

LE

# SPORT UNIVERSEL

## ILLUSTRÉ

---



LE VÉRITABLE CHIEN DE DÉFENSE DOIT PROTÉGER SON MAITRE EN TOUS LIEUX ET EN TOUTES CIRCONSTANCES



## CHRONIQUE

Nous signalions récemment le fâcheux état d'esprit qui, dans les hautes sphères administratives, se manifeste contre tout ce qui s'appelle sport. Ce recul doit être en grande partie attribué aux effets de l'âge, qui éloigne les dirigeants de notre élevage de l'équitation d'extérieur. On se détache vite de ce qu'on ne pratique plus et l'on n'en aperçoit plus que les défauts.

Fort heureusement, notre jeunesse, animée d'une ardeur sportive toujours grandissante, agit et maintient envers et contre tout l'usage du cheval, du bon cheval, du cheval de poteau, comme on l'appelle dédaigneusement, pour l'opposer au cheval de concours.

Ceux-là, et ceux plus jeunes encore, qui rêvent de galoper le bon galop sur l'hippodrome, liront avec plaisir et avec fruit l'opuscule que vient de publier un des bons riders de ces dernières années, le capitaine du Peuty. Il a utilisé les loisirs que lui laisse le séjour de Meknès, pour méditer sur cette équitation de courses, qu'il a pratiquée lui-même avec bonheur et qu'il a regardé pratiquer sur tous les tapis de gazon parisiens et provinciaux, avec les yeux d'un monsieur qui sait et qui a envie de voir. Il ne s'est pas contenté de regarder, il a lu aussi et « Nos Courses », inspirées par l'expérience personnelle, tirant parti des travaux d'autrui, constitue un excellent manuel condensé, nourri, capable de rendre les plus sérieux services, non seulement aux débutants dans la carrière, mais aussi à des praticiens distingués. Ceux-ci, en effet, montent le plus souvent d'instinct, ils ont le tact équestre, ce don qu'on appelle la science du train, l'art du finish, mais bien peu parmi eux se sont donnés la peine d'analyser ce qu'ils faisaient à cheval dans un parcours, près du poteau. Bien peu seraient capables, non seulement d'écrire, mais aussi de parler sur ce sujet qui éveille tant de curiosité chez les jeunes. Ils pourront la satisfaire en lisant *Nos Courses*.

Se plaçant exclusivement au point de vue du turf, du sport, le capitaine du Peuty considère les courses et leur équitation spéciale en elles-mêmes pour le plaisir que peut en tirer un gentleman rider.

Il nous parle d'abord du mécanisme du galop de course en résumant très nettement les travaux du colonel Gossard et du colonel Cousté. Il en tire des déductions qui déterminent la « Position » du jockey. Il indique la façon de tenir ses rênes. Puis, faisant l'application des principes posés par un écuyer célèbre, le général l'Hotte, il aborde la conduite du cheval dans un parcours. Sans s'abandonner longuement aux considérations théoriques, il s'étend sur les tours de main qui permettent à un cavalier de régler son train, de prendre ses tournants. Le Saut est l'objet d'un chapitre spécial. De même, l'entraînement, la mise en état, le galop.

Passant enfin à la course, l'auteur donne aux débutants une série de conseils basés sur l'expérience. Comment se rendre au poteau en donnant un canter; conduite de la course, le train, la place, le moment de venir, l'effort. Ces indications s'adressent surtout aux jeunes camarades de l'armée du capitaine du Peuty; beaucoup les liront avec fruit, même parmi ceux qui s'adonnent depuis longtemps à la pratique des militarys. Il en est tant qui ne progressent pas. C'est qu'ils n'avaient point de professeur. « Nos Courses » leur permettront de s'analyser eux-mêmes et leur serviront précisément de guide.

Et pour finir, disons avec l'auteur :

« C'est très peu de chose en soi, qu'avoir le premier passé un poteau, mais à l'allégresse qui vous gonflera la poitrine, vous connaîtrez toute la valeur d'un effort qui porte en lui-même sa récompense ».

« Quelques années de jeunesse consacrées au sport, vécues d'une vie saine, mâle, intense, ne peuvent que former des hommes de décision, de volonté, et de caractère.

Une très judicieuse observation nous est transmise à propos du relèvement du prix du cheval de remonte. Assez souvent, il nous a fallu souligner les errements regrettables de ce service, pour signaler, à l'occasion, combien sa tâche est rendue difficile par les pouvoirs publics eux-mêmes. Le budget de 1913 accorde une majoration de 125 francs au prix d'achat de chaque cheval de guerre. Or, les

chambres vont se séparer sans avoir voté ce budget. Elles n'espèrent même pas l'avoir expédié avant la fin de février, puisqu'on a décidé deux douzièmes provisoires. Les Comités d'achat vont donc se mettre en campagne dans quelques jours sans modifier leurs prix.

En Normandie, par exemple, ils achèteront aux éleveurs seuls en janvier et février, un millier de chevaux au tarif de misère ancien.

Puis le budget voté, l'ère nouvelle commencera en mars. Mais alors, justement, les marchands seront admis aux achats des chevaux de 4 ans. Ils présenteront donc le produit de leur récolte de cette année dans des conditions particulièrement avantageuses pour eux.

Voilà comment le Parlement aide le service des remontes à appliquer son règlement qui lui prescrit de favoriser l'éleveur avant tout.

Peut-être, est-il temps encore de prendre des mesures de précaution pour empêcher cet effet inattendu d'une mesure nouvelle appelée, dans l'esprit de nos parlementaires, à encourager, non pas l'intermédiaire, mais le producteur.

Car il vaudrait mieux encore ajourner les achats, que de les effectuer dans des conditions qui seraient une duperie.

Nous recevons de notre distingué collaborateur, le comte Henry de Robien, dont l'ardeur ne se lasse pas et qui poursuit avec un zèle méritoire, son œuvre d'amélioration du cheval d'artillerie, la lettre suivante, que nous nous faisons un plaisir d'insérer :

« Une absence fait que je lis seulement l'article du *Sport Universel* intitulé : « Une trotteuse galopeuse, il y a cinquante ans. »

Il me paraît utile de souligner ce très intéressant exposé de données rétrospectives par les précisions qu'il comporte.

« Bayadère » ne possédait de normand que sa naissance et son élevage, étant fille du célèbre « the Norfolk Phœnomenon », et d'une jument par un pur sang anglais et une trotteuse anglaise, fille de « Old Phœnomenon » trotteur du Norfolk.

Avec 50 % de sang Norfolk et 25 % seulement de pur sang anglais, ses aptitudes trotteuses et galopeuses apportent un nouvel élément irrécusable de preuve aux précisions que je ne cesse d'affirmer depuis de longues années.

Dans le « Norfolk breton devant l'opinion », en 1908, j'ai préconisé la nécessité absolue d'associer au sang norfolk anglais le sang pur — anglais ou arabe — d'une part.

D'autre part, j'ai affirmé, à divers reprises, dans ce même ouvrage et dans de nombreux écrits, que l'association du sang norfolk *convenablement dosé* avec le sang pur ferait varier utilement la race bretonne vers le cheval de selle. Cette association constituerait ainsi le « pont » nécessaire pour relier l'*Artilleur-trait* au cheval de cavalerie, et solutionner en même temps le problème redoutable de l'affinement de races par l'excès de l'influx nerveux, et par la sélection en seul *mode de vitesse*.

Or, en Bretagne, le mot d'ordre reste toujours de mettre en quarantaine le *Postier de sang*, à tel point que je lisais, ces jours derniers, la répartition des nouveaux étalons achetés en Bretagne. J'y vois que l'Administration des Haras, qui a acquis, dans son lot annuel de quatre-vingt huit postiers, à Landerneau, deux fils de l'étalon « Elorn », *petit fils de pur sang anglais*, au lieu de les conserver pour faire la monte en Bretagne en expédie un à Blois et l'autre à Aurillac ! Il est vrai que pour ne pas faire de jaloux, elle a expédié en même temps, à Angers, le seul étalon de la commarade qui peut se réclamer de la descendance directe, à l'arrière garde, du célèbre étalon breton de Cornouaille : « Corlay », dont on achève de boycotter la descendance qui évoque des remords par trop cuisants.

Ce procédé dilatoire symbolise tout un programme de... force d'inertie au moment précis où la Commission mixte des Haras et des Remontes vient d'émettre un vœu formel sur la nécessité de « s'opposer à toutes les tendances qui pourraient entraîner l'élevage vers la production d'animaux communs et trop lourds ».

Quant à ma thèse de l'association du sang pur au sang norfolk je ne m'en préoccupe pas autrement étant de ceux qui savent attendre, sans s'endormir toutefois dans la quiétude, que la vérité se fasse jour, que la justice immanente retrouve ses droits.

« La trotteuse galopeuse, il y a cinquante ans » vient confirmer cette opinion en partie double, je vous demande de m'en donner acte, dans les colonnes du « Sport Universel ».

Veillez agréer, etc.,

Cte Henri de Robien. »

J. R.



## Les Courses anglaises en 1912

(Suite et fin)

La première rencontre de l'année entre les deux champions, Prince Palatine et Stedfast, se produisit en juin, pendant le meeting d'Ep-som, entre le Derby et les Oaks. Stedfast avait effectué déjà sa rentrée et restait sur neuf victoires consécutives, au lieu que Prince Palatine réapparaissait dans le Coronation Cup. On préférait d'autant plus nettement le fils de Chaucer à celui de Persimmon, que, l'an dernier, le premier avait nettement eu l'avantage lors de leur unique rencontre. L'événement ratifiait l'opinion générale et Stedfast ajoutait une victoire de plus à sa longue liste depuis sa défaite discutable par Sunstar, dans le Derby de 1911. Les partisans de Prince Palatine n'acceptèrent pourtant pas cette défaite, il n'y avait eu aucun train, et les 2.400 mètres seréduisirent à un déboulé défavorable au fils de Persimmon.

C'est avec une vive impatience qu'on attendait leur nouvelle rencontre. Prince Palatine démontrait sa belle condition en enlevant par cinq longueurs le Gold Cup d'Ascot à Basse Pointe, puis rejetait ses partisans dans le doute en succombant dans les Princes of Wales Stakes, derrière le hongre Lance Chest, à Newmarket, sur 2.400 mètres.

Les 2.000 mètres des Eclipses Stakes pouvaient paraître trop courts pour lui et l'on s'appretait à lui trouver une nouvelle excuse. Ce beau prix de 250.000 francs devait pourtant marquer la fin de la série extraordinaire de Stedfast. La course fut d'ailleurs magnifique. Les Eclipses Stakes ont particulièrement réussi depuis quelque

temps. Après le deadheat de Lemberg et Neil Gow, en 1910, la lutte splendide de 1911 où Swynford réussissait à battre Lemberg par une tête si courte qu'on avait encore cru au deadheat, l'arrivée de 1912 s'est montrée tout aussi passionnante. En dehors des deux vieux rivaux, le champ comprenait, entre autres concurrents, Tagalie, qui suivant son habituelle tactique, a assuré le train. A la distance elle était rejointe par Stedfast qui prenait aussitôt l'avantage, mais, à ce moment, arrivait Prince Palatine, attardé au début. Amené avec une admirable précision par notre jockey O'Neil, après un finish émouvant, il s'assurait une courte tête qu'il conservait jusqu'au bout. Il a fallu attendre l'affichage pour connaître le gagnant.

Cette victoire pouvait être attribuée pour une grande part à la supériorité montrée par le cavalier du vainqueur; elle ne tranchait pas la question de suprématie, que la dernière rencontre des deux éternels adversaires, dans les Jockey Club Stakes (250.000 francs, 2.800 m.) en octobre, paraissait appelé à liquider.

Comme il arrive presque toujours, un incident est venu enlever à ce combat son caractère définitif. Stedfast, légèrement couronné au milieu d'août, subissait une interruption de travail courte, mais suffisante pour gêner sa préparation. On peut estimer qu'il n'était pas tout à fait lui-même à

Newmarket, où Prince Palatine le battait nettement d'une demi-longueur en lui rendant douze livres. Le vainqueur portait 66 kilogs et demi.

Là, aurait dû s'arrêter la campagne du fils de Persimmon; mais son propriétaire ne savait pas se borner, et le laissait se présenter probablement sans travail à la dernière journée de Newmarket dans le Jockey Club Cup, où il était honteusement battu au poids pour âge par son unique adversaire Aleppo!

La comparaison entre Prince Palatine et Stedfast, depuis le début de



S. M. GEORGE V, ROI D'ANGLETERRE, SUIVANT LE TRAVAIL DU MATIN SUR L'HIPPODROME DE NEWMARKET



LANCE CHEST, VAINQUEUR DE PRINCE PALATINE, DANS LES PRINCE OF WALES-STAKES A NEWMARKET





M. RAPHAEL RECONDUISANT TAGALIE AUX BALANCES  
APRÈS SA VICTOIRE DANS LE DERBY

leur carrière, est intéressante à établir ; à deux ans, Prince Palatine a remporté trois victoires, dont l'Imperial Produce Plate, gagnant 57.375 fr. ; à trois ans, les Gordon Stakes et le Saint-Léger le créditent de 184.500 francs ; cette année, avec le Gold Cup, les Eclipse Stakes, et les Jockey Club Stakes, ses gains s'élèvent à 518.000 francs. Pour les trois années, le chiffre total de ses gains atteint 778.000 francs. C'est comme quatre ans que le fils de Persimmon a remporté les succès les plus brillants.

La meilleure année de Stedfast est, au contraire, sa troisième année. A deux ans, en effet, il remporte trois victoires pour gagner 29.650 francs ; l'an dernier, on le trouve vainqueur dans huit courses, notamment dans les Princes of Wales Stakes et les Saint James's Palace Stakes à Ascot, et les Jockey Club Stakes à Newmarket, avec un total de 404.900 francs ; cette année, enfin, le Coronation Cup, les Royal Stakes et les Hardwicke Stakes le créditent de 200.000 francs. Le chiffre total de ses gains s'élève actuellement à 638.000 francs.

Le fils de Chaucer a couru quatre fois à deux ans, onze fois à trois ans et six fois cette année, remportant cinq victoires sur vingt-et-une courses disputées.

Prince Palatine a couru six fois à deux ans, cinq fois à trois ans, et six fois cette année, gagnant huit courses sur quinze.

Les autres vétérans n'ont pas fourni une saison assez brillante pour que nous leur réservions plus qu'une nomination dans cette revue rapide. Les plus en vue Bachelor's Hope gagnant de 80.000 francs ; Long Set un fils de Rabelais né en France (73.000), Jackdaw (73.000), Adam Bede (un fils de l'étalon français Adam) gagnant du Cambridgeshire devant la jument française La Bohême, ont tous remporté leurs succès dans des handicaps.

Les deux ans parce qu'ils sont l'avenir offrent un autre intérêt.

Comme on sait, ils sont admis à courir de l'autre côté du détroit dès les premiers jours de la campagne, au mois de mars. Cependant une mesure prise l'année dernière tend à limiter jusqu'à un certain point le triomphe de la précocité : il est interdit de courir sur une distance inférieure à 1000 mètres ; mais comme on n'a pas allongé sensiblement les parcours de fin d'année, il se trouve que presque toutes les grandes courses de deux ans se disputent sur 1000 et 1200 mètres. Ce manque de graduation dans l'effort demandé, cette uniformité ne sont-elles pas de nature à fausser le classement établi par les performances des two year old. On est en droit de se le demander. En tout cas, notre système paraît, sur ce point, autrement complet et rationnel.

Après les escarmouches de Mars, Avril et Mai, la première véritable course classique des deux ans se dispute dans les premiers jours de Juin à Epsom. Ce sont les Woodcote Stakes de 25.000 francs (1.200 mètres). Elle reviennent à Shogun par Santoï et une fille de Kendal à M. E. Hulton qui bat facilement un lot de sept partants.

Quelques jours après, à Newbury, les Berkshire foal stakes de 25.000 fr. également reviennent à Fire Finch, un produit de Sundridge, dont les poulains montrent autant de vitesse que peu de résistance.

Shogun s'affirme comme un futur champion au cours du meeting d'Ascot où il enlève les Coventry Stakes, (25000 fr., 1000 m.), devant Sanhugar et 8 autres.

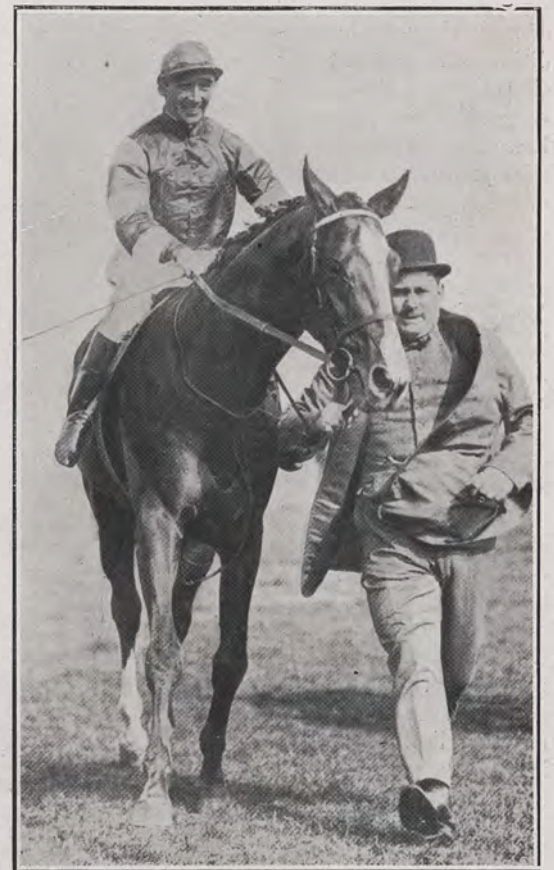
Quelques jours après, la première rencontre des deux ans et de leurs aînés tourne au profit des jeunes. La pouliche de St-Amant et Miss Lettice au capitaine Orr, Ewing enlève, en effet, les Fern Hill Stakes par quatre longueurs. Puis ce sont les débuts d'un poulain, précédé d'une grande réputation, et qui la justifie. Craganour, à qui son propriétaire, M. Bower Ismay n'a pas fait moins de 42 engagements, sort vainqueur des New-Stakes d'Ascot (25.000 fr. 1.000 m.) où, portant 55 kilos, il a raison par 3 longueurs d'un champ de 14 partants ; Shogun, écrasé sous ses 59 kilos et demi, finit pourtant second.

Les deux poulains d'ores et déjà se trouvent à la tête de leur génération. Le succès à Newmarket dans les July Stakes de Rock Flint, par Rock Sand et une fille de Meddler, né en Amérique et appartenant à M. Beddington, leur crée un concurrent dangereux.

De même les débuts de Louvois (Isinglass et Saint-Louvain), propre frère de Louviers, vainqueur à Newmarket du Khedive-plate assurent un nouvel élément d'intérêt aux courses de fin d'année.

Rock Flint et Craganour se heurtent, en effet, au cours du meeting de Goodwood, sur les 1.000 mètres des Molecomb Stakes, après une lutte splendide, le fils de Rock Sand l'emporte d'une tête.

D'autre part, le mérite de Shogun est relevé par un succès important d'un des animaux qu'il a battus très facilement. C'est, en effet, Prue, à lord Rosebery, qui s'adjuge, en l'absence des cracks la plus riche épreuve de deux ans, les National Breeders Produce Stakes



SWEEPER II, CH. AL., NÉ EN 1909, PAR BROOMSTICK ET  
RAVELLO II APP' A M. H.-B. DURVEA, GAGNANT  
DES DEUX MILLES GUINÉES A NEWMARKET



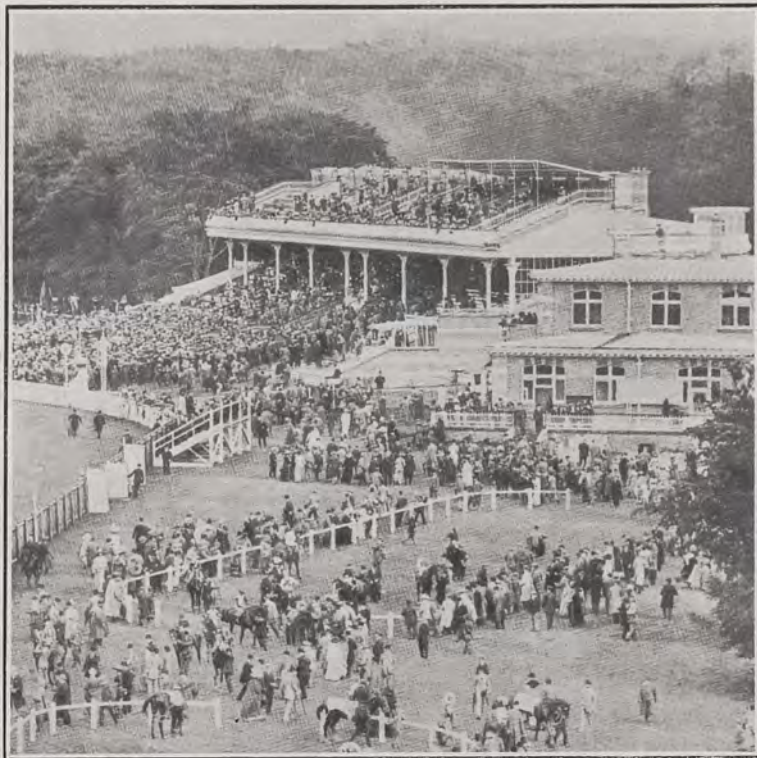
(125.000 francs, 1.000 mètres), à Newmarket. Puis à York, en août, Craganour gagne dans un style magistral les Prince of Wales Stakes en portant 60 kilogs et demi dans un terrain profond.

Ce succès prélude à un autre plus probant en septembre à Doncaster. Le représentant de M. Ismay se heurte, en effet, dans les Champagne Stakes à Shogun, qu'il a déjà battu à Ascot, mais cette fois, les deux poulains se retrouvent à poids égal. Craganour affirme sa supériorité en gagnant par trois longueurs. On ne voit plus à lui opposer que Rock Flint.

C'est dans ces conditions que se présente, au milieu d'octobre, le Middle Park Plate. Tous les bons deux ans y sont inscrits. Rock Flint et Craganour, Shogun et Louvois, et aussi Radiant qui vient de s'adjuger à Kempton Park les Imperial Produce Stakes de 75.000 francs. Depuis bien longtemps un lot aussi remarquable ne s'était aligné dans cette épreuve essentiellement classique.

Craganour y a mis le sceau à sa réputation en battant facilement Shogun 2<sup>e</sup>, Louvois 3<sup>e</sup>, Harmonica 4<sup>e</sup>, tandis que Rock Flint, son vainqueur des Molecomb Stakes, finissait non placé.

Déployant une vitesse prodigieuse, le crack mettait dès les premières foulées tous ses adversaires en difficulté, il leur prenait plusieurs longueurs et l'emportait facilement sans jamais avoir été rejoint.



LES TRIBUNES ET LE PESAGE DE GOODWOOD

Voilà donc établi de la façon la plus formelle, sinon définitive, le classement des deux ans.

Craganour, le crack incontesté a de qui tenir : fils de Desmond, ce père de tant de flyers, il est issu d'une sœur de Pretty Polly nommée Veneration II.

Shogun, lui, a ceci de particulier que sa mère Kendal Bell n'est pas inscrite au stud book, elle est fille de Kendal et d'une jument May Day issue elle-même de Larkaway dont ni le père ni la mère ne sont indiqués.

Quant à Louvois, nous l'avons dit, c'est un propre frère de Louviers, le runner up de Minoru, dans le Derby de 1910, et à ce titre ses partisans espèrent le voir progresser davantage que les deux chevaux qui le précèdent dans le classement.

Craganour gagne 217.000 fr. Shogun 122.000, Louvois 92.000. Mais ces deux derniers sont précédés sur la piste par Prue 137.000. Puis viennent Roseworthy, une lauréate du début de l'année, 86.000 ; Rock Flint, 84.000 ; Day Comet, 65.000 ;

Radiant, 64.000 ; Sanguhar, 58.000. A noter que les deux poulains de tête ont été achetés en vente publique : Craganour pour 84.000 francs, Shogun pour 52.600. Rock Flint n'avait coûté que 17.325 francs.

Pour terminer, quelques chiffres :

Voici l'ordre des chevaux gagnants : Prince Palatine (4 ans



CRAGANOUR, NÉ EN 1910, PAR DESMOND ET VÉNÉRATION II, A M. BOWER-ISMAÏ — LE MEILLEUR DEUX ANS ANGLAIS





LOUVOIS, NÉ EN 1910, PAR ISINGLASS ET SAINT LOUVAIN, A M. RAPHAEL — UN DES BONS DEUX ANS ANGLAIS

518.000, Tagalie (3 ans) 280.000, Tracery (3 ans) 241.000, Craganour (2 ans) 271.000, Stedfast (4 ans) 200.000, Sweeper II (3 ans) 152.000, Lance Chest (3 ans) 138 000, Prue (2 ans) 137.000, Mirska (3 ans) 123 000, Shogun (2 ans) 122.000, Louvois (2 ans) 92.000, Roseworthy (2 ans). 86 000, Rock Flint (2 ans) 84.000, Polkerris (3 ans) 82.000, Bachelors Hope (4 ans) 80.000, Cylgald (3 ans) 75.000, Hector (3 ans) 75.000.

Les étalons gagnants se classent dans l'ordre suivant :

Persimmon 549.825, Cyllene 536.750, Desmond 498.950, Saint-Frusquin 490.325, Chaucer 389.800, Rock Sand 375.075, William the Third 315 550. Eager 302.800, Gallinule 301.050, Spearmint 282.200. Sundridge 239.250, Broomstick 218.900, St Amant 214.325, Santry 207.000.

Sur la liste des propriétaires gagnants, c'est M. T. Pilkington qui occupe la première place avec un total de 520,550 fr. dus en grande partie à Prince Palatine; le chiffre de ses gains, en 1911, n'atteignait que 177.725 francs. Lord Derby, qui l'an dernier gagnait plus

d'un million (1,068,000), se classe second avec 433.325 fr.; ses principaux vainqueurs sont Stedfast et Donnithorne.

Viennent ensuite M.W. Raphaël. avec 412,525 fr., grâce à Tagalie et Louvois, M. E. Hulton, grâce principalement à Shogun et Lomond, se classe quatrième avec 405.750 fr. M. J.-B. Joël qui, l'an dernier, se classait second avec 864,250 fr., voit ses gains s'élever seulement

à 363,750 fr., avec Radiant, Spanish Prince et Golden Sun; M. C.-B. Ismay, gagne, grâce à Craganour, 301.000 fr., contre 77.500 fr. en 1911. Après lui se classent M. Sol Joël, avec 290.000 francs, remportés principalement par Polkerris, Long Set et Maiden Erleigh; M. L. de Rothschild, dont le meilleur gagnant fut Day Comet, avec 261,300 francs. Les gains de M. A. Belmont. propriétaire de Tracery, s'élèvent à 247,600 fr. Lord Rosebery, dont les deux ans Prue et Sanquhar gagnent à eux deux 196,050 fr., vient ensuite avec un total de 240,300 fr. M. P. Whitney, qui le suit, compte 222,225 fr. pour 21 vainqueurs dont le plus notable est Whisk Broom.



ROSEWORTHY, UNE POULICHE DE DEUX ANS QUI FUT PARTICULIÈREMENT PRÉCOCE





LES CONCURRENTS DE LA RÉUNION DU MOULIN DE SANNOIS

De gauche à droite M. Dumanoir (commissaire); M. Nucelly et sa chienne Mab; M. Michollin et sa chienne Diane; M. Mouton et son chien Coquet; M<sup>me</sup> Mouton et sa chienne Pirouett e M. A. Lecomte et son chien Printemps; M. Legendre et son chien Pataud; M<sup>me</sup> Dretzen et son chien Pilou et M. Dretzen et son chien Rouget II du Gourdon.

## LE VÉRITABLE CHIEN DE DÉFENSE

**L**E véritable chien de défense, n'est-ce pas celui qui est capable de protéger la vie de son maître, au péril de la sienne, et cela en tout lieu et en toute circonstance, plutôt que le chien acrobate que l'on voit tous les dimanches, sur les pistes de concours, exécuter les numéros d'un programme établi à l'avance! Est-il donc besoin... encore d'insister sur cette différence et de répéter ces définitions? Hélas, oui. Depuis si longtemps qu'il y a des chiens et qu'on les dresse, et qu'on les présente, le public n'a pas encore compris, n'a pas voulu comprendre. Il a pris l'habitude de voir, dans le chien de police, un animal d'exhibition, un sujet plus ou moins bien dressé en vue du spectacle hebdomadaire, et il a pris plaisir à l'aller voir, comme on se rend au cirque, applaudir chevaux et écuyères. Il n'a pas réfléchi au delà. Il ne s'est pas dit, ce brave homme qui est un commerçant, un employé, un « banlieusard », qui est un monsieur n'importe qui, que si des amateurs consacrent une partie de leurs loisirs au dressage du chien de défense, ce n'est pas pour le plaisir de les présenter dans un ring, mais mieux pour s'en servir au besoin, pour utiliser, en cas de danger, les extraordinaires qualités de courage, de force et d'adresse que le moindre d'entre eux possède à un si haut degré.

Cette erreur malheureusement trop répandue menaçait de se propager et elle aurait, en effet, rapidement gagné du terrain, si un groupement hardi n'avait entrepris de la dissiper. C'est ainsi que la Réunion des amateurs de chiens de défense et de police en France, aidée en cette circonstance par la section spéciale d'utilisation du Club français du chien de berger, a organisé cette réunion de la butte des Moulins-de-Sannois où nous avons vu un fort joli travail, pratique, concluant et convaincant.

Personnellement, j'ai été heureux du succès de cette manifestation que je désirais voir prendre corps depuis si longtemps que je la réclamais. Partisan de toutes les épreuves qui mettent le chien dans les conditions de la réalité, j'ai déjà eu la chance d'organiser au Saint-Hubert Club de France les premiers concours de chiens de contre-braconnage, en forêt, de jour et de nuit et aussi, les premiers concours de chasse sous terre au terrier naturel. Je désirais donc vivement que le chien de police fût mis en vedette au moyen d'un semblable procédé et l'on comprendra avec quelle satisfaction j'assistai à la réussite des épreuves du Moulins-de-Sannois, tout à fait dignes de figurer dans l'admiration des sportsmen à côté de celles des Vaux-de-Cernay et de la Ferté-Alais (1).

C'est dans un terrain tout à fait varié, depuis le bois et la route jusqu'à l'intérieur d'habitation que furent examinés les chiens. L'établissement qui se trouve au sommet de la butte, les dépendances et ses environs forment un ensemble parfait pour une démonstration de ce genre. Car ce n'est pas un concours que les organisateurs voulurent offrir à leurs invités, ce fut simplement une démonstration de l'aide que peut apporter à l'homme attaqué, le chien dressé en bête de service. Les trois ou quatre douzaines de privilégiés admis à suivre ces expériences se rendirent compte du prix que l'on peut attacher à cette aide et de tout l'intérêt que la question présente pour chaque particulier.

Bien que placés dans des conditions tout à fait nouvelles et très différentes les unes des autres, en même temps que de celles où ils se trouvent habituellement, les chiens ne manquèrent pas une seule fois de



LA GARDE DE LA BICYCLETTE

(1) Où eurent lieu les premiers concours de chiens de contre-braconnage et de chasse sous terre au terrier naturel.



faire leur devoir, ils n'eurent aucune faiblesse, ne commirent aucune erreur et n'oublièrent pas qu'à tout moment on pouvait avoir à compter sur eux. Il faut citer les noms de ces animaux qui, pour la première fois, montrèrent publiquement toute la valeur du chien de défense, toute son utilité aussi. Ils n'étaient que huit, mais huit sujets de premier ordre, supérieurement dressés, prêts à tout, donnant vraiment l'impression d'auxiliaires sûrs de leurs moyens.

Voici leurs noms :

Coquet, 2 ans, chien de berger de Beauce, à M. Mouton.

Diane, 4 ans, chienne de berger belge, Groenendaël, à M. Micholin.

Mab, 2 ans 1/2, chienne de berger de Beauce, à M. Nucelly.

Pataud, 3 ans, chien de berger hollandais, à M. Legendre.

Pilou, 3 ans 1/2, chien de berger de Brie, à Mme Dretzen.

Pirouette, 3 ans, chienne de berger de Brie, à Mme Mouton.

Printemps, 2 ans 1/2, chien de berger de Beauce, à M. Alfred Lecomte.

Rouget II du Gourdon, 3 ans, chien de berger de Beauce, à M. Dretzen.

Chacun d'eux avait à exécuter une série d'exercices différents, mais il va sans dire qu'aucun d'eux ne savait à l'avance ce qu'il aurait à faire. C'est le sort qui désigna le tour de passage ainsi que les conditions de la besogne. De cette façon, aucune invraisemblance ne pouvait être invoquée, toutes garanties avaient été prévues. Mais les propriétaires étaient sûrs d'eux-mêmes, et de leurs chiens; ils affrontèrent donc les épreuves avec calme.

Huit thèmes avaient été préparés qui envisageaient huit situations différentes dans lesquelles l'aide d'un chien peut se manifester utilement.

1° Un propriétaire recherche dans un bois un individu porteur d'un sac contenant des objets qu'il vient de dérober. Il explore le terrain et envoie son chien à la découverte du voleur, afin de pouvoir s'en emparer et le remettre aux mains des autorités. Dans le cas où le malfaiteur serait trouvé et ferait de la rébellion ou bien tenterait de fuir, le chien devra intervenir, soit pour défendre son maître, soit pour arrêter le fuyard.

2° Un particulier, rentrant de voyage, abandonne, comme il le fait généralement pour regagner sa maison, le chemin fréquenté et prend un raccourci à travers une prairie. Un malfaiteur du pays, qui a eu vent du retour du voyageur dont il connaît les habitudes, se poste sur son passage dans le but de l'attaquer et de s'emparer de sa valise. Le chien devra protéger et défendre son maître.

3° Un touriste monte, sa

bicyclette à la main, une côte en haut de laquelle un cheminot est assis sur le bord de la route. Pensant qu'il y a peut-être un bon coup à faire, le cheminot laisse passer le cycliste et l'attaque avant qu'il se dispose à remonter sur sa machine. Pour une cause ou une autre,

l'agresseur a été laissé en liberté. Le touriste, qui est dans l'ignorance du chemin qu'il a pris, continue sa route; mais craignant un nouveau guet-apens, il n'avance que prudemment et se fait précéder de son chien qu'il envoie en exploration.

4° Un bandit des plus dangereux se cache dans une villa des environs de Paris. La police vient pour l'arrêter. Il la reçoit à coups de revolver qu'il tire d'une des fenêtres du premier étage. Les agents, sans hésitation, se précipitent dans la maison, précédés d'un chien, qu'ils envoient fouiller l'habitation.

5° Deux consommateurs, dont l'un est propriétaire d'un chien, font une partie de cartes dans un café. Une contestation dégénère tout à coup en dispute et le joueur qui a triché, pour faire cesser les protestations de son adversaire, lui saute à la gorge. Les propriétaires du café, ne voulant pas d'esclandre chez eux, laissent échapper exprès le tricheur, qui, pour se soustraire à la poursuite de sa victime, se cache dans l'établissement. Le maître molesté envoie son chien à la recherche de son agresseur.

6° Un cheminot a établi son bivouac tout près de l'entrée d'une propriété. Le maître de la maison lui fait dire par ses gens qu'il ait à s'éloigner. Comme il n'a pas tenu compte de cette injonction, le propriétaire, accompagné de son chien, vient lui intimer l'ordre de se retirer. Le cheminot refuse et se précipite sur le maître qu'il frappe de son bâton. Il est maîtrisé et fait mine de partir, mais il s'embusque sur le passage du maître qu'il va tenter de tuer en déchargeant son revolver à bout portant.

7° Deux individus se sont fait servir à déjeuner dans un restaurant et partent sans payer. On s'aperçoit bien vite de leur disparition. Entendant qu'on vient à leur poursuite ils se cachent dans les dépendances de l'établissement. Un consommateur qui est là avec son chien de défense, s'offre à lui faire explorer les lieux afin de découvrir les fuyards.

8° L'habitant d'une villa est réveillé, la nuit, par du bruit qu'il entend au rez-de-chaussée. Il s'arme d'un revolver et va descendre pour voir ce qui se passe; mais, prévoyant qu'il peut inopinément se trouver en présence d'un cambrioleur il se fait précéder de son chien qu'il envoie à la découverte.

Pouvait-on désirer plus abondante variété!

Jacques LUSSIGNY



ARRESTATION D'UN BANDIT RÉFUGIÉ DANS UNE VILLA



COQUET A M. MOUTON SAUTANT LE MUR D'UNE VILLA



## CHRONIQUE DE L'AUTOMOBILE

## QUELQUES NOUVEAUTÉS DU SALON

LE Salon de l'Automobile a fermé ses portes. Nous ne reverrons, que dans une année, les foules qui, le dimanche, semblaient monter à l'assaut du Grand Palais. Finies, les illuminations qui, pendant quinze jours ont fait la joie de plusieurs cent mille visiteurs qui, comme nous, ont parcouru l'immense exposition, scrutant chaque Stand, recherchant la nouveauté, le moteur inconnu, la voiture qui se révèle, l'accessoire qu'on n'a pas vu, la carrosserie qui demain fera fureur.

Et après ces deux semaines laborieusement remplies, notre opinion du début ne s'est pas modifiée. Seulement, nous pouvons apporter quelques précisions, rentrer plus et mieux dans un détail de fabrication, ou bien encore, avoir la possibilité de mieux décrire pour le public, l'accessoire indispensable de demain que nous avons cependant déjà signalé avec sa juste valeur.

Le Salon de 1912 a opposé, nous l'avons déjà dit, aux moteurs à soupapes, le Th. Schneider de Besançon, dont on nous montra la première voiture à l'occasion du Grand Prix de Dieppe et aussi le moteur dijonnais C. I. D. dont on connaît la commande par segments spéciaux.

Cela naturellement n'empêchait pas les modèles construits suivant les anciennes formules — c'est-à-dire les moteurs à soupapes — d'avoir de très nombreux partisans. Car si la formule est ancienne, combien étaient nouveaux ces dispositifs qui faisaient remarquer des voitures comme celles des usines lyonnaises de la Buire, de Barré de Niort, de de Bazelaire, de l'Aquila Italiana de Turin, de Motobloc, de Bordeaux. N'est-ce pas l'ingénieur Dombret, créateur du nouveau modèle de la Motobloc actuelle qui se voit copié maintenant pour l'équilibrage de son moteur portant le volant enfermé au centre du carter ?

Parmi les constructeurs de motocyclettes, qui demain construiront des voitures, signalons tout particulièrement les progrès de la maison Terrot et C<sup>ie</sup>, de Dijon. On connaissait, il y a déjà longtemps, la construction des bicyclettes Terrot. Les traditions, on peut l'affirmer, ne sont donc pas perdues.

Or, nous avons aussi vu exposé au Grand Palais le pare-boue de l'inventeur Garchey, qui remporta le premier prix au Concours de Versailles et qui, certainement, va nous montrer encore sa valeur au prochain Concours de Bruxelles, le mois prochain. Le pare-boue Garchey répond absolument au problème posé, notamment à la Compagnie Générale des Omnibus, qui tend à faire munir toutes ces voitures de transport en commun, non pas d'un pare-boue théorique, mais d'un accessoire effectif qui protège le passant, les trottoirs et les devantures des magasins.

Pour ne rien oublier, il faut aussi que nous citions parmi certains

brevets intéressants, celui de l'Automatic-Protector, que tous les voyageurs qui prennent des taxi-autos voudraient bien voir adopter. On éviterait ainsi certainement quelques collisions. L'Automatic-Protector, placé à l'arrière des voitures, est un signal destiné à prévenir le conducteur qui suit que la voiture qui précède va s'arrêter ou ralentir. Ce signal — un disque blanc et rouge le jour ou une lanterne à feu rouge et blanc la nuit — est commandé automatiquement par la pédale de débrayage. C'est très simple et d'une réalisation supérieure.

Tandis que nous parlons des nouveautés, n'ayons garde d'oublier le nouveau Klaxon mécanique Blériot; de même qu'il convient de signaler, les Phares Blériot et les dynamos P. H. I. dont le succès s'affirme tous les jours.

Nous en aurons fini avec ces quelques souvenirs d'ensemble, quand nous aurons signalé les très belles carrosseries de Belvalette et C<sup>o</sup>, Henri Binder et Henri Labourdette. La maison Belvalette nous a montré sur différents stands et sur le sien aussi, un des plus rares

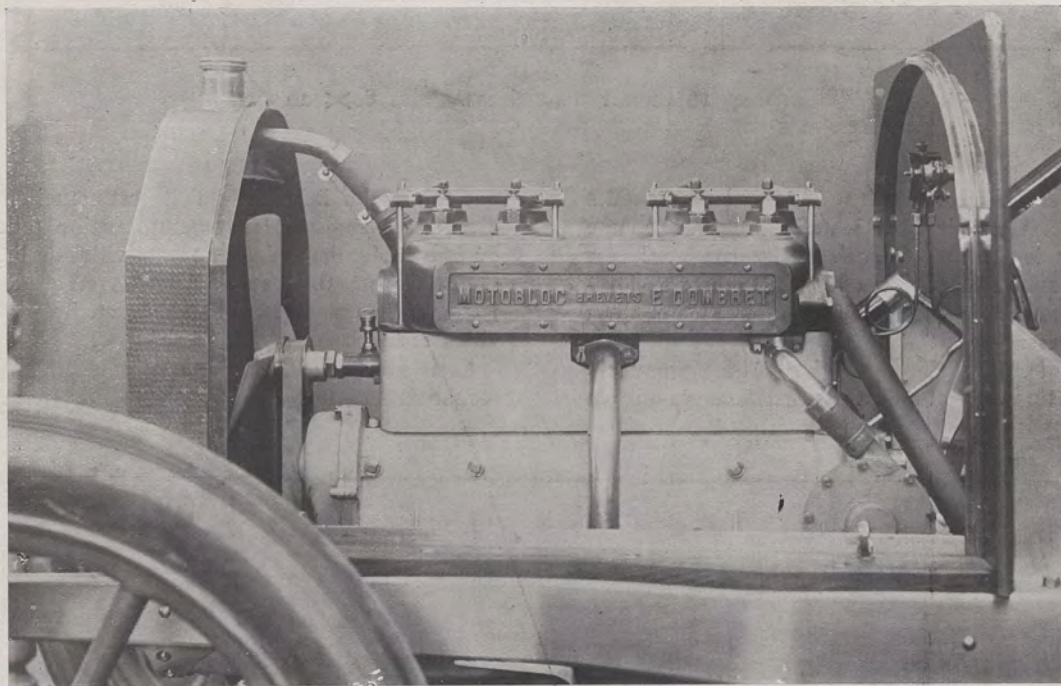
choix de torpedos, limousines, landaulets ou doublephaétons que nous ayons vus. Toute cette fabrication, aux lignes parfaites et étudiées, porte l'empreinte du goût français.

Quant à l'exposition d'Henri Labourdette, elle fut également aussi variée, aussi diverse. Nous avons vu des limousines nouvelles, au toit ouvert, fort curieuses et pratiques. Aussi la recherche du détail particulièrement choisi, des tons nouveaux, des cannares spéciaux. On sent toute une tradition qui se perpétue, toute une race de carrossiers qui ne s'éteint

pas. Voici maintenant sur quelques-unes de ces expositions, les détails techniques qui nous ont été fournis par les intéressés.

Lorsqu'au Salon de 1905, M. Dombret, le directeur-administrateur de la Maison MOTOBLOC, de Bordeaux, exposa son fameux bloc-moteur, on comprit qu'une révolution dans la technique du moteur d'automobiles venait d'être accomplie. L'espérance qu'avait fait naître l'invention de ce moteur était d'ailleurs justifiée, puisque, depuis sept années consécutives, les remarquables brevets Dombret ont assuré aux grandes usines bordelaises une prospérité digne d'envie.

On connaît l'idée directrice — le leit-motiv, dirions-nous, s'il ne s'agissait de mécanique — du bloc-moteur : faire un tout autonome d'organes précédemment indépendants. Monter sur un même carter, le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesse paraît aujourd'hui chose très facile et très simple. C'est l'histoire de toutes les inventions. Mais il fallait, ici, joindre à la conception d'une idée féconde le talent d'exécution sans lequel il n'est point de création. Motobloc conçut et créa un organe nouveau, que des plagiaires copièrent avec



BLOC-MOTEUR E. DOMBRET 4 CYLINDRES 1913



plus ou moins de servilité ou d'adresses. La solution du bloc-moteur, due à M. Dombret, est complétée par l'adjonction de ce volant central qui, dès l'origine, constituera à lui seul une remarquable innovation. On sait, en effet, que ce volant central qui est d'une utilité primordiale pour les moteurs à longue course et à régime élevé, qui sont présentement les plus usités, devient pour les moteurs à 6 cylindres une nécessité, étant donné la longueur du vilebrequin. C'est à cette heureuse disposition qui supprime le porte-à-faux que Motobloc possède actuellement un 6 cylindre tout à fait remarquable sous le rapport de la souplesse, de l'équilibrage et du rendement.

Nous donnons, ci-contre la photographie d'un châssis pour moteur 6 cylindres et celle d'un moteur 4 cylindres. Les connaisseurs qui étaient en foule au dernier Salon, ont ménagé le meilleur accueil à l'exposition de Motobloc. Quoi de plus juste ? Motobloc a une excellente réputation sur le marché français et international, car chacun sait aujourd'hui, que si Motobloc a le moteur le plus logiquement établi qui existe, aucun des organes accessoires n'a souffert d'une inattention même passagère.

Marque avantageusement connue dans sa région dès les premières années de l'automobile, Motobloc, depuis 1905, est devenue une de nos plus importantes usines françaises. Ce succès prouve suffisamment le sérieux de sa construction et la simplicité de son mécanisme.

La torpedo, faisait fureur au dernier Salon. Motobloc exposait un type de torpedo qui fit sensation. Le type O. B. S. 12 chevaux  $80 \times 120$ , comprenant un bloc moteur à volant central (Brevets Dombret), 4 cylindres monoblocs à 4 paliers, changement de vitesse à 4 vitesses, embrayage à disques multiples, magnéto Bosch blindée, refroidissement par pompe centrifuge à grand débit, trois freins, pneumatiques de  $810 \times 90$ , carrosserie torpedo 4 places, compris accessoires usuels, vaut 8.200 francs. Le type O. D. S. 12 chevaux spécial  $80 \times 148$  ne coûte que 9.400 francs.

LA BUIRE, encore une marque régionale, qui de régionale n'a pas tardé à devenir nationale, puis mondiale. Quand, à Lyon, son pays d'origine, on a parlé de La Buire, on a tout dit. Or, la région lyonnaise, qui nous donne tant d'exemples d'une activité industrielle automobile sans égale, est bien connue à la fois par la concurrence acharnée qui la caractérise et par le remarquable champ d'expériences que constitue son sol. A Lyon, pays de l'automobilisme, La Buire s'est taillé une énorme réputation.

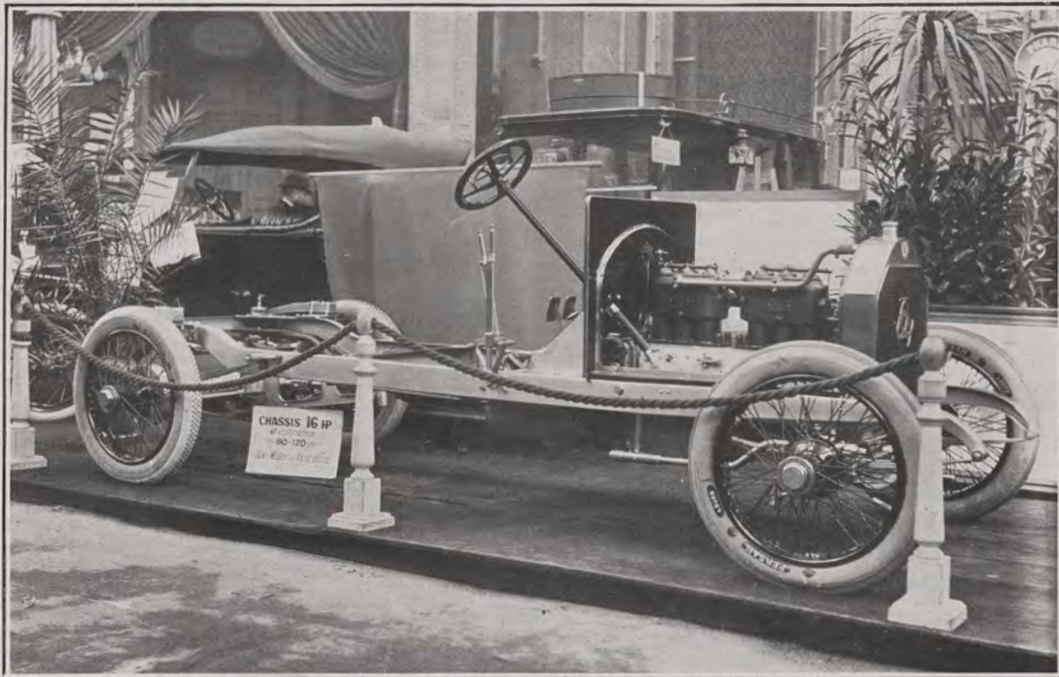
Les ingénieurs de La Buire se sont surtout spécialisés dans la construction des voitures de tourisme. Or, que demande-t-on d'une voiture de tourisme ? D'être à la fois solide, rapide, douce. La Buire est tout cela. Grâce à un effort constant, les techniciens avertis, qui

ont fait de La Buire ce qu'elle est actuellement, ont vu leur chiffre d'affaires augmenter dans une proportion telle, que des agences ont dû être créées dans plus de trente villes de France, ainsi qu'à Alger, Oran, Constantine, et en Angleterre, en Russie, en Espagne, en Italie, en Roumanie, en Norvège, au Brésil, pour ne citer que les villes et les pays les plus importants.

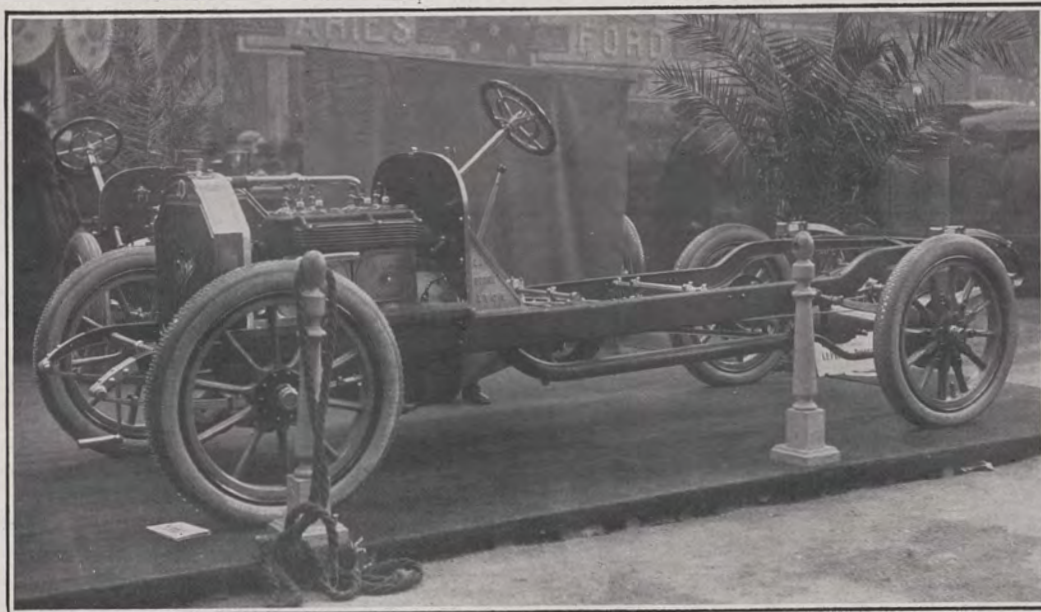
Cette prospérité s'explique par les qualités ordinaires que l'on reconnaît à La Buire : souplesse et robustesse dans les châssis, mise au point parfaite du moteur. Mais cette prospérité a d'autres raisons et entre autres celle-ci : le graissage chez La Buire, qui est automatique, assure une lubrification rationnelle de tous les organes, quelle que soit la quantité d'huile du réservoir. Ce dispositif, adopté par la grande marque lyonnaise, supprime l'encrassement des bougies et évite la fumée produite par les vapeurs d'huile brûlée.

Le châssis de  $80 \times 160$ , dont nous donnons une reproduction, ne

pèse que 800 kilogs. Il fut de ceux qui, au Salon, retinrent le plus l'attention des connaisseurs par l'impression d'équilibre, de fini et de perfection mécanique qui s'en dégageait. La Buire en 1912 a renouvelé son succès de 1910. Que sera-ce en 1913 ?



CHASSIS 16 HP MOTOBLOC 6 CYLINDRES  $80 \times 120$



CHASSIS 12 HP LA BUIRE 4 CYLINDRES  $80 \times 160$



M. BARRÉ, l'aimable et compétent directeur des usines qui portent son nom, a accompli ce tour de force qui consiste à donner trois voitures pour une seule. A première vue, cette affirmation semble être une plaisanterie. Et pourtant non :

Vous prenez un châssis 8/10 ou 10/12, sur lequel vous adaptez une demi-torpedo, c'est-à-dire une torpedo n'ayant que deux places à l'avant, celle du conducteur et celle de son voisin ; cette partie de la carrosserie demeurant fixe. Si vous désirez faire seul ou à deux une promenade, une course, vous ajoutez, pour parachever la ligne, une carrosserie légère, mobile, en forme dite « pointe de course » et vous avez l'auto rêvée du médecin, de l'homme d'affaires, du voyageur de commerce. Si vous voulez faire un voyage, une promenade en famille ou en compagnie d'amis, rien n'est plus simple. En quelques minutes vous enlevez la « pointe de course » que vous remplacez par une carrosserie comprenant deux places et une capote, et votre auto de voyage, confortable, spacieuse est prête pour l'excursion à la campagne.

Toutefois, Barré n'a pas pensé qu'aux chauffeurs ou aux pères de famille, il a pensé à ceux qui ont souvent regretté que l'exiguïté ou la disposition de leur carrosserie les empêchât de transporter tel colis lourd ou volumineux qu'ils eussent bien voulu véhiculer de suite. C'est à l'intention de ces derniers que l'ingénieur constructeur a inventé une troisième sorte de carrosserie amovible constituée par un camionnet léger et pourtant assez spacieux et très robuste qu'il est très facile de placer derrière la torpedo fixe, exactement comme on peut faire de la pointe de course et des deux places de l'arrière, dont nous avons parlé précédemment.

Cette dernière disposition est appelée à rendre de grands services.

L'automobile ayant de plus en plus un but utilitaire, il est certain que cet auto à transformation, à la fois voiture rapide pour visite, confortable et spacieuse pour voyages, et pratique pour le commerce et l'industrie est appelée à un très grand succès.

La voiture Barré a les qualités de la clientèle à laquelle elle s'adresse ; elle sait allier à ce qu'il faut d'élégance pour flatter qui la possède, les qualités de robustesse, de vigueur, d'endurance que recherchent les plus raisonnables.

Ajoutons enfin que les prix de Barré défient toute concurrence. La 8/10 HP série légère coûte 5.100 francs, la 8/10 série forte, 5.500 ; la 10/12 type « Tour de France » 6.200 ; la 12/16 7.600 ; la 16/20 8.700.

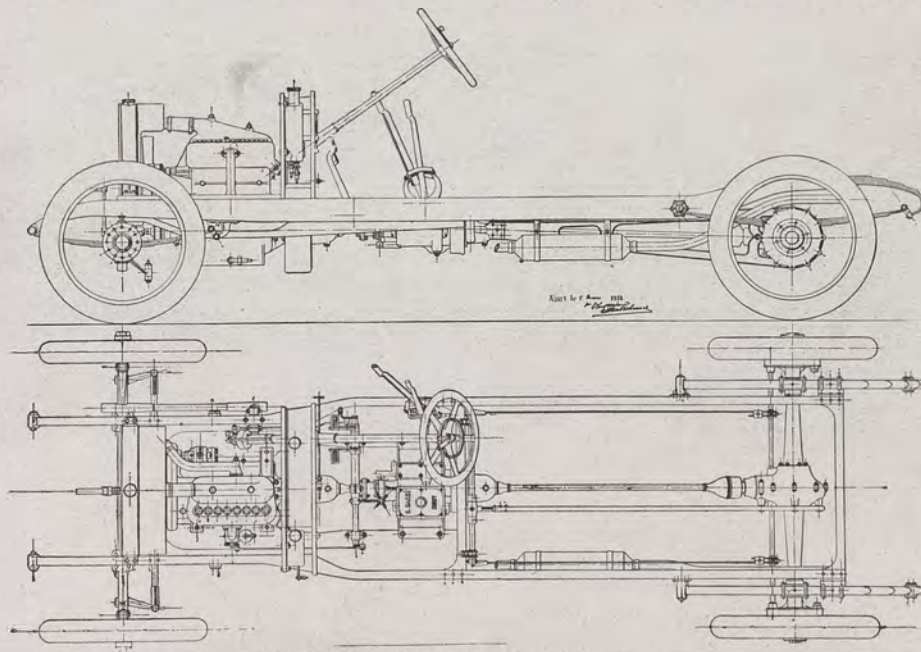
Les caractéristiques générales de la voiture Barré sont trop intéressantes pour que nous ne les signalions pas ; les voici :

Le moteur est un 4 cylindres monobloc, le graissage est automatique. Le refroidissement a lieu par thermo-siphon et ventilateur. Le radiateur est tubulaire. Allumage par magnéto à haute tension. Carburateur perfectionné à dosage automatique et régulier. Le châssis est en tôle d'acier emboutie rétréci à l'avant et surélevé à l'arrière. Les ressorts sont à pincettes (crosse), donnant une suspension excessivement douce et des plus confortables. La direction irréversible comprend une manette sur le volant. L'embrayage par cône cuir de friction, réglable et progressif, est monté sur butées à billes. Le changement de vitesse entièrement monté sur roulement à billes, permet la grande vitesse en prise directe. La transmission est à cardan. Pont arrière porteur, entraînement extérieur. Arbres-essieux renforcés, entièrement montés sur roulements annulaires à billes. Le différentiel est formé par 4 satellites de forme conique et pignons planétaires. Frein à pied et frein à main, intérieurs, protégés de la boue et de la poussière, serrant aussi bien en marche avant qu'en marche arrière. Les roues, d'égale grandeur, forme, sont en bois.

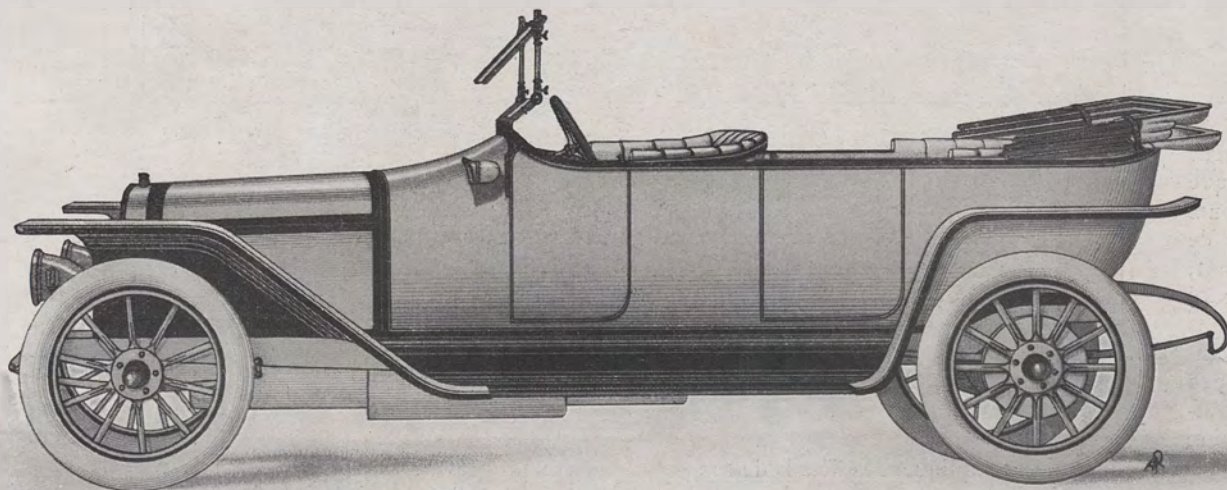
La voiture Barré présentait cette année des améliorations notables. Citons entre autres le montage de la boîte de vitesse sur deux tables solidaires des longerons.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur la fabrication de Barré. Répétons avec les techniciens qu'elle se recommande surtout par la simplicité de sa conception, par le choix des matières premières employées, par son usinage extrêmement surveillé et par la conscience avertie avec laquelle est proposée au grand public cette voiture de force moyenne de qualité excellente qui connut, on s'en souvient, un triple triomphe au cours du Tour de France.

Les résultats d'une épreuve aussi pénible que le Tour, prouvent mieux que tout, les qualités de robustesse, de régularité et d'endurance d'une marque. Le succès de Barré n'a donc surpris personne.



CHASSIS 10X12 HP BARRÉ 75X120, TYPE 1913



TORPEDO 4 PLACES BARRÉ



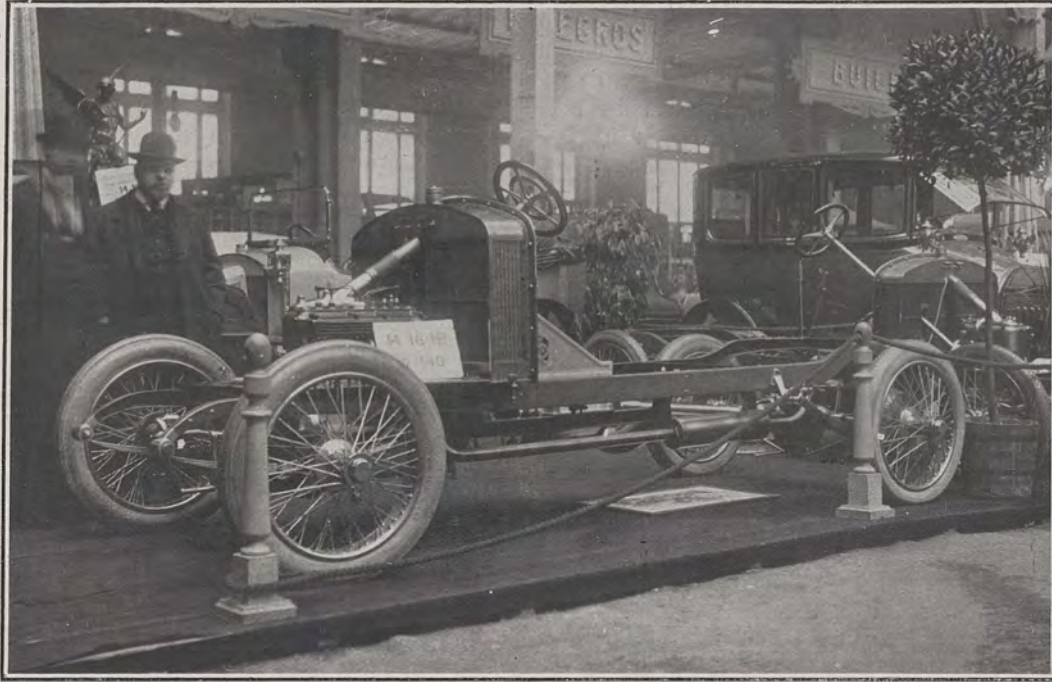
TH. SCHNEIDER s'est imposé cette année d'une manière incontestable par des succès dont la répétition assure la parfaite régularité. Rappelons les performances des Th. Schneider dans la catégorie des voitures de cylindrée de trois litres maximum, à Dieppe, dans les Ardennes, au Mans, au Ventoux, etc. Les Schneider affrontèrent courageusement la lutte qui se termina toujours à leur honneur. C'était assez pour qu'au Salon, le stand Schneider ait été littéralement pris d'assaut à toute heure de la journée, du 7 au 22 décembre.

Indépendamment d'une des voitures victorieuses au cours de l'année, le constructeur de Besançon exposait deux châssis 10 et 14 HP dont nous donnons une reproduction, et deux voitures carrossées. Mais, ce qui constituait le clou du stand Schneider,

c'était une coupe de ce moteur sans-soupape, qui fit, on s'en souvient, une si vive sensation au meeting du Mans.

L'idée de supprimer les soupapes dans la distribution des moteurs à explosion est née de la nécessité de rechercher le silence et l'amélioration du rendement. Ce sont là deux problèmes à la solution desquels le public attache le plus grand prix. C'est là qu'il faut chercher la raison de la vogue dont jouissent actuellement les sans-soupapes. Parmi ceux-ci, le moteur Schneider, dont l'invention est due à M. Antoine Jaubert, est assurément celui dont la perfection mécanique et la régularité de fonctionnement sont nettement supérieures à tous les modèles connus jusqu'ici.

C'est d'ailleurs aux succès que vient de remporter ce moteur désormais célèbre, que Schneider en ajoute un autre : celui de battre dès maintenant, pour 1913, son record de production. Nous avons dit précédemment que le Salon 1912 avait été un salon d'affaires. Avoir le nombre d'agents et de particuliers qui se firent expliquer les détails de fonctionnement du sans-soupape et qui passèrent des commandes, on est aisément persuadé que, sur le chiffre d'affaires réalisé au cours du récent Salon, Th. Schneider s'est taillé la part du lion.



CHASSIS 14-16 HP TH. SCHNEIDER ET C<sup>ie</sup> 82 1/2 x 140

Un des stands les plus visités au cours du dernier Salon, fut assurément le stand TERROT. Il y a longtemps qu'on parla de Terrot pour la première fois. Les bicyclettes Terrot furent de bonne heure célèbres et reçurent dès leur apparition l'approbation des cyclistes et des mécaniciens, pour leur parfaite solidité et leurs souplesses proverbiales. On sait que lorsque le grand constructeur dijonnais entreprit de construire des motocyclettes, ces mêmes qualités, qui avaient fait la renommée des cycles Terrot, assurèrent le triomphe de la motorette Terrot.

Suivant une évolution normale, Terrot est venu à la construction automobile. Au grand Palais, Terrot n'exposait pas de cycles ni de motocycles, dont les modèles 1913 étaient restés au magasin de vente, 30, avenue de la

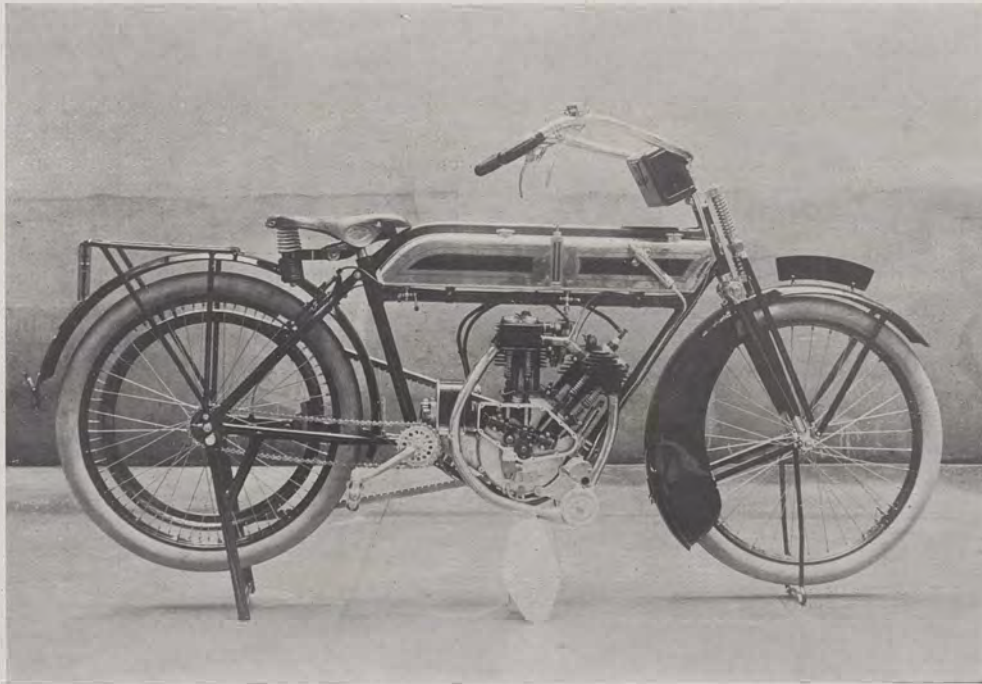
Grande-Armée ; mais en revanche, il nous présentait trois voitures ou plus exactement trois voiturettes qui firent une grosse impression sur les sportsmen.

Ces voitures ne différaient entre elles que par les carrosseries également jolies et séduisantes. Le châssis qui leur était commun était un 10 HP 4 cylindres, à proprement parler une merveille de mécanique, établie avec ce soin, ce souci de l'exactitude jointe à une remarquable sobriété, qui ont toujours fait la spécialité des usines de Dijon.

Bon sang ne peut mentir, dit un proverbe. Les voiturettes Terrot se sont présentées sur le marché automobile avec un nom qui est lourd à porter, mais auquel elles sauront, n'en doutons pas, ajouter de nombreux titres de gloire.

Avant de quitter le stand Terrot et C<sup>ie</sup>, qu'il nous soit permis, revenant un moment sur le modèle de motorette Terrot 2 HP 3/4 modèle 1913, de parler du nouveau

changement de vitesse progressif. Ce dispositif, d'une robuste simplicité, permet de passer du débrayage à la grande vitesse d'une seule poussée de manette, et inversement, et de s'arrêter à volonté entre les deux vitesses extrêmes, établissant ainsi une progression effective et parfaite.



MOTORETTE TERROT, 4 1/2 HP 2 CYLINDRES 67 x 90



Le moteur dijonnais C. I. D. sans soupapes consistait ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, une des nouveautés du Salon. Sa caractéristique réside dans son mode de distribution obtenue au moyen d'un large segment dont l'entaille a les dimensions d'une grande ouverture et qui, logé dans le fond du cylindre, tourne à demi-vitesse du moteur. Grâce à son extensibilité, ce segment s'applique légèrement contre les parois du cylindre et obture les orifices d'admission et d'échappement ménagés dans le fond du cylindre, sauf aux instants où, par son mouvement de rotation, son ouverture est amenée à passer devant l'un de ces orifices.

Il est entendu que, par un réglage approprié, l'ouverture du segment découvre les orifices d'admission et d'échappement aux moments précis où, dans sa course, le piston se trouve aux positions correspondantes à ces temps.

Cette innovation qui assure une souplesse remarquable, un rendement très élevé et une consommation des plus réduites est, certes, toute à l'honneur des usines C. I. D. dont les châssis présentés au Salon comportaient, du reste, maints autres avantages, parmi lesquels il faut mentionner : le nouveau système de graissage du moteur assurant un entretien parfait avec une consommation minimale : l'embrayage, du type à disques métalliques d'une progressivité parfaite et d'un blocage absolu; le changement de vitesse dont l'arbre de commande de l'intermédiaire monté entre deux roulements à billes ne présente aucun porte à faux; le pont arrière enfin fixé au châssis par un parallélogramme articulé et qui évite les déplacements angulaires si préjudiciables aux pneumatiques. Notons enfin, pour terminer, les prix véritablement avantageux, de cette nouvelle marque de province dont le châssis 12 HP moteur sans soupapes est vendu avec son outillage et ses accessoires 8.000 francs sans pneumatiques.

Parmi les fabriques italiennes qui ont marqué leur production par une empreinte vraiment distinguée, il faut citer en première ligne l'AQUILA ITALIANA, la grande maison italienne entièrement renouvelée par les frères Marsaglia, dont le stand, au récent Salon, attirait journalièrement l'élite des sportsmen.

Il est intéressant de constater que l'Aquila Italiana, à l'encontre de maints constructeurs qui, cédant à la concurrence et à l'économie, sont trop souvent portés à imiter l'œuvre des autres et à construire à la hâte, l'Aquila Italiana, disons-nous, appartient à cette aristocratie des constructeurs qui ont dédié tous leurs efforts à la création d'un type original en le haussant graduellement jusqu'à une perfection absolue. Les voitures Aquila, autant dans leur ensemble que dans leurs

organes principaux, forment un modèle inimitable.

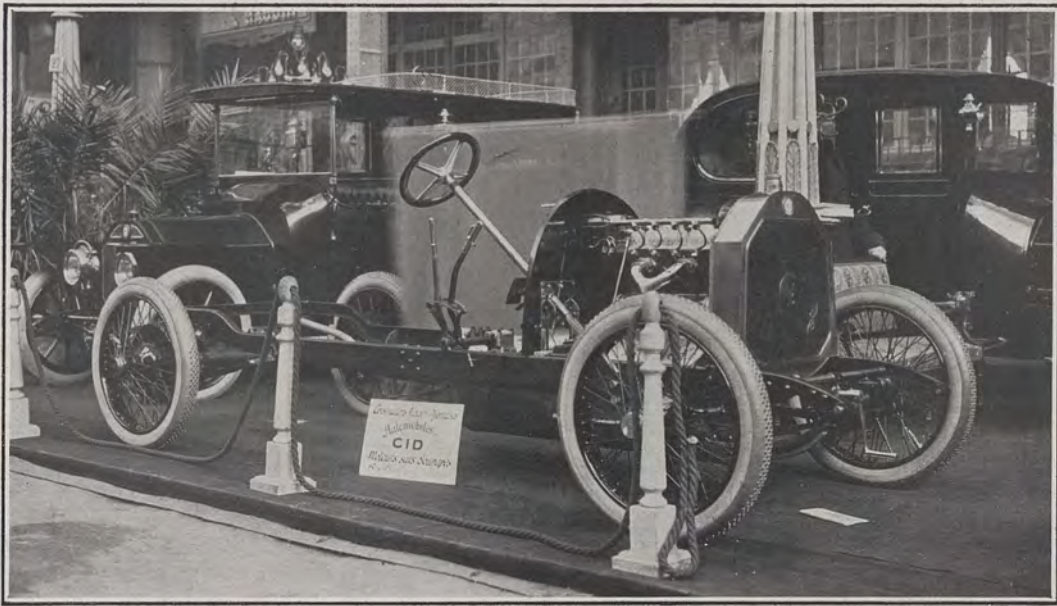
Suivant la règle générale, l'Aquila Italiana a adopté le moteur monobloc, mais le monobloc de la grande firme italienne surclasse les types similaires par son dessin incomparable et par sa puissance. Sa simplicité est sans égale; souple, économe, régulier, puissant, d'un rendement sans pareil, le bloc Aquila est le moteur idéal du touriste.

MM. les frères Marsaglia, qui président aux destinées de la grande marque Turinoise, ont voulu créer un engin d'élite, une voiture idéale, réunir à la fois la vitesse de l'engin de course, à la régularité et à la résistance de la voiture de tourisme, et ont, à l'heure actuelle, réalisé leur désir, grâce aux efforts de leur ingénieur Cappa, un technicien de valeur.

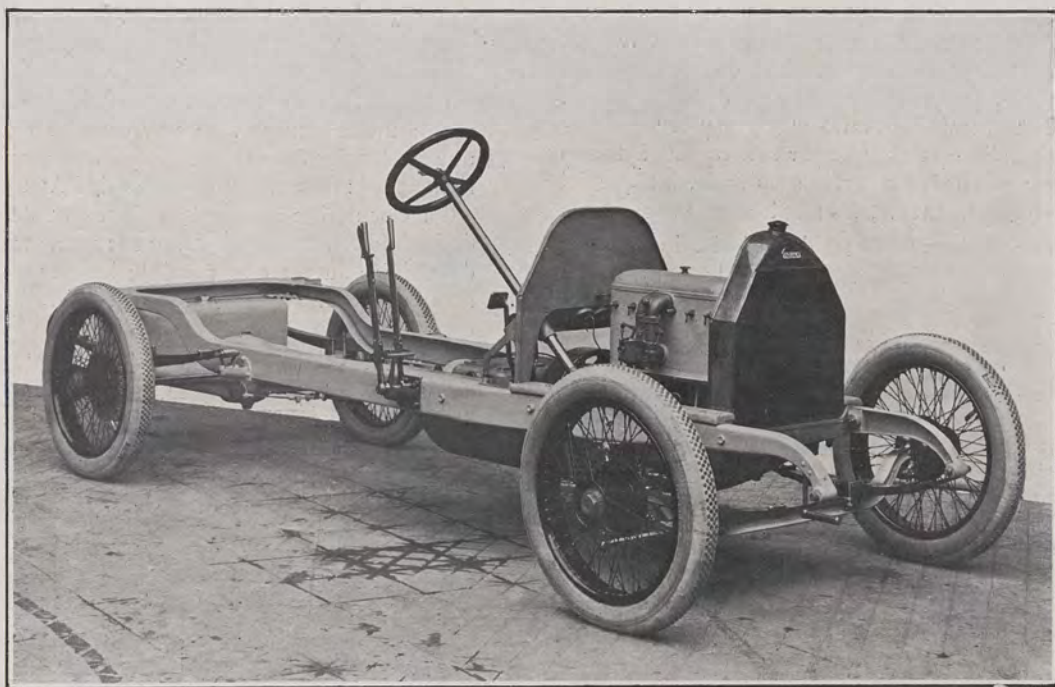
Les voitures Aquila construites en matériaux de choix et par les procédés les plus nouveaux et les

plus perfectionnés prennent place, à l'heure actuelle, au premier rang des véhicules automobiles, par leur qualité, leur fini, leur élégance et aussi leur solidité.

Le six cylindres monobloc Aquila, simple, ramassé, énergique et souple est capable, avec son alésage de 80 millimètres, de donner



CHASSIS 12 HP C. I. D. MOTEUR 4 CYLINDRES SANS SOUPAPES 75x120



CHASSIS AQUILA ITALIANA 35-50 HP SIX CYLINDRES 80x130



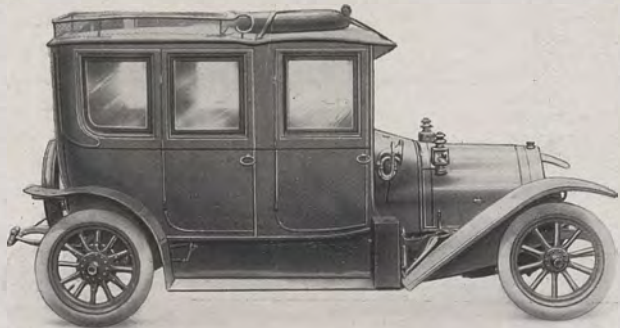
plus de 90 HP et de fournir une vitesse de plus de 130 kilomètres à l'heure.

Le châssis merveilleusement conçu et jalousement établi, soutient avantageusement la comparaison avec ceux présentés par toutes nos grandes marques.

Complétons cette étude succincte sur l'Aquila Italiana en signalant la perfection du pont arrière, le changement de vitesse robuste et silencieux, les roues démontables en bois, et l'on comprendra aisément le succès de cette grande marque italienne, qui est appelée à prendre, avant peu, une place sérieuse sur le marché mondial.

Aquila Italiana présentait cette année deux types de voitures.

L'une, la 20-30 HP 4 cylindres, victorieuse au dernier meeting du Mont-Ventoux; simple et puissante, vite et souple, voiture idéale à la fois pour la ville et pour le tourisme; l'autre 35-50 HP 6 cylindres, véritable véhicule de luxe, d'une construction soignée, raffinée même,



14 HP DE BAZELAIRE, CONDUITE INTÉRIEURE

De Bazelaire exposait cette année deux types des voitures légères, une 12 HP et une 14 HP, qui donnent entière satisfaction à la nombreuse clientèle qui les emploie.

Voici du reste quelles en sont les caractéristiques :

Moteur quatre cylindres monobloc 76x120, à soupapes commandées par un seul arbre à cames.

Allumage assuré par une « Bosch ».

Carburateur Claudel.

Direction F. de Bazelaire à secteur hélicoïdal et vis sans fin.

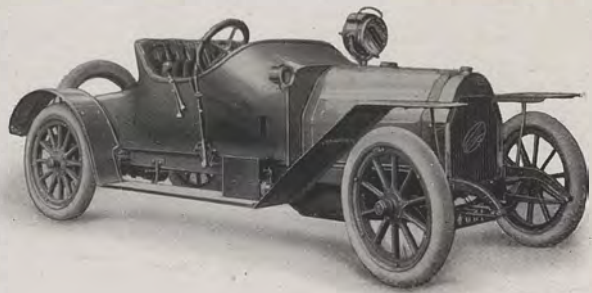
Refroidissement par thermo-siphon et le radiateur.

Suspension de la boîte de vitesse au châssis.

Pas d'essieu lourd, mais un carburateur en aluminium, où se meuvent deux trains baladeurs.

Quatre vitesses et une marche arrière.

Bazelaire qui, depuis son apparition dans le monde automobile,



TORPEDO 12 HP DE BAZELAIRE

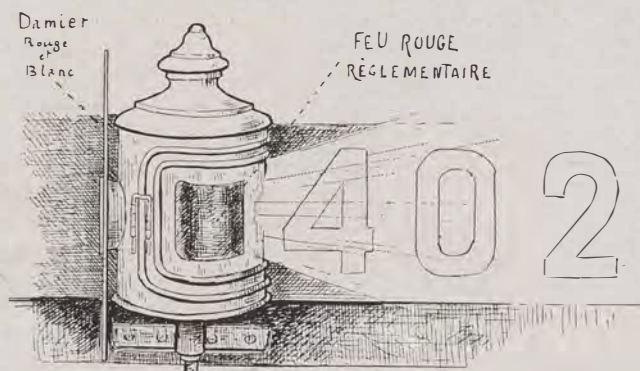
ne connaissant pas de rival de par les dimensions de son monobloc et par son rendement et pouvant se transformer de la plus riche voiture de ville au plus vertigineux engin de vitesse.

\*\*

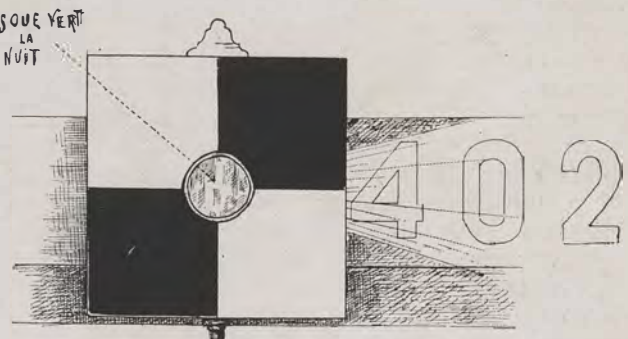
Parmi les stands les plus fréquentés, signalons également celui de la maison DE BAZELAIRE, qui exposait deux types de voitures légères, une 12 HP et une 14 HP qui ralliaient la majorité des suffrages.

Leur construction en est toute personnelle, ainsi que le démontre la transmission, par exemple, qui est toute différente de la généralité.

L'arbre longitudinal de transmission, au lieu d'attaquer un différentiel réfugié sur le pont arrière et soumis par conséquent à toutes les insultes de la route comme sur la plupart des voitures, attaque ici un différentiel accolé, entre parenthèses, à la boîte des vitesses, qui est confortablement assise sur deux traverses de châssis, indifférent, par conséquent, aux trépidations que subit d'habitude le pont. De ce



POSITION DE L'AUTOMATIC-PROTECTOR, LA VOITURE EN MARCHÉ



POSITION DE L'AUTOMATIC-PROTECTOR, LA VOITURE AU RALENTI

différentiel aux roues, deux arbres à cardans transversaux communiquent le mouvement.

Ajoutons enfin que le châssis est muni de la suspension compensée Houdaille et Sabot, ce qui assure aux excellentes voitures de l'ingénieur de Bazelaire, une suspension unique et un confort idéal.

laquelle remonte au début de cette industrie, nous a habitué chaque année à sortir des nouveautés intéressantes, n'a pas, on le voit, failli à la règle et les innovations remarquées sur ses modèles expliquent leur indéniable succès.

Les châssis de Bazelaire, conçus avec méthode, très étudiés et éprouvés par toute une série d'essais sévères et rigoureux, ne sont, en effet, rien moins que parfaits.

\*\*

Chaque Salon nous vaut un certain nombre de nouveautés plus ou moins intéressantes et d'un avenir plus ou moins certain. Il en était une au dernier Salon qui nous parut en tous points digne de retenir l'attention : nous voulons parler de l'AUTOMATIC-PROTECTOR.

La circulation automobile devenant de plus en plus intense, les difficultés et partant les dangers augmentant chaque jour, il importe de réduire autant que possible les risques de cette circulation par l'emploi de méthodes simples et infaillibles. Tous les touristes ont

constaté avec nous qu'un grand nombre de collisions sont dues à ce fait que, lorsque se produit un arrêt brusque dans une enfilade de voitures, un télescopage général se produit. Lorsque l'on va lentement le dommage est de peu d'importance, mais si, en pleine lancée, la voiture qui vous précède, stoppe, un accident grave peut en résulter. Grâce à l'Automatic-Protector, ces risques n'existent plus.



L'AUTOMATIC-PROTECTOR, comme le montrent nos desseins, n'est autre chose que la lanterne arrière présentant sur une de ses faces le damier rouge et blanc, bien connu des chemins de fer signalant l'arrêt complet, l'autre partie de la lanterne éclaira le numéro en même temps qu'elle présente le feu rouge réglementaire.

Monté sur un pivot, cet appareil agit instinctivement et automatiquement par la pédale du débrayage, c'est-à-dire sans aucune commande spéciale. Lorsque la voiture est en marche, cette lanterne présente le feu rouge. L'obstacle surgit-il, ou le conducteur veut-il tourner ou s'arrêter? il débraye, et l'appareil pivotant sur lui-même, présente le damier rouge et blanc, signal d'arrêt pour les voitures suivantes.

La nuit, le centre du signal est éclairé d'un feu vert, interprété de la même façon que le damier.

Le chauffeur ne sera donc plus contraint d'abandonner son volant pour faire des signes qui, la nuit, passent inaperçus. Indépendamment de notre volonté, que nous y pensions, les graves accidents que nous avons trop souvent enregistrés ne seront plus que de mauvais souvenirs.

L'Automatic-Protector supprime les gestes de la main, les coups de freins inutiles, les moteurs bloqués, les ennuis, les procès; il assure la tranquillité du chauffeur, la sécurité des voyageurs et la protection de la voiture.



L'ŒUVRE DE L'AUTOMATIC-PROTECTOR  
LA PREMIÈRE VOITURE, MUNIE DE L'AUTOMATIC-  
PROTECTOR, SIGNALANT SON RALENTISSEMENT

Que l'on soit piéton ou automobiliste, il est un cauchemar qui vous est commun : la boue. Paris et la campagne souffrent également de cette plaie à laquelle, depuis quelques années, on cherche à mettre un terme.

Comment éviter la projection de la boue ! Le plus simple serait assurément de supprimer la boue ; mais il faut avouer qu'en hiver, dans les voies très passagères, tous les services de voirie du monde demeureraient impuissants à chasser la boue où elle doit trouver place : à l'égout. La boue est devenue un danger. Nos lecteurs se souviennent de la pétition que signèrent récemment les habitants de plusieurs rues de Paris, dont les magasins étaient abominablement souillés par la boue projetée au passage fréquent de véhicules rapides. Or, la boue d'une ville comme Paris, présente certains inconvénients particuliers, dont le principal est que cette boue lourde d'huile, de graisse, de cambouis et de goudron adhère plus exactement aux vêtements où elle fait une tache, attaque la peinture des devantures et le vernis des voitures.

Ce ne sont pas seulement, comme nous le disions tout à l'heure, les piétons qui doivent s'aplatir contre les maisons contre les maisons au passage d'un autobus, qui protestent ; ce ne sont pas seulement les propriétaires et les boutiquiers qui fulminent contre les maudits éclabousseurs ; ce sont aussi les chauffeurs qui se plaignent de s'envoyer réciproquement cette abominable boue, qui nécessite un nettoyage continu des voitures et précipite l'action malfaisante du temps sur les carrosseries.

Justement émus de ces doléances et de ces plaintes du public, plusieurs Automobile-Clubs instituèrent des concours de pare-boue.

Dans notre numéro du 10 Novembre dernier, nous avons rendu compte, en l'illustrant de photographies appropriées du concours organisé à Versailles les 2 et 3 Novembre par l'Automobile-Club de Seine-et-Oise, qui s'est surtout attaché depuis quelques années à la réalisation des idées pratiques — c'est en effet en partie à l'initiative

de l'A.-C. de Seine-et-Oise que nous devons l'antidérapant. —

Le programme de ce concours qui permettait de juger les appareils à la fois d'après leur aspect, leur prix, leur facilité d'emploi, leur efficacité et leur solidité, comprenait deux épreuves. Les concurrents — ils étaient quinze — devaient effectuer, le 2, le trajet Versailles-Chartres et retour, et satisfaire le lendemain à des épreuves de démontage, de remontage et d'accostage.

Les dispositifs proposés par les inventeurs à l'attention du jury étaient soit du type flasque, soit du type circulaire, soit du type balai.

Le jury de ce concours utile et original était composé d'ingénieurs de la ville de Paris, de l'Automobile-Club de France et des Ponts et Chaussées. Il s'agissait, pour les concurrents, de passer, le second jour, à une allure moyenne sur une route très boueuse sur les côtés de laquelle étaient disposés des écrans. La boue projetée était recueillie sur ces écrans. Un grand nombre de curieux et de spécialistes suivirent les différents essais des constructeurs, et la plupart des systèmes donnèrent des résultats satisfaisants. Il en est un toutefois qui se comporta d'une manière remarquable et fut, à l'unanimité des juges, classé premier, c'est le pare-boue Garchey.

Le pare-boue Garchey se compose d'un anneau en caoutchouc moulé en forme de cuvette et fixé à la jante de la roue par quatre agrafes. Le verrouillage de l'appareil se fait sur un seul point au moyen d'un ressort flexible qui se pose ou s'enlève en quelques secondes.

Le pare-boue ainsi monté est d'une solidité à toute épreuve et demeure complètement à l'abri des coups du trottoir.

Un des principaux avantages du pare-boue Garchey est d'être d'une solidité à toute épreuve et d'une invisibilité à peu près absolue, car il se confond avec le pneu dont il a la couleur et dont il épouse la forme. L'usure de ce pare-boue est à peu près nulle, puisqu'il n'a, à proprement parler, à supporter aucune fatigue. Ainsi, sous le

rapport de l'esthétique et de la simplicité de montage et de démontage, le Pare-boue Garchey constitue un accessoire utile au premier chef, mieux, indispensable.

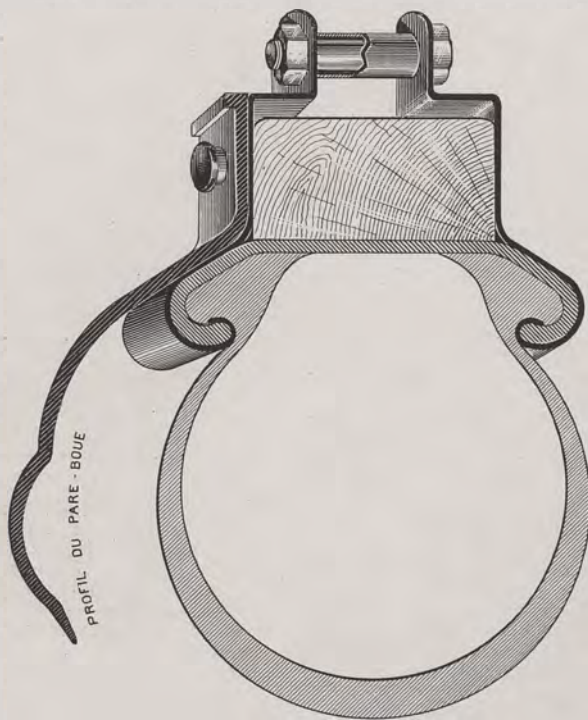
Au sujet du démontage, signalons encore, qu'en été, lorsqu'il fait beau, rien n'est plus simple que de plier le Garchey tout comme une chambre à air et de le mettre dans le coffre en attendant que l'état de la route ou le passage dans une ville invite à l'adapter à nouveau sur les jantes, travail dont la rapidité n'a d'égale que la facilité.

Le pare-boue Garchey présente encore une particularité qui est le propre de toutes les inventions appelées à un grand retentissement : il s'adapte indistinctement à toutes les voitures ayant des pneumatiques. La seule précaution essentielle qu'il convient de prendre est de disposer les agrafes de façon à diviser le cercle de la jante en quatre parties rigoureusement exactes.

Ajoutons que la question des pare-boue fait son chemin, puisque le Conseil municipal de Paris a ouvert récemment un concours de pare-boue pour autobus, concours qui a réuni près de 500 projets.

Ce sera pour M. Garchey une occasion de plus de montrer quels services son invention est appelée à rendre.

La maison Garchey, 39, rue Labryère, qui a pris des brevets pour la France et pour l'étranger a compris que, pour donner de suite une extension importante au fameux pare-boue, il fallait non seulement que celui-ci réponde parfaitement aux desiderata du public, que son



COUPE DU PARE-BOUE GARCHEY



prix de revient, achat et entretien, fût tel, que la clientèle, de suite conquise, marqua sans hésitation, la confiance qu'elle lui accordait.

Le pare-boue Garchey est établi sur deux types : le type taxi-auto et voiture de livraison, et le type voiture de luxe pour tourisme et ville.

Le prix des anneaux de caoutchouc pour le premier type, varie de 30 francs par unité pour pneu de 750 x 75, à 65 francs pour pneu de 935 x 135, ce prix, pour les mêmes dimensions de pneu. Mais, dans le type luxe, oscille entre 40 et 75 francs. Ajoutons qu'une diminution est faite lorsque 4 anneaux sont pris à la fois et que le prix des agrafes, des segments et des ressorts de fixation, est compris entre 1 franc et 2 fr. 70!

M. Garchey au concours de Versailles a obtenu, nous l'avons dit, la première place. Il s'est vu en outre décerner le grand Prix de la Ville de Paris.

Iugénieur, travailleur obstiné, homme du métier, M. Garchey recueillit les félicitations unanimes des membres du jury. Son pare-boue assure en effet la suppression complète des projections de boue, son aspect est d'une esthétique parfaite et son bon marché est indiscutable.

Le difficile problème du pare-boue est maintenant résolu, demain toutes les voitures seront munies de pare-boue et nous pourrons vaquer à nos occupations à l'abri de la boue dévastatrice.

Un tour de manivelle... et l'on passe.

C'est du nouveau Klaxon mécanique Blériot, que nous voulons parler. Cet appareil très simple, se compose essentiellement d'un disque en acier, véritable diaphragme qui vibre sous les impulsions

produites par une roue à rochet entraînée par deux engrenages qu'actionne une manivelle. Le Klaxon mécanique Blériot, qui est destiné à remplacer l'avertisseur électrique et qui émet un son à la fois strident et puissant se place à portée de la main, à droite du volant de direction, le bras étant légèrement tendu.

Avertisseur d'une simplicité extrême, fonctionnant à la main, sans accumulateurs, le Blériot-Klaxon mécanique est le plus puissant, le plus commode, le plus sûr des appareils similaires.

Et il y en avait au Salon!



L'AVERTISSEUR BLÉRIOT-KLAXON-MÉCANIQUE

On peut considérer, ainsi que nous l'avons déjà dit, que le Salon de l'Automobile de 1912 a été une des plus importantes expositions de notre industrie spéciale, que nous ayons eue.

PAUL ROUSSEAU.

## A NOS ABONNÉS

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

Après le 1<sup>er</sup> janvier, pour les abonnements de France et de Belgique qui n'auraient pas été renouvelés, les quittances seront présentées à domicile augmentées de 0 fr. 50 pour les frais de poste.

Etant donné la fréquence des déplacements, nous avisons nos abonnés que la direction du journal ne tiendra compte que des changements d'adresse accompagnés de 0 fr. 60 pour frais de réimpression des bandes.

## PETITES ANNONCES

### OFFICIER MINISTÉRIEL

MAISON rue des Canettes, 10. Rev. br. 4.250 fr. M. a p. 42.000 fr. A adj. s' i ench., Ch. Not., Paris, 24 janvier. M<sup>e</sup> BRÉCHEUX, not., 21, av<sup>e</sup> d'Italie. T

### AVIS A NOS ABONNÉS

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

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

**Ponette rouanne**, 1<sup>m</sup>53, pret ant 5 ans, vite attelée, très brillante, 1.200 fr. — **Ponette baie**, 1<sup>m</sup>17, 9 ans, conduite par dames et enfants, très douce, 300 fr. M. Justeau, villa Gatine, à Croix-de-Vie (Vendée). 368

**Pur sang hongre**, alezan, avec papiers, 10 ans, beau modèle, 1<sup>m</sup>62, 500 fr. S'adresser à M. Favre, officier des Haras, St-L. 369.

**Iliade**, jument alezane, 1<sup>m</sup>55, joli modèle, belles actions, très sage et très douce, pleine de qualité, montée et attelée trotte en 1'40". Avec toutes garanties, 1.550 fr. S'adresser J. R. bureau du journal. 370

**Flamèche**, jument baie, 1<sup>m</sup>63, 7 ans, par Sébastopol, demi-sang trotteur et Panique, par Galant II, demi-sang, trotteur, très beau modèle, du fonds, le kil. en 1'40", très sage attelée, indifférente tramways, autos, service charrette ou coupé, toutes garanties, 1.500 fr. R. Hyde, 1, rue Etienne-Delarue, Rouen. 371

**Irlandais**, 8 ans, 1<sup>m</sup>60, ravissant modèle, très gros sauteur, très sage attelé. 2.200 fr. — Lieutenant de La Fontaine, Provins. 373

A enlever suite : **Broxton**, bel irlandais alezan, 9 ans, très osseux et membré, actions brillantes, vite, infatigable, agréable, 3 allures, peur de rien. Sauter adroit. Photo. 1.800 fr. — Pecquet, Ermitage, Croissy-sur-Selle (Oise). 374

**Irlandaise**, irréprochable modèle, 9 ans, 1<sup>m</sup>60, parfaite, très membrée, saine et nette, garanties, chasse journalièrement sous cent kilog. 2.000 fr. — Cte de Milly, Berze-le-Châtel, Sologne (Saône-et-Loire). 375

**Irlandaise** alezane, 5 a. 1/2, saine, nette, bonnes allures, sauteuse, montée en dame. 2.500 fr. — Cocher Léon, 187, rue de la Pompe. 376

Excellente occasion : **Delage**, 12 chx 1910, torpédo sport, 4 places, extra-léger, vite, parfait état, roues métalliques « Gallia », capote, phares, lanternes, pneus neufs, accessoires. — M. J. de Charsonville, Orléans. 378

**Belle chiotte bleue d'Auvergne**, six mois, très distinguée, grâce, infusion sang pointer, Rock de Beaugrenier, 120 fr. Robert Stevens, château de la Trinité, Beaulieu, par St-Maurice-les-Charencey (Orne). 372

**Coquet**, remarquable chien de police, primé dans de nombreux concours, ayant pris part aux démonstrations dont il est question dans le présent numéro, est à vendre. — S'adresser à M. H. Mouton, 3, boulevard Carnot, Le Vésinet (S.-et-O.). 377

A vendre, **Milka**, chienne levrier russe barzoï, grand avenir, merveilleux pedigree, inscrite au grand livre des origines fran-



çaises n<sup>o</sup> 17 678, sujet rare, parfaite en tout, issue de mère premier prix Paris et père importé Russie ayant eu aussi nombreux prix. Plusieurs autres jeunes et adultes. S'adresser à Mme F. de Rovira, chenil des Capeillans, par Saint-Cyprien (Pyrénées-Orientales). 367

On cherche à louer une propriété non meublée pour avril, à la montagne, altitude 300 à 800 mètres; 10 à 12 pièces, écurie, remise, dépendances de campagne, jardin et petite prairie. 8 à 10 heures de Paris, pays salubre et ensoleillé abrité des vents du Nord. Loyer annuel 2.000 à 2.500 frs. — Adresser offres à M. André B., 78, au Journal. 379

### ECHOS

Chacun s'apprête, en dépit des alarmes internationales, à célébrer gaiement les fêtes du Nouvel An. Les magasins ont retrouvé leur affluence habituelle et, sur les boulevards, les baraques offrent à la foule des

flâneurs l'étalage de leurs articles de fantaisie. Elles rappellent aussi par des affiches apposées sur leurs planches un vin tonique connu de tous et qui fera florès pendant ces fêtes, le délicieux Dubonnet.

*La Corrida*

PARFUM  
ULTRA  
PERSISTANT

PARFUM  
POUDRE  
LOTION  
SAVON

18 PLACE VENDÔME  
PARIS

**ED. PINAUD**

18 PLACE VENDÔME. PARIS

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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