

LE

SPORT UNIVERSEL ILLUSTRÉ



UNE CHUTE AU MUR A AUTEUIL

CHRONIQUE

A VOIR les escadrons qui se pressent sur toutes les pistes de courses plates, non seulement à Paris, mais en province, à Marseille, à Bordeaux et à Lyon, on ne se douterait pas que la campagne touche à sa fin. Nulle fatigue parmi les effectifs ou du moins cette fatigue porte sur les fort ténors, les premiers rôles qui n'ont cessé de donner et, eux, aspirent à un repos bien gagné.

Mais la plèbe se rue à l'assaut des dernières allocations avec la fureur que donne la faim.

Car, malheureusement, plus nous allons, plus le nombre des propriétaires et celui des concurrents vont croissant sans que le festin offert à leur appétit comporte plus de places.

Certes, les Sociétés sont prospères, leur budget s'arrondit tous les ans; cette fois encore, malgré un été désastreux, le bilan de tous les hippodromes parisiens se soldera en bénéfice. Reflets de cette prospérité, les prix ne font qu'augmenter.

Mais, nous l'avons déjà dit, et nous ne craignons pas d'y revenir, l'augmentation des prix telle qu'on la conçoit ne correspond pas aux besoins du turf. Beaucoup d'appelés et trop peu d'élus, voilà ce dont se plaignent propriétaires, entraîneurs et par contre-coup éleveurs. Il est certain qu'un trop petit nombre d'animaux peuvent faire leurs frais. Tandis, en effet, que notre production augmente en qualité et en quantité le nombre des courses à disputer ne varie pas. Aujourd'hui, comme il y a dix ans, on offre à l'ensemble de la production d'un millier de courses plates à disputer.

Cette proportion, étant donné notre système de courses, est immuable, puisqu'il est entendu que toute concurrence entre les réunions est interdite. Donc, le nombre des pur sang mis à l'entraînement peut doubler, peut tripler, le budget des courses peut suivre une progression analogue, il n'y aura jamais que le même chiffre de courses à disputer. Par conséquent, plus notre élevage s'étend, plus les courses sont prospères, plus il y aura de mécontents et de malheureux. C'est un résultat paradoxal mais indiscutable.

Ce mal va s'aggraver subitement par le fait de l'importation américaine. Le succès des propriétaires qui se sont installés les premiers en France, MM. Vanderbilt, Duryea, Jay Gould, ont, paraît-il, mis leurs compatriotes en goût.

On annonce l'introduction prochaine de plusieurs studs qui viendront encombrer un marché déjà chargé, et, fait plus grave, le débarquement de tout le personnel nécessaire à ces élevages et aux écuries qui en découlent.

Ce ne sont pas seulement ses chevaux que nous envoie la libre Amérique, mais aussi ses entraîneurs et jusqu'à ses garçons d'écurie. Les professionnels français ne voient pas sans crainte cet exode se produire. Déjà les propriétaires indigènes se désintéressaient de la lutte, ils vont l'abandonner peut-être si elle devient trop âpre, trop commerciale, au lieu d'être sportive. Avec eux disparaîtra ce bataillon d'entraîneurs et de jockeys français qui avait réussi, après de grands efforts, à percer au milieu des professionnels venus d'Angleterre. Dans quelques années notre turf sera devenu yankee.

Il importe de protéger nos nationaux. Certes, l'hippodrome est libre et il ne s'agit ni de fermer nos portes aux chevaux étrangers, ni de mettre obstacle à l'emploi de serviteurs venus du dehors. Mais les Sociétés de Courses se sont montrées parcimonieuses de licences d'entraîneurs envers les Français eux-mêmes, elles ont donc le droit et le devoir de se montrer aussi difficiles vis-à-vis des étrangers. Qu'on impose à tout entraîneur un stage d'un an au moins avant de l'inscrire sur la liste et qu'on exige pour cette inscription un parrainage sérieux. Ainsi on se tiendra en garde contre certains héritages fâcheux du tapis vert américain.

Mais ce n'est qu'une mesure d'exception et un palliatif. Il faut chercher un remède à l'engorgement que nous signalions tout à l'heure et penser à faire vivre les écuries françaises et les éleveurs modestes qui les alimentent. Leur portion déjà congrue va devenir nulle si, à la douzaine de grandes maisons qui se partagent déjà la moitié du budget total des courses, viennent s'en joindre trois ou quatre autres d'appétit transatlantique.

Le seul remède consiste à augmenter non pas les prix, mais les places. On a déjà fait un pas dans cette voie depuis quatre ou cinq ans, mais un pas timide. Nous voudrions que le montant des prix fût partagé entre les trois premiers suivant une règle immuable, par

exemple 70 % au premier, 20 % au deuxième, 10 % au troisième, de façon qu'un cheval honnête et persévérant pût couvrir ses frais au bout de l'année, même s'il a été malheureux. Ce faisant, on créera en réalité trois prix dans chaque course et l'on remédiera par là même à la quantité insuffisante des épreuves à disputer si on la compare à l'effectif.

Le temps n'est plus où l'on pouvait invoquer contre ce genre de répartition la nécessité d'encourager le meilleur cheval seul au détriment de tous les autres. Alors le budget était maigre, on ne pouvait morceler les gros prix. Et puis aussi il y avait un meilleur cheval. Nous serions bien embarrassés aujourd'hui, tant les premiers sujets de chaque génération sont voisins, tant ils se spécialisent sur une distance et même sur un terrain, tant la monte et l'entraînement ont d'importance en raison même de cette équivalence des concurrents, nous serions bien embarrassés, dis-je, la plupart du temps, de trouver le meilleur parmi nos chevaux de tête.

En tout cas, celui-là trouve largement à gagner sa vie. On a tout fait jusqu'ici et avec beaucoup de raison pour lui. Il importe maintenant de ne pas laisser tomber les courses dans les seules mains d'un élément étranger dont l'instabilité n'est pas douteuse. Il faut que l'on assure à tout le personnel indigène employé par les seules écuries françaises le moyen de vivre de son métier. Nous croyons que celui que nous signalons, simple, facile et logique y parviendrait.

Une preuve de la pléthore des concurrents nous a été donnée dans un prix à réclamer tout récent à Maisons-Laffitte: pour disputer les 3.000 francs du Prix de Verrières, il n'y a pas eu moins de 28 concurrents. Vingt-huit deux ans à une époque de l'année où on a déjà fait tant d'éliminations! Chacun a dû mettre au jeu pour courir, engagement, déplacement et monte (sans parler des frais d'entraînement), 140 fr. s'il est exercé à Maisons-Laffitte, 230 fr. s'il vient de Chantilly, en moyenne 185 fr., ce qui représente un débours immédiat de plus de 5.100 fr. Il y a des gens qui en tirent conclusion en faveur de la prospérité du turf. Vous voyez bien que chevaux et propriétaires abondent...!

**

A part l'animation due à cette affluence, la semaine a d'ailleurs été bien terne. La dernière de Longchamp comportait le Handicap Limité que Bénédictin de Soulac a gagné dans un canter, le Prix des Pins où Cadet Roussel en forme magnifique était indiqué pour triompher, le poids lui étant moins sensible qu'à la petite La Française, mais celle-ci une fois de plus s'est défendue avec vaillance en jument que le Prix Gladiateur a remise en train tout simplement. Enfin, le Prix de Saint-Firmin. Les révélations sont devenues si rares dans cette course d'inédits, qu'elle a bien perdu de son prestige. Il y a tant d'argent pour les deux ans qu'aucun propriétaire n'a plus le cœur de garder de propos délibéré un jeune cheval qu'il sait bon, pour l'année prochaine. Il faut l'accident pour l'y obliger. Donc ces tardifs ne font plus recette. Chut qui a gagné est un grand Ajax découpé dans le gabarit paternel qui peut avoir de l'avenir. Malheureusement, il a des aplombs antérieurs inquiétants et ne paraît pas absolument net dans ses phalanges. Peut-être est-ce une illusion d'optique. Il s'est livré avec beaucoup de cœur pour avoir raison de Moralité, une Saint-Bris très racing like, qui avait démarré brusquement au milieu du parcours; sa ténacité est une bonne note.

Le véritable événement de la huitaine, c'est l'échec de Montrose II dans le Critérium de Maisons-Laffitte. Il y a longtemps qu'on craignait une défaillance du fils de Maintenon, il a bien le droit d'accuser quelque fatigue après une campagne aussi remplie; c'était d'ailleurs une rude tâche que de rendre quinze livres, dans un terrain lourd et sur 1.600 mètres, ce qui aggrave l'influence du poids, à des chevaux qui galopent. Or, Rodriguez qui a eu raison, malgré sa défense généreuse du crack de deux ans, est fort estimé de son écurie, bien que son bagage soit jusqu'ici limité à une victoire sur Marie Anne. C'est un animal robuste et fort, fait pour se tirer d'un parcours difficile. Son père Crillon n'a couru que deux fois et a eu l'honneur de battre Maintenon, on s'en souvient. Il est aujourd'hui étalon de l'Etat, et Rodriguez est son seul produit de pur sang. Espérons qu'on lui donnera quelques juments.

Montrose II va connaître maintenant un repos bien gagné. Pour honorable que soit l'échec sur lequel il se retire, on n'en attendra pas moins sa rentrée avec une certaine anxiété. Il est des exigences dont on ne se ressent pas immédiatement, mais dont les effets latents se réveillent à la longue et ne produiront que plus sûrement leur effet de désorganisation.

J. R.

NOS GRAVURES

L'HIPPODROME de Longchamp a clôturé la série de ses réunions Dimanche dernier et cette ultime journée dominicale réservée aux courses plates, qui portait à son programme le Prix de Saint-Firmin et le Handicap limité de 3 ans, a suscité un très vif intérêt auprès des très nombreux sportsmen présents à cette réunion de clôture.

Le classique PRIX DE SAINT-FIRMIN (1.100 mètres), dont nous reproduisons ci-dessous l'arrivée et quelques-uns des participants, mit aux prises un lot de 14 concurrents.

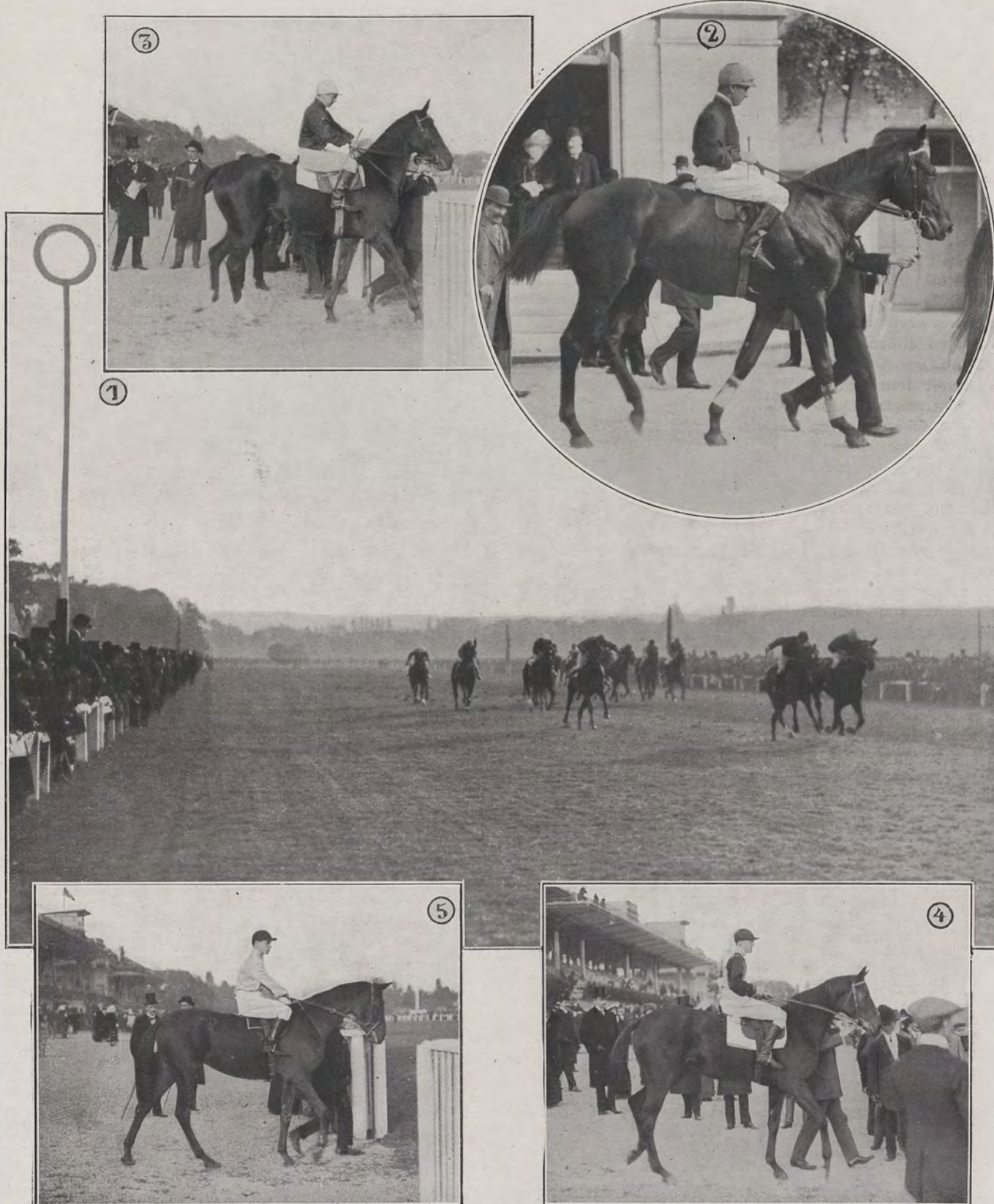
La course n'a pas offert par elle-même de bien grandes péripéties. Fa menait très vite pendant la première partie du parcours, mais au petit bois Moralité sortait du peloton comme une gagnante.

Chut se mettait pourtant courageusement à sa poursuite et refaisant pied à pied sa distance, il attaqua celle-ci à quelques mètres du poteau et la battait d'une tête.

CHUT, le vainqueur de cette épreuve classique, est né en 1909 par Ajax et Roquette chez son propriétaire actuel, M. Edmond Blanc.

Assez fort poulain, très puissant dans son rein et dans son arrière-main, bon dans ses membres, il retourne plutôt au type de son aïeul Flying Fox qu'à celui d'Ajax.

Chut s'est du reste comporté en cheval d'avenir; encore très vert,



LONGCHAMP, 29 OCTOBRE - LE PRIX DE SAINT-FIRMIN

1. L'ARRIVÉE. CHUT BAT MORALITÉ ET BISE — 2. CHUT, Pⁿ B., NÉ EN 1909, PAR AJAX ET ROQUETTE, A M. ED. BIANC, LE VAINQUEUR
3. CHOPE, P^e B. BRUNF, NÉE EN 1909, PAR SAINT BRIS ET CHOPETTE, A M. J. PRAT
4. LA MORELLERIE, P^e B., NÉE EN 1909, PAR MACDONALD II ET MORNING, APP^t A M. HENRIQUET
5. BRUXELLES II, P^e ALEZ., NÉE EN 1909, PAR LE SAGITTAIRE ET BRIENNE, APP^t A M. LE COMTE DE SAINT-PHALLE

il répondit courageusement à l'appel de son jockey et semble devoir rendre de réels services à son écurie.

LE HANDICAP LIMITÉ DE 3 ANS (2.400 mètres), qui voyait neuf concurrents au départ, a donné lieu à une assez forte surprise.

On pouvait s'attendre à une course très serrée et à une belle arrivée, mais les choses se sont passées tout à fait différemment. Bénédicthin de Soulac, en effet, qui restait sur une série de courses plutôt médiocres, a mené de bout en bout et a gagné d'assez loin, après avoir mis tous ses concurrents en difficulté par son train soutenu.

L'Etna s'assurait tout d'abord le commandement pendant quelques centaines de mètres, mais Bénédicthin de Soulac prenait bientôt résolument la tête, tandis que Made in England, le favori, était complètement distancé dès la moitié du parcours.

Entre les tournants, Le Sopha et Lord Loris tentaient vainement de rejoindre le leader qui augmentait encore son avance dans la ligne droite. Le Roumi et Météore faisaient alors leur effort. Le premier nommé se rapprochait assez vivement jusqu'à la distance, mais il ne réussissait pas à atteindre ni même à inquiéter

ter Bénédicthin de Soulac, qui l'emportait de trois longueurs. Le Sopha conservait de peu la troisième place devant Météore que suivait Lord Loris.

BÉNEDICTIN DE SOULAC, dont nous reproduisons ci-contre la photographie, naquit en 1908, par Elf et Orpheline, chez M. A. Aumont, son propriétaire actuel.

Il ne paraissait pas sur nos hippodromes à 2 ans et débutait cette saison dans le Prix de Mars à Longchamp où il terminait second derrière Vauville.

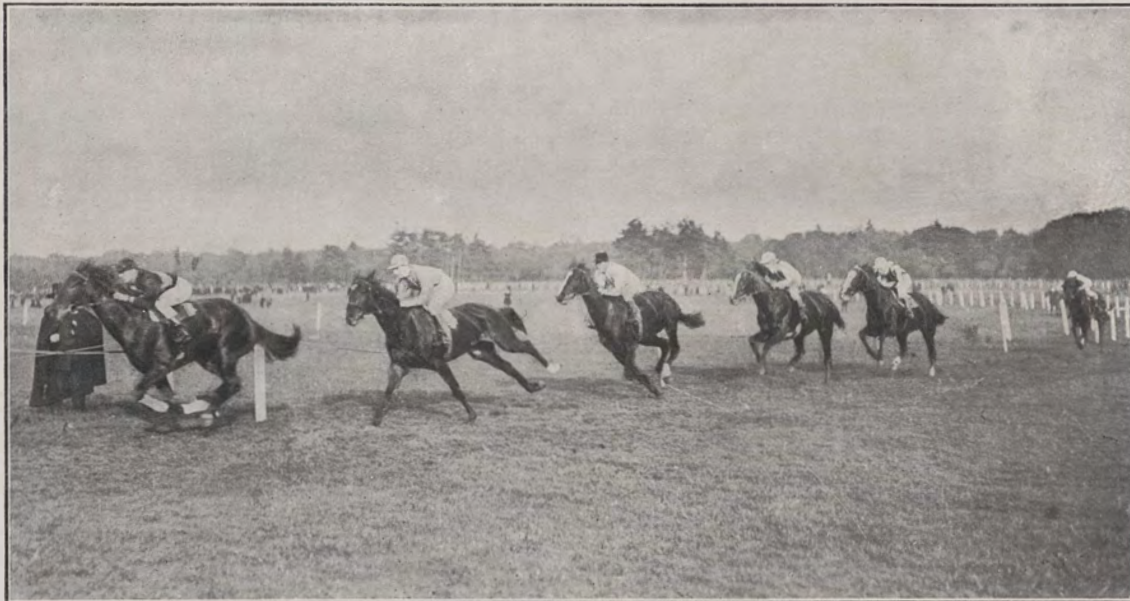
Paraissant de nombreuses fois sur nos hippodromes, Bénédicthin de Soulac faisait preuve d'une forme merveilleuse, se classant toujours parmi les placés et s'adjudgeant les Prix de Haillan à Bordeaux, du Gouvernement et de la Société Sportive d'Encouragement à Caen et le Handicap d'Autonne à Saint-Cloud.

Bénédicthin de Soulac a rapporté cette saison plus de 50.000 francs d'argent public à son propriétaire.

**

La réunion des Prix du Ministère, disputée le 22 octobre dernier à Pau et favorisée par une température idéale, a remporté un complet succès.

Tout ce que le Sud-Ouest



Marotte II Monot Canteloup Imperator III Poor Boy
LONGCHAMP, 29 OCTOBRE — LE PRIX D'ERMENONVILLE A L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE



BÉNEDICTIN DE SOULAC, Pⁿ BAI, NÉ EN 1908, PAR ELF ET ORPHELINE,
APP^t A M. A. AUMONT, GAGNANT DU HANDICAP LIMITÉ



Bénédicthin de Soulac

Le Roumi

Le Sopha Lord Loris
Météore

LONGCHAMP, 29 OCTOBRE — L'ARRIVÉE DU HANDICAP LIMITÉ

Le cheval arabe en Amérique

compte d'éleveurs d'anglo-arabes était présent, et les épreuves furent des plus intéressantes.

Le personnel des Haras était au grand complet. MM. d'Heilles, Chambrey et Quinchez, inspecteurs généraux des Haras, avaient été délégués par M. le ministre de l'Agriculture pour procéder au droit de réclamation à 20.000 francs. Ces messieurs n'ont usé de leur droit que sur Interview, le gagnant des 25 % d'arabe.

Mardi Gras, Montrose, Sabot de Vénus, Sire et Whipp furent également examinés, mais n'ont pas été achetés.

Onze concurrents se présentaient au départ du premier Prix du Ministère, 2.000 mètres, réservé aux anglo à 25 % d'arabe, où Royal Tendeur, un magnifique produit de Presto, ralliait la majorité des suffrages.

Le départ de cette épreuve fut fort laborieux; il était pourtant donné dans d'assez bonnes conditions et, à la quatrième tentative, Royal Tendeur prenait résolument la tête devant Mardi Gras IV et Interview.

Entre les tournants, le leader fléchissait et Interview, supérieurement monté par son propriétaire, M. A. de Fournas, entraînait premier dans la ligne droite. Mardi Gras IV venait sur la fin attaquer le cheval de M. de Fournas, mais ce dernier résistait courageusement et l'emportait d'une demi-longueur. Montron et Balthazar prenaient les 3^e et 4^e places.

Le gagnant, Interview, est né chez M. Bonézou, à St-Laurent-Bretagne, qui reçoit les 500 fr. de prime à l'éleveur.

Le deuxième Prix du Ministère, réservé aux anglo à 50 0/0 d'arabe, mit aux prises 8 concurrents, parmi lesquels Sabot de Vénus et Fire attirèrent l'attention par leurs performances.

Sabot de Vénus, à M. de Salverte, justifiait la confiance de ses partisans et s'assurait la victoire en menant la course de bout à bout, couvrant les 2.000 mètres en 2 minutes 5 secondes, vitesse rarement atteinte sur l'hippodrome de Pau, même par les grands craks de pur sang anglais. C'est à M. J. de Marthe, maire d'Espéchède, qu'échurent les 500 francs de prime à l'éleveur.

Nous reproduisons ci-contre les photographies des deux vainqueurs de ces belles épreuves qui vont tous deux faire la monte dans nos haras nationaux.

Sabot de Vénus, en effet, le gagnant du 2^e Prix du Ministère, vient d'être acheté par les Haras.

Présenté le 31 octobre dernier aux achats d'étalons de Toulouse, le fils de Presto et de Dybaldine, gagnant de 21.225 fr. d'argent public, était acheté 10.000 fr. à M. de Salverte.

C'EST au Président Jefferson qu'on doit l'importation des étalons et juments arabes aux Etats-Unis, exemple qui fut rapidement suivi par de nombreux sportsmen des Etats du Sud.

Les arabes les plus remarquables importés depuis la guerre de Sécession ont été deux étalons gris, offerts en présent au général Grant par le Sultan de Turquie.

C'étaient deux animaux superbes, dont le pedigree, cependant, était inconnu.

Tous deux vécurent à un âge très avancé, laissant dans les Etats de l'Ouest et de l'Est une nombreuse progéniture digne d'eux.

Voilà donc déjà une première source de sang, prête à être utilisée pour le renouvellement du stock de pur sang que préconisent vivement les Américains depuis quelques années.

Une autre source viendrait des étalons et juments envoyés par le sultan à l'Exposition colombienne. Il était entendu que ces bêtes lui seraient retournées, mais elles demeurèrent en Amérique, à la suite d'une vente faite avant la clôture de l'Exposition.

La plupart sont devenus ainsi la propriété de M. P. B. Bradley et sont partis dans ses haras de Hingham, dans le Massachusetts. Ils ont produit des pur sang arabes et ont servi au croisement avec des trotteurs, des hackneys, des pur sang et des mustangs.

Le seul arabe pur qui ait gagné un prix au New-York Horse Show provenait de cet élevage.

Un poulain né d'Abeyan et d'une jument trotteuse remporta aussi le premier prix dans la classe des yearlings, à la New-York State Fair, en 1904.

De l'avis de M. Bradley, les demi-sang arabes sont meilleurs, en général, que les pur sang; il ajoute que les croisements avec des trotteurs donnent les meilleurs résultats, bien que certains éleveurs prétendent que le croisement d'arabe n'augmente pas la vitesse du trotteur.

L'éleveur A. P. Ramsdell s'est spécialisé également dans l'élevage de l'arabe et son haras fort réputé comprend notamment la jument noire Nedjmé, la meilleure bête qui soit importée en Amérique, l'étalon blanc Shahwan et Garaveen, un anglo-arabe issu de Kismet.



INTERVIEW, ANGLO-ARABE 25 %, PAR PRISME ET KORA, APP^t A M. H. DE FOURNAS
GAGNANT DU PREMIER PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE A PAU



SABOT DE VÉNUS (TESSET), ANGLO-ARABE 50 %, PAR PRESTO ET DYBALDINE
A M. DE SALVERTE, GAGNANT DU DEUXIÈME PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE A PAU



LA PRÉSENTATION DES ÉTALONS TROTTEURS A LA COMMISSION DES INSPECTEURS GÉNÉRAUX DANS LA COUR DE L'ÉCOLE DE DRESSAGE, A CAEN

LES ACHATS D'ÉTALONS DE DEMI-SANG EN 1911

Ce n'est pas sans une grande satisfaction que nous avons vu appliquer à Caen une mesure nouvelle, bien simple pourtant, mais que nous avions en vain réclamée à dix reprises sous l'ancienne direction des haras : l'Administration a pris un contact direct avec la masse des éleveurs et lui a fait connaître ses desiderata.

Elle a employé pour cela le moyen le plus facile : M. Olivier, inspecteur général, président de la Commission d'achat, a prié les éleveurs présents de se réunir à l'issue d'une des séances et leur a donné lecture de la « Lettre ministérielle » qui sert de guide au cours des opérations.

En quelques lignes précises le ministre y expose le point de vue de son administration ; il définit le but poursuivi, les genres de chevaux recherchés, et fournit des indications d'ensemble auxquelles devront se conformer les éleveurs désireux de fournir les étalons des haras nationaux.

Que de malentendus, que de tâtonnements funestes on aurait évités en ces dernières années si on avait suivi cette méthode franche et logique. Le point de vue de l'Administration exposé, il est loisible aux producteurs de s'y conformer ou de le négliger. Dans ce dernier cas, ils ont encore le droit de se dresser contre la doctrine, de la faire combattre au Parlement par leurs mandataires s'ils la trou-

vent nuisible à l'intérêt du pays ; ils n'ont en tout cas aucune de ces surprises cruelles qui les désorientent et les laissent désemparés devant ce qu'ils croient être de la fantaisie ou du favoritisme.

Disons tout de suite pour dissiper toute équivoque que nous nous rallions sans réserve à la thèse exposée dans la Lettre ministérielle de 1911.

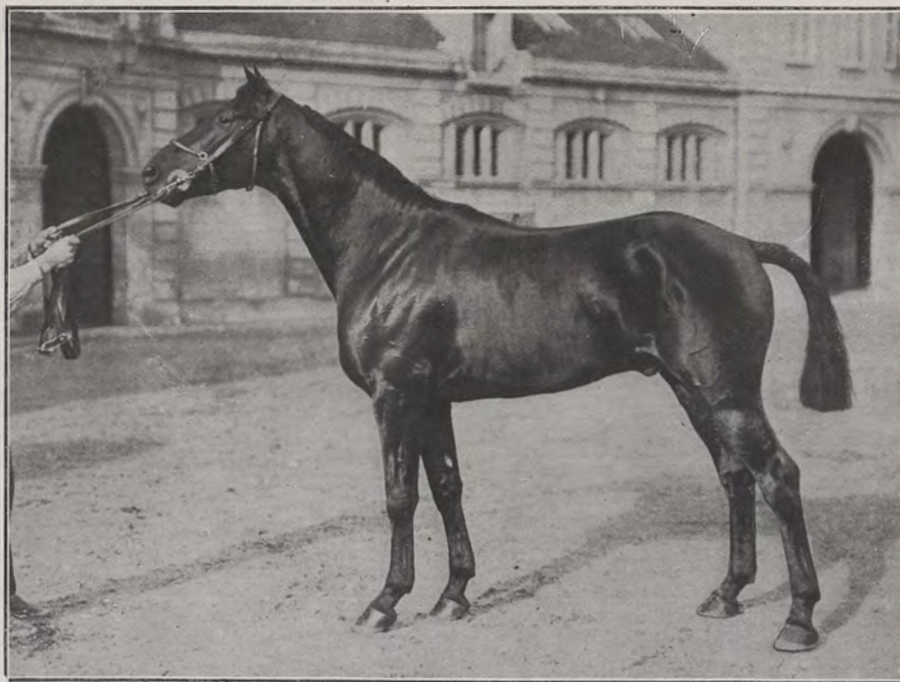
Le premier principe proclamé est celui qui nous avait paru se dégager déjà des achats de l'an dernier : LA RECHERCHE DU MODÈLE DANS LA QUALITÉ.

Tous les hommes de cheval l'acceptent d'enthousiasme.

S'appuyant ensuite sur un vœu du Conseil supérieur des Haras, le document officiel définit successivement les diverses catégories d'animaux nécessaires à la remonte officielle.

Nous passerons sur cette définition qui gagnerait à être plus serrée et qui le sera sans doute au cours des exercices suivants, et remettons à tout à l'heure une autre question : celle de la taille.

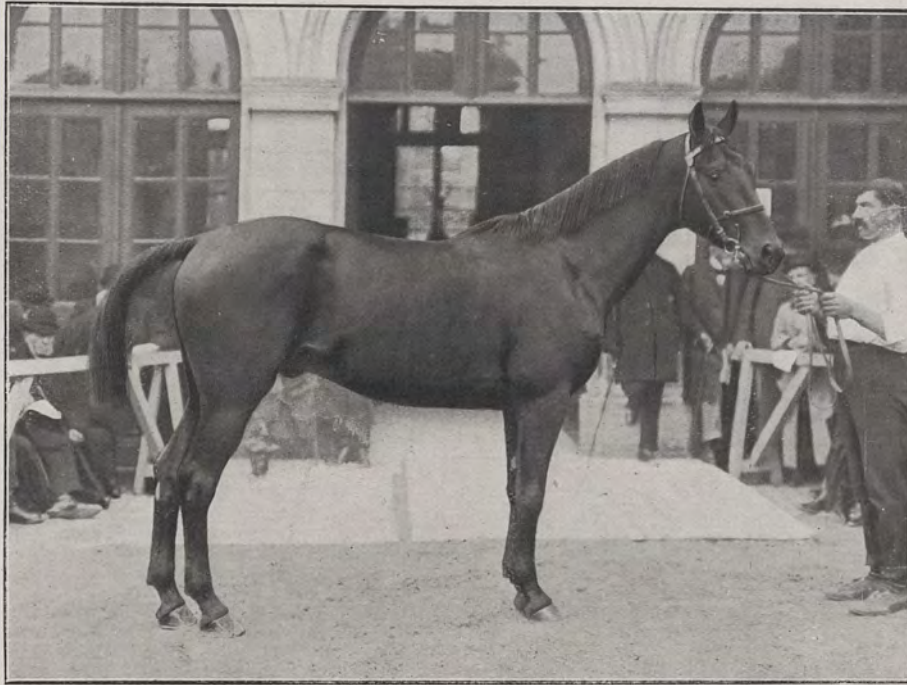
Une indication se dégage d'ores et déjà : on ne confondra plus désormais sous le vocable de carrossier tous les demi-sang non qualifiés trotteurs. Peu à peu, mais sûrement vont se créer des catégories tranchées, l'étalon de selle de poids lourd, l'étalon cob facteur de chevaux d'artillerie, et enfin le demi-sang moins affiné, bien que



UN TYPE DE SELLE POIDS LOURD, INDISCRET (1908), PAR CYMBALIER ET HAVAS RECORD 1'39", ACHETÉ 9.000 FRANCS A M. CHAPLAIN

trempe, apte à donner des chevaux de travail à l'agriculture et à maintenir avec un certain degré de sang les gros nécessaires à nos espèces les plus communes.

Nous disons qu'on n'a point encore, cette année, séparé les diverses catégories. La Circulaire ministérielle recommandait cependant d'effectuer le « rappel » des étalons en les groupant autant que possible suivant leur modèle et leurs aptitudes. N'étant pas resté jusqu'à la fin des achats, je n'ai pu me rendre compte de ce qui avait été fait dans ce sens. Je crois que cette innovation, qui n'avait pas été prévue, n'a pu être appliquée cette année, faute de temps. Si on parvient à la mettre sur pied elle rendra les plus grands services. Elle dissipera tout d'abord cet aspect d'incohérence que présentent, pour les observateurs superficiels, les choix forcément disparates de la Commission. En voyant défiler ensemble les chevaux de selle d'une part, les chevaux d'attelage léger ensuite, enfin les culturaux; en constatant que la proportion de ces trois types est fixée par les exigences de la production du cheval d'armes et de commerce, on touchera du doigt les nécessités auxquelles les Haras se plient pour leur recrutement. Quoi qu'on puisse penser, cette démonstration n'est pas sans valeur; elle s'imposera à tous les éleveurs présents, leur fera comprendre certains refus qu'ils s'expliquent mal et mettra



HELDER (1907), PAR BÉMÉCOURT ET OSMONDE (QUI VIVE OU ARAMIS), RECORD 1'28" 1/10
ACHETÉ 11.000 FRANCS A M. TH. LALLOUET

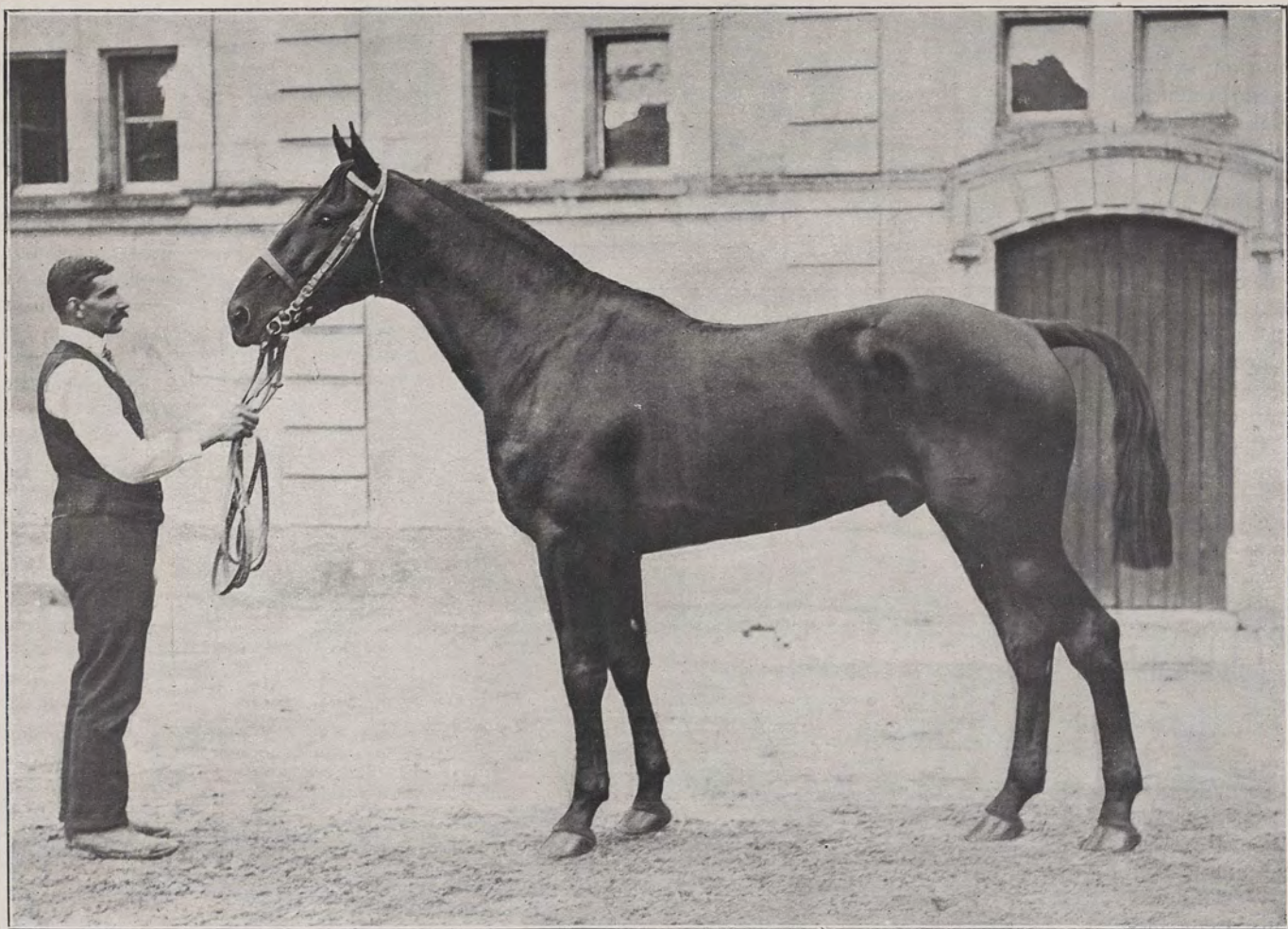
des achats, choisir dans les boxes de l'Administration trois ou quatre types à réaliser et les donner comme gabarit aux éleveurs en leur expliquant, sur le vif, ce qui fait, *au point de vue spécial où l'on se place*, le mérite de chacun de ses animaux?

Pour le cheval de selle, l'obliquité des rayons, la place des épaules et du garrot, l'importance du passage de sangles. Pour l'artilleur, le rapport de la masse à la taille, ce fameux « indice de compacité » qui paraît du charabia aux simples cultivateurs et qui rend nécessaire des jambes courtes, etc.....

l'apaisement au sein de ce *genus irritabile*.

En outre, le défilé par catégorie aura l'avantage non moins réel d'une leçon de choses à l'usage du producteur. Pour versés qu'ils soient dans leur métier, la plupart des fabricants de chevaux n'ont qu'un type dans l'œil. En Normandie, dans tout cheval ils voient le carrossier. Le choix de la Commission dans les dernières catégories doit contribuer à les rendre plus éclectiques.

Je dirai plus : puisque, sortant de sa réserve, l'Administration des Haras a le courage d'aborder la solution de problèmes ardu, puisqu'elle a vraiment le désir de *collaborer* avec l'élevage, pourquoi donc, dans la voie de rénovation où elle s'engage, n'irait-elle pas jusqu'au bout? Ne pourrait-on, pour le jour



HOCHE (1907), PAR SÉBASTOPOL ET UCKRAINE (FUSCHIA), RECORD 1'27" 1/5, ACHETÉ 30.000 FRANCS A M. OLRV RÖEDERER

Peut-être voudra-t-on rire de cette leçon de choses? Quant à moi, je ne la crois pas inutile. Elle dissipera certains malentendus profonds qui tiennent par des racines vivaces aux errements du passé.

Voilà une bien longue digression; si elle n'est pas étrangère à notre sujet, elle nous en a éloignés pourtant. Revenons-y.

Les achats de Caen, commencés le 17 octobre, au lendemain du Prix du Ministère de l'Agriculture, ont eu lieu comme tous les ans d'après le protocole suivant: on commence par l'examen des carrossiers (puisque l'appellation est toujours en vigueur); cette épreuve éliminatoire est interrompue avant le rappel officiel pour examiner les trotteurs. Le sort de ceux-ci une fois fixé, on rappelle les carrossiers et la Commission procède à un second choix définitif.

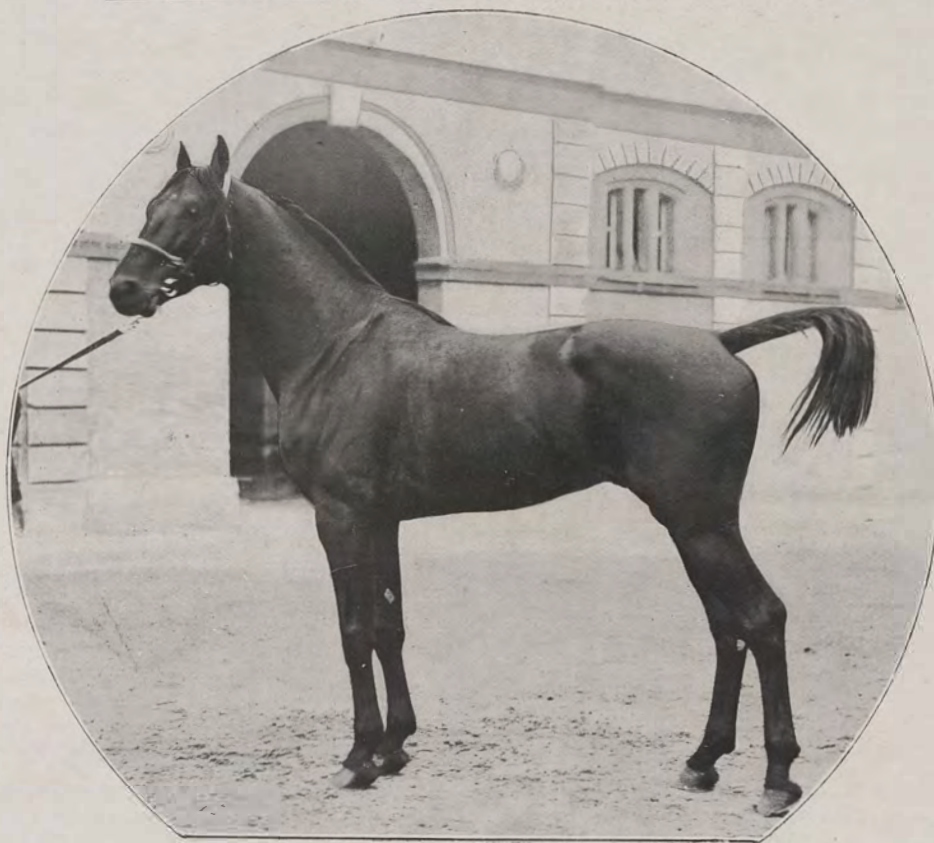
Nous ne nous occupons ici que des chevaux de qualité, les seuls qui aient une personnalité et intéressent les sportsmen. Souhaitons qu'un jour, à côté des trotteurs, nous ayons à détailler le groupe des « étalons de selle poids lourd », dont certains sortiront d'ailleurs de nos demi-sang d'hippodrome.

La Commission, composée des inspecteurs généraux MM. Olivier, Simonin et du Pontavice, a vu défiler 77 trotteurs. L'impression d'ensemble, quoi qu'en aient dit certains admirateurs sans réserve de ce genre de cheval, n'a pas été des plus favorables. Il est des choses qu'il faut savoir reconnaître: la présentation de 1911 est une des moins séduisantes que nous ayons vues depuis longtemps.

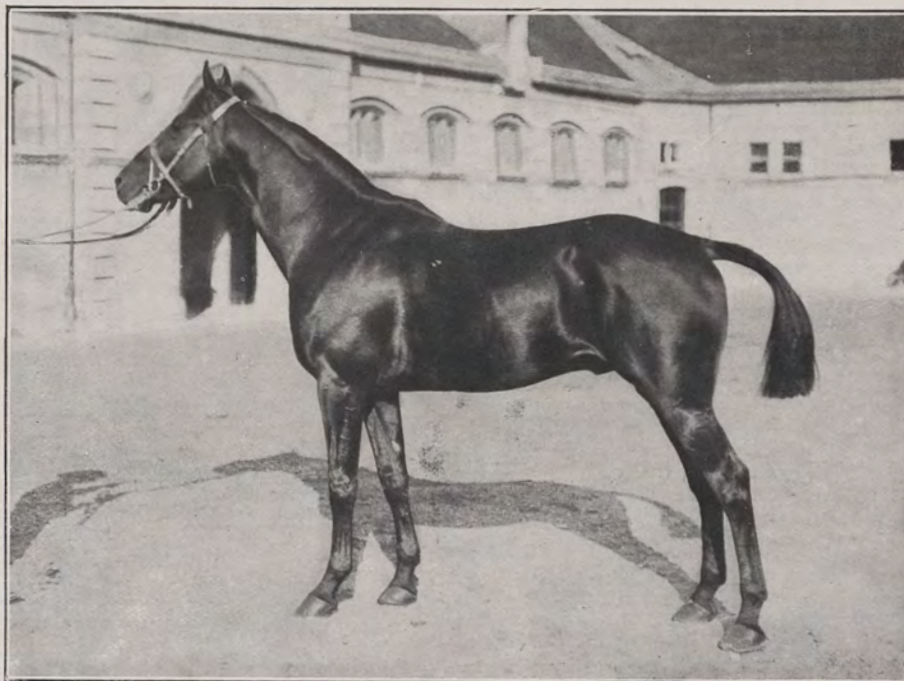
On n'a pu retenir que trente animaux. Mais, somme toute, ce peloton de choix faisait une excellente figure et se compose presque entièrement d'éléments améliorateurs.

Pourquoi ce « presque »? me direz-vous. Je m'explique.

Pour la première fois, s'inclinant devant le vœu du Conseil supérieur des Haras, le ministre avait imposé une limite étroite de taille dans les divers compartiments. Cette mesure très juste, et d'application facile dans les demi-sang non qualifiés, était



GÉNISSAC (1906), PAR UTILE I ET BETTINA (SALOMON), RECORD 1'30"
ACHETÉ 14.000 FRANCS A M. MARCILLAC



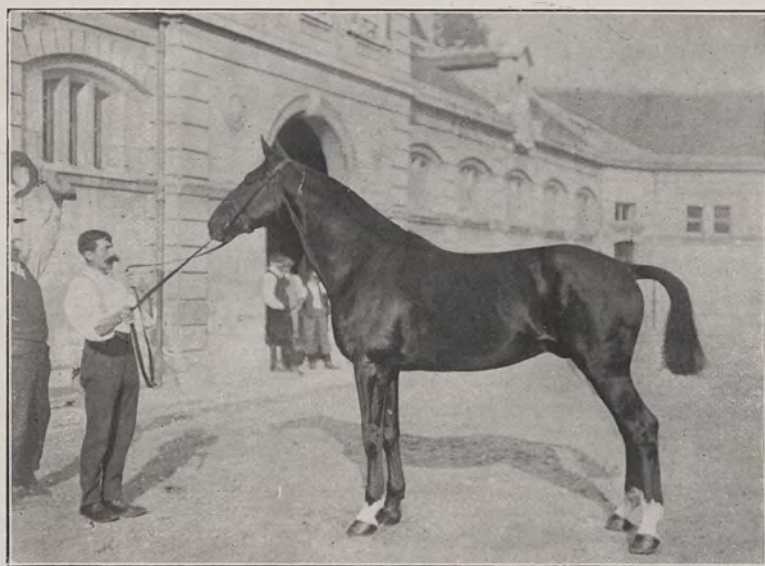
HIPPOLYTE (1907), PAR HETMAN ET ARCHIDUCHESS (NABUCHO), RECORD 1'31" 1/10
ACHETÉ 10.000 FRANCS A M. CAVEY AÎNÉ

plus délicate en ce qui concerne les trotteurs. Certes, on avait laissé une certaine marge aux inspecteurs, la taille maxima de 1 m. 63 pour les carrossiers était portée à 1 m. 65 pour les trotteurs. En outre, pour certaines individualités transcendantes on pouvait passer outre, mais cette exception ne pouvait s'appliquer qu'à un ou deux sujets.

Or, notre race normande, et principalement la race d'hippodrome, est d'une taille moyenne de 1 m. 65 (le maximum prévu); l'élimination par la toise devait forcément écarter de bons sujets dignes d'être réservés et qui l'auraient été en d'autres temps. On a donc montré un peu d'indulgence pour certains autres, de façon à pallier le caractère brutal de la nouvelle mesure, qui aurait par trop restreint le nombre des reproducteurs choisis.

Les 30 étalons achetés ont été payés 325.000 fr. Si nous faisons entrer en compte le vainqueur du Prix du Ministère, on voit que les achats officiels ont porté sur 31 trotteurs, avec un total de 345.000 fr. En 1910, on avait acquis 35 animaux pour 375.000 francs, contre 27 pour 297.000 francs en 1909, 32 pour 352.000 en 1908, etc.

Le leader des achats est naturellement HOCHÉ. Le fils de Sébastopol et Uckraine, né et élevé chez M. Olry Rœderer, fut, on le sait, le crack de sa génération et l'un des trotteurs les plus vites du turf français, puisqu'il a marché sous le cavalier en 1'27" 1/5. C'est un grand et fort cheval de 1^m68 qui échappe au reproche, si fréquent, d'être grand et léger pour sa taille. Il a en effet les jambes courtes, un thorax très développé, beaucoup d'articulations, de membres et d'ampleur générale. Certes, ce n'est pas un facteur de chevaux de selle, malgré son épaule bien placée et la verticalité suffisante de son bras; on peut en effet lui reprocher d'avoir une coupe de jarrets négligée, mais il est appelé à faire des produits puissants, compacts, équilibrés dans leur avant-main. Ses fils héritant sa qualité doivent faire des trotteurs, ses filles seront de fortes et amples poulinières aptes à recevoir l'étalon de race



GOLIATH (1906), PAR ALÉRION ET TYROLIENNE (TIGRIS)
RECORD 1'27" 3/4, ACHETÉ 14.000 FRANCS A M. ENCOGNÈRE



INTRIGANT (1908), PAR SÉBASTOPOL ET BÉRÉNICE (PRESBOURG)
RECORD 1'35" 9/10, ACHETÉ 12.000 FRANCS A M. THIBAULT

pure. Hoche aura sans aucun doute une importante clientèle; il conviendra surtout aux descendantes de Phaëton, aux James Watt et aux Harley, parfois trop affinées. Encore conviendra-t-il d'apporter un soin particulier à lui choisir des juments douées de bon jarret. Il a été payé 30.000 francs.

Le rival sur le turf de Hoche, HELDER, sortant de l'élevage de M. Léguillon et appartenant à M. Lallouet, cheval moins vite quoique en possession d'un record de 1'28/10, mais plus résistant, et qui s'est montré sur 4.000 mètres l'égal du fils de Sébastopol, a été également acheté. Mais, à la surprise de bien des amateurs, il n'a été payé que 11.000 francs, somme très minime si on la compare aux 30.000 de Hoche et si l'on tient compte de la qualité du cheval de M. Lallouet. Pour ce qui est de nous, nous faisons rentrer Helder dans la catégorie des animaux qui ont bénéficié de l'indulgence du jury. Malgré sa haute classe, il est franchement laid; sa tête inexpressive, son encolure fausse, ses jarrets éloignés du centre ne sont pas suffisamment rachetés par ses autres caractéristiques: sa taille moyenne, la brièveté de ses jambes et la carrure de ses hanches. Lui aussi, on l'emploiera, car il est doué d'une énergie incomparable; mais il lui faut des mères harmonieuses et équilibrées. Son acquisition, comme reproducteur de chevaux de courses, constitue un compromis entre le souci de sauvegarder le modèle et le désir légitime de fournir aux éleveurs de trotteurs un facteur de vitesse. A eux de l'utiliser judicieusement.

HOURLA, demi-frère de Helder et qui a fait preuve de haute

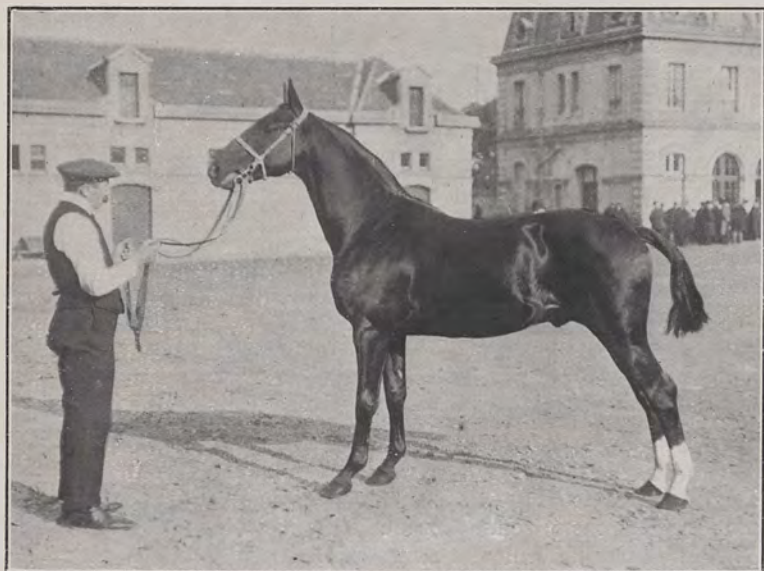
qualité, peut, lui aussi, être rangé dans la catégorie des animaux appelés à produire des chevaux d'hippodrome. Il est issu de Bémécourt et d'une fille de James Watt. C'est la formule qui a donné Intermède.

Hourra est un grand et fort cheval étendu, près de terre, un peu cylindrique à la façon de tous les Bémécourt et qui gagnerait à avoir un garrot rejeté davantage en arrière, mais il est bien orienté dans ses jarrets, doué d'une excellente physionomie et de tissus serrés. Il a produit excellente impression. Beaucoup d'éleveurs le découvraient. C'est que nous connaissons fort mal les trotteurs, tout en les rencontrant souvent sur les hippodromes; car on ne les voit jamais qu'embarrassés de bonnets à ceillères, harnachés de selles à tapis, de guêtres et de cloches. En les détaillant nus, dans la cour de l'école, on modifie souvent dans des sens opposés l'opinion qu'on s'en est faite. Hourra, qui possède un record de 1'31" 1/5, a été payé 17.000 francs.

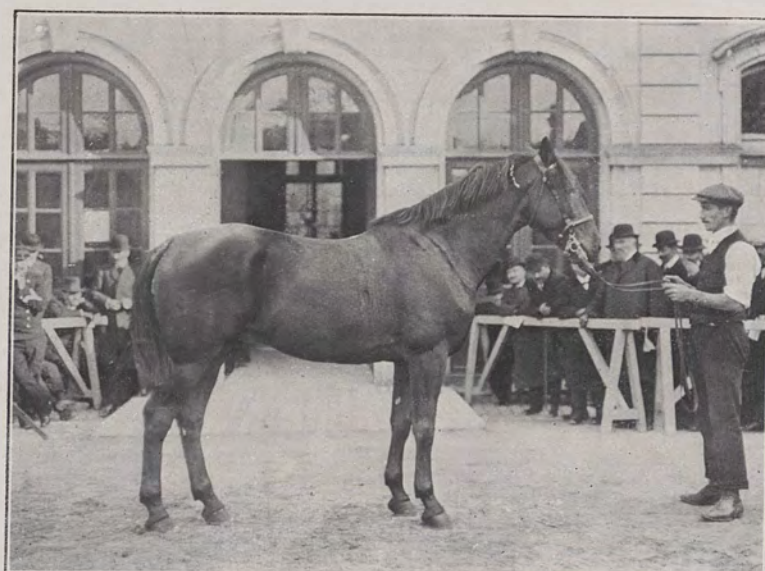
On a donné exactement la même somme de HORS D'ŒUVRE. Avant son exhibition, nous aurions estimé à un prix plus élevé le fils d'Ukase et Arabelle (Harley). Il a fait preuve en courses d'une classe très haute, trottant en 1'30" 3/5. C'est en outre un étalon des plus sérieux. Il mesure le 1^m65 réglementaire, est construit de la façon la plus régulière et s'appuie sur quatre piliers irréprochables. Malheureusement pour lui, le cheval de M. Godefroy, séché par une campagne d'automne très sévère, paraissait, de profil, manquer un peu de cadre. Nous l'avons connu autrement imposant au début de l'été, alors qu'il était bien en chair.

(A suivre.)

J. R.



IMPÉRATEUR (1908), PAR CYMBALIER ET DAUPHINE (ROUGES-TERRES)
RECORD 1'40" 9/10, ACHETÉ 8.000 FRANCS A M. CAVEY AÎNÉ



IKBAL (1908), PAR URGENT ET THÉRÈSE (JAMES WATT),
RECORD 1'38" 1/2, ACHETÉ 8.000 FRANCS A M^{me} V^{ve} PORCINAL



ÉTALON FOX-HOUND DE L'ÉQUIPAGE PRATT-CAUVIN



CHIEN DE VIRELADE, AU BARON DE CARAYON LA TOUR

VÉNERIE

Le fox-hound et son influence sur nos chiens d'ordre

(Suite et fin)

AYANT fait de nombreux voyages en Angleterre, M. Benoît-Champy avait étudié à fond les méthodes d'élevage britannique. Les chiens de Montbard étaient des « modèles de chiens français avec toutes leurs qualités, soutenus par une infusion prudente de sang anglais ». Un soin délicat présidait au choix des lices et des étalons.

La préoccupation constante du maître d'équipage de Rallye-Montbard était la conservation, l'amélioration et le développement de nos races françaises. Primitivement, il avait eu la pensée de créer d'immenses chenils où se fussent revivifiées nos vieilles races d'origine noble et où les veneurs auraient pu puiser un sang irréprochable. Mais des obstacles multiples empêchèrent la réalisation de ce projet grandiose, dont les heureuses répercussions pour la prospérité de la chasse à courre en France eussent été fort appréciables.

La meute de Montbard, si harmonieuse, si reslée, fut dispersée par suite de mise bas en 1886, au grand regret de son propriétaire, terrassé continuellement par de douloureux accès de goutte.

Parmi les sujets célèbres ayant passé en vente le 6 février de cette année-là, les amateurs se disputèrent chaudement la belle lice « Vedette », chienne de change remarquable, très près du sang français et primée à l'exposition précédemment. « Vedette » demeure comme le prototype de la lice française que les éleveurs doivent s'efforcer de produire; elle était à peu près parfaite, bien qu'un peu légère de corsage et la poitrine manquant un peu de profondeur.

Vers cette époque, il y eut entre maîtres d'équipage et veneurs d'assez vives polémiques (bien que toujours courtoises) à propos de

la classification des chiens d'ordre dans nos expositions; les croisements entre anglais et français étant encore opérés par certains éleveurs un peu à l'aveuglette, il en résultait des bâtards hétérogènes et des décisions du jury souvent critiquées. Un membre du Comité émit alors l'idée de scinder le classement des bâtards en chiens près du sang anglais et chiens près du sang français! C'eût été la porte ouverte à de multiples discussions, certains chiens ayant paru manifestement anglais aux yeux des uns, tandis qu'ils auraient semblé presque français pour les autres!

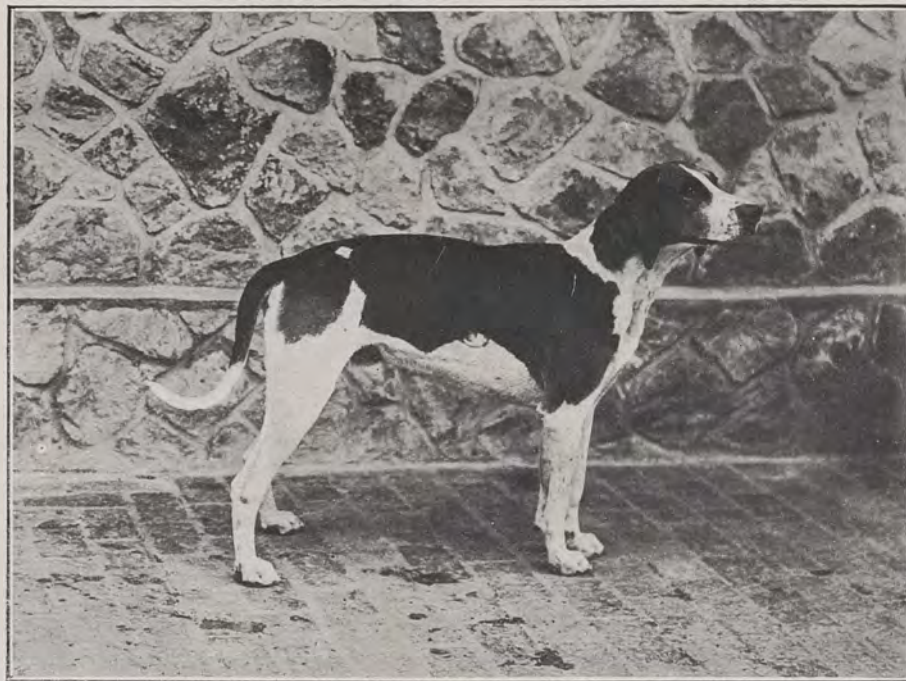
Et puis, comme l'écrivait si justement M. de Charnacé: « On ne dose pas le sang de chien en trois races dans le même individu avec assez de certitude pour ériger le dosage en système d'appréciation. » L'élevage du chien ou de tout autre animal est autre chose qu'une expérience de laboratoire.

Depuis, cette question a été laissée de côté. Il est juste de dire qu'il n'y a plus, parmi les éleveurs, les tâtonnements encore assez manifestes il y a trente ans.

Il faut remarquer, chez nos maîtres d'équipage actuels, une tendance à orienter leur élevage vers un but bien défini et d'après leurs goûts personnels, selon l'animal qu'ils ont à chasser, les forêts où ils découpent, la façon même dont ils conduisent leurs laisser-courre. Certains préfèrent des chiens de grande taille et de silhouette élancée; d'autres, des animaux plus râblés et plus

massifs; les uns prisent avant tout le fond; d'autres, les qualités olfactives; les uns ne veulent que des chiens tricolores; les autres, des noirs et blancs.

Contrairement à l'avis exprimé par un auteur cynégétique contemporain, je ne puis qu'approuver ces divergences de vues, et je suis



DIPLOMATE, CHIEN DE PUR SANG DU VAUTRAIT DE M. LE MARQUIS DE JUIGNÉ

persuadé que la création de nombreuses familles de chien d'ordre est un bien pour la race en général. Autrefois, lorsqu'on chassait encore au chien d'arrêt, les grands seigneurs anglais entretenaient jalousement leurs variétés de « pointers » dont les caractéristiques se reproduisaient fidèlement et dont les livres d'origine étaient sévèrement contrôlés ; je souhaite de voir nos maîtres d'équipage apporter les mêmes soins méticuleux dans la formation de leur meute et dans leur élevage.

Mais les meilleurs bâtards du Poitou peuvent à peu près tous faire remonter leur origine au chenil de Persac qui a fourni parmi leurs aïeux les plus beaux types que le Poitou et même la France aient jamais produits ; ces chiens ont acquis une réputation mondiale.

La meute du Rallye-Viel-Anjou est une de celles où le type poitevin s'est conservé le plus pur.

Cependant une variété envahissante, celle des bâtards de Saintonge, a absorbé en partie la précédente. S'étant aperçu que le vieux sang de Saintonge se rencontrait parfaitement avec le sang anglais, les éleveurs se sont décidés à accueillir à leur tour les étalons fox-hounds pour créer cette sous-race qu'a si magistralement décrite M. le comte de Chabot, qui a élevé lui-même quantité de ces chiens célèbres.

L'histoire des bâtards saintongeais, comme celle des bâtards vendéens d'ailleurs, réédite, dans ses grandes lignes, celle des poitevins que nous venons de résumer ; les différences actuelles entre les bâtards sont plutôt des différences de famille que des différences de race, et la construction est presque identique. Elle répond à notre sens de l'esthétique, c'est-à-dire que nos chiens sont en général moins lourds d'aspect que le fox-hound, de plus haute taille, plus légers de corsage. Musclés suffisamment et profonds de poitrine, ils ont un aspect élégant et noble et conservent le cachet de leurs aïeux.

Ces animaux répondent pleinement aux exigences de nos chasses actuelles : ils sont suffisamment vites et perçants pour pousser vivement leur animal, assez gorgés pour réjouir l'oreille des veneurs, sans toutefois se laisser

aller à ces hurlements sonores dont se délectaient nos ancêtres et qui avaient leur raison d'être dans des forêts mal percées ; ils sont fins de nez, se créancent facilement, et surtout s'échauffent vers la fin et tiennent à prendre, semblables en cela au fox-hound de pur sang.

Les bâtards composent donc actuellement nos meilleures meutes de

cerf et de chevreuil, non seulement aux environs de Paris où il faut chasser et prendre vite pour permettre aux invités de rentrer de bonne heure, mais encore dans les provinces les plus éloignées où l'on se délecte à relever patiemment un défaut ou bien à suivre un long rapprocher ; c'est assez dire combien ces braves chiens ont

su s'adapter, dans certaines circonstances, à ce que nous croyons être le progrès et continuer ailleurs à « mener » comme au bon vieux temps. Pour citer les équipages remontés en bâtards, il faudrait sortir du cadre de cette étude et faire une sorte de monographie de chaque chenil.

Quant aux vautraits dé-couplant en France, ils se remontent avec juste raison presque exclusivement en chiens de pur sang ; il faut reconnaître qu'il n'y a pas de meilleur chien de sanglier que le fox-hound lorsqu'on sait le choisir assez criant. Il est d'ailleurs parmi les anglais des chiens très gorgés. Un de nos vautraits les plus importants, celui de M. le marquis de Juigné, comprend deux tiers de ces chiens et un tiers de bâtards très près du sang anglais.

L'élevage est fait au chenil de Juigné (Sarthe) et les produits en sont aussi réussis que ceux des meilleurs chenils d'Angleterre ; ceci à la louange des hommes, car le fox-hound passe pour difficile à élever chez nous.

En terminant cette étude, rendons hommage aux patientes expériences et au dilettantisme de certains maîtres d'équipage, grâce auxquels il nous est donné de contempler en plein ^{xx}e siècle, chez

M. Roger Laurent, héritier du marquis de Chambray, les anciens chiens blancs, si célèbres sous le roi vert-galant, et chez M. le baron de Carayon La Tour, les beaux chiens de Virelade dont l'origine remonte également aux quatre races royales.

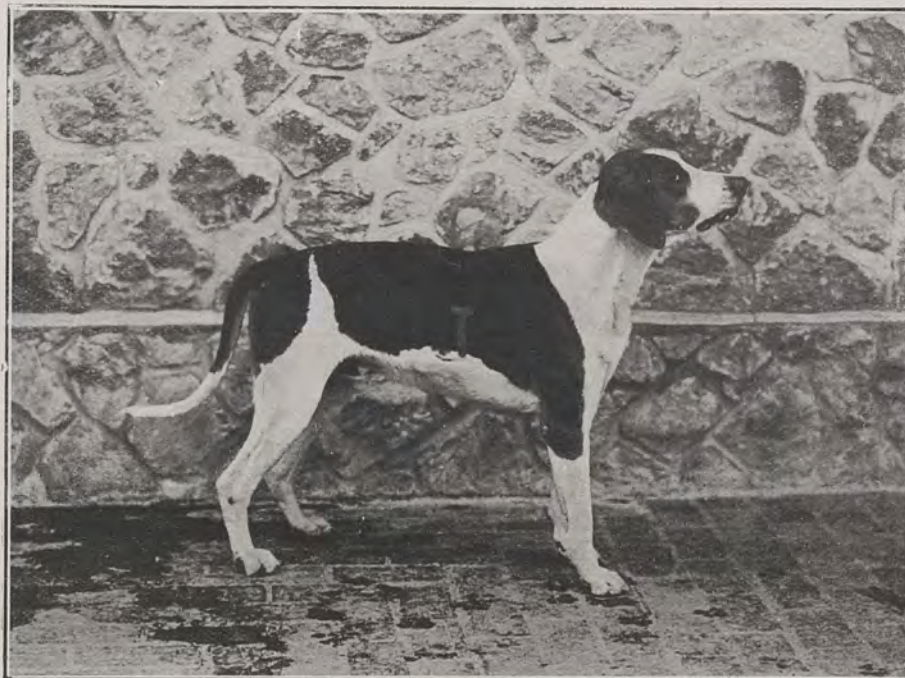
Ces bêtes d'élite, qui semblent parfois un anachronisme à côté de nos chevaux de pur sang, de nos capes Restauration et de nos tenues à l'anglaise, n'en sont pas moins des plus réjouissants à entendre et à voir chasser.

C'est la France d'autrefois qui revit encore bien plus

qu'on ne pense chez certains représentants de la race humaine, si harmonieusement associée à la race canine dans ce beau sport que nous préférons appeler un Art, lequel fut et demeure une de nos gloires nationales.

Léon CORBIN,

Secrétaire de la Société de Vénérie.



DAGOBERT, ISSU DE CHIEN DE PUR SANG, DU VAUTRAIT DE M. LE MARQUIS DE JUIGNÉ



LE VAUTRAIT DE M. LE MARQUIS DE JUIGNÉ

La Navigation Automobile en Amérique — Les Hydroplanes

Nous n'ignorons la part prépondérante qu'a prise la France au développement du yachting automobile. C'est chez nous que le nouveau sport a pris naissance et c'est chez nous tout d'abord, et par des évolutions successives, qu'il est arrivé au degré de perfection que l'on se plaît à admirer aujourd'hui et qu'on ne soupçonnait guère atteindre il y a quelques années. Après de timides essais ici et là, nos constructeurs de coques et de moteurs ont pu donner essor à leur génie d'invention et, les encouragements de l'International Sporting Club de Monaco aidant, produire ces merveilleux hydroplanes ou bateaux glisseurs dont la vitesse stupéfiante. Mais c'est un sport coûteux par excellence, et il faut être un favorisé de la fortune pour pouvoir, chaque année, construire un racer nouveau qui sera démodé après une dizaine de sorties. Les hydroplanes se raréfieraient donc de plus en plus chez nous si, par ses prix importants, le meeting de Monaco ne venait apporter de légitimes compensations à leurs propriétaires,

Nous avons ainsi été les précurseurs de cette navigation spéciale; mais, comme on devait s'y attendre, nos voisins Anglais et les entrepreneurs Yankees, après quelques hésitations, n'ont pas été longs à nous suivre sur la brèche. Il en a été du reste ainsi — soit dit en passant — pour les sous-marins et submersibles que nous avons créés et perfectionnés avant toutes les autres nations rivales.

Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne le motorisme, Anglais et Américains, plus hardis, plus entreprenants lorsque le mouvement est donné, n'ont plus rien à nous envier et se disputent entre eux, chaque année, quelques beaux trophées dans des épreuves sensationnelles auxquelles on doit regretter de ne pas voir la France participer.

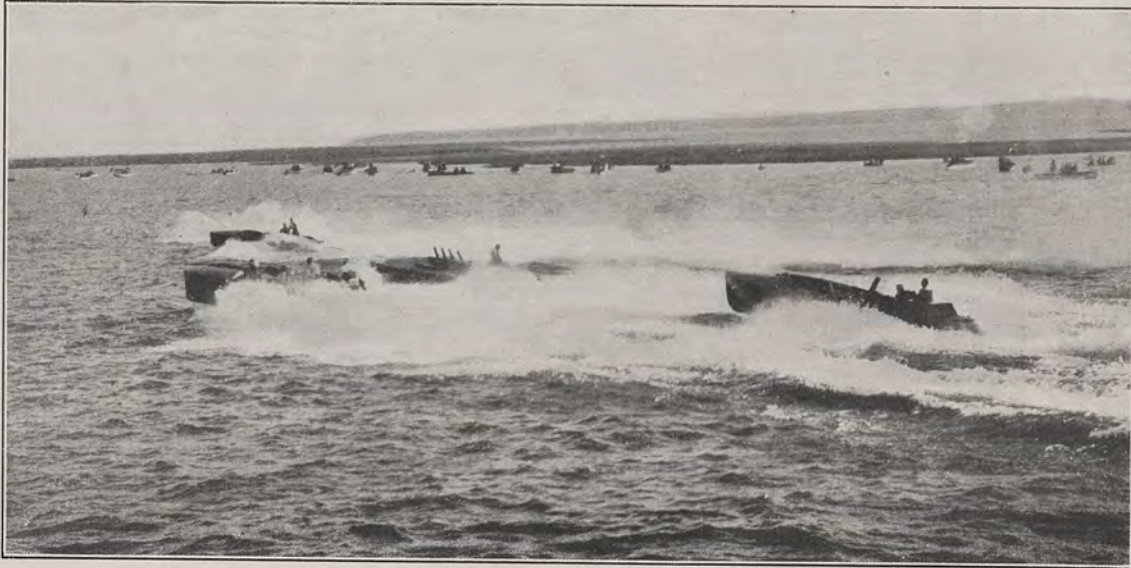
Telle, par exemple, la Coupe Harmsworth que nous avons laissé enlever au début de sa création et que détient, depuis quatre ans, le Motor Boat Club of America.

Gagnée en 1907 par le *Dixie I*, elle fut maintenue en Amérique, en 1908, par le *Dixie II*.

Il n'y eut pas de course en 1909 et, en 1910, elle fut encore conservée aux Etats-Unis par le *Dixie III*. Au mois de septembre dernier, le défendeur *Dixie IV*, comme ses prédécesseurs, pris l'avantage sur les challengers anglais.

La course comportait six concurrents: l'équipe anglaise comprenant le *Pioneer*, le *Maple-Leaf III*, et le *Tyreless III*, auxquels les Américains opposaient le *Dixie IV*, le *Viva* et le *Disturber II*. Le

parcours, en face de Huntington-Harbour, comprenait 30 milles en quatre tours. Au départ, *Maple-Leaf* donnait plus de vitesse que *Dixie IV* et que *Pioneer* dans les lignes droites, mais perdait tout son avantage dans les virages. Au troisième tour, il disparaissait de la course, ayant brisé une pièce de son gouvernail, et l'abandon de *Tyreless* laissait aux prises *Dixie IV* et *Pioneer* qui terminaient dans cet



LE DÉPART DE LA COUPE HARMSWORTH

ordre devant les deux autres américains. Dans la seconde épreuve *Pioneer* menaçait sérieusement *Dixie*, quand un balai de magnéto se brisant, arrêta sa marche et assura la victoire définitive du représentant yankee. La Coupe Harmsworth sera donc encore courue l'an prochain en Amérique; mais l'impression générale est que l'Angleterre a, comme l'année dernière, perdu la bataille plutôt par malchance que par infériorité sur son concurrent.

Le *Dixie IV*, construit par les chantiers de Staters-Island (Connecticut), est un hydroplane de 12 mètres sur 2 m. 10 de large, dessiné par Clinton H. Crane, frère du constructeur de ses moteurs, H. M. Crane. Les deux hélices tournent à 800-900 tours; elles ont 63 centimètres de diamètre et 1 m. 60 de pas. Les moteurs sont à huit cylindres en V et donnent chacun 270 HP environ. La coque a un bordé en acajou de 12 millimètres d'épaisseur cousu avec du fil de cuivre et est doublée en cèdre. Elle se comporte comme un hydroplane à redan grâce à une bande de tôle de bronze placée vers le milieu de la longueur, en travers des fonds, touchant la coque par son bord antérieur et s'en écartant légèrement par son bord postérieur. Sa vitesse a atteint



LE "DIXIE IV", LE MEILLEUR RACER AMÉRICAIN, EN VITESSE

40 nœuds (75 kilomètres) pendant la course.

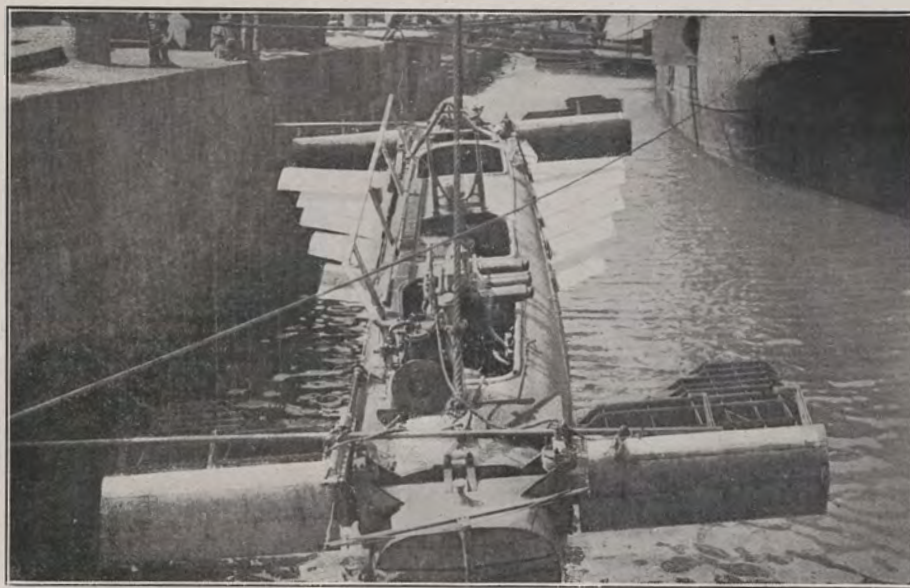
Il est regrettable, dirons-nous avec un de nos confrères, qu'aucun de nos hydroplanes si rapides de Monaco n'ait tenté de ravir la Coupe aux Américains. Sa conquête en vaut la peine et aurait, à n'en pas douter, un retentissement immense.

Dixie IV allait continuer sa carrière brillante lorsqu'un accident bien imprévu est venu interrompre subitement le cours de ses succès. Transporté à Buffalo, sur le lac Erié, il avait déjà gagné une course importante sur cinq concurrents dont le meilleur était *Reliance IV*, lorsque le troisième jour, pour le Championnat des Grands Lac, au virage d'une bouée, juste en face du Motor Boat Club de Buffalo, son gouvernail vint à se briser, alors qu'il était en pleine vitesse et qu'il avait une avance de près d'un mille et demi sur ses concurrents. On le vit, au moment où il allait se diriger droit sur la bouée suivante, tourner subitement à angle droit et se diriger sur le rivage. Filant à 75 kilomètres à l'heure, la force de propulsion le jeta sur la grève au milieu du public.

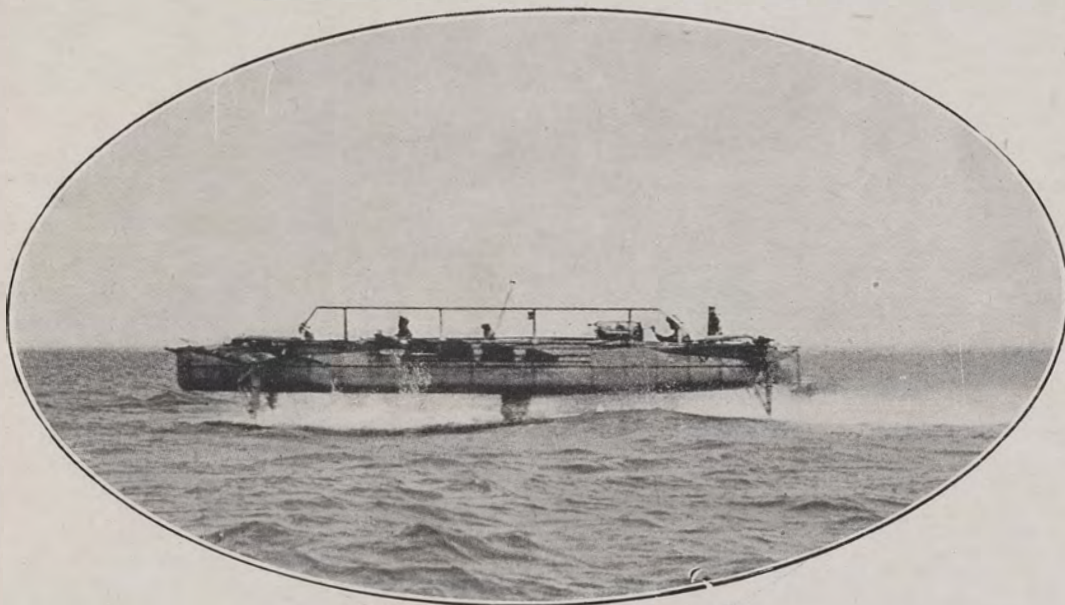
Plusieurs spectateurs furent ainsi atteints par l'avant du bateau et sérieusement blessés.

Le génie des inventeurs ne devait pas en rester aux hydroplanes et la prodigieuse réussite des glisseurs ne pouvait manquer d'inciter les novateurs à chercher de l'inédit. C'est ainsi que l'on a vu apparaître, cette année, quelques hydro-aéroplanes d'un genre nouveau.

Tel est l'hydroplane de l'Italien Forlanini, baptisé appareil hydro-volant par son inventeur. C'est une coque soutenue en marche hors de l'eau par des patins glissant sur la surface. Cette coque est portée par deux gros brancards placés un peu comme les essieux



LE NOUVEL HYDROPLANE ITALIEN " FORLANINI " AU MOUILLAGE



LE " FORLANINI " VOLANT AU-DESSUS DES FLOTS



UNE CLAQUE DE VENT A CHATOU

LE « PORC-ÉPIC » SE PORTE AU SECOURS DU « SANS-ATOUT » CHAVIRÉ

d'une voiture et reposant par leurs extrémités sur les jambes du bateau dont les pieds seuls touchent l'eau en marche. Ces jambes sont formées de barres verticales qui supportent des lames métalliques horizontales légèrement inclinées d'avant en arrière pour donner en marche une poussée vers le haut. Ces lames sont étagées l'une au-dessus de l'autre de façon à émerger successivement de l'eau, à mesure que la vitesse croissante augmente l'effet utile de chacune d'elles. Les lames du haut, actives seulement aux faibles vitesses, occupent toute la saillie des brancards hors de la coque; les lames inférieures, seules immergées aux grandes vitesses, sont courtes et placées le plus loin possible de l'axe pour conserver la plus grande stabilité.

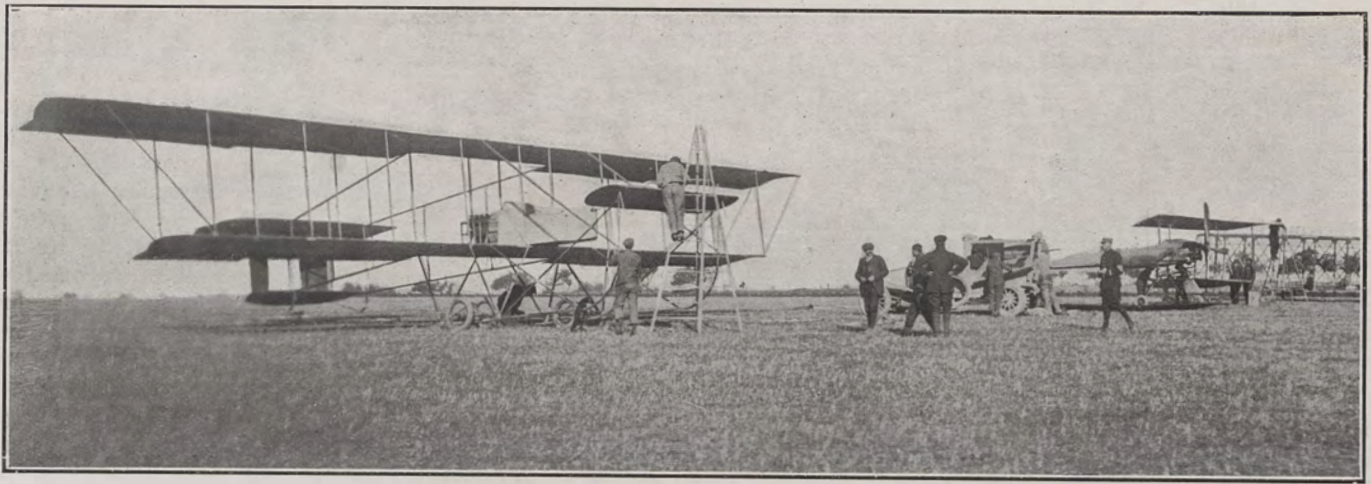
Il paraît qu'il est fort difficile d'intéresser le public aux régates et, en se demandant ce que l'on pourrait bien faire pour retenir son attention, un de nos confrères proposait l'autre jour, d'une façon humoristique, d'offrir de temps à autre, aux spectateurs, un bon petit chavirage de déri-

veur avec la gymnastique habituelle de l'occupant remontant sur le flanc du bateau puis descendant sur la dérive pour le faire basculer et le redresser.

Cette gymnastique n'est pas à la portée de tous et beaucoup de ces chavirés sont obligés d'attendre, dans une position parfois fort inconfortable, l'arrivée des secours.

C'est précisément ce qui est arrivé le 22 octobre, aux régates de Chatou. Dans une claque de vent, le *Sans-Atout* a chaviré et notre photographie nous montre le barreur engagé sous la coque où il a été recueilli par le troisième voilier que l'on voit accourir à toutes voiles à son secours.

P. RAOULT.



LE DÉMONTAGE DES BIPLANS MAURICE FARMAN DE RENAUX ET BRÉGUET DE MOINEAU
APRÈS L'ATERRISSAGE DANS LE CHAMP DE CHAUME A MONCORNET

AVIATION

LE CONCOURS D'APPAREILS MILITAIRES

LE Concours d'aviation militaire touche à sa fin et les épreuves éliminatoires qui se sont terminées le 31 octobre dernier ont qualifié 8 concurrents pour la grande finale qui se disputera, rappelons-le, dans le courant de novembre, sur un parcours de 300 kilomètres avec deux passagers et la charge complète.

Malgré le mauvais temps, 8 appareils sur 31 engagés réussirent à accomplir avec maestria les six épreuves éliminatoires et ce beau résultat est certes tout à l'honneur de l'aviation française.

Il est en effet utile de faire remarquer que les conditions de ce premier concours militaire qui obligeaient les appareils à emmener dans les airs 300 kilos de charge et 3 passagers nécessitaient en quelque sorte des modèles d'un



LE BIPLAN DE MOINEAU EST RAMENÉ PAR LA ROUTE A REIMS
CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT

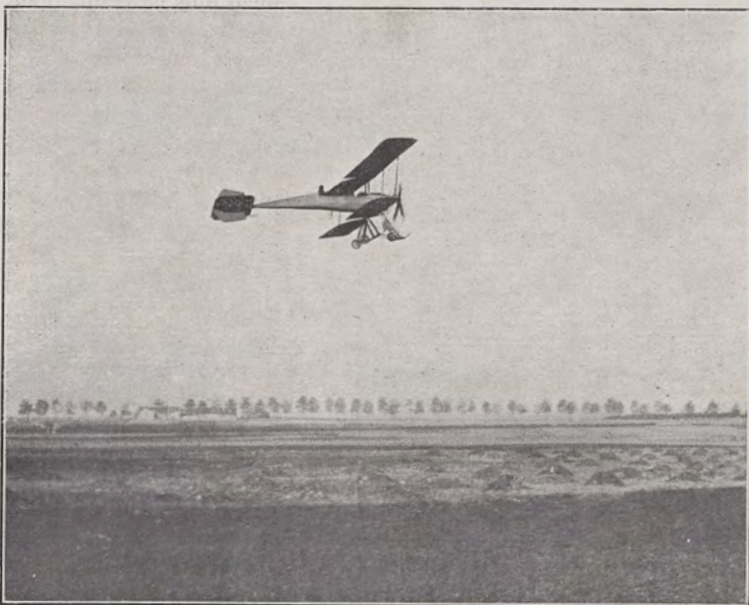
type nouveau. Les atterrissages sur des terrains variés, les vols d'altitude éliminèrent du reste de nombreux appareils.

Combien de constructeurs virent leurs appareils hors de combat par suite du manque de robustesse de leurs châssis d'atterrissage; combien d'autres ne purent atteindre la hauteur demandée par suite de l'insuffisance de leurs moteurs; combien même de ces appareils, qui s'étaient illustrés au cours de la saison qui s'achève, ne purent même pas prendre leur essor avec leur charge complète.

Le règlement des éliminatoires du Concours militaire était, rappelons-le, particulièrement sévère.

Chaque concurrent devait, pour se qualifier pour la finale, effectuer :

1° Un atterrissage dans les



LE BIPLAN BRÉGUET DE MOINEAU DANS SON ESSAI DE VITESSE



LE TRIPLAN ASTRA DE GOFFIN EN ILEIN VOL

terres labourées (parcours de 50 kilomètres de Reims à Montcornet). Interdiction de s'arrêter en route. Après atterrissage reprendre son vol et atterrir à nouveau, après quoi l'appareil était démonté et ramené par voie de terre au champ d'aviation;

2° Un atterrissage dans un champ de luzerne (mêmes conditions);

3° Un atterrissage dans un champ de chaumes d'avoine (mêmes conditions);

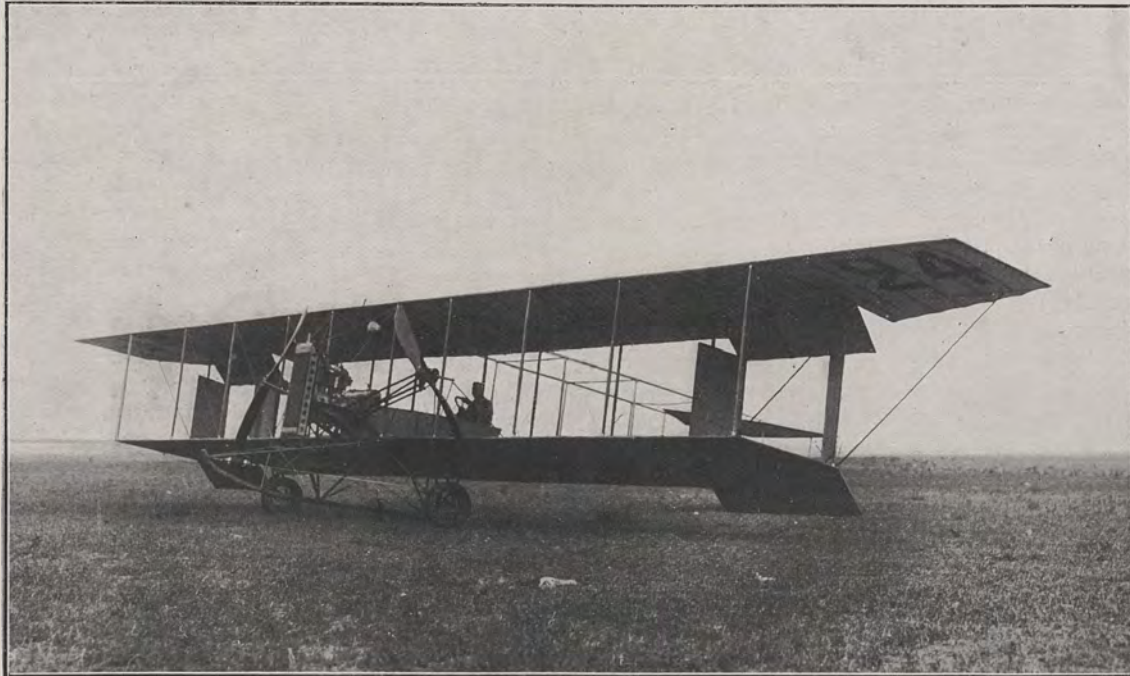
4° Vol de vitesse avec charge entière et approvisionnement complet Reims-Mourmelon-Reims, 56 kilomètres à une allure de 60 kilomètres à l'heure de moyenne;

5° et 6° Monter à 500 mètres en moins de 15 minutes avec la charge complète.

Ces diverses épreuves, disputées par mauvais temps, étaient, on le comprendra aisément, des plus sévères et il convient de féliciter les constructeurs et les pilotes qui ont réussi à les accomplir.

Cinq biplans et trois monoplans sont actuellement qualifiés pour la finale, et le type biplan, qui avait été éclipsé lors des dernières grandes épreuves, se réhabilite de brillante façon, et prouve une fois de plus ses remarquables qualités de maniabilité et de stabilité.

Le monoplane, du reste, est loin d'être éliminé de cette belle compétition et si nombre de ses représentants ont échoué aux éliminatoires, il n'en est pas moins vrai qu'il est grand favori de la finale, grâce à sa vitesse. G. D.



LE BIPLAN SAVARY DE FRANTZ, QUALIFIÉ POUR LA FINALE

—+—
BOXE

CARPENTIER, CHAMPION D'EUROPE

Nos progrès en sports athlétiques sont maintenant indéniables et nos champions sont de taille à rivaliser avec les meilleurs spécialistes du monde entier.

Nous enregistrons, la semaine dernière, la remarquable

performance de Bouin qui menaçait les actuels records du monde de courses à pied; la série de nos victoires continue, et nous sommes heureux de signaler, aujourd'hui, la remarquable performance de notre jeune boxeur Carpentier qui, en s'assurant le titre de champion d'Europe, prend place parmi les meilleurs pugilistes du monde entier.

Depuis longtemps déjà, notre jeune boxeur français s'était classé comme le digne rival des meilleurs pugilistes anglais; il

manquait pourtant à son record une victoire sur le champion d'Angleterre de sa catégorie.

C'est aujourd'hui chose faite, et en triomphant, le 23 octobre dernier, à Londres, du réputé Young Josephs, champion d'Angleterre,

Carpentier s'est adjugé le titre envié de champion d'Europe des poids mi-moyens (de 61 kgs 230 à 66 kgs 680).

La victoire de Carpentier fut, du reste, des plus précieuses; il surclassa nettement son rival, le harcelant sans cesse et le terrassant de nombreuses fois.

Après 10 rounds d'un combat tout à l'avantage de notre vaillant compatriote, le champion anglais s'avouait vaincu et abandonnait.

C'est la première fois qu'un Français triomphait d'un champion d'Angleterre.



LE NOUVEAU CHAMPION D'EUROPE CARPENTIER PORTÉ EN TRIOMPHE A LA GARE DU NORD LORS DE SON RETOUR A PARIS

CHOSSES ET AUTRES



La Société du cheval national de trait léger, qualifié par l'épreuve (siège social : 46, rue du Bac, Paris), vient de clore brillamment, les 6 et 7 octobre, à Loudéac, la série de ses Concours-Epreuves de Bretagne : Gourin, 12 septembre (reproducteurs); Châteauneuf-du-Faou (départemental), 27 septembre; Gourin (départemental), le 28 septembre; Bourbriac (arrondissement), le 2 octobre. Le Concours de Loudéac a réuni un nombre considérable d'engagements (Epreuve d'aptitude : 140 engagements pour disputer 35 prix. Juments de reproduction, 103 engagements pour disputer 14 prix).

La Société organise en ce moment un Concours-Epreuve en Meurthe-et-Moselle, à Vézelize, le 20 novembre. Il comportera des attelages à 4, attelés à des caissons d'artillerie, et des attelages à 2, attelés sur voitures de culture, avec, naturellement, les méthodes complètes d'appréciation (modèle, traction, monté) mises en pratique par la Société.

Enfin, les 25 et 26 novembre, des épreuves auront lieu à Avranches. L'une de celles-ci (dimanche 26 novembre) sera constituée par une course de 8.000 mètres en terrain varié pour chevaux de trois à huit ans, inscrits à la Société du demi-sang et qualifiés dans les épreuves de la Société du cheval national de trait léger (celles du 25 novembre servant à faciliter cette qualification).

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Orange, conseiller municipal, boulevard de l'Est, à Avranches.

**

Les Haras ont acheté dernièrement, en Bretagne, 88 postiers pour 367.000 francs, soit 4.170 fr. en moyenne par tête, et 14 étalons de trait pour 42.000 francs, soit 3.000 fr. en moyenne. En ajoutant à cette somme de 409.000 fr., celle de 40.000 fr. pour achats au concours central de Paris, de 5 postiers et de 4 chevaux de trait, on trouve un total de 449.000 francs pour vente aux haras de l'Etat.

On peut y ajouter 152.000 francs environ pour achats réalisés par l'Italie, l'Espagne, l'Algérie et par les clients du territoire français, de 51 étalons. En résumé 160 étalons bretons ont été, cette année, vendus 600.000 francs, soit 3.750 francs en moyenne.

**

Le Club Alpin Français, qui, depuis longtemps, a pris l'initiative des sports d'hiver dans nos régions montagneuses, organise, sous la présidence d'honneur de M. le Ministre de la Guerre, du 2 au 7 février 1912, son VI^e Concours International de Ski à Chamonix, avec épreuves distinctes à Samoëns et à Sixt, dans ce cadre merveilleux de nos Alpes, qui s'adapte si bien à des manifestations de ce genre.

L'Armée française sera représentée par de nombreuses équipes qui viendront fraternellement disputer des lauriers pacifiques aux équipes des armées étrangères, conviées, comme d'usage, aux épreuves internationales.

Les sections du Club Alpin Français, les sociétés de ski affiliées (au nombre de 70), les skieurs de toutes les nationalités prendront part à ces fêtes qui s'annoncent très brillantes.

**

Le programme du Tir aux Pigeons de Monte-Carlo comprendra, cette année, pour 150.000 francs de prix qui, ajoutés aux entrées, porteront à un demi-million de francs environ la valeur des récompenses que se disputeront les tireurs habitués du Stand, sans rival, de Monte-Carlo.

Voici, en attendant la publication du programme complet des tirs, les dates auxquelles seront disputées les grandes épreuves :

- 13 décembre. — Prix de la Côte-d'Azur, 5.000 francs.
12 et 13 janvier 1912. — Prix de Monaco, 10.000 fr.
29 et 30 janvier. — Grande Poule d'Essai, 5.000 fr.
5, 6, 7 et 8 février. — Grand Prix du Casino, 25.000 francs et un objet d'art.
11 février. — Match des Nations.
12 février. — Prix de Monte-Carlo, 4.000 francs.
19 février. — Prix de la Méditerranée, 5.000 francs.

18 et 19 mars. — Grand Prix du Littoral, 10.000 fr.
Le Stand fera son ouverture le 4 décembre prochain et la saison se terminera le 30 mars 1912.

**

Les Field-trials de l'Indre.

La Société des Field-trials de l'Indre et le Retriever-Club organisent les 22 et 23 novembre prochains, à Valençay, sur les chasses du duc de Valençay, deux grandes journées de concours au cours desquelles se disputeront les premiers retriever-trials ouverts aux retrievers de toutes variétés.

Le Concours de la Société de l'Indre, qui complétera le programme de ces réunions, se divisera en deux épreuves : l'une réservée aux spaniels de toutes variétés, l'autre aux chiens d'arrêt français ou étrangers de toutes races.

Nul doute que ces épreuves, qui seront jugées par MM. Smale, Lamaignère, Baron et le vicomte de Ponans, ne remportent un complet succès.

**

On prétend que le ministre des Affaires étrangères, à Berlin, ne se lave plus les mains qu'avec du savon des princes du Congo; c'est possible. Mais ce qu'on ignore, c'est qu'en prévision du grand dîner que notre ambassadeur offrira, lorsque l'accord sera définitivement conclu, M. Cambon a fait venir un nombre respectable de caisses de quinquina Dubonnet.

**

Notre confrère *Les Armes*, la luxueuse revue des escrimeurs, tireurs au pistolet et boxeurs, publie un curieux article sur l'escrime chez Edmond Rostand. On y voit le compte rendu illustré d'une grande poule dont le « coq » fut le jeune Maurice Rostand, devant son frère Jean, MM. Tiarko Richepin, Le Bargy, etc. Ce numéro d'octobre est particulièrement intéressant avec la lettre émouvante du grand maître Kirchoffer, l'étude sur les championnats de René Lacroix et les malicieuses chroniques, sportive et théâtrale, dont Joë Bridge fournit texte et dessin.

(Le numéro 1 franc, en vente chez l'éditeur, 49, rue Notre-Dame de Nazareth.)

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, 40 heures.

On demande cheval de selle de 3 à 4 ans, étalon si possible très fort et membré, très grand, ayant beaucoup d'allure, énormément de tempérament, ni dressé, ni monté encore, qui porte la tête haute, susceptible de faire bon cheval d'obstacles. S'adresser au Manège Pellier, 3, rue Chalgrin, Paris. 941

A vendre cause auto : 1^o Cheval bai, 7 ans, 1^m60, 1.100 fr.; 2^o Jument baie, 9 ans, 1^m60, 1.200 fr.; 3^o Cob du Gers, 10 ans, 1^m54, 760 fr. Les 2 premiers forment une paire parfaite, de tout repos. La jument idéale montée. Toutes garanties. napiers, photos. —

Vicomte Jean de Rasily, à Baubigné, Châteaueu-Gontier (Mayenne). 944

A vendre, pour cause de double emploi, Mors, 50 chevaux modèle 1909, en bon état (occasion). — Ecrire rue d'Orléans, 17, Saumur (M-et-L.). 945

Illico, 3 ans, par Portici et Ithaque (par Ethel Marie, pur sang), bai, 1^m62, se monte et s'attelle, trotte en 1'47". Sain et net. Toutes



garanties. Sagesse irréprochable. En plein service; conduit par une dame. 1.650 fr. Haras de la Roche, par Le Pin-au-Haras (Orne). 950

Hongre pur sang, alezan, 1^m62, 7 ans, par Eryn et Harfleur, jolie silhouette, très beau dessus, bon sauteur, ferait parfait cheval d'armes ou de chasse. Carron, Haras de Rambouillet. 953

Jument 3/4 sang, baie, 1^m64, bonne action au galop, trotte en moins de 2", se monte, douce aux chiens; sage: s'attelle



parfaitement, peur de rien. Très grand fonds. 975 francs avec garantie. A. B., bureau du journal. 955

5 ans, 1^m60, parfaite jument de selle, sauteuse adroite, s'attelle sagement. Prix 1.700 francs avec garanties. Ecrire Lacour, 24, rue Marbeuf. 951

Hunter, 3/4 sang, bai, brun, 6 ans, 1^m65, grandes lignes, allures très étendues, rigoureusement net, doux partout. Prix 2.500 fr., large essai. F. Mast, 23, avenue du Polygone, Vincennes. 952

Lina, jument baie foncée, 5 ans, 1^m65, 1/2 sang, 3 bonnes allures, parfaite montée, étoffée, puissante, énergique, passe partout, porte 100 kilos. Prix 1.250 francs. S'adresser: Chaboussant, maison Marbœuf, gare Cognac (Charente). 954

On dem. jeune homme av. qq. capit. p^r intéresser vente, dressage, entraînement chev. Etablissement magnif. Piste. Bénéf. sûr. Ecole dressage, Morlaix. 956

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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

CAMPEADOR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT
ED. PINAUD, PARIS