la réduction de la distance des épreuves, entraîne une modification progressive du système locomoteur, de l'appareil squelettique, du modèle des générations successives de chevaux de course qui sont soumis à ce mode de travail. Les effets de cette variation, pour être extrêmement lents, n'en sont pas moins sûrs et deviennent plus manifestes à mesure que les générations se succèdent : l'épaule se redresse; la croupe, la cuisse, la jambe s'inclinent davantage; le dessus se tend, se réduit; les membres se rapprochent du centre de gravité et, par ce fait même, le cheval paraît plus court, plus rassemblé et aussi plus enlevé; l'équilibre se modifie, entraînant une surcharge de l'avant-main; l'harmonie du cheval de course d'autrefois est rompue, sa silhouette change....

Enfin, chez un organisme ainsi adapté à la production d'une vitesse toujours plus grande sur une distance sans cesse plus réduite. l'effet devient cause à son tour. La gymnastique fonctionnelle des organes locomoteurs se modifie peu à peu; ceux-ci se précipitent à la recherche d'un équilibre qui se rompt de plus en plus facilement; ainsi que l'a fort bien démontré le colonel Cousté, leur jeu se modifie dans la production du galop; la période de suspension — durant laquelle la vitesse baisse — diminue de durée; l'arrière-main, faite de ressorts plus tendus, se meut par bonds excessivement puissants et rapides, l'avant-main se traîne à la poursuite d'un centre de gravité toujours fuyant; le cheval roule, rampe, glisse à la manière d'un monstrueux animal aux cent pieds!

Ce travail vite sur courtes distances exalte la puissance, l'activité nerveuse et musculaire des organismes qui y sont soumis. Il élève le potentiel sous lequel l'influx nerveux est emmagasiné dans leurs centres; il rend ceux-ci plus excitables, plus impressionnables et cette augmentation de l'excitabilité porte non seulement sur le système nerveux de la vie de relation, mais aussi sur celui de la vie organique. Il active par cela même le fonctionnement de tous les organes qui jouent un rôle plus ou moins actif dans la locomotion : cœur, poumons; il précipite les échanges moléculaires qui se produisent incessamment dans la trame des tissus. En un mot, il élève considérablement le degré de sang.

Le cheval de course qui a subi cette variation devient plus que jamais un *mécanisme* dont le rendement est entièrement subordonné à l'intégrité organique. La moindre avarie, la plus petite lésion réduit la puissance de l'organe qui en est le siège, altère son fonctionnement et entraîne le ralentissement du moteur. Nous sommes habitués depuis quelques années à voir des chevaux qui se sont placés par leurs mérites en tête de leur génération, subir à un moment donné

des défaillances momentanées ou définitives. Il faut en rechercher la cause, l'origine dans l'existence d'une lésion discrète, même infime, qui a avarié le moteur. Ces lésions se produisent beaucoup plus fréquemment qu'on ne le croit, dans ce mode de travail vite qui impose aux organes des efforts extrêmement violents et courts, lesquels surmontent parfois la limite de leur résistance. Parce qu'elles ne se traduisent pas par des symptômes morbides apparents, elles restent ignorées; elles n'en existent pas moins et si petite que soit l'altération organique, elle réduit toujours la puissance, l'activité fonctionnelle. Ce sont les systèmes organiques les moins résistants ou les plus éprouvés au cours d'une épreuve précédente — le système circulatoire notamment — qui sont le siège de ces avaries profondes et cachées. Parfois, celles-ci sont favorisées ou même engendrées par une atteinte morbide antérieure et constituent le reliquat ultime d'une maladie infectieuse, gourme ou pasteurellose, qui a affecté le cheval un temps plus ou moins long auparavant. Dans ce cas, elles sont ordinairement plus étendues, plus graves et il est à craindre que l'organisme ne récupère jamais la plénitude de ses moyens.

On pourrait objecter que ces altérations organiques, qui entraînent des interventions subites de forme, ne sont pas l'apanage de nos flyers actuels et pouvaient se manifester aussi bien sur les stayers d'autrefois. Cette objection tombe quand on considère le mode d'effort imposé par les courses sur longue distance : le fonctionnement organique est moins puissant, moins précipité, moins parfait, mais plus prolongé; il peut entraîner la fatigue, mais il surmonte exceptionnellement la résistance des tissus; et quand ce dernier effet se produit, c'est lors des efforts violents nécessités par une arrivée disputée, lorsque le stayer se transforme momentanément en flyer, par la rapidité et la forme de ses mouvements locomoteurs.

Enfin ce mode de travail engendré par la réduction des distances des épreuves ou des galops d'entraînement (entraînement américain) tend à engendrer l'*uniformité de l'effort*. Le cheval se met d'emblée dans son train, donne dès le début son maximum de puissance impulsive, s'efforçant de maintenir ainsi jusqu'au poteau l'intensité et la rapidité de ses mouvements locomoteurs. Il est incapable de donner un effort plus grand en fin de course. Il est impuissant à fournir une arrivée. Et cet effet a certainement un retentissement sur son caractère. Il atténue en lui, ou tout au moins il ne développe pas le courage, l'endurance, le désir de vaincre, l'amour de la lutte que possédaient à un si haut degré les représentants de certaines familles d'autrefois.

II. — Action évolutive de l'augmentation de la distance sur le modèle et les aptitudes des chevaux de course.

Les considérations anatomo-physiologiques et mécaniques qui précèdent trouvent encore leur application ici et nous dispenseront de longs commentaires sur l'étude de la variation imprimée à l'organisme du cheval de course par ce mode de travail. Il suffit, en effet, d'inverser le raisonnement que nous avons tenu pour établir les effets de cette cause évolutive.

Dans ce mode de travail, l'effort dont la limite est marquée par la fatigue des organes qui jouent un rôle actif dans la locomotion — centres nerveux, muscles, cœur, poumons — étant plus long, ayant une durée plus grande, procédant d'*actes locomoteurs beaucoup plus nombreux*, l'activité fonctionnelle qu'engendre chacun de ceux-ci doit fatalement se réduire : les excitations nerveuses sont moins puissantes et moins précipitées et provoquent des contractions musculaires moins intenses, plus lentes, des mouvements respiratoires et cardiaques moins rapides. Mais le but suprême de cet effort, quelle que soit la distance de l'épreuve, reste toujours la production de la plus grande vitesse *possible* sur la distance donnée. Or, nous savons que cette vitesse est fonction de deux facteurs : amplitude et rapidité des mouvements locomoteurs. Nous venons de voir que le terme fatigue nécessitait une réduction du dernier; par contre, il n'est pas influencé, ou dans des proportions infiniment moindres, par l'autre de ces facteurs. La variation fonctionnelle imposée par ce mode de travail qui résulte de l'augmentation des distances tendra donc à réduire la vitesse des mouvements locomoteurs et à augmenter leur amplitude. Et la contraction musculaire qui devient moins rapide, moins brusque, moins intense, sera par cela même plus étendue; les mouvements respiratoires et cardiaques qui deviennent moins précipités, seront plus amples.

(A suivre.)

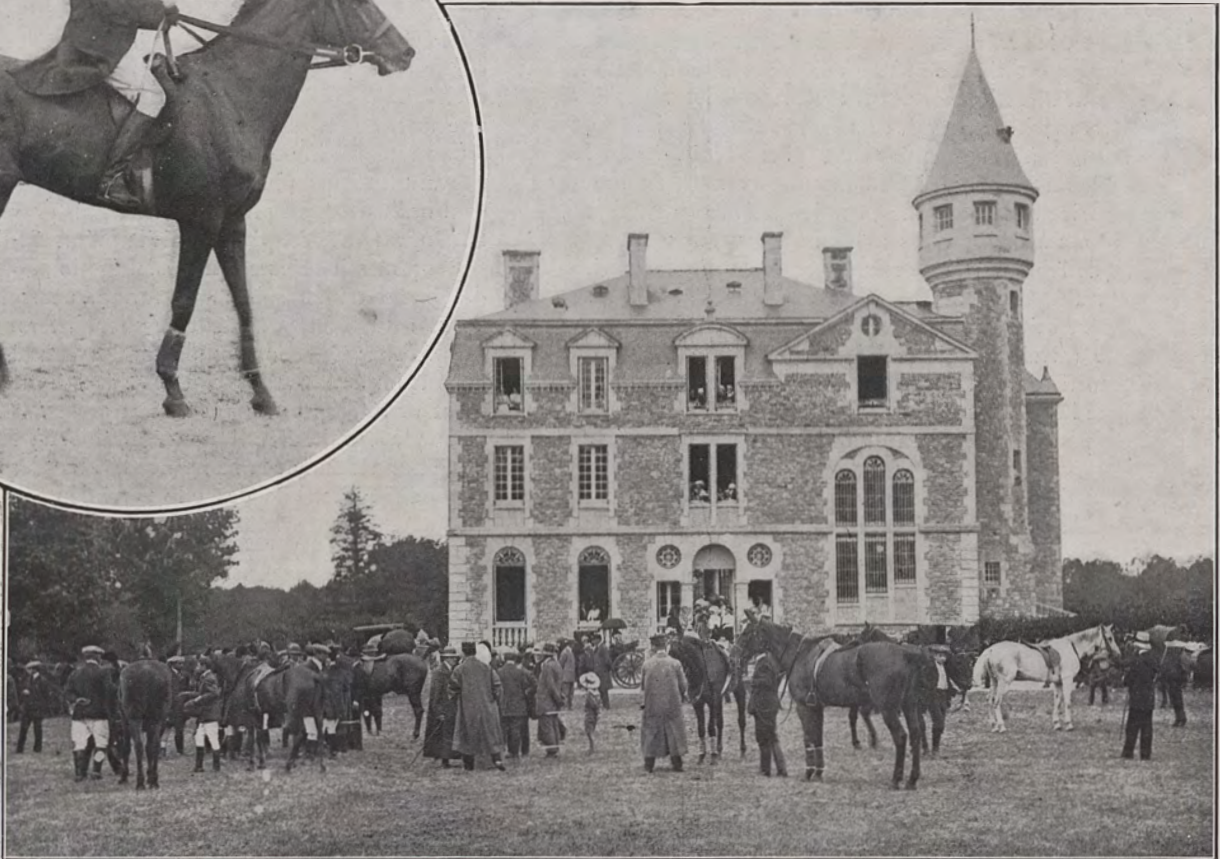
H.-J. GOBERT.



RÉUNIONS SPORTIVES EN BRETAGNE



LE VAINQUEUR
HOMÉOPATHE MONTÉ
PAR
M. DE COATGOUREDEN



SUR L'ESPLANADE DU CHATEAU DE KERMINAOUET AVANT LE DÉPART

DEUX RALLYE-PAPERS.

Le Rallye de Quimper

L'ÉLEVAGE breton prenant tous les jours une importance plus grande, il n'est pas étonnant que les manifestations sportives se développent parallèlement dans ce joli pays.

Les Sociétés de courses, les Sociétés hippiques y étaient déjà nombreuses. Leur nombre s'accroît, d'ailleurs, tous les ans. Voici que quelques sportsmen avisés viennent d'organiser des rallye.

Le premier s'est couru samedi dernier dans les environs de Quimper, sur un parcours très accidenté de douze kilomètres environ. Un nombreux public en a suivi les péripéties.

Les partants étaient : MM. le vicomte Ch. de Carné, comte de Coatgoureden, Germain Gaude, Thubé, comte Amédée de Vincelles, vicomte Fernand de Vincelles, lieutenant Chausse, Gaston Chancelle, B. de Penauros, baron Ch. de Servigny.

Suivaient à cheval : Mme Gaston Chancelle, le commandant et le capitaine de gendarmerie, MM. de Chamaillard, Camille et P. de Malherbe, Morvan, Piermet, etc. Remarqués, en outre, au départ et à l'arrivée : Marquis et marquise De Plœuc, comte et comtesse Hergart de la Villemarqué, Mlles H. de la Villemarqué, Mmes Chausse et Thureau, M. Le Hars, maire de Quimper, et Madame, M. Govin, comtesse de Vincelles, capitaine et Mme de Lambilly, vicomtesse de Carné, M. et Mme Derrien, M. et Mme Steale, etc.

C'est un produit de l'élevage finistérien qui a brillamment enlevé ce rallye, après une course menée très vivement, puisque son temps est de 40 minutes. Son propriétaire, M. Germain Gaude, le sportsman quimpérois bien connu qui le montait, pèse pourtant 85 kilos. La performance de Mignonne est d'autant plus remarquable. Mignonne est une jument alezane de 6 ans, par Patriote, pur sang, et une fille de Rochefort. Elle est née à Gueugat, une petite commune des environs de Quimper.

Le classement s'est effectué de la façon suivante : 2^e M. le comte de Coatgoureden ; 3^e M. B. de Penauros ; 4^e M. Gaston Chancelle ; 5^e lieutenant Chausse ; 6^e baron Charles de Servigny.

Le Rallye de Trégunc

Qui ne connaît, tout au moins de réputation, le joli petit port de Concarneau, si fréquenté des artistes pour lesquels on conçoit qu'il ait tant de charmes ? Mais c'est sous cet aspect seulement qu'on « voit » Concarneau et ses environs, et peu de personnes se doutent qu'il peut être donné sur cette même côte des réunions tout à fait réussies dont le grand intérêt sportif est encore rehaussé par la qualité des assistants !

Il en est cependant ainsi. C'est un Concarnois, M. Pierre de Malherbe, qui fonda, il y a quatre ans, la Société devenue le Rallye-Trégunc. Trégunc est un coquet petit bourg situé aux issues de Concarneau et dont le territoire se prête merveilleusement, grâce à la variété de ses terrains, aux réunions du Rallye. Il est, en outre, semé de châteaux dont les propriétaires sont naturellement les premiers acteurs de la fête. Quand nous aurons ajouté qu'on est en plein pays d'élevage, on comprendra que le Rallye-Trégunc marche, ou plus exactement galope de succès en succès. Il a pris une telle importance qu'on vient maintenant le courir des départements voisins.

Donc, le Rallye-Trégunc donnait jeudi dernier sa quatrième réunion. Le rendez-vous avait été fixé au château de Kerminaouët, obligamment mis à la disposition des organisateurs, le comte de Vincelles et M. Camille de Malherbe, par son propriétaire, le comte de Calan.

A neuf heures et demie, une nombreuse assistance, venue de tous les points du Finistère et des départements voisins, se pressait sur l'esplanade du château, d'où allait être donné le départ.

Notés, au hasard : Vicomtesse de Saint-Georges, comte et comtesse

de Kerguelen, comte et comtesse de Legge, comte et comtesse de Beaumont et Mademoiselle, de Mortemart, vicomte de Vuillefroy, M. et Mme Derrien, Mme Delaunay-Belleville, comte de Carfort, Mme de la Robrie, marquise de Kergos, vicomte et vicomtesse de Calan, capitaine et vicomtesse de Kervanoël, MM. de Calan, comte de la Villemarqué, M. Raindre, ancien ambassadeur, et Mme Raindre, colonel de Boisanger, baron et baronne Charles de Servigny, M. et Mme de Malherbe, M. et Mme de Portzamparc, M. et Mme Billette de Ville-roche, M. et Mme Balestrié, M. Gaude, comte et comtesse de Vincelles, baron et baronne de Vincelles, M. et Mme Radiguet, M. et Mme Lacaze de Kerguelen, comte de Carné, comte et comtesse Charles de Carné, comtesse d'Armaillé, M. et Mme C. de Malherbe, M. et Mme Legouët-Gérard.

M. et Mme Doyère, M. et Mme Descombes, M. et Mme Morel, M. et Mme de Penauros, M. et Mme Toiray, baron et baronne Avril, marquise de Cheffontaines, baron et baronne Ch. Demarcet, Mme J. de Penfentenyo, M. et M. G. Serret, M. et Mme H. Serret, M. et Mme Courtin, M. et Mme des Déserts, Mlles de Beaumont, Doyère, de Mortemart, de Kergos, de Vincelles, de la Bintinaye, de Coniac, de Portzamparc, de Vuillefroy, de Malherbe, Hergart de la Villemarqué, Morel, de Poulpiquet, Abrial, de Kerallain, etc., etc.

Au signal, un important lot de cavaliers s'élançait sur la piste. Il y avait là notamment MM. le comte de Carné, comte de Coatgoureden, Chardon père et fils, G. Chancerelle, E. Chancerelle, lieutenant Chausse, Hugot-Derville, Pierre de Malherbe, de Pluvié, Louis, Guy et Raymond de Saint-Georges, baron de Servigny, Thubé, baron F. de Vincelles, J. de la Villemarqué, etc.

Le parcours, 15 kilomètres environ, comportait les terrains et les obstacles les plus variés : haies ordinaires, rivières, barrières des champs, talus surmontés de broussailles, bois et plaines, même des rochers et du sable, puisque l'arrivée avait lieu sur la jolie petite plage de Raguénès où une ligne droite de 800 mètres s'offrait aux efforts des vainqueurs.

Le premier qui se présentait à l'entrée de cette ligne droite, après une heure et demie de parcours environ, était le jeune André Chardon fils, âgé de 14 ans, qui avait fourni une course remarquable et dont on ne saurait trop louer la science équestre. Il montait une petite jument alezane, 1/2 sang anglo-arabe, âgée de 9 ans, Cora, et avait, à ce moment, 200 mètres d'avance sur le peloton. Mais le rallye est plus un exercice qu'une course et pour que l'arrivée au poteau pré-

sentât plus d'intérêt un de commissaires de l'épreuve reformait le peloton avant de lui ouvrir la ligne droite.

M. de Coatgoureden triomphait alors facilement de ses adversaires. Il montait Homéopathe, 7 ans, pur sang, appartenant à Mme la comtesse de Carné, qui le tient de son père, M. le comte d'Armaillé. Homéopathe, qui a été acheté au Tattersall il y a 3 ans, est un propre frère de Pharaon. Le premier prix consistait en un lion en bronze

signé Barye, auquel le peintre animalier bien connu, M. Guignard, ajouta à une ravissante pochade exécutée au cours même du rallye.

2^e M. Hugot-Derville, un surtout en biscuit de Limoges, représentant un sanglier coiffé par les chiens.

3^e M. André Chardon fils, une pendule de bureau surmontée d'un aigle en bronze.

4^e M. André Chardon père, un plateau en marbre le long duquel court un faisan en bronze.

5^e M. de Pluvié.

6^e Baron F. de Vincelles.

Des médailles aux six premiers.

Un charmant déjeuner suivit, servi au bord de la mer ; il réunissait plus de 200 convives. Au moment de la remise des récompenses, les peintres bien connus Le Goût-Gérard et Linden ont bien voulu promettre aux organisateurs, pour le rallye de l'an prochain, une de leurs œuvres comme prix. De pareilles offres donnent au rallye de

Trégunc une importance dont les organisateurs ont le droit d'être fiers.

Max CHANTECLAIR.

Le Raid

Hippique

du Finistère

Un raid hippique sur route, réservé aux chevaux attelés, se dispute à l'heure actuelle, en cinq journées, en Bretagne, sur le parcours Brest-Morlaix, Morlaix-Quimper, Quimper-

Douarnenez, Douarnenez-Brest, et enfin Brest-Lesneven-Landivisiau-Brest.

Cette épreuve, divisée en deux catégories, l'une ouverte à tous chevaux, l'autre aux seuls concurrents nés en Bretagne, sera terminée dimanche 10 septembre.

Nous en donnerons le compte rendu dans un de nos prochains numéros.



LE PELOTON DÉBUCHE DANS LA LANDE



L'ARRIVÉE SUR LA GRÈVE DE RAGUENÈS



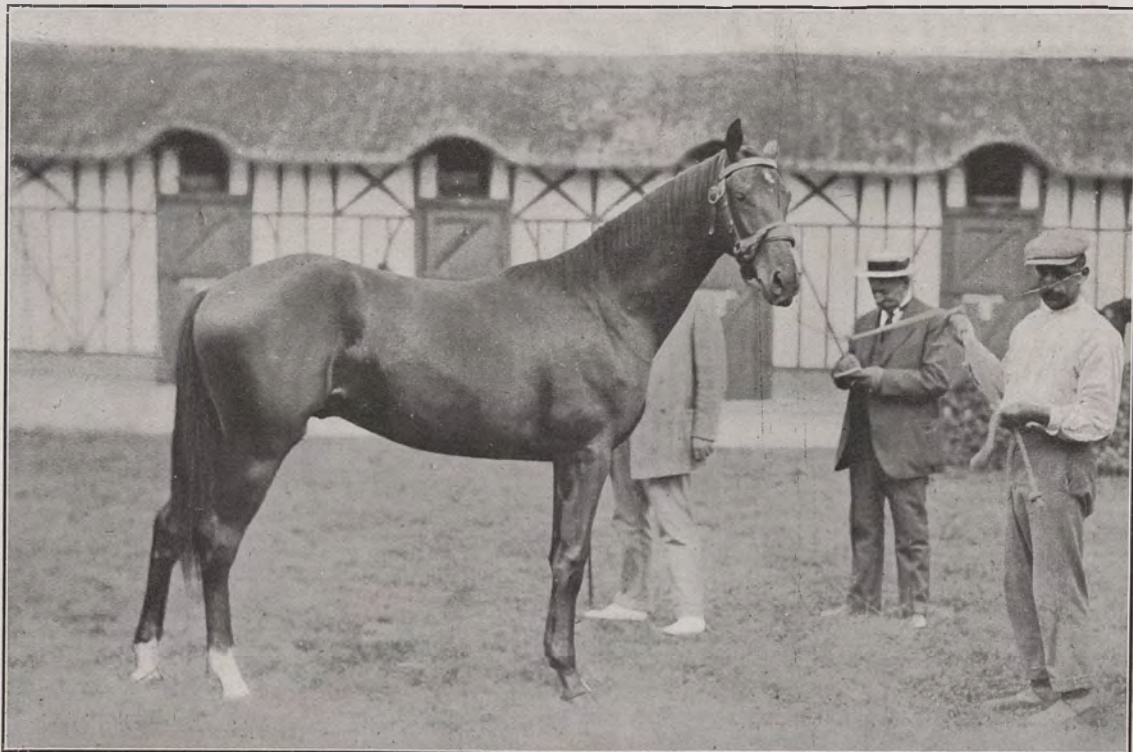
UN ÉTABLISSEMENT DE VENTE A DEAUVILLE

1. LE COMTE D'ESPOUS DE PAUL 2. M. J. PRAT 3. LE COMTE DE NICOLAY VENANT VISITER LES YEARLINGS

Les Ventes de Yearlings à Deauville en 1911

Je demande d'avance pardon aux lecteurs d'une comparaison triviale, mais l'on ne saurait mieux comparer l'élevage des yearlings pour la vente qu'à l'élevage... du porc. Entendons-nous bien, je n'ai pas l'intention d'insinuer par là, comme des esprits chagrins pourraient le supposer, que la condition du yearling de vente lui crée une parenté avec ce pachyderme domestique. Non point. Quoique, à vrai dire, on s'est avancé si loin dans la voie de l'alimentation intensive que certains des poulains deauvillais font davantage l'impression d'animaux gras que de chevaux de course.

Mais ce n'est pas, je le répète, dans ce sens que j'établis une comparaison. On sait que l'élevage du porc se distingue par son peu de stabilité. Pendant une période la production est intense; puis subitement elle tombe à rien, pour se relever et retomber ensuite. L'explication de ce phénomène est facile. Quand il y a abondance de marchandise, son prix baisse. Les naisseurs cessent alors de produire. La marchandise se raréfiant, les prix s'élèvent de nouveau; le naisseur reprend confiance et fabrique derechef moult porcelets qui deviennent grands, encombrant le marché et entraînent la baisse.

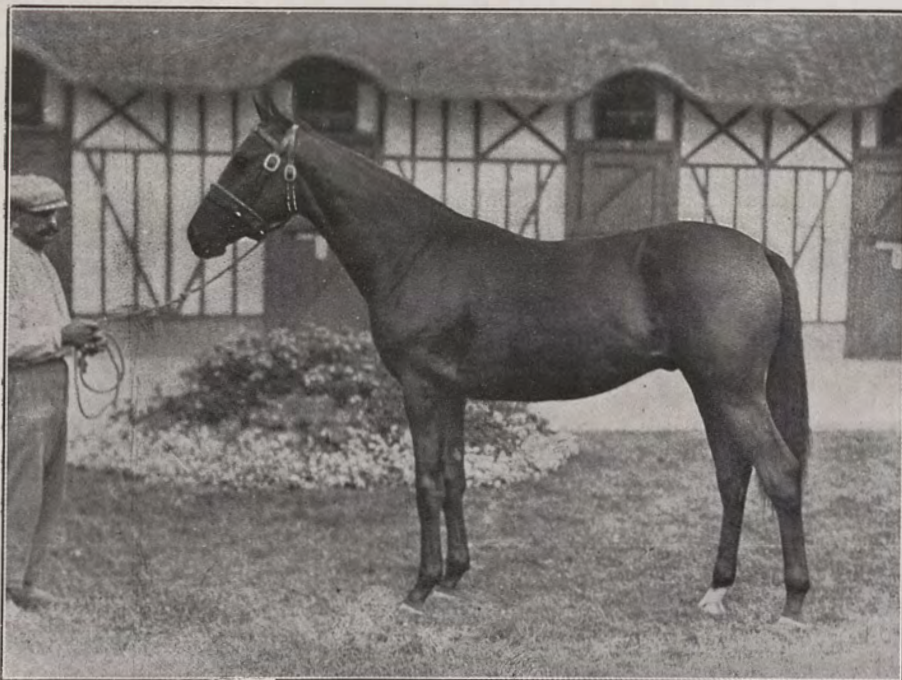
VOL D'OISEAU, P^h B., PAR RABEIAIS, PROVENANT DU HARAS DE MALLERET, ACHETÉ 50.000 FRANCS PAR M. WIDENER, LE PLUS GROS PRIX ATTEINT EN 1911



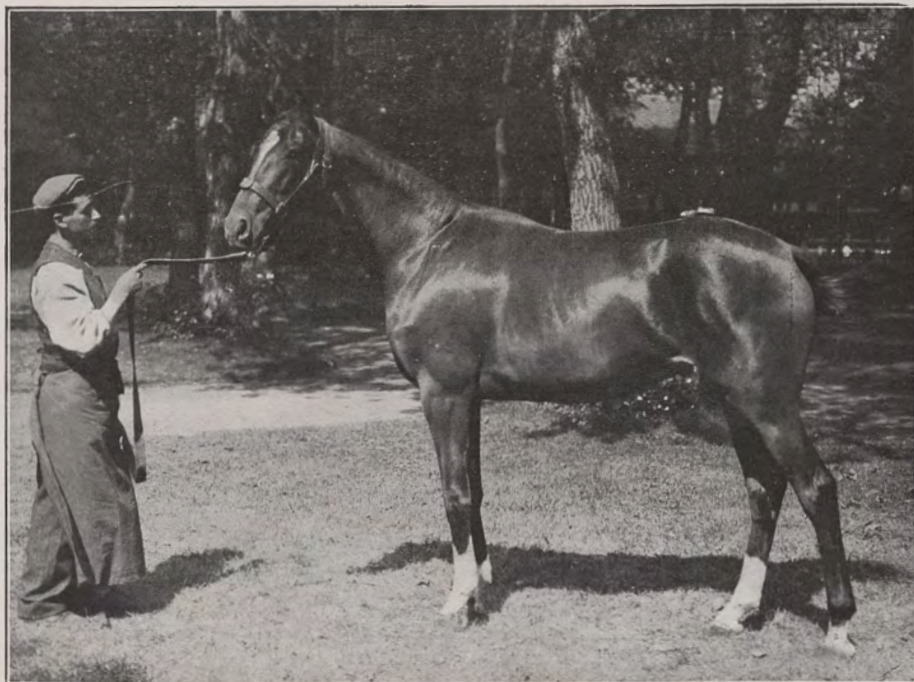
DÉSIR II, PAR MORDANT, DU HARAS DE REUX,
ACHETÉ 36.500 FRANCS PAR M. MARGHILOMAN

Indéfiniment ce jeu de bascule se poursuit.
Nous venons d'assister au même phénomène à propos des yearlings.

Devant les résultats brillants des premières ventes lorsque celles-ci se sont généralisées, résultats d'autant plus rémunérateurs qu'il y a douze ans le naisseur était loin de faire les sacrifices en achats de poulinières, en prix de saillies, en nourriture forcée qui sont nécessaires aujourd'hui, il est sorti de terre quantité de nouveaux éleveurs. Tant que le nombre des animaux jetés sur le marché n'a pas dépassé les besoins, tout a bien marché. Les besoins, du reste, ont été grandissants avec la prospérité des courses. Mais bientôt toutes les juments possibles ayant été conservées pour le stud, l'encombrement s'est produit, les mauvaises années ont succédé aux bonnes; le prix des poulains n'a pas augmenté parallèlement aux frais engagés et un grand nombre d'entre eux n'a même pas trouvé acquéreur.



ROI DE L'OR, PAR RABFLAIS, DU HARAS DE MALLERET,
ACHETÉ 30.000 FR. PAR M. WIDENER



LA RIBAUPE, P^{re}, PAR RABEIAIS, DU HARAS DE SAINT-LUCIEN,
ACHETÉE 35.000 FRANCS PAR M. DURYEA

Fatalement cet état de choses devait provoquer un resserrement de la production. Cette année déjà, nous en avons constaté les effets. Jamais le marché n'a été aussi peu chargé, et par voie de conséquence, jamais les vendeurs n'ont été aussi heureux. Pour être juste, il faut reconnaître qu'à cette cause essentielle destinée à jouer normalement dans l'avenir suivant une courbe presque invariable, d'autres raisons occasionnelles se sont superposées.

C'est ainsi que plusieurs grands élevages ont réalisé tout leur stock à l'amiable, déchargeant d'autant les vacations. Ce fut le cas du haras de Montfort, dont tous les élèves ont été acquis en bloc par M. Frank Jay Gould, des haras de la Rabla, de Martinvast, de Lonray et de la Genevraye.

Il est très vraisemblable que ces ventes à l'amiable ont été faites en prenant pour base les moyennes réalisées les années précédentes. On pourrait donc conclure de là que l'argent absorbé par ces réalisations ferait défaut à l'ensemble. Mais ce raisonnement n'est pas absolument exact. En raréfiant la marchandise offerte, ces ventes amiables ont décongestionné le marché, donné aux acquéreurs éventuels plus d'allant et aux vendeurs plus d'exigences. D'autre part, les étrangers qui savent maintenant trou-

ver à Deauville des animaux sensiblement égaux à leurs congénères anglais, mais à bien meilleur compte, après quelques tâtonnements, ont définitivement appris le chemin de nos ventes. Américains du Nord et du Sud, Italiens et Russes sont venus faire à nos propriétaires une concurrence très avantageuse pour les éleveurs.

Ceux-ci se sont déclarés franchement satisfaits. Et voici des chiffres qui établissent que cette satisfaction n'est pas feinte.

Depuis 1903, le marché deauvillais a donné lieu aux affaires suivantes :

	Chevaux présentés	Vendus	Total
1903.....	247	163	725.000
1904.....	424	203	910.000
1905.....	377	248	1.433.000
1906.....	497	260	1.550.000
1907.....	490	278	1.800.000
1908.....	507	336	1.853.000
1909.....	609	289	1.977.000
1910.....	541	298	1.695.000
1911.....	421	267	1.883.000



KEEN, PAR MORDANT ET KILLARNEY, DU HARAS DE REUX, ACHETÉ 30.000 FRANCS PAR M. DEUTSCH DE LA MEURTHE



LE CERBÈRE PAR ALPHA, DU HARAS DU PERRY, ACHETÉ 30.000 FRANCS PAR M. SOL JOEL

Comme le simple examen de ce tableau le démontre, il a été présenté 120 yearlings de moins cette année que l'année dernière, 188 de moins qu'en 1909. Il faut remonter à 1904, c'est-à-dire sept ans en arrière, pour voir un aussi petit nombre d'animaux défilier sous le marteau du commissaire-priseur.

Par contre, on n'a vendu que 31 animaux de moins que l'année dernière, 21 seulement de moins qu'en 1909.

D'autre part, sauf en 1909, jamais il n'a été laissé autant d'argent entre les mains des éleveurs. Et le total paraîtrait autrement imposant si on pouvait y joindre celui des ventes amiables.

Les 1.883.000 francs répartis sur les 267 animaux vendus représentent une moyenne de 7.053 francs.

Si on tient compte des laissés-pour-compte, on voit que les 421 animaux proposés ont fait la moyenne de 4.400 francs à peu près.

Pour faciliter la comparaison, voici les chiffres relatifs aux ventes depuis 1903.

	Moyenne des chevaux présentés	Moyenne des achetés — Francs
1903	2.945	4.400
1904	2.810	4.400
1905	3.800	3.700
1906	3.150	6.000

	Moyenne des chevaux présentés —	Moyenne des achetés — Francs
1907	3.200	5.600
1908	3.650	5.500
1909	3.246	6.842
1910	3.343	5.687
1911	4.400	7.053

Comme on le voit, jamais ni la moyenne des chevaux achetés ni celle des chevaux présentés n'ont été aussi fortes. On peut même faire un rapprochement amusant et constater qu'en 1911 les chevaux amenés à Deauville ont réalisé un prix moyen exactement égal à celui que les chevaux vendus réalisaient en 1903.

Voici maintenant la liste des yearlings qui ont atteint 10.000 fr. Nous avons à en inscrire 56 cette année, au lieu de 52 l'année dernière.

Sur ce nombre, trois ont dépassé 30.000 francs, six ont atteint ce chiffre, six se sont vendus plus de 25.000 francs, cinq, 20.000 fr. et au-dessus ; trente-six enfin s'échelonnent entre 20.000 et 10.000 francs.

(A suivre).

J. R.



MAGNUM, PAR LE SAGITTAIRE, DU HARAS DE REUX, ACHETÉ 30.000 FRANCS PAR M. BOCCONI



MENAGGIO, PAR CHESTERFIELD, DU HARAS DU PERRY, ACHETÉ 30.000 FRANCS PAR M. MADARIAGA

Le martyrologe de l'aviation

Pour la dixième et pour la onzième fois, l'armée vient de payer son tribut douloureux au progrès de l'aviation.

C'est le capitaine Ferber qui, le premier, est tombé à ce champ d'honneur nouveau, le 22 septembre 1909.

Un an après, le 23 octobre 1910, le capitaine Madiot trouvait à son tour une mort de héros à Douai. Depuis cette époque, la hardiesse, cependant réfléchie, de nos officiers pilotes a multiplié les victimes.

Le 30 décembre 1910, à Buc, tombait le lieutenant de Caumont ; le 14 avril 1911, le lieutenant Byasson, à Coignières ; le 18 avril, le capitaine Tarron, à Villacoublay ; le 18 mai, le lieutenant P. Dupuis, à Reims ; le 7 juin, le lieutenant Bague, en Méditerranée ; le 18 juin, le lieutenant Princeteau, à Issy ; le 29 juin, le lieutenant Truchon, à Mourmelon.

Cette longue et funèbre liste s'est allongée en quelques heures de deux noms glorieux. Le capitaine Camine, à Vauvillers, le lieutenant de Grailly, à Rigny, sont morts en service commandé, alors qu'ils allaient prendre leurs places aux manœuvres de l'Est, auxquelles tous deux étaient affectés.

Les deux malheureux officiers avaient quitté Buc dans la matinée du 1^{er} septembre. Un peu avant 5 heures du matin, tous deux suivaient la route de Paris à Bâle, dans la direction de Vesoul. Le capitaine Camine se trouvait en seconde ligne. Arrivé au-dessus de Vauvillers, non loin de Nangis, sur la route de Provins, le monoplane pivotant brusquement sur lui-même s'abattit soudain en deux spirales, émiettant sur une centaine de mètres des tronçons de bois et de toile en lambeaux et venant s'écraser sur un des bas côtés de la route avec fracas. L'aviateur avait été projeté à une dizaine de mètres du moteur, tué sur le coup.

Presque à la même heure, le lieutenant de Grailly passait au-dessus de la commune de Rigny ; sa marche semblait très régulière aux quelques cultivateurs qui le regardaient passer au-dessus de leurs champs, quand le monoplane pointa vers le sol. Le moteur s'arrêtait à cent mètres de hauteur et l'atterrissage s'effectuait brutalement. Mais, avant que les

spectateurs aient pu s'approcher, une gerbe de feu s'élevait à dix mètres de l'appareil. Le lieutenant de Grailly n'avait pas eu le temps de se défaire de sa ceinture et trouvait dans les flammes la même mort atroce que le lieutenant Princeteau.

Devant ces deux tombes, tous les patriotes s'inclinent avec respect et avec reconnaissance. Car tout ce sang versé n'a pas coulé en vain.

Grâce à ces héros, la France possède sans conteste la suprématie dans l'empire de l'air, et, sans doute, cette certitude, dans la crise que nous traversons, a-t-elle fait autant que les efforts de la diplomatie pour préserver la nation d'un conflit.

**

Le même jour où l'on déploirait la perte de ces deux officiers, l'aviation civile faisait, elle aussi, deux victimes : en Amérique, l'Irlandais Fresby, à Chartres, l'aviateur Marron ont payé leur audace de leur vie.

Que de morts !

Et comme on accueillera avec allégresse la nouvelle, si souvent annoncée à tort, d'un stabilisateur nouveau et vraiment efficace, comme les dernières nouvelles nous en font espérer un.

Rien cependant ne peut ralentir l'audace des aviateurs. Chaque semaine nous apporte un exploit nouveau.

Tout dernièrement, c'était celui de Fourny qui, sur un biplan M. Farman, a pu tenir l'air sans faire escale, parcourant, en onze heures de temps, 720 kilomètres sur l'aérodrome de Buc.

Fourny se mettait en piste à 4 h. 43, avec une ample provision d'essence, d'huile, et, à partir de ce moment jusqu'à 3 h. 43 de l'après-midi, tournait sans trêve et sans défaillance, s'adjugeant la Coupe Henry Deutsch de la Meurthe, sans que son moteur Renault ait donné le moindre indice de faiblesse.

Et voici que, trois jours après, nous avons la joie de consigner un exploit plus magnifique encore. Garros, sur son Blériot, vient de s'attribuer le record de la hauteur, le portant d'un coup de 3.400 mètres, où l'avait laissé le capitaine Félix, à 4.250 mètres. C'est à Parmé, où le jeune sportsman était en villégiature, qu'il a réalisé ce haut fait, le plus simplement du monde, sans aucun incident.

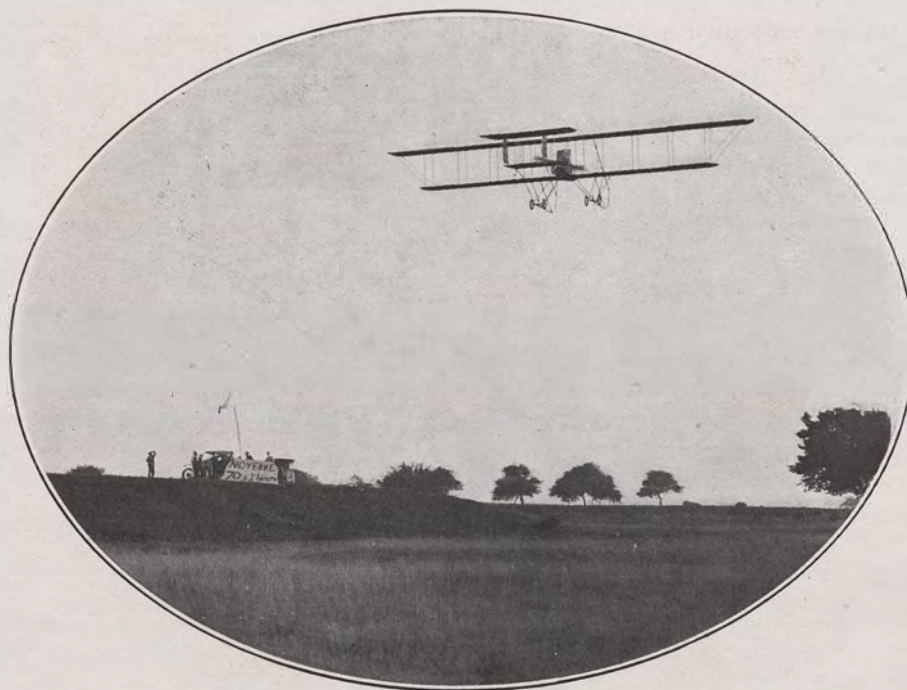
Quel chemin parcouru depuis le 29 août 1909, alors que Latham, à Reims, parvenait péniblement à 155 mètres !

**

Bien pâle après cela, et



LE LIEUTENANT DE GRAILLY, QUI VIENT DE FAIRE UNE CHUTE MORTELLE PRÈS DE TROYES



L'AVIATEUR FOURNY EFFECTUANT SON RECORD

cependant combien digne d'admiration, lui aussi, l'effort de Léon Georget, le gagnant du Bol d'Or du Vélodrome Buffalo. Pour la 6^e fois, ce vaillant coureur sort vainqueur de cette épreuve d'endurance, qu'il a gagnée en 1903, 1907, 1908, 1909 et 1910. Il a couvert, cette année, 915 kilom. 160, battant de 75 kilomètres le second, Niedergang.

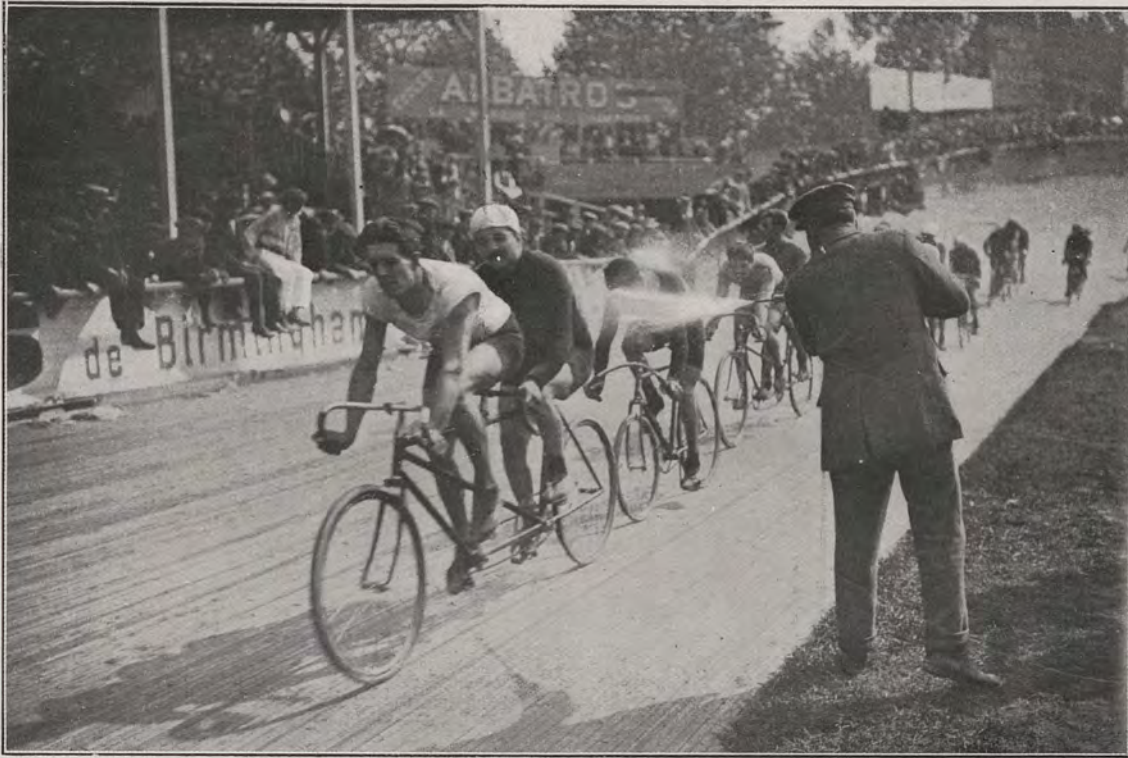
Léon Georget est le frère d'Emile Georget, le récent triomphateur de Paris-Brest.

On s'est étonné de ne pas voir Léon Georget battre les records. Parti très vite pendant les deux premières heures, il semblait en voie d'en jeter quelques-uns à terre. Mais, poussé par Garrigou, il dut abandonner la lutte contre le temps et réserver ses ressources pour faire

face à cet adversaire inattendu. D'ailleurs, la chaleur excessive rendait la tâche des deux hommes particulièrement dure, et, malgré les soins assidus de leurs entraîneurs qui les arrosaient, notamment au passage, comme le représente notre photographie, la journée a été particulièrement dure. Garrigou, blessé par sa selle, ayant abandonné à 5 heures du matin, Georget dominait sans conteste la situation.

La course s'est, d'ailleurs, déroulée sans accident, les incidents eux-mêmes ont été rares.

Seul un commencement d'incendie, vite réprimé, de la piste en bois est venu rompre la monotonie de cette interminable course de 24 heures.



LE BOL D'OR — GEORGET, LE VAINQUEUR, EST RAFRAICHI AU PASSAGE PAR SES ENTRAINEURS



LE NOUVEL UNIFORME RÉSÉDA DE LA CAVALÉRIE

YACHTING ET MARINE

J'É disais, il y a quinze jours, que la réunion internationale de la Société de la Voile et de l'Automobile d'Arcachon, qui clôture généralement la saison dans l'Océan Atlantique, concentrerait dans ce Bassin toute la flottille bordelaise à laquelle viendraient très vraisemblablement s'ajouter quelques unités nouvelles.

A la vérité, nous n'avons trouvé, en fait de bateaux nouveaux, que ceux que nous avons signalés précédemment; mais, au moins, anciens et nouveaux sont venus en nombre et on n'a eu aucune défection à signaler, ni dans les séries de la jauge internationale, ni même dans les deux séries de canots automobiles qui ont conquis une véritable popularité dans le Sud-Ouest, où ils servent comme nous l'avons déjà dit, de bateaux-écoles pour les débutants et de bateaux d'entraînement pour les amateurs.

Le programme de la Société de la Voile est toujours d'une variété à contenter les plus difficiles et depuis les régates d'essai fixées cette année au dimanche 13 août, jusqu'à la clôture qui s'effectue généralement dans les premiers jours de septembre, les journées affectées à la course sont bien remplies et les yachtsmen ont fort à faire s'ils veulent, sans interruption, concourir pour les différentes coupes et pour les journées internationales.

Cette année, la Coupe d'Arcachon, offerte par Lord Northcliffe et affectée aux yachts de 10 mètres et de 8 mètres réunis, a été enlevée de haute lutte par le seul représentant des 10 mètres *Gallia II*, qui a battu, en se jouant, les 8 mètres *Augusta*, *Eole*, l'ancien yacht anglais bien connu *Soraïs*, *Avocette* et *Vasconia*, trouvant ainsi une compensation à son échec malheureux des épreuves de la Coupe de France. Son propriétaire, M. Joseph Lose, sportsman accompli, a dû regretter bien souvent de n'avoir pas de concurrents de sa série, tellement il a su tirer un excellent parti de son racer, dont la mise au point était absolument parfaite en cette fin de saison.

Après les épreuves de cette coupe, le yacht nantais *Louissette*, à M. Lory, est venu ajouter à l'intérêt des courses des 8 mètres et a

réussi à battre ses concurrents bordelais dans la première épreuve de la Coupe d'amateurs de la Côte d'Argent, offerte par M. Bickel.

Cette victoire chèrement disputée par *Vasconia* et *Avocette*, il l'a due surtout à la supériorité de manœuvre de son équipage, dont la cohésion ne laisse rien à désirer; mais, en somme, tous ces racers sont très près les uns des autres, arrivant à quelques secondes seulement d'intervalle, suivant qu'ils ont été plus ou moins favorisés dans des parcours assez difficiles.



RÉGATES DE 6 MÈTRES DANS LE BASSIN D'ARCACHON

parut impraticable à beaucoup, à cause des nombreuses difficultés que comportait la réalisation de ce projet et, notamment, le transport

Dans les 6 mètres, nous retrouvons nos vieilles connaissances de Bordeaux, *Allegro*, *Good-Fellow*, *Marotte*, *Clair-de-Lune*, *Phæbé*, qui, eux aussi, s'entrebattent avec une « touchante » irrégularité. Cependant *Phæbé* et *Allegro* se sont, en somme, disputé le plus fréquemment les premières places et ont montré une petite supériorité sur leurs adversaires.

Lorsqu'il y a quelques années, M. Louis Bonfiglio, vice-président du Club nautique de Nice, parla d'organiser des régates à l'aviron sur le lac de Rabuons, à 90 kilomètres de Nice et à 2.529 mètres d'altitude, la chose

notamment, le transport des canoës dans une région du département dépourvue de chemins de fer jusqu'à Saint-Etienne et ensuite, en montagne, à dos d'hommes, par sentiers muletiers. L'idée n'en fit pas moins son chemin et a pu enfin être réalisée, cette année, avec un vrai succès.

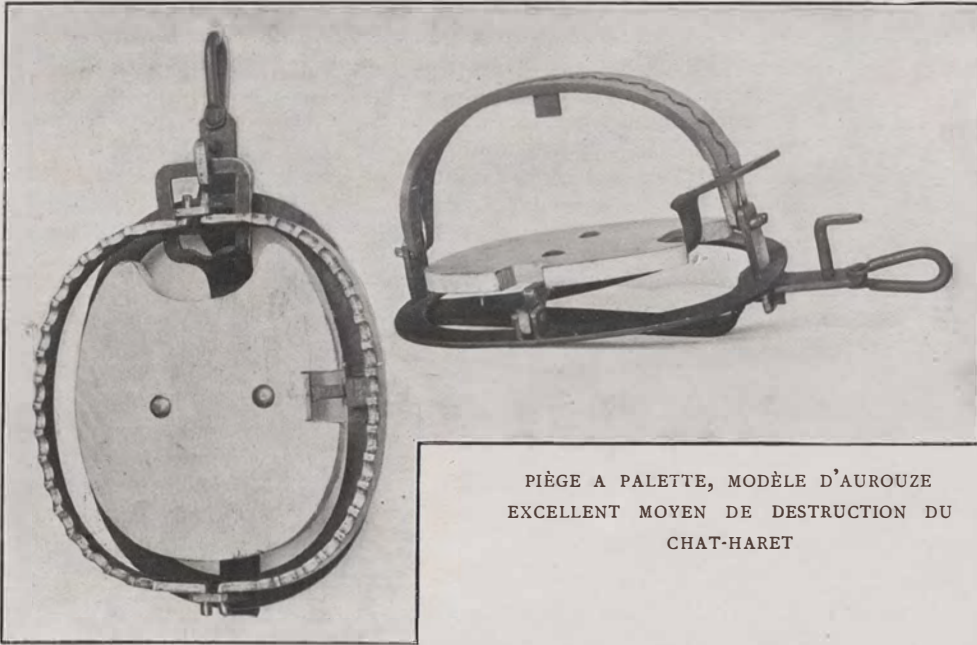
Les encombrantes embarcations furent amenées jusqu'à Saint-Etienne de Tinée en camions automobiles; mais il s'agissait ensuite de les monter dans le bassin des Rabuons. Des porteurs de bonne volonté du C. N. A. les chargèrent sur leurs épaules et en 7 h. 1/2 réussirent à les mettre à l'eau sur le lac.

Les excursionnistes répondirent en nombre à l'invitation des organisateurs et ce fut au milieu d'une véritable affluence, inusitée dans ce milieu pittoresque, qu'eurent lieu des joutes nautiques pleines d'intérêt, sous le regard étonné des cimes vertigineuses des Ténèbres (3.033 mètres), du Cimon de Rabuons (3.008 mètres), du Cialandas, etc., qui forment le cirque majestueusement sauvage où, pour la première fois, l'on vit se mesurer des athlètes de l'aviron.

P. RAOULT.



UNE COURSE DE CANOËS A 2.500 MÈTRES D'ALTITUDE



PIÈGE A PALETTE, MODÈLE D'AUROUZE
EXCELLENT MOYEN DE DESTRUCTION DU
CHAT-HARET



LE CHAT-HARET GRIMPE AUX ARBRES

LE CHAT-HARET

LE chat-haret n'est point le chat sauvage proprement dit. Il en diffère par la taille et par la fourrure, mais il en a les mœurs. Souvent il en a le pelage tigré. Il est rare qu'il en ait le poil aussi fourni et la grosseur.

D'origine domestique, le chat-haret est un serviteur infidèle qui souvent a abandonné sans retour le foyer de son maître pour se livrer au vagabondage. Parfois encore, c'est l'hôte insoupçonné chargé des bons soins de la ménagère, et qui s'est fait à l'âtre une place inviolable, en tant qu'idole des enfants de la maison.

La maladresse de certains paysans encourage fréquemment ce puissant auxiliaire du braconnage.

Les chats sont sujets à la gale, surtout lorsqu'ils vieillissent. Leur prolixité exigerait aussi quelque dépense appréciable, mais leur câlinerie masquant habilement leurs façons canailles, on hésite à les sacrifier. Un jour de marché, la fermière met dans un sac les quelques individus superflus ou galeux, et loin de chez elle les laisse, de sa voiture, tomber en lisière d'un bois. A eux de vivre, aux dépens du gibier plume et poil, car il n'est jamais venu à l'idée d'aucun agriculteur de les consacrer à la destruction exclusive du mulot.

Mieux vaut sur une garderie deux renards qu'un chat.

Le chat grimpe aux arbres et coule au terrier. Cette dernière incursion n'est pas d'un grand bénéfice pour le renard, les lapereaux agiles et menus trouvent toujours un étroit conduit pour se dérober où le museau du sire est bien d'autre mesure... Et puis, la faction du chat est si préjudiciable au gibier.

Le renard guette, soit dans un layon sous bois, soit en bordure d'un champ. Mais encore est-il que l'effroi d'un mulot avertit la faisane qui picore, à deux pas, avec sa couvée. Un geai, toujours en quête de querelle, l'a invectivé sur son passage, une pie l'irrite ; l'alarme est donnée, la couvée est sauvée.

Cependant, blotti à deux mètres, à la

fourchette d'un chêne, dissimulé sous une poignée de feuilles, les yeux bonnement mi-clos, le dos arrondi, les pattes rentrées sous son ventre, veille le chat-haret. Il est là, des heures entières. Il sait qu'une perdrix y fait glaner ses petits, qu'une hase y promène ses levrauts. Au bon moment, il se laisse choir, emporte une victime, et, chaque jour, jusqu'au dernier survivant, il guettera. Tel est son travail du matin et du soir. Dans la journée, il dort paisiblement devant l'âtre et chacun d'accorder que c'est le plus fidèle des serviteurs.

Un mien voisin avait un élevage de géants des Flandres, dans une écurie, à un kilomètre environ d'un château vraiment paisible. Il n'y avait là qu'un seul chat, gris et jaune, que l'amputation complète d'une patte de devant avait, dès ses premières amours, évidemment guéri de la maraude.

— « Voisin, on me vole mes lapins ! un chaque jour !
— « Voisin, qui peut être le voleur ?
— « C'est un ouvrier d'usine qui...
— « Voyons les lieux ?... Tiens, je vais tendre un piège ici, dans l'auge du cheval. »
Le lendemain j'avais à sa dernière sortie :

Un saint homme de chat
Bien fourré, gros et gras...

Le quinzième lapin était resté dans l'auge, pantelant.

Etant garde-chasse, j'avais la confiance des petits paysans dont l'étourderie, ou plus exactement la bonne foi naïve, nous vaut



VOLCELETS INEXACTS — TOUS CES PIQUETS REPRODUITS
DANS LES OUVRAGES DE VÉNERIE SONT FAUX



VOLCELETS DE CHAT
LES ONGLES
NE PORTENT PAS

parfois de bons aveux. « Monsieur le garde, me dit un soir un gamin, il y a cinq jours que je viens herser en bordure, et j'y vois chaque matin un chat tout noir, emporter un faisandeau, presque maillé. » Le lendemain, je tuai, à dix mètres, un chat tout noir poursuivi par un coq et une poule dévoués à leur tout dernier petit.

Ce chat n'était autre que le mien, dont j'aimais à entendre le ronron et à admirer les façons élégantes et câlines.

Je n'aurais jamais cru que la grâce et la traîtrise pussent aller de pair, à ce point... et sans plus philosopher, je l'étendais mort.

A en juger par ces prouesses, il faut évidemment se méfier de tous les chats et ce sont les pires ennemis d'une chasse. Celle dont le territoire comporte quelque village en est toujours infestée et je vous dénonce comme traître et félon tout chat domestique ayant pris goût à la maraude.

Apprenons maintenant à reconnaître le passage du chat, nous verrons ensuite comment le piéger.

L'empreinte du pied du chat est ronde. Des auteurs du moyen âge et tous ceux qui depuis ont, à leur exemple, écrit sur la chasse sans en étudier les préliminaires, ceux-là, qui les ont servilement copiés (Voir réfutation dans l'*Alphabet du Piégeage*, éditeur, photographies pages 100, 101, 104, 105, 240 et suiv.), ont donné du volcelest du chat une reproduction inexacte.

Les ongles ne se révèlent pas, dans la marche normale, puisqu'ils sont rentrés dans leur gaine.

Les doigts sont au nombre de quatre, accompagnés d'une mollette, les olives sont séparées entre elles et séparées de la mollette par du poil.

La voie d'assurance du chat et celle du renard sont toutes deux rectilignes.

Au trot, elle donne des volcelests alternant sur deux lignes parallèles.

La destruction du chat-haret s'opère :

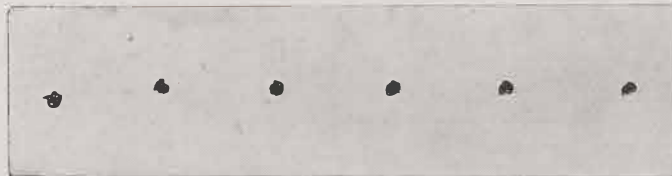
1° *Sous bois, au fusil.* — Les chiens, leurs ennemis-nés, ne les laissent pas badiner sur la voie; aussi grimpent-ils bien vite aux arbres.

Ne craignez pas d'user d'un coup de quatre. Le chat est excessivement dur à tuer.

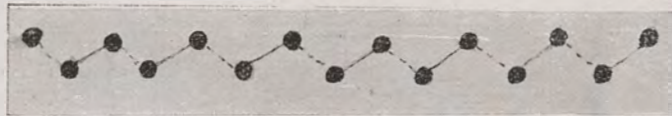
J'ai transpercé des chats, à vingt mètres, avec du six, le poil du côté droit sortait par le côté gauche. Cependant, ils accusaient à peine le coup et s'en allaient mourir au loin. Le plus sûr est de leur briser un membre.

2° *Au piège « en jardinet ».* — Nous avons étudié, dans les numéros précédents, la façon d'opérer dans les différents usages du piège à palette. Le jardinet aux carrefours, avec une chair fraîche comme appât, et le piégeage sous les caniveaux sont très rémunérateurs. Ce n'est pas une grande gloire que de prendre un chat, l'animal est sans grande défiance; mais c'est un très gros succès en destruction. La prime accordée par les propriétaires de chasse est de deux francs; c'est bien minime si vous comparez ce que vous eût coûté de gibier un si terrible commensal.

3° *Aux sentiers de trappes.* — Les sentiers de trappes sont des layons très proprement entretenus et qui



VOIE RECTILIGNE DE CHAT



VOIE DE HARET AU TROT RAMPANT



PIQUETS DE CHAT



1. PIED DE DEVANT — 2. PIED DE DERRIÈRE DU CHAT
L'EXCROISSANCE AU-DESSUS DE LA MOLETTE DU PIED DE DEVANT
NE DONNE PAS SON EMPREINTE

sont interceptés par des boîtes ou trappes destinées à retenir captif l'animal qui a tenté de les traverser. On n'emploie plus les assommoirs dont le déclenchement était sans recours et qui commettaient nombre d'erreurs judiciaires. J'ai employé, et je m'en tiens à cet excellent modèle, les boîtes fabriquées par Aurouze (8, rue des Halles, Paris). Elles sont de bois ou de métal. Ces dernières, à l'abri des dents du putois, du rat et du lapin, peuvent servir à plusieurs générations de gardes, tout en conservant leur précieuse sensibilité.

N'oublions pas que la décoction de valériane (dite herbe à chats), répandue sur le sentier de trappes, est d'un merveilleux effet. On se sert pour la répandre d'un petit arrosoir d'appartement, au trou duquel on adapte un fausset pour en régler la distribution.

Songez, en détruisant les chats, que vous courez au-devant de toutes les malédictions, car, dans cette gent canaille, il est de bons serviteurs; mais songez aussi qu'un holocauste discret rend à la chasse les meilleurs services.

Joseph LEVITRE.

LES PERMIS DE CHASSE A PARIS

Le nombre de permis de chasse délivrés par la préfecture de police à la veille de l'ouverture, ne s'élevait qu'à 2.862.

Ce chiffre peut paraître extraordinairement restreint, mais il faut songer qu'en 1910 la chasse fut ouverte seulement le 11 septembre. Les permis de l'année dernière sont donc valables, cette année, jusqu'à cette date du 11 septembre; 5.792 permis avaient été délivrés en 1910. On estime que, cette année, le chiffre en sera plus élevé, les maires de province ayant été invités à ne plus accorder de permis à des chasseurs habitant ordinairement Paris, ce qui se faisait auparavant de façon courante.

Le nombre des permis délivrés cette année pour l'ouverture est sensiblement le même que celui des permis délivrés en 1904 — année où la chasse fut ouverte le dimanche 28 août. Voici d'ailleurs le détail des chiffres comparatifs :

En 1904, ouverture le dimanche 28 août. — Permis délivrés : lundi 22 août, 211; mardi 23, 287; mercredi 24, 462; jeudi 25, 602; vendredi 26, 654; samedi 27, 352. Total : 2.598.

En 1910, ouverture le dimanche 11 septembre. — Permis délivrés : lundi 5 septembre, 234; mardi 6, 479; mercredi 7, 732; jeudi 8, 1.334; vendredi 9, 1.857; samedi 10, 1.156. Total : 5.792.

En 1911, ouverture le dimanche 27 août. — Permis délivrés : lundi 21 août, 163; mardi 22, 314; mercredi 23, 367; jeudi 24, 688; vendredi 25, 761; samedi 26, 460. Total : 2.862.

Comme on peut s'en rendre compte on a délivré, jusqu'à présent, 2.930 permis de moins qu'en 1910, mais il est probable qu'à partir du 11 septembre, ces chiffres seront de beaucoup dépassés.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Le marché demeure hésitant et sans grandes affaires, bien que la tenue en soit un peu plus satisfaisante. En ce moment, les pourparlers entre MM. J. Cambon et de Kiderlen Waechter sont en pleine reprise, et si l'on en croit quelques feuilles allemandes généralement bien informées, il se pourrait qu'à l'heure où paraîtront ces lignes la situation soit éclaircie, et le différent franco-allemand virtuellement terminé. Bien entendu, le règlement complet des détails prendrait quelque temps encore.

Ces nouvelles nettement optimistes ont favorablement impressionné la Bourse allemande, et certaines valeurs qui avaient perdu nombre de points et fini en panique se sont relevées.

Néanmoins, il faut tenir compte de l'atmosphère créée par la reprise des négociations et se garder d'emballer, soit dans un sens, soit dans un autre. On ne saurait nier que la situation est quelque peu tendue et commande une grande réserve.

Chez nos voisins d'Outre-Manche, la cote est irrégulière et les actions de Chemin de fer sont en réaction, les augmentations de salaires réclamées par les cheminots devant évidemment exercer une fâcheuse influence sur les dividendes de diverses Compagnies.

A New-York également la situation est assez tendue, la politique générale donne des inquiétudes et la situation économique des Etats-Unis ne fournit aucun élément de hausse au marché financier. Le conflit latent

entre le Gouvernement et les grands trusts, les menaces de grève de chemins de fer et de crise industrielle font encore présager des moments troublés. Au résumé, et encore qu'il y ait de grandes chances pour que l'horizon politique soit moins sombre, il nous faut attendre et nous recueillir.

Notre 3 % se relève vivement et clôture à 94.67.

Au Parquet, les Etablissements de Crédit sont en hausse. La Banque de Paris à 1749, le Comptoir d'Escompte à 914, le Lyonnais à 1495, la Générale à 790, le Crédit Mobilier à 673 et l'Union Parisienne à 1189.

Nos Chemins de fer sont bien tenus : l'Est à 874, le Lyon à 1165, le Midi à 1017, le Nord à 1600, l'Orléans à 1232, l'Ouest à 918.

Les Chemins étrangers sont fermes : les Andalous à 249, le Nord de l'Espagne à 400, Saragosse 402.

Les valeurs de traction sont également en hausse : le Métro cote 630, le Nord-Sud 284, les Omnibus 684, les Voitures à Paris 222.

Les valeurs d'Electricité en reprise : la Thomson cote 755, la Société d'Electricité de Paris 569, les Câbles Télégraphiques 152, le Secteur Edison 880.

Le Suez 5555.

Les Fonds d'Etat Etrangers, bien influencés par les nouvelles extérieures, esquissent un léger mouvement en avant.

Le Consolidé Anglais cote 78,60, le Brésil 4 % 1910

496, l'Extérieure 93,85, le Japon 1910 95,50, le Roumain 4 % 1910 93,40, le Russe 4 % Consolidé 1901 95,20, le 3 % 1891 84,30, le 5 % 1906 105 et le 4 ½ 1909 100,30, le Serbe 5 % 1902 atteint le cours de 504, le Turc Unifié cote 93,75.

Le Rio Tinto 1657, El Boleo 733, la Tharsis 137, le Cape Copper 146.

Les Mines d'or sont poussées en avant : la Rand Mines cote 177, la Robinson Gold 165, la Goldfields 108.

Parmi les valeurs territoriales nous trouvons : Chartered 37, Zambèze 19, East Rand 96, Mozambique 28.

Les Mines diamantifères en hausse : De Beers 455, Jagersfontein 186.

Le Platine se relève à 722.

Les valeurs de caoutchouc sont mieux tenues : la Financière à 198, l'Eastern à 36, le Malacca à 217.

La Shansi 43.

Les valeurs pétrolifères sont fermes : Apostolake 90, Spies Pétroleum 40,25, Maikop Spies 17.

A Lille, nos grands charbonnages sont stationnaires : Anzin cote 7985, Courrières 3360, Lens 1214, Ostricourt 2900, Bruay 1210.

A Bruxelles, la tendance est faible : Fontaine-Lévêque cote 3287, Noel-Sart 36,0, Sacré-Madame 4702, Trieu-Kaisin 1100, Monceau-Fontaine 7875, Houillères unies 619.

PIERRE RIVIÈRE.

PETITES ANNONCES

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

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

1° Très belle anglo-normande b. b., 5 a., 1^m63, saine, nette, t. b. allures, montée, attelée sûrement très vite. — 2° Beau cheval gris pommelé, 6 ans, 1^m64, sain et net, bonnes allures, très fort pour trainer toute voiture. — Capitaine Bouchacourt, Maçon. 880

A vendre : très beau mulet du Languedoc, 1^m60 environ, bai fouce, 3 ans et demi. Convientrait pour transports et culture. Prix modéré. — Bisque d'Arraing, château de Blanchon, Langoiran (Gironde). 889

Excès nombre j^t. b. br.. 3 ans, par Vice-Roi, trotteur (par Fuschia et Cnerbourg) et Victime, p. s., distinguée, jolies allures, dressée selle, sage, douce, saine, nette. Garanties, papiers, prix modéré. — J. de Charsonville, Orléans. 893

A vendre : 1° Hongre bai clair, 1^m60; 2° jument alezane, 1^m88, sauteurs de concours classés France, Belgique, Italie, Argentine 1910, prix modérés, 90, rue Leshous-sart, Bruxelles. 895

1° J^t alez. 8 ans, 3/4 sang anglo-arabe, 1^m58. Papiers; 2° J^t de selle parfaite, jolie, endurance remarquable, saine, nette, sauf légère tare presque invisible, ne nuisant pas service, toutes garanties, saute, photo. — S'adr. Bureau du Journal. 896

A vendre : 1° poulain pur sang, grande origine, trois ans 7 février, 1^m63; 2° hongre jument, 6 ans, demi-sang, 1^m65, tres beau modèle. — S'adr. au marquis de Pouilly, Cornay, Grandpré (Ardennes). 899

Chenil des Baraques : à céder 3 foxs poil dur, de janvier 1911, hautes origines. Prix modéré. — Ch. Lalance, Montbeliard. 892

Superbes chiots Brie, race pure; garde et bétail, pedigree, 30 francs. Nodler. — Bel Accueil, Jallieu (Isère). 898

A vendre prix modéré, établissement élevage et entraînement : villa, boxes, piste, treize hectares, herbages. — Moral, l'Écouffe, près Marly (Aisne). 881

Fusil hammerless, cal. 12, marque Riéger, excellent état. Visible chez Riéger, rue Vivienne, Paris. 300 fr. — S'adresser Comm. Lemut, 21^e dragons, St-Omer. 888

Américaine 4 roues, 3 places, limonière de rechange, état neuf, 500 fra. cs. — Ecrire M. Gagneau, 115, rue Lafayette, Paris. 897

UN LIVRE DE SPORT

Le Traité de Fauconnerie et d'Autourserie, suivi d'une Étude sur la pêche au Cormoran, par ALFRED BELVALETTE, traité

illustré de 75 fort jolies gravures, édité avec grand luxe, a pour but d'initier à la pratique de la chasse au vol, ce joli sport si délaissé aujourd'hui.

Il est impossible de lire les descriptions des différents vols sans éprouver le désir de se livrer au sport charmant qui fit les délices de nos ancêtres et qui revivrait certainement de nos jours, s'il était mieux connu et si, surtout, on n'en exagérait pas les difficultés.

Le Sport Universel Illustré, éditeur, 13, rue de Londres, Paris. — Envoi franco contre 15 francs.

ÉCHOS

Troisième Exposition Internationale de Locomotion aérienne

La Troisième Exposition Internationale de Locomotion aérienne qui ouvrira le 8 décembre prochain au Grand Palais des Champs-Élysées s'annonce comme un brillant succès.

Le Comité d'Organisation prend dès maintenant toutes ses mesures pour satisfaire aux demandes d'emplacement nécessaires aux différentes classes. — En particulier le nombre des Aéroplanes à exposer est si important que la nef ne suffira pas à les contenir tous.

★★

« Quand donc finiront nos deux ans, Coïn, coïn, coïn, coïn... »

Et le refrain continue joyeux, et cadencé par nos soldats en manœuvres... « Passe-moi ton sac, mon bleu, et du courage ! » dit un réserviste à son voisin rompu de fatigue, « A la halte tu demanderas à la cantinière un verre de Dubonnet; je te garantis que, grâce à ce fameux quinquina, tu retrouveras l'appétit, la force et l'entrain... »

★★

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

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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