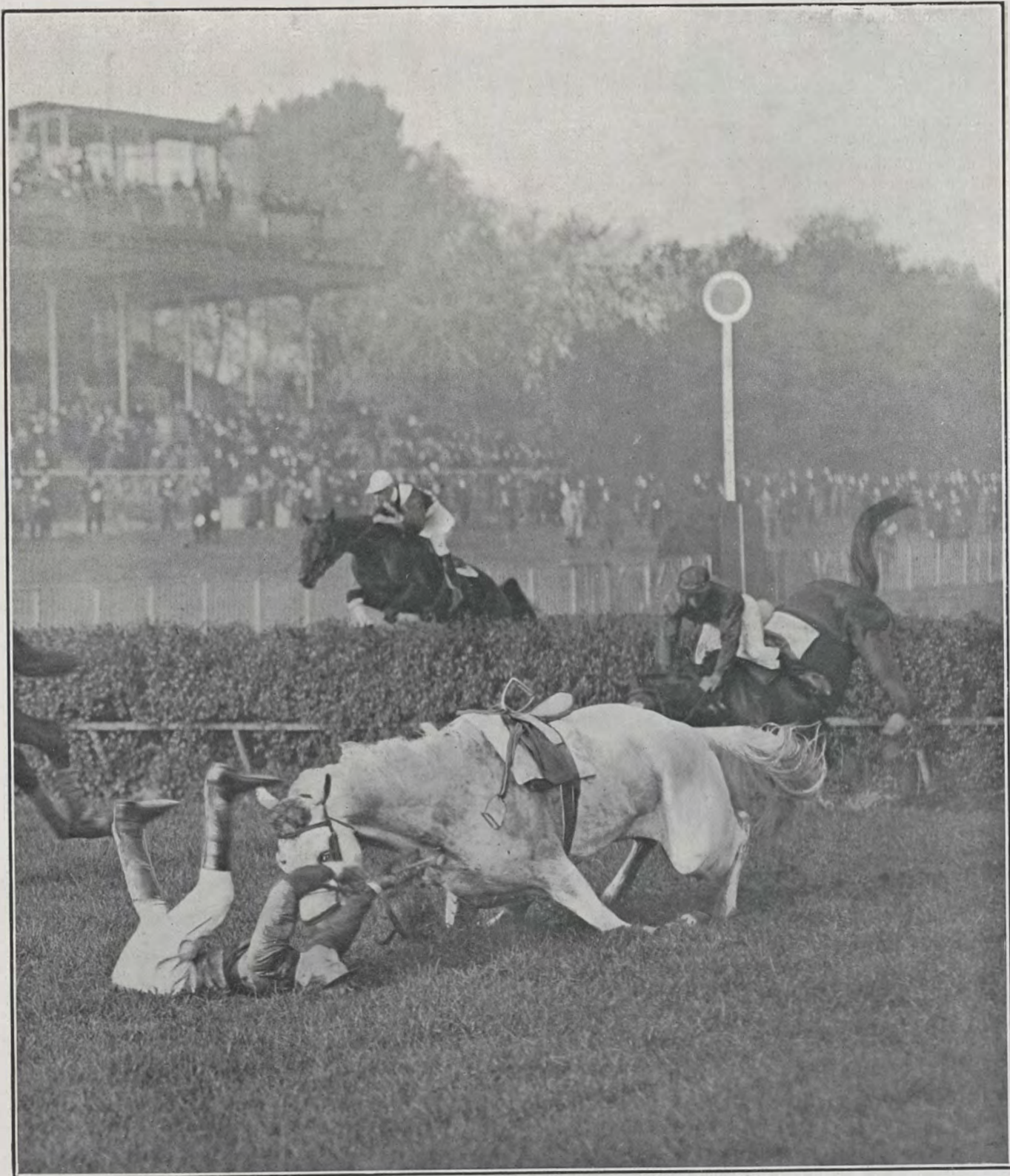


LE

# SPORT UNIVERSEL

## ILLUSTRÉ



AUTEUIL, 19 OCTOBRE

CHUTES, A LA RIVIÈRE DES TRIBUNES, DE CASABLANCA IV (POWERS) ET DE HUETAMO (H. GIBBONS) DANS LE PRIX DE SAINT-GERMAIN

## CHRONIQUE

**M**ALGRÉ quelques accrocS, les grandes courses de ces derniers jours ont plutôt confirmé le mérite de nos meilleurs trois ans; en Angleterre, par contre, le Cesarewitch a, sous ce rapport, causé une nouvelle déception : le vainqueur du Saint-Léger, Night Hawk, en lequel on pouvait encore espérer trouver un cheval tardif, mais résistant et doué de tenue, a couru de façon obscure, si obscure que le résultat de Doncaster devient plus incompréhensible que jamais. La production anglaise de 1910 serait donc définitivement condamnée, si elle n'avait encore une double chance de réhabilitation avec la course que feront mercredi prochain dans le Cambridgeshire Florist et Cantilever. Quelle chute, en tout cas, après les illusions que l'on se faisait il y a un an à pareille époque sur une pléiade de deux ans, comme on n'en avait jamais vu, disaient les plus enthousiastes ! Où s'est évanouie la gloire des Craganour, Shogun, Louvois, Radiant, Day Comet, Rock Flint, qui finissaient dans cet ordre dans le Middle Park Plate ? On ne peut que souhaiter meilleure fortune à Corcyra et Stornoway, qui viennent cette année de prendre les deux premières places dans l'épreuve classique entre toutes des two years old, mais sans s'abandonner à de trop ambitieuses espérances. Le vainqueur cependant, un fils de Polymelus (gagnant du Cambridgeshire de 1906), paraît un poulain des plus honnêtes : après un début honorable où il finissait troisième derrière des concurrents possédant déjà l'expérience de l'épreuve publique, il a enlevé ses quatre autres courses avec toute la sûreté désirable. Par un singulier oubli de ses éleveurs et propriétaires, lady et lord Londonderry, il n'est pas engagé dans le Derby, tandis qu'il est inscrit dans les deux autres grandes épreuves classiques de 1914, les Deux Mille Guinées et le Saint-Léger.

Dans la course d'Epsom au contraire, comme dans celle de Newmarket et celle de Doncaster et aussi dans notre Grand Prix de Paris, est engagé un autre poulain qui a fait ces jours derniers ses débuts, pas bien brillants du reste, mais qui était précédé d'une certaine réputation : d'abord comme camarade de travail du fameux Tetrarch, puis en raison de son origine et de sa provenance : Argentino, tel est le nom de ce poulain, est un des premiers produits de Cyllene nés dans la République Argentine ; mais, malgré l'intervention des saisons dans l'autre hémisphère, sa mère avait été saillie au printemps comme les poulinières de nos climats, afin que le produit pût disputer dans des conditions normales les grandes épreuves européennes. Argentino réussira-t-il à battre sur leur propre terrain d'Epsom les chevaux anglais et renouvellera-t-il l'exploit accompli seulement par le français Gladiateur, le hongrois Kisber et le yankee Iroquois ? sa première tentative ne permet guère de l'espérer : il a fini dans les Prendergast Stakes médiocre quatrième, derrière trois fils de Sundridge, Parhelis, Sunny Lake et Longtown.

Pendant que nous parlons des courses étrangères, signalons le succès dans le Prix Austria de Vienne — qui correspond, sauf la distance de 1.300 mètres, au Prix de la Forêt — d'un fils de Gouvernant, le deux ans Confusionarius. Coïncidence assez bizarre, la carrière de Confusionarius, jusqu'ici, ressemble trait pour trait à celle de Corcyra ; comme le gagnant du Middle Park, il a dans sa première course fini troisième (derrière deux des adversaires battus par lui dimanche dernier), puis a réussi dans toutes ses tentatives, y compris la grande épreuve d'il y a huit jours, où il était suivi par la gagnante de 1912, Eva, et par un de ses contemporains, Percy, dont on escomptait généralement la victoire.

Notre Prix de la Forêt, à nous, a été la pure et simple répétition du Grand Critérium en ce qui concerne Le Grand Pressigny et Sardanapale, sauf que celui-ci a eu cette fois la partie aussi franche que ses partisans pouvaient la souhaiter, et qu'ils seraient bien en peine de lui trouver une nouvelle excuse. La supériorité — actuelle — du fils de Saint Bris sur celui de Prestige n'est plus contestable, non plus que celle de ce dernier sur les autres compétiteurs ; mais, pour l'avenir, tout espoir de revanche n'est pas interdit aux battus ; les deux premiers bénéficient, en ce moment, d'un développement

beaucoup plus complet que celui de leurs adversaires, et parmi ceux-ci, Roselys et Maître et Seigneur ont fait preuve d'une ardeur à la lutte et d'une persévérance qui méritent d'être retenues.

La sœur de Dagor paraît en effet beaucoup plus digne de confiance sous le rapport du caractère, sinon sous celui de la qualité, que son trop illustre frère, à l'égard duquel on ne sait plus trop quelle opinion garder. Il est vrai qu'il y a des courses qui semblent d'abord promettre des rencontres du plus haut intérêt, et pour lesquelles ensuite tout tourne mal. Le Prix du Cèdre de 1913 mérite certes d'être rangé dans cette catégorie. Nous avions espéré y voir aux prises Nimbus avec le vainqueur du Derby : le fils d'Elf a été retiré. Puis Fidélio, qui paraît favori, s'est trouvé sans jockey, on ne sait trop pourquoi ni comment, à l'instant où les rubans se levaient, et cet incident a pu avoir aussi pour Dagor certaines conséquences fâcheuses. Bref, le fils de Flying Fox a fait une course détestable, qu'il est difficile d'attribuer à l'état du terrain, un peu mou et collant certes, mais ni profond ni boueux, s'il ne lui faut que cela pour charogner !... Finalement, la victoire est restée au concurrent le plus prêt, le mieux affûté : Fauche le Vent était, en vérité, dans une condition merveilleuse, et comme il avait déjà précédé à Maisons-Laffitte l'idélio, que celui-ci avait également fini dans le Prix du Conseil Municipal derrière Bavard, il n'y a peut-être pas à regretter autrement l'abstention involontaire du cheval du baron Gourgaud. Il venait d'ailleurs de trouver une compensation anticipée à ce déboire en s'adjudgeant sans peine le Prix Perth sur Afgar — qui a trouvé lui aussi sa course à Longchamp dimanche — Chut, Trinqueuse et Pantagruel.

On n'est pas bien fixé sur le véritable mérite de Coraline, qui peut, comme beaucoup de juments, avoir trouvé à l'automne une valeur exceptionnelle ; et par suite, il est difficile d'apprécier la défaite que la fille de Henry The First vient d'infliger à Brûleur dans la première manche du Prix Edgard Gillois. Cependant on a l'impression que le poulain de M. de Saint-Alary n'était pas plus lui-même mercredi dernier que dix-sept jours auparavant dans le Prix du Conseil Municipal ; une fois les animaux de cette importance jetés hors de leur forme, il leur faut un repos absolu et prolongé pour y revenir. Il est donc plus prudent de ne voir là qu'une défaillance passagère et non pas une véritable déchéance. A cette même réunion du Tremblay, l'infatigable Veillée a fini par gagner sa course et le handicap final est revenu à l'extrême outsider Naïade, qui a donné au pesage comme à la pelouse plus de 50/1.

\*  
\*\*

Les courses d'obstacles ne prennent encore que peu à peu l'importance qui va bientôt leur donner le pas sur les courses plates en attendant que l'échéance de la mi-novembre les laisse maîtresses absolues des hippodromes. Pour ne pas changer, il semble que l'écurie Veil-Picard s'annonce plus redoutable que jamais. Bozkario se perfectionne comme steeple-chaser et a fourni un excellent parcours samedi à Auteuil dans le Prix de Chambly ; Zéuith II a remporté de son côté, dans le Prix du Vieux-Rouen, un premier succès qui sera sans doute suivi de beaucoup d'autres. Il est vrai que la casaque maïs et cerise a dû se contenter de la seconde place derrière la casaque vert et orange de M. Hennessy dans le Prix Jupiter, dont l'arrivée a présenté une particularité assez curieuse : les trois jeunes steeple-chasers qui ont fini en tête sont trois petits-fils d'Ermak, Le Mont Saint Michel (propre frère de La Malfiera), Perdigaïl par Rataplan et Soleil d'Or par Iermak.

Le public a repris avec plaisir le chemin de Vincennes, un des hippodromes où il peut goûter le plus complètement le plaisir de suivre les courses dans toutes leurs péripéties. On n'y court plus, malheureusement ! en plat ; mais les réunions d'obstacles que ramène encore l'hiver sont chaque année bien accueillies. Des résultats de mardi dernier, il y a surtout à retenir la victoire d'Ismen, confirmant les nombreux succès précédents du fils d'Ex Voto, et celle de L'Impétueux, qui a pu être d'ailleurs facilitée par l'accident survenu au favori Max.

INTÉRIM.



Fauche le Vent

Bavard III

Isard II

LONGCHAMP, 19 OCTOBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX DU CÈDRE

## NOS GRAVURES

L'AVANT-DERNIÈRE réunion dominicale de Longchamp ne fut certes pas favorisée par la température, le brouillard et le froid firent leur apparition et donnèrent à notre coquet hippodrome du Bois de Boulogne un aspect inusité.

L'assistance était pourtant assez nombreuse dans les diverses enceintes; il est vrai que le programme, avec ses deux grandes épreuves, le Prix du Cèdre et le Prix de la Forêt, offrait un réel attrait.

Le PRIX DU CÈDRE (2.200 mètres) mettait aux prises quelques-uns de nos meilleurs trois ans et, malgré le retrait du vainqueur du Prix Municipal, Nimbus, la partie s'annonçait fort serrée entre Dagor et Isard II, pénalisés de la grosse surcharge, et Fidélío, Bavard III et Fauche le Vent, qui bénéficiaient sur leurs rivaux d'un avantage de poids variant de douze à seize livres.

Le cheval du baron Gourgaud, Fidélío, qui venait de prouver sa bonne forme dans la

Coupe d'Or, le Prix du Conseil Municipal et plus récemment dans le Prix Perth qu'il enlevait devant Afgar et Chut, partait favori des parieurs, mais ne prenait malheureusement pas part à la course, son jockey ayant été désarçonné dès le départ.

Déarrassé de ce dangereux rival Isard II assurait le train d'une allure très modérée, puis il était remplacé au commandement par Bavard III, qui entraînait détaché dans la ligne droite et s'annonçait comme un vainqueur probable lorsqu'à 50 mètres du poteau il était rejoint par Fauche le Vent, qui le dominait immédiatement et s'assurait le

meilleur par une demi-longueur.

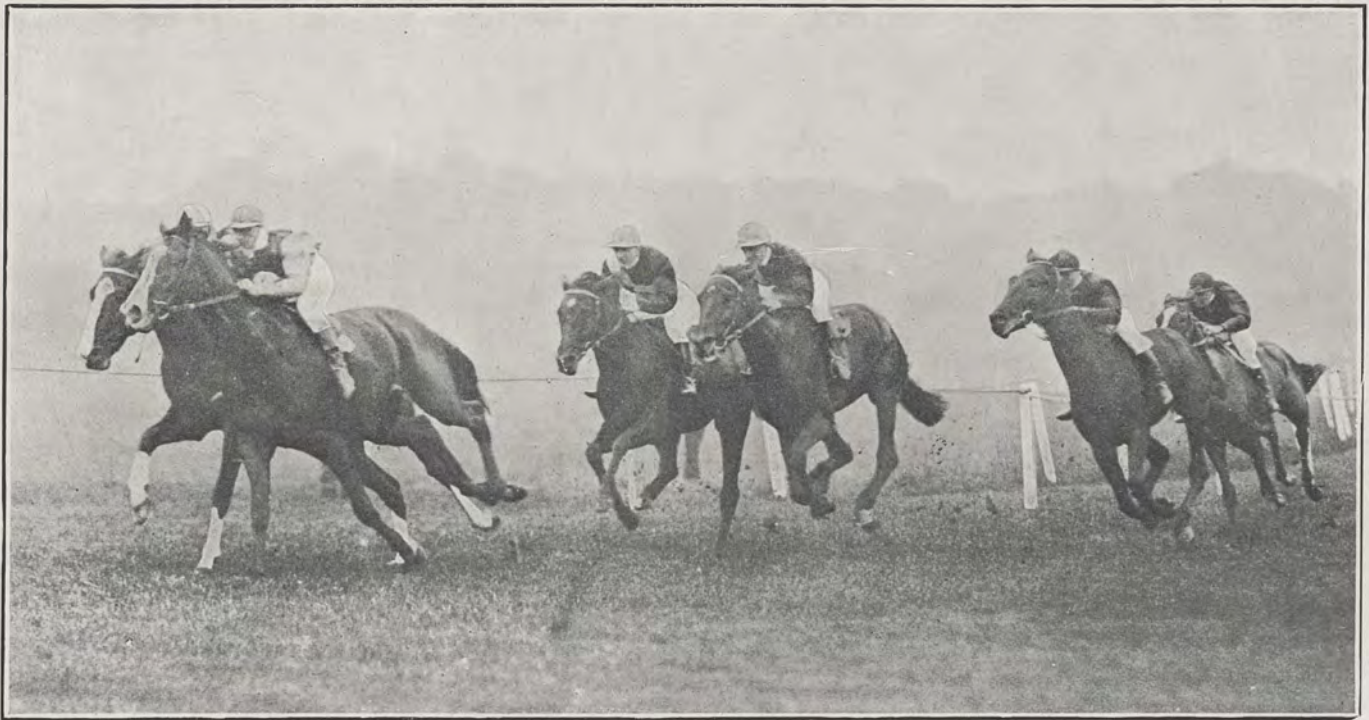
Isard II, toujours régulier, se classait troisième devant Dagor, dont la qualité est malheureusement trop souvent paralysée par un caractère incertain.

FAUCHE LE VENT, qui, en s'adjugeant cette épreuve, reçoit la digne récompense d'une saison bien remplie, naquit en 1910 par Mackintosh et Litorne, au haras de Saint-Lucien, chez M<sup>me</sup> Lemaire de Villers.

Acheté à l'amiable 12.000 francs yearling par M. Michel Ephrussi, son propriétaire actuel, il débutait la saison dernière non placé dans le Prix Sea Sick à Maisons-Laffitte, disputait par la suite 4 autres épreuves, remportant 2 victoires, le Prix Maintenon à



FAUCHE LE VENT (ROVELLA), POULAIN ALEZAN, NÉ EN 1910, PAR MACKINTOSH ET LITORNE APPARTENANT A M. M. EPHRUSSI, GAGNANT DU PRIX DU CÈDRE



Le Grand Pressigny

Sardanapale

Guerroyante

Roselys

Maître et Seigneur

Estrees

LONGCHAMP, 19 OCTOBRE. — LE PRIX DE LA FORÊT DANS LE TOURNANT

Maisons-Laffitte et le Prix du Viaduc à Saint-Cloud.

Il faisait sa rentrée cette année dans le Handicap Optional, où il se classait second derrière Le Chardon; puis paraissait par la suite 12 fois sur nos hippodromes, se plaçant à maintes reprises et remportant 2 victoires, le Prix Verdun et le Handicap de la Tamise à Maisons-Laffitte.

Cheval tardif, ses dernières performances et notamment ses places de troisième dans le Grand Handicap de Deauville derrière Jarnac et Moïa et de second derrière Nimbus dans la Coupe d'Or de Maisons-Laffitte, dénotent son indéniable valeur, qui reçut sa digne récompense dans l'épreuve qui nous occupe.

Fauche le Vent, à la suite de cette dernière victoire, rapporte du reste cette saison plus de 100.000 francs d'argent public à son propriétaire, M. M. Ephrussi.

Le PRIX DE LA FORÊT (1.600 mètres), disputé à cette même réunion et qui ne mettait aux prises que des représentants de notre jeune génération, nous donna pourtant l'occasion de revoir Le Grand Pressigny, que l'on se plaisait déjà à dénommer le crack de nos deux ans, contre quelques-uns de nos meilleurs jeunes performers, Roselys, Guerroyante et notamment Sardanapale qui semblait avoir été désavantagé lors du récent Grand Critérium.

La course se déroula, du reste, uniquement entre les deux poulains qui, entamant la lutte dès le départ, restèrent botte à botte jusqu'à l'entrée de la ligne droite, où le cheval de M. Monnier, en des foulées d'une extraordinaire puissance, lâchait son rival et parvenait à le

précéder à l'arrivée de près de 3 longueurs, tandis que Roselys se classait troisième devant Maître et Seigneur, Guerroyante et Estrées.

Ce résultat, venant après celui du Grand Critérium, confirme donc pour le moment, et d'une manière indiscutable, la supériorité du cheval de M. Monnier sur ses adversaires de notre jeune génération.

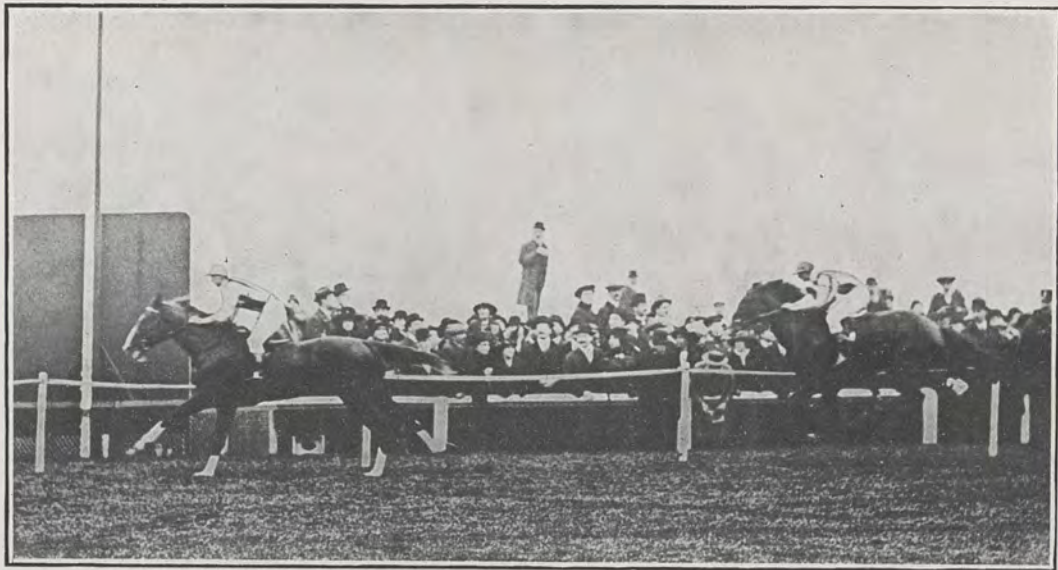
Fils de Saint-Brice et de Grace Gumberts, né, ainsi que du reste nous l'avons déjà dit, au haras de La Bourdaisière, chez M<sup>me</sup> la

baronne Angellier, Le Grand Pressigny est un fort poulain de haute stature, taillé plutôt du reste en 3 ans et qui retourne beaucoup, dans sa robe, son apparence générale, sa tête même, au type de Stockvel', dont il a différents courants de sang.

Il est engagé cette année dans le prochain Prix Eclipse, à Maisons-Laffitte, où son départ est encore incertain.

Non inscrit la saison prochaine dans le Prix du Jockey Club, il compte pourtant à son actif de nom-

breux et brillants engagements et notamment dans le Prix de Saint-Cloud à Saint-Cloud, le Prix Lagrange et le Prix Edgar de la Charme à Maisons-Laffitte, le Prix Citronelle, le Prix Saint-Simon et le Prix Edgar Gillois au Tremblay, le Prix Noailles, le 57<sup>e</sup> Biennal, la Poule d'Essai et le Grand Prix de Paris à Longchamp.



Le Grand Pressigny

Sardanapale

LONGCHAMP, 19 OCTOBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX DE LA FORÊT



1. LE DÉPART D'UNE SÉRIE DU CONCOURS-ÉPREUVE DES ÉTALONS  
DU TYPE SELLE POUR POIDS LOURDS. — 2. L'ARRIVÉE D'UN PELOTON



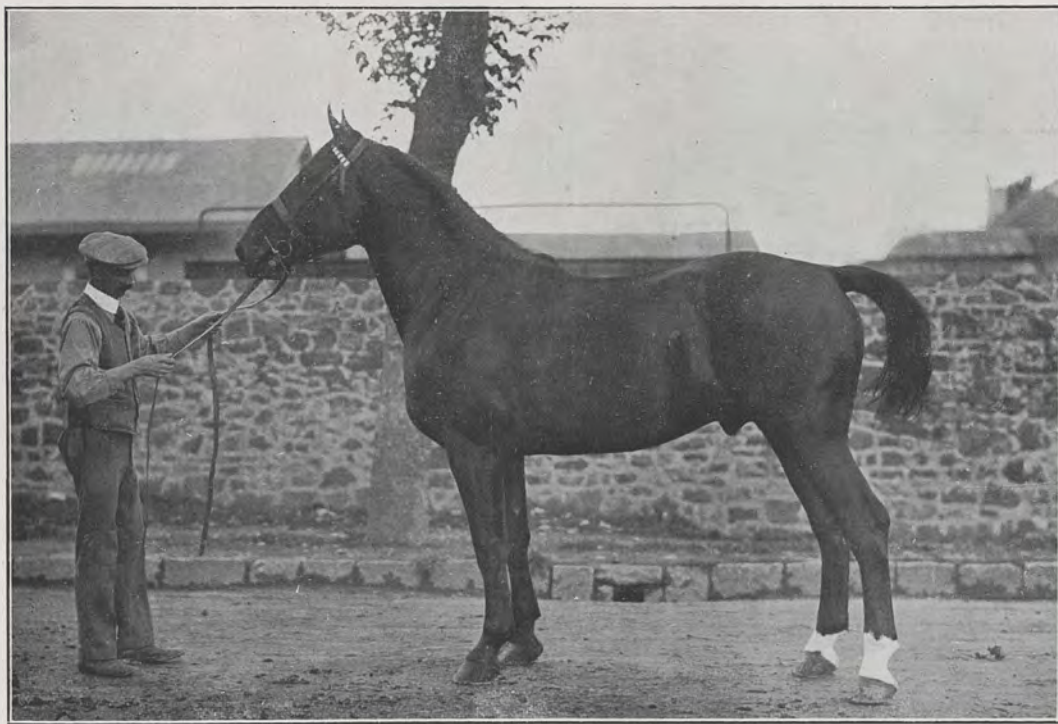
## Les Achats d'étalons à la Roche-sur-Yon

Les achats d'étalons ont eu lieu à la Roche-sur-Yon les 8 et 9 octobre. La commission d'achat se composait de MM. d'Heilhes, Dumont, Saint-Priest et Ollivier, inspecteurs généraux, ce dernier ayant la présidence. M. de Pardieu, directeur général des Haras, assistait aux opérations.

Le mercredi 8 octobre, à neuf heures du matin, sur le champ de courses aménagé à cet effet, la journée a débuté par le concours-épreuve des étalons du type selle pour poids lourds. 29 chevaux étaient inscrits; 28 y ont pris part. Un public assez nombreux, en dehors des propriétaires, a semblé suivre ces épreuves avec intérêt.

L'ensemble était peu satisfaisant, à part quelques chevaux de tête. Peu, en somme, alliaient le sang à la masse et se comportaient sous le cavalier en véritables chevaux de selle. La minorité, en un mot, répondait à la formule exigée.

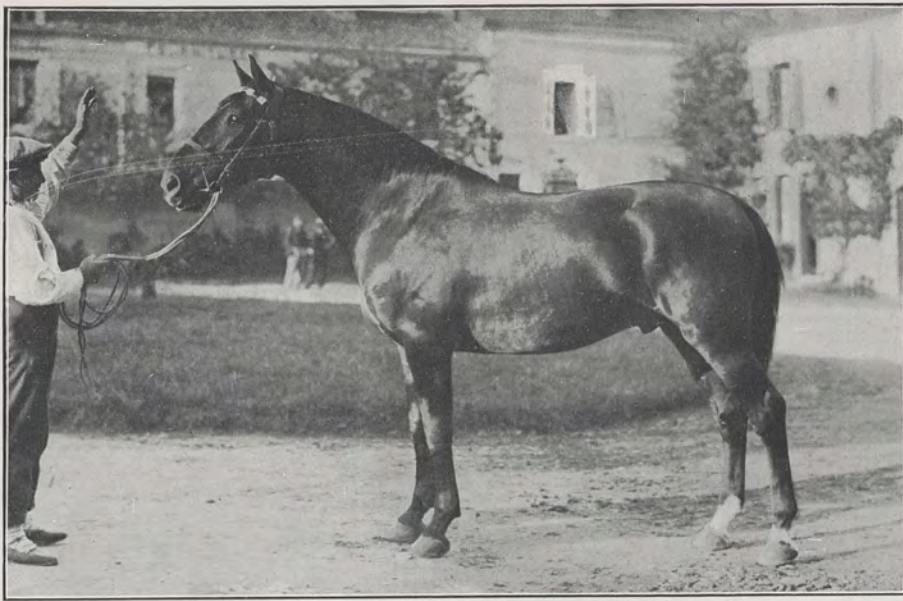
Un seul cheval, Kalender, à M. J. Renault, était issu de pur sang. Fils de Frying Pan, pur sang, et d'une fille d'Ouragan, demi-sang, il est important dans son modèle, bien dirigé dans ses rayons, mais ses dessous sont un peu légers et l'encolure très forte se termine par une tête commune et mal attachée. Il a fait son épreuve dans un bon style et a été acheté 7.500 francs.



KLÉBER, BAI. 3 ANS, 1 M. 61. PAR CHAUNAC ET ÉGARÉE, PAR LABASSÈRE, PUR SANG  
CLASSÉ PREMIER DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 9.500 FRANCS A M. J. RENAULT

Quatre seulement étaient par une fille de pur sang. Kléber, classé premier, par Chaunac, demi-sang, et Egarée par Labassère, pur sang, à M. J. Renault, cheval très important avec de très beaux points de force. Il est remarquable dans son massif antérieur, très membré avec les articulations près de terre. On peut lui reprocher de man-

quer un peu d'étendue et de distinction dans l'encolure et dans la tête. C'est, en somme, un excellent père, qui devra faire de bons chevaux de selle avec des juments près du sang. Il a été acheté 9.500 francs. Kabyle, par Samos, demi-sang, et une fille de Gondolier, pur sang, cheval distingué mais qui manque dans son corsage. Il n'a pas été vendu. Veuf Joyeux, par Ma dras, demi-sang, et une fille de Zambou, pur sang; à M. Olivier, animal important mais pas très fait en cheval de selle. Il a été payé 7.000 francs. Képi, par Tout Atout, demi-



KARMIGNAC, BAI, 3 ANS, 1 M. 64, PAR CHANTONNAY ET BICHETTE PAR IPHITUS  
2<sup>e</sup> DU CONCOÛRS-ÉPREUVE, ACHETÉ 9 000 FRANCS, A M. GAUVREAU

sang, et Sultan II, pur sang, à MM. Bachelier et Lepelletier, est un cheval bien fait, qui galope bien. Il manque un peu d'importance et n'a pas été acheté.

Parmi les issus de demi-sang, Karmignac, bai, 1<sup>m</sup>64, par Chantonny, demi-sang, et Iphitus, à M. Gauvreau, classé second, cheval compact, ayant de beaux points de force. Il n'est pas très étendu et son épaule manque un peu d'obliquité. De plus, il ne dénote pas trop d'énergie. C'est, néanmoins, un animal sérieux. Il a été payé 9.000 francs. Kimono, bai, 1<sup>m</sup>60, par Robertson et Mars, à M. Durand. C'est un joli cheval, ayant de bonnes allures de cheval de selle et qui est bien dans le type. Il a été payé 8.000 francs. Kléber, bai, 1<sup>m</sup>62, par Ouragan, demi-sang, et Quibbler, à M. Pignon. C'était l'animal ayant le plus de modèle et de genre, cheval distingué avec une bonne direction de rayons. On lui voudrait un peu plus d'ampleur. Il est vrai qu'il est remarquablement musclé. Il a été payé 9.000 francs. Notons aussi Coquelicot, bai, 4 ans, par Ouragan, demi-sang, et Magnac, à M. Ballanger, acheté 7.000 francs, cheval d'un joli modèle, avec les épaules et les jarrets en place. Il galope bien, mais ses boulets antérieurs ne sont pas exempts de critique.

En somme, les étalons de type selle ne répondent pas, en Vendée, à l'ensemble de la production que nous avons vue cette année en

concours. Nous y avons rencontré des issus de pur sang, aux allures justes et annonçant de réelles qualités sous le cavalier, et il serait à souhaiter que ce pays, qui possède tout pour faire des animaux de ce genre, se mit à produire l'étalon de croisement par un père de pur sang.

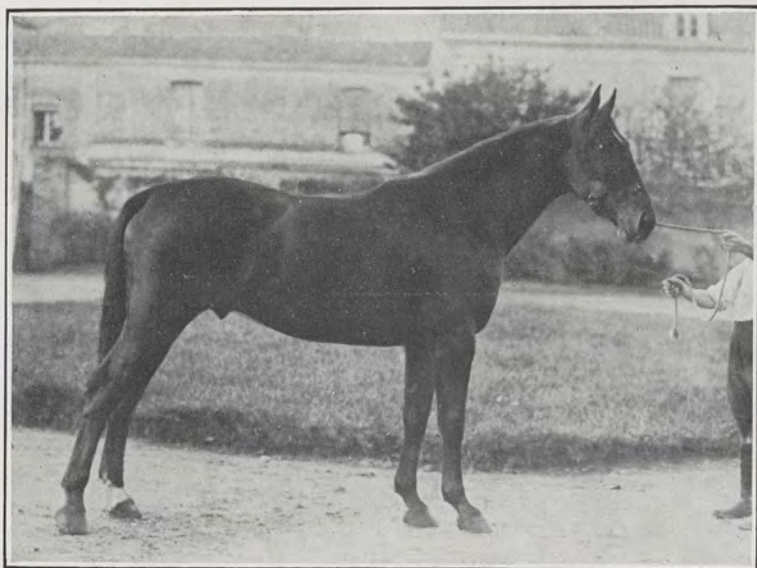
L'après-midi, à deux heures, la commission, composée de même façon que le matin, a continué ses opérations. 67 étalons, répartis de la façon suivante, ont été examinés : 9 classés trotteurs, 57 demi-sang et 1 postier.

L'ensemble était bon, sans plus. Il s'est trouvé quelques animaux très complets, importants, distingués, et accusant de l'espèce. Aucun trotteur n'a été acheté. Il est vrai de dire qu'aucun ne s'imposait par son modèle et par ses performances. Les meilleurs nous semblaient être Kaiser (1'37" 1/30) par Fritz, demi-sang trotteur, et Sentilly, à M. Gauvreau, et Krüger (1'43" 1/3) par Falot, demi-sang trotteur, et Jacquet, au même.

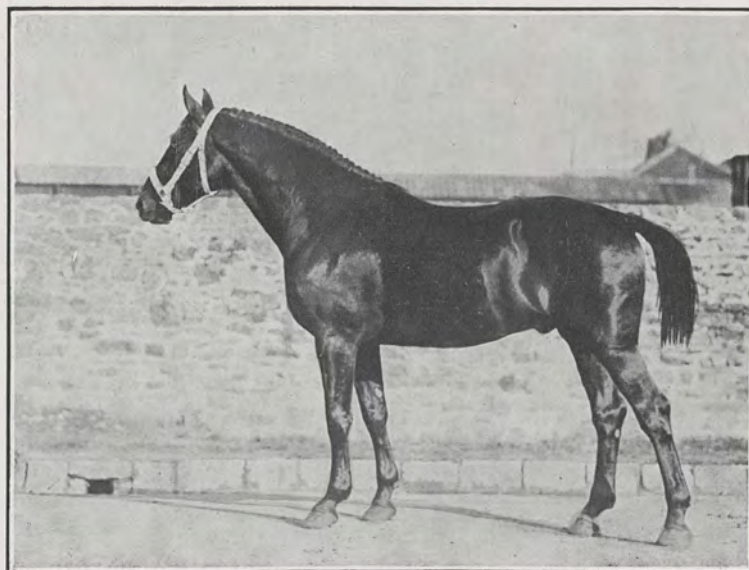
24 étalons ont été achetés pour la somme globale de



COQUELICOT, MONTÉ PAR M. H. DE MOUSSAC  
DIRECTEUR DE L'ÉCOLE DE DRESSAGE DE LA ROCHE-SUR-YON  
SAUTANT LA HAIE DANS LE CONCOÛRS-ÉPREUVE



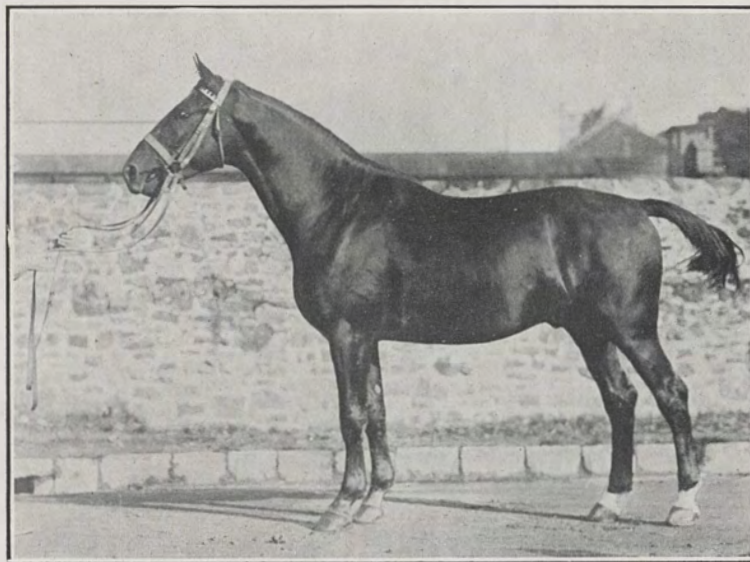
KLÉBER, BAI, 3 ANS, 1 M. 62, PAR OURAGAN ET GLORIEUSE PAR QUIBBLER  
ACHETÉ 9.000 FRANCS A M. PIGNON



KROUMYR, BAI, 3 ANS, 1 M. 63, PAR DRAGOMIROFF ET GISELLE PAR SENTILLY  
ACHETÉ 9.000 FRANCS A M. GOUIN



LÉSAR, BAI, 3 ANS, 1 M. 61, PAR ROGER BONTEMPS  
ET FILLE DE POLICHINELLE, ACHETÉ 8.000 FRANCS A M. PIGNON



KAPIRAT III, ALEZAN FONCÉ, 3 ANS, PAR MADRAS  
ET FILLE DE SENTILLY, ACHETÉ 7.000 FRANCS A M. J. RENAULT

164.700 fr. Le plus gros prix atteint est 9.500 fr., le moindre 3.700 fr.; la moyenne par tête est de 7.160 fr.

Nous avons parlé tout à l'heure des étalons du type selle pour poids lourds. Ce sont eux, pour la plupart, qui ont atteint les plus gros prix. Les dix premiers du concours-épreuve ont atteint le chiffre total de 81.500 fr.

Quelques très bons animaux parmi les carrossiers, bien faits en père, importants, compacts, près de terre, avec des membres et de la distinction.

Nous avons noté par ordre de qualité : Kaporat III, alezan, 3 ans, par Madras et Sentilly, à M. J. Renault, cheval à grandes lignes avec de l'ampleur, très juste de partout et distingué. Il a une grande finesse de tissus et marche très bien. C'est un très bel animal, qui a été acheté 7.000 fr. Koof, noir, 3 ans, par Escalier et Va

Gaiment, à M. Gauvreau, payé 7.000 fr., animal important et distingué. C'est un cheval sérieux, d'un modèle utile. Koutoub, alezan, 3 ans, par Cognac et Felzins, au même, acheté 6.000 fr.; joli carrossier, bien fait et distingué. Picador, alezan, 3 ans, par Magnac et Saint Julien, à M. Gouin, animal important avec de bon dessous. Il a été payé 6.000 fr. Gaillard, à M. Bonnin, par Chaniers et Quinola, vendu 6.000 francs; cheval distingué, bien fait et bien dirigé dans ses rayons. Kellermann, par Paysan et Tout Atout à M. Ballanger, cheval d'un bon modèle qui accuse de l'espèce et marche bien, mais qui est un peu manqué dans ses épaules. Il a été vendu 6.000 francs. Et enfin Kléber, alezan, par Madras et Sentilly, à M. Louis Renault, cheval distingué, avec un assez joli massif antérieur, de bons membres et qui marche bien; son défaut serait peut-être d'être un peu léger. Il a été payé 5.500 francs.



KOLAEC, A M. SALLION, DEVANT LA COMMISSION D'ACHATS

## LES ACHATS D'ÉTALONS A LANDERNEAU

Les achats de la Roche-sur-Yon avaient été précédés de ceux de Landerneau, qui se déroulèrent du 3 au 6 octobre et virent en ligne un lot de 487 étalons d'excellent ordre.

La commission d'achats, composée de MM. de Pardieu, directeur général des Haras, Ollivier, d'Heilles et Dumont de Saint-Priest, n'eut véritablement que l'embarras du choix.

90 étalons postiers et 13 de trait furent acquis pour une somme totale de 415.000 francs. La moyenne des étalons postiers fut de 4.177 fr. 77, celle des étalons de trait de 3.000 francs, moyennes

sensiblement égales à celles de l'année dernière.

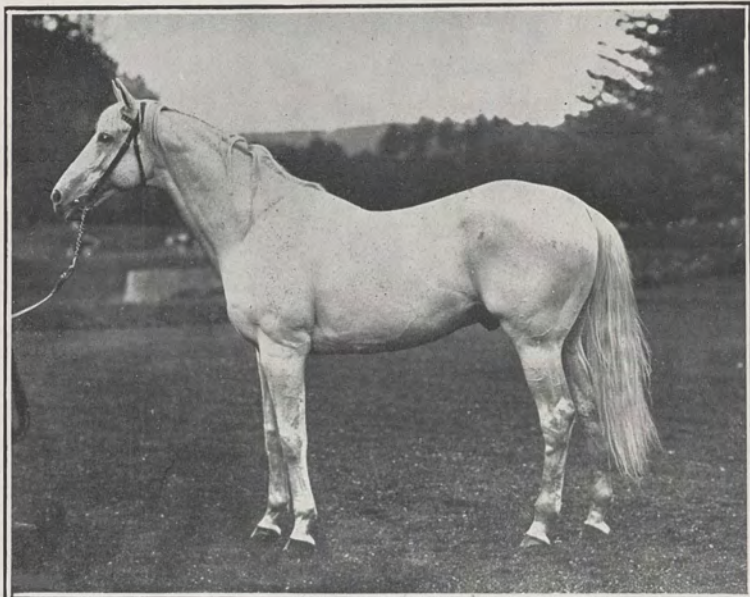
Le plus gros prix des postiers fut obtenu par Ke-Cho, un aubère de 1<sup>m</sup> 57, par Denmark Vigorous et Lesquivy, appartenant à M. Yves Sévère, et qui atteignit 7.500 fr.

Venaient ensuite Kalmouth, aubère de 1 m. 60, par Forest Star et The General, à M. J.-M. Grall, 6.500 fr.; Kamy, alezan de 1 m. 57, par Hercule ou Fegoniam, à M. Hamon Moal, 6.000 fr.; Kilo, noir, de 1 m. 58, par Hercule et Cornfactor, à M. J.-M. Kerbrat, 5.500 francs; Ka-

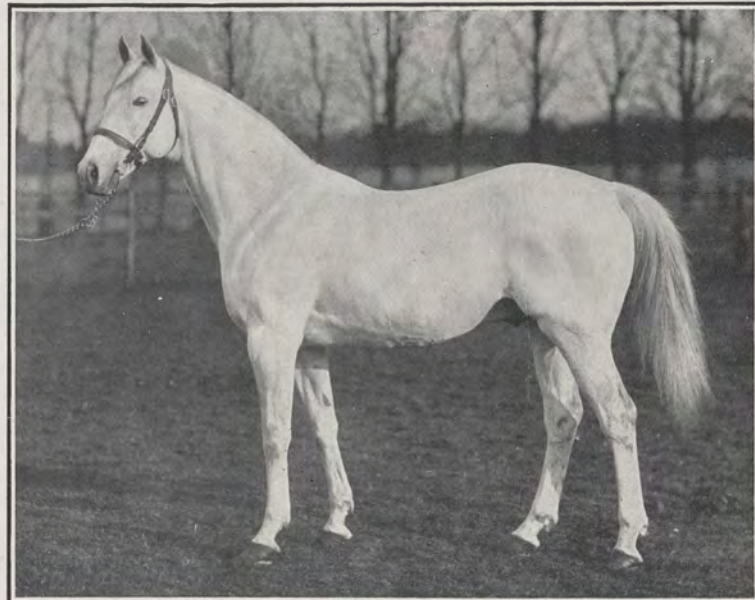
viar, aubère de 1 m. 59, par Dalen Mad et Juillet, à M. J.-P. Cueff, 5.100 francs, et Kanrue, alezan de 1 m. 58, par Unann et Old Times, à M. F. Pape, 5.000 francs.

Dans les étalons de trait, Jaloux, un 4 ans de 1 m. 62, par Elnès et Brigand, à M. A. Calvez, atteignait le plus gros prix, 3.500 fr., devant Lanodec, à M. J. Laurent et Lamballe, à M. Paugam, qui faisaient tout deux 3.300 francs, P. V.

A. LE COMTE,



LE SANCY, CH. GRIS, NÉ EN 1884 PAR ATLANTIC ET GEM OF GEMS  
ARRIÈRE-GRAND-PÈRE DE THE TETRARCH



LE SAMARITAIN, CH. GRIS, NÉ EN 1895, PAR LE SANCY ET CLEMENTINE  
GRAND-PÈRE DE THE TETRARCH

## THE TETRARCH

Le poulain de deux ans anglais The Tetrarch est peut-être aussi célèbre sur le continent, et spécialement en France, que dans son pays d'origine. Cette notoriété exceptionnelle, il la doit tout d'abord à son origine française puisque fils de Roi Hérode il remonte au Sancy, à la merveilleuse série de victoires qu'il vient de remporter outre-Manche et enfin à sa robe des plus bizarres.

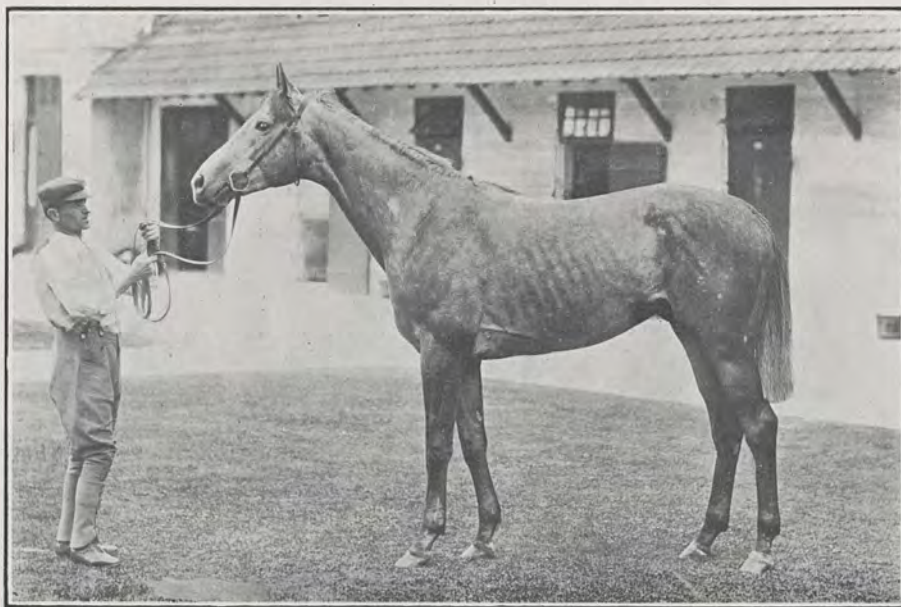
Côté origine, — curieuse elle-même à plus d'un titre, — The Tetrarch est un des produits de la première année de monte de Roi Hérode, l'ancien cheval de M. Caillault. Roi Hérode, envoyé en Angleterre à l'automne de 1908 pour courir le Derby Gold Cup, où il ne fut pas placé, disputa encore au printemps suivant, sans plus de succès, le Babraham Plate de Newmarket, puis il se plaça second entre Amadis et Dark Ronald dans le Doncaster Cup et subit un nouvel échec complet dans le Newbury Autumn Cup. Entre temps, il avait été vendu à un propriétaire-éleveur irlandais, M. E. Kennedy, au haras duquel il commença en 1910 sa carrière d'étalon.

Avec la photographie de The Tetrarch, nous donnons celles de ses père, grand-père et arrière-grand-père, Roi Hérode, Le Samaritain, Le Sancy. La ressemblance du jeune cheval avec Roi Hérode est frappante; par contre, il rappelle très peu Le Samaritain, qui était d'ailleurs d'un modèle assez éloigné de celui des fils du Sancy en général, plus près de terre et donnant l'impression d'un stayer plutôt que d'un cheval de vitesse.

Sa mère Vahren, née en 1897, a produit Nicola (par Symington)

qui, après un brillant début dans les Stud Produce Stakes de Sandown Park, a perdu complètement sa forme, puis Coupe d'Or (par John O'Gaunt) qui a couru cinq fois sans gagner, et Coligny (par John O'Gaunt ou Symington) qui n'a fait qu'une seule et infructueuse tentative en public. Vahren, ainsi qu'on peut le voir dans le pedigree ci-contre, est une fille de Bonavista, fils lui-même de Bend Or, et ainsi The Tetrarch est le produit d'un *in breeding* assez rapproché soit sur Rouge Rose, la mère officielle de Bend Or, qui est aussi la mère de Rose of York, aïeule maternelle de Roi Hérode, soit sur Clemence, la grand'mère du Samaritain et qui est considérée maintenant, on le sait, comme la véritable mère de Bend Or. On se souvient qu'après le Derby de 1880, une réclamation fut déposée

contre le gagnant, qui n'aurait pas été Bend Or, mais son demi-frère Tadcaster, par Doncaster et Clemence, la substitution ayant eu lieu, sans aucune intention de fraude d'ailleurs, alors que les deux poulains étaient encore tout jeunes. Les commissaires du Jockey Club d'alors n'estimèrent pas tout à fait suffisantes les preuves de la substitution et maintinrent le résultat; mais, depuis cette époque, plus d'un détail a été révélé qui aurait éclairé les juges et sans aucun doute modifié leur décision. Tadcaster, ou plutôt le cheval qui a couru sous ce nom et qui était, lui, le véritable Bend Or, a fini sa carrière chez nous dans les flat-races de nos hippodromes suburbains. L'étalon resté en Angle-



ROI HÉRODE, CH. GRIS, NÉ EN 1904, PAR LE SAMARITAIN ET ROXELANE  
PÈRE DE THE TETRARCH

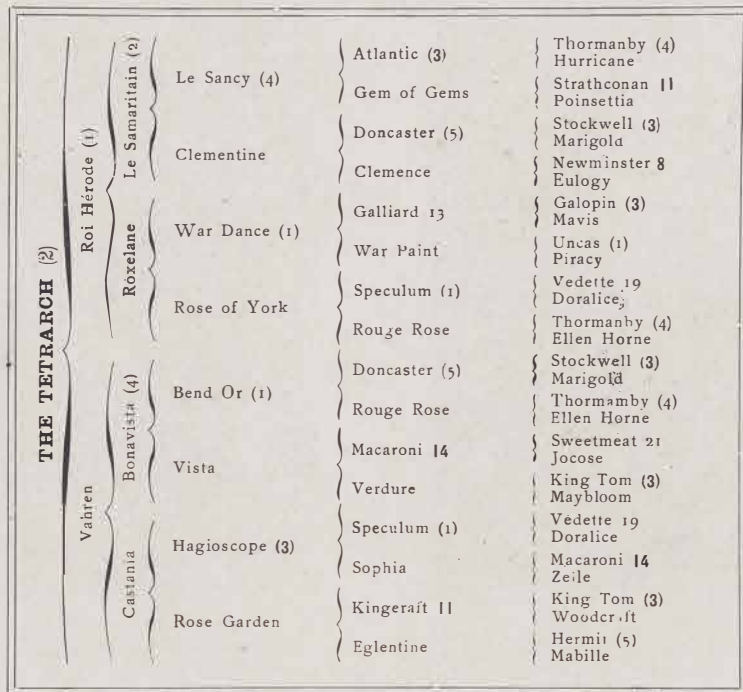
terre sous le nom de Bend Or a conservé naturellement au Stud Book l'origine sous laquelle il avait gagné le Derby.

Côté performances, The Tetrarch a gagné les sept courses qu'il a disputées, et il occupe actuellement avec 113.360 livres (283.400 fr.) la seconde place sur la liste des chevaux gagnants, il est distancé seulement de quelque quatorze livres par Jest, l'héroïne des Mille Guinées et des Oaks; sans un léger accident qui l'a



empêché de prendre part l'autre semaine à une épreuve importante à Kempton Park, il aurait probablement remporté une nouvelle victoire qui lui aurait assuré, au moins provisoirement, le premier rang. Il a disputé toutes ses courses sous les couleurs de M. D. Mac Calmont, qui l'avait acheté l'an dernier 1.300 guinées, soit 34.387 fr. 50 aux ventes de Doncaster.

Il a débuté le 17 avril à Newmarket dans un maiden plate, où, parti à 5/1, il a battu facilement le favori Mount William, Tom Firr et un lot nombreux, mais sans doute ordinaire. Puis à Epsom, dans les Woodcote Stakes, il a battu Parhelion, Carancho, Peter The Hermit, Ambassador, etc. On payait pour lui dans les Coventry Stakes d'Ascot, où il semait en route Courageous, Saint-Cyr, Cupidon (à M. Aumont), etc. Mais dans sa course suivante, les National Breeders Produce Stakes de Sandown Park, il éprouvait une sérieuse résistance de la part d'une pouliche à laquelle il rendait une stone en sus du sexe, Calandria, et ne la battait que d'une encolure. Par contre, ses trois derniers succès à Goodwood, à Derby et à Doncaster, dans les Champagne Stakes, ont été des plus brillants : chaque fois il prenait, dès le départ, un avantage qu'il ne cessait d'augmenter jusqu'à la fin du parcours. Stornoway lui-même, un de



PEDIGREE DE THE TETRARCH

ses deux adversaires de Doncaster, a dû renoncer à le suivre au bout de 600 mètres. La vitesse foudroyante du fils de Roi Hérode est donc incontestable ; les Anglais n'ont rien vu de tel, disent-ils, depuis les victoires de Pretty Polly comme two year old. Tendra-t-il la distance ? c'est ce qui reste encore très problématique. Il a cependant des partisans convaincus qui ont poussé l'enthousiasme jusqu'à le prendre dès le mois d'août dernier à 3/1 dans le Derby de 1914 ; jamais si longtemps avant la grande course d'Epsom, un cheval n'avait été pris à pareille cote. The Tetrarch est engagé dans toutes les grandes courses anglaises de l'an prochain ; mais il n'est malheureusement pas inscrit dans notre Grand Prix de Paris.

The Tetrarch se fait enfin remarquer par sa robe tout à fait bizarre, ainsi que l'indique de façon très suffisante la photographie ci-dessous, et qui lui a valu de la part des habitués des hippodromes anglais maint et maint surnom, entre autres : *The Spotted*, le tacheté. Il est gris pommelé ; mais les pommelures sont des plus irrégulières, ce sont plutôt des taches de forme et de couleur inégales et capricieuses ; on les croirait faites à plaisir et comme par jeu pour une exhibition grotesque. Aussi appelle-t-on aussi là-bas The Tetrarch le cheval de cirque. R.



THE TETRARCH (S. DONOGHUE), POULAIN GRIS, NÉ EN 1911 PAR ROI HÉRODE ET VAHREN, APPARTENANT A M. D. MAC CALMONT INVAINCU CETTE SAISON EN ANGLETERRE, GAGNANT DE 283.400 FRANCS D'ARGENT PUBLIC



VUE GÉNÉRALE DU SALON DE L'AUTOMOBILE AU GRAND PALAIS

## Le XIV<sup>e</sup> Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sports

**M.** Raymond Poincaré, Président de la République, a inauguré vendredi dernier le XIV<sup>e</sup> Salon de l'Automobile, organisé par le consortium des Chambres Syndicales Françaises.

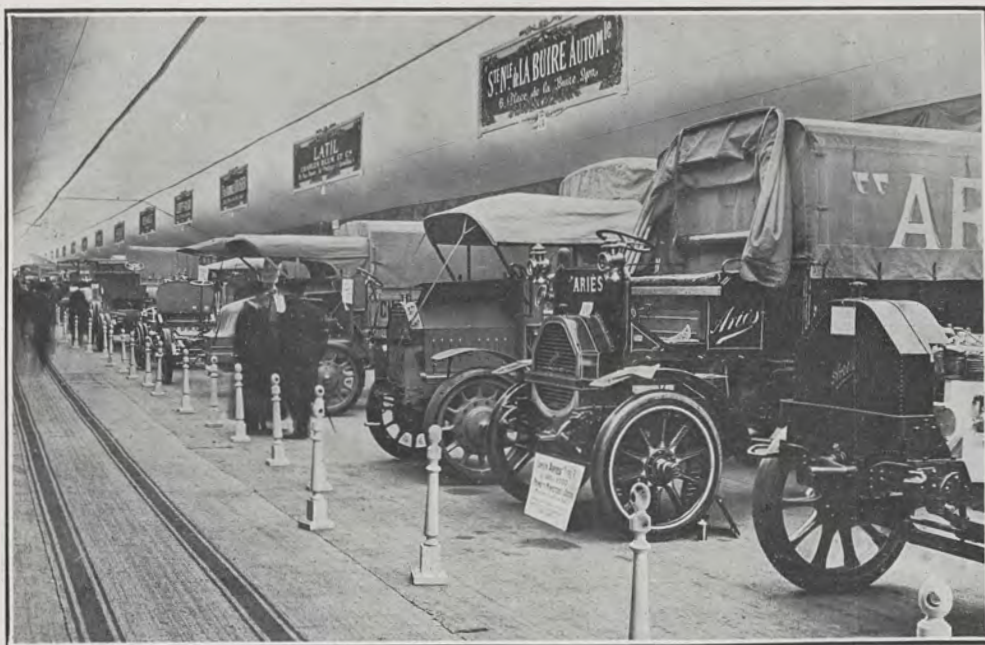
Comme les années précédentes, le Grand Palais a été choisi pour cette exposition internationale qui, cette année, on le sait, a devancé son époque habituelle. Elle a été organisée en octobre afin de prendre date avant le Salon de Londres, qui se tient régulièrement au mois de novembre.

Les constructeurs français ont compris enfin, ce que nous ne cessons de répéter depuis plusieurs années, à savoir qu'il était nécessaire que ce Salon devance ceux de toutes les autres nations pour que la France possède la suprématie dans le marché mondial.

L'exposition du Grand Palais n'a, du reste, pas encore fermé

ses portes, que l'on s'aperçoit combien l'on a eu raison de choisir ce mois d'octobre, pour cette manifestation. Malheureusement, par suite de l'affluence des demandes d'emplacements et peut-être aussi parce que les organisateurs n'avaient pas envisagé une exposition aussi complète de poids lourds et de véhicules industriels, on a dû

créer, sur le Cours-la-Reine, une annexe qui réellement aurait mérité d'être mieux placée. Mais ceci n'est pas la faute des Chambres Syndicales. On a donc relégué un peu loin et un peu à l'écart ces engins qui sont, peut-on dire, une des fortunes de notre industrie spéciale. Nous croyons que l'année prochaine, à la réflexion, on les installera au Grand Palais, et ce sera facile de le faire si l'on veut bien réduire un peu les emplacements de certaines expositions d'accessoires d'automobiles tels que malles, carburants, lubrifiants, la grosse métallurgie, les moteurs



L'ANNEXE DES POIDS LOURDS ET DES VÉHICULES INDUSTRIELS

fixes, etc., qui sont peu visités et qui occupent des espaces considérables.

A propos de ce Salon qui vient de s'ouvrir, signalons la participation assez importante des maisons anglaises et américaines. Quelques-unes ont des expositions remarquables. On connaît la concurrence que font à nos marques nationales les firmes étrangères.

Celles-ci, fabriquant en série, utilisant un outillage des plus perfectionnés, peuvent offrir aux acheteurs des voitures d'un bon marché évident et constituent, à ce point de vue au moins, des rivales avec lesquelles il faut compter.

Dans tous les cas, la voiture française peut donner à nos compatriotes beaucoup plus de satisfaction que les voitures étrangères, à part quelques grandes marques bien installées et bien approvisionnées chez nous.

Ce que l'on peut dire du Salon qui vient de s'ouvrir, c'est qu'il constitue un progrès réel sur tous ceux qui avaient été déjà organisés. Son succès auprès du public et des agents constitue certainement l'indication définitive qu'il doit être organisé à l'avenir comme en 1913.

\*\*\*

Tout comme ses devanciers, le Salon de 1913 fut fertile en innovations et en nouveautés. Fidèles à notre ligne de conduite, nous allons donner ci-dessous les détails techniques et les caractéristiques des expositions les plus prisées des visiteurs.

A tout seigneur tout honneur, nous commençons notre promenade par la Maison MOTOBLOC, de Bordeaux, dont le stand fut, comme bien on pense, toujours très entouré.

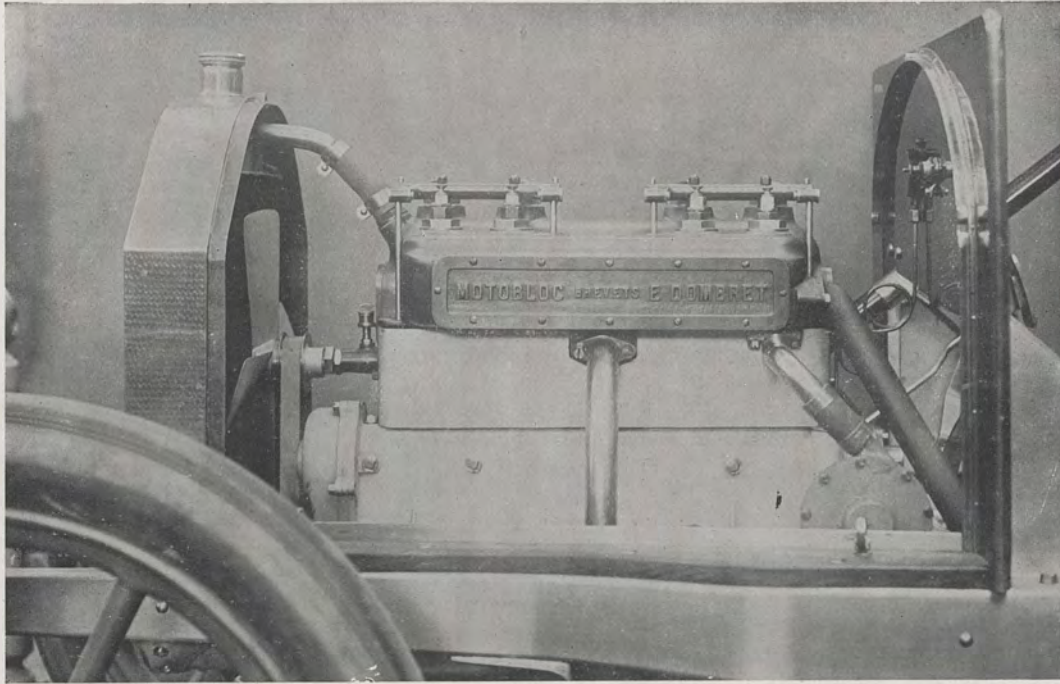
Lorsqu'au Salon de 1905, M. Dombret, le directeur-administra-

teur de la Maison Motobloc, de Bordeaux, exposa son fameux bloc-moteur, on comprit qu'une révélation 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 huit années consécutives, les remarquables brevets Dombret ont assuré aux grandes usines bordelaises une prospérité digne d'envie.

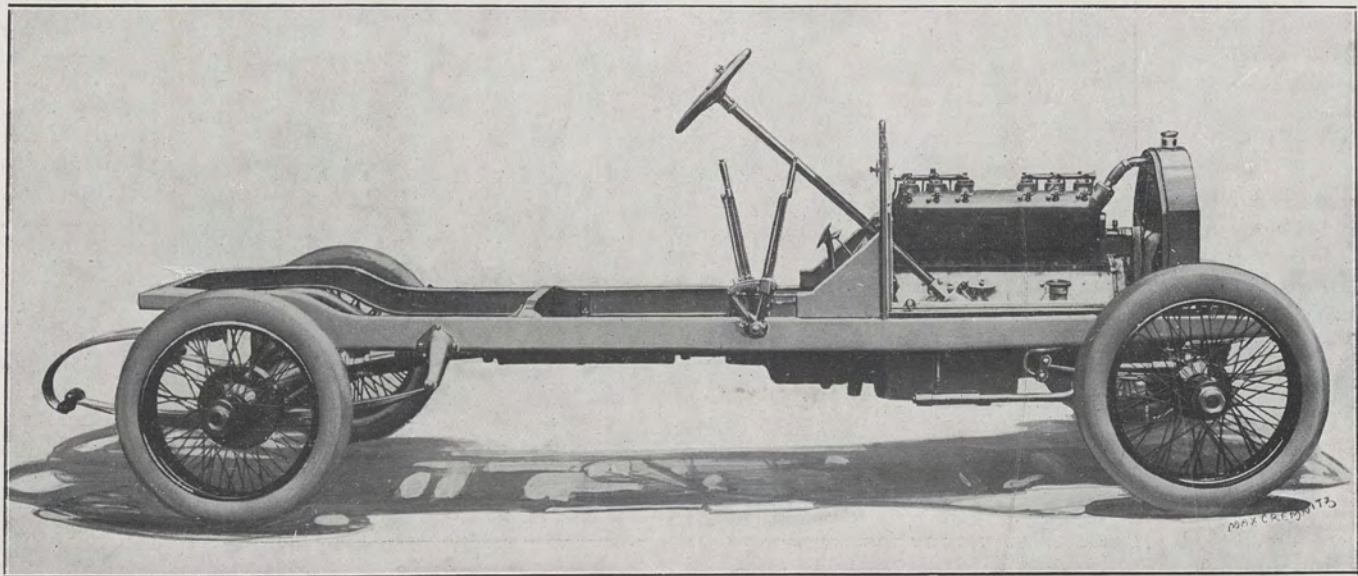
On connaît l'idée directrice — le *leitmotiv*, dirions-nous, s'il ne s'agissait de mécanique — du bloc-moteur : faire un tout autonome d'organes précédemment indépendants. Monter sur un même carter le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesse paraît aujourd'hui chose très facile et très simple. C'est 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 plus ou moins de servilité ou d'adresse. La solution du bloc-moteur, due à M. Dombret, est complétée par l'adjonction de ce *volant central* qui, dès l'origine, constitua à lui seul une remarquable innovation. On sait, en effet, que ce volant central, qui est 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 cylindres tout à fait remarquable sous le rapport de la souplesse, de l'équilibrage et du rendement.

Nous donnons ci-contre la photographie d'un moteur 4 cylindres et celle d'un châssis pour moteur 6 cylindres. Les connaisseurs qui viennent de visiter le dernier Salon ont ménagé le meilleur accueil à l'exposition de Motobloc. Quoi de plus juste ? Motobloc a une



BLOC MOTEUR 4 CYLINDRES DE LA MAISON MOTOBLOC (BREVETS E. DOMBRET)



CHASSIS MOTOBLOC 6 CYLINDRES

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.

Motobloc exposait cette année 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 7.980 francs. Le type O. D. S. 12 chevaux spécial  $80 \times 148$  ne coûte que 8.980 francs.

Le stand BARRÉ, de Niort, une des premières marques de l'industrie automobile française, fut, comme bien on pense, des plus entourés. Le sympathique constructeur a collectionné les trophées, et maintenant il amasse les commandes. Le Président de la République, lors de l'ouverture du Salon, lui a dit tout le plaisir qu'il éprouvait à voir les grandes marques de province prendre, grâce à leur production parfaite, les toutes premières places, et la Maison Barré se distingue parmi elles, en effet, tout particulièrement.

Il est peu de construction automobile aussi soignée et consciencieuse. Et Barré, en outre, établit lui-même les carrosseries appropriées à ses châssis.

Parlons d'abord de ceux-ci. Les points caractéristiques sont les suivants : Moteurs 4 cylindres monobloc. Graissage automatique, refroidissement par thermo-siphon et ventilateur. Radiateur tubulaire à l'avant. Allumage par magnéto à haute tension. Carburateur perfectionné à dosage automatique et régulier. Châssis blindé en tôle d'acier embouti rétréci à l'avant et surélevé à l'arrière. Ressorts à pincettes (crosse) donnant une suspension excessivement douce et des plus confortables. Direction irréversible, colonne cuivre, manette sur le volant combinée avec accélérateur au pied. Embrayage par cône cuir de friction, réglable et progressif, monté sur butées à billes. Changement de vitesse entièrement monté sur roulements à billes, grande vitesse en prise directe. Transmission par cardan. Pont arrière porteur, entraînement exté-

rieur. Arbres-essieux renforcés, entièrement montés sur roulements annulaires à billes. Différentiel 4 satellites de forme conique et pignons planétaires. Frein au pied et frein à main, intérieurs, protégés de la boue et de la poussière, réglage accessible et facile, serrant aussi bien en marche avant qu'en marche arrière. Roues égales.

On retrouve ces caractères dans tous les modèles, dont la gamme est complète avec la série légère des 8 et 10 HP et la série forte qui commence au 8/10 HP.

Avec le 10/12 HP renforcé, type Tour de France, nous arrivons à un modèle célèbre. Barré a fini premier deux fois dans le Tour de France, et ses voitures ont fait l'admiration de tous, en tous lieux où elles sont passées.

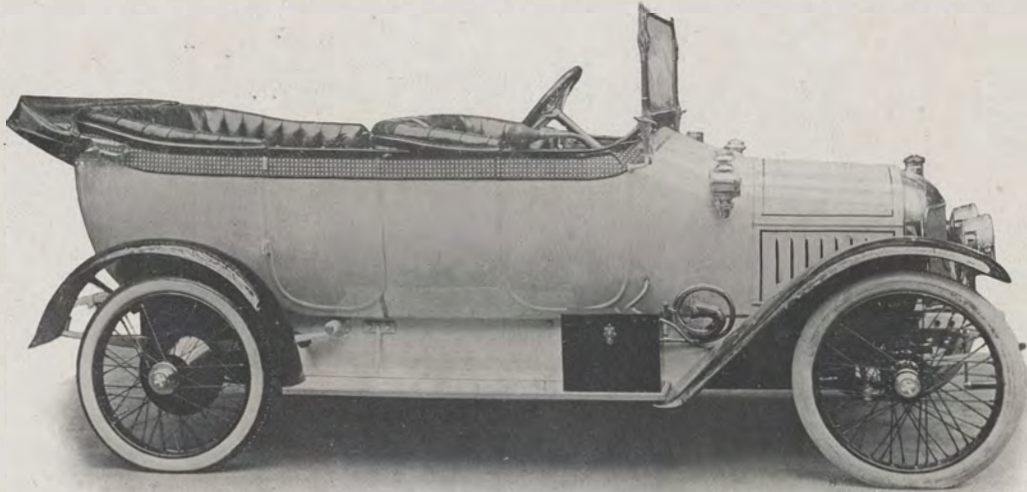
Voici encore la 12/16 HP, moteur  $80 \times 140$ , et la 16/20 HP, moteur  $90 \times 140$ , châssis de grand tourisme. On le voit, il y a des châssis Barré pour tous les goûts. Tous sont vendus carrossés si on le désire, à des prix des plus abordables, car Barré joint aux qualités

de sa production le bon marché véritable. Aux usines de Niort, on établit la voiture complète, ce qui permet de faire robuste à un prix avantageux, et le client n'a nul souci des surprises qui viennent atteindre douloureusement son porte-monnaie lorsqu'il lui faut passer par des fournisseurs divers qui ne s'entendent que pour faire payer le plus cher possible.

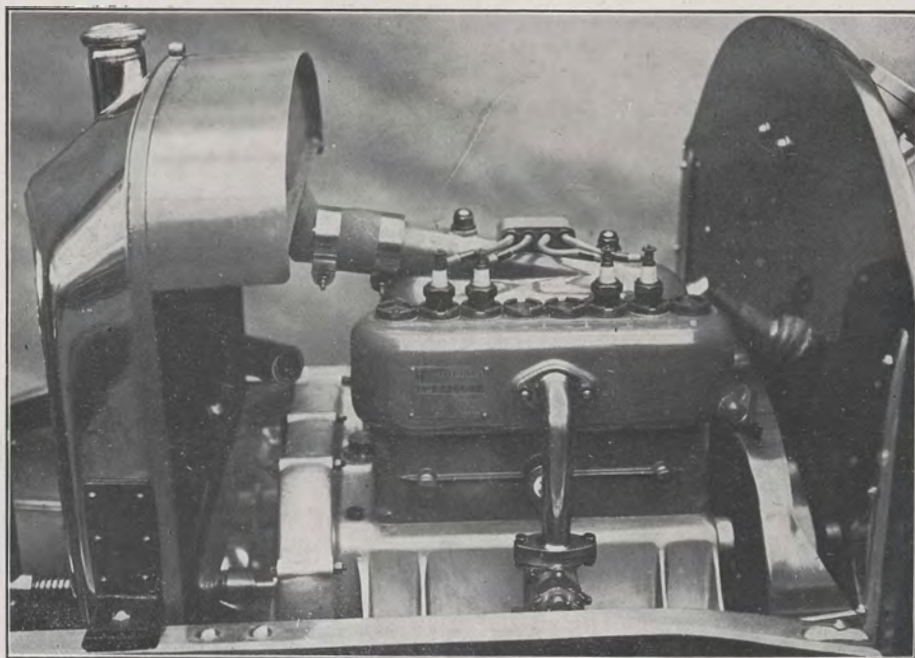
Est-il rien de plus pratique et de plus abordable pour le médecin, le voyageur ou le commerçant, qu'un torpedo Barré deux places, populaire, complet, à 5.400 fr. par exemple?

Signalons aussi la « trois voitures en une seule », créée par Barré : torpedo 2 places se transformant en 4 places avec arrière démontable, pour la promenade en famille, et en camionnet de livraison précieux pour l'industrie, soit trois carrosseries pour un seul châssis. Barré fait aussi des poids lourds très appréciés. Son usine de carrosserie exécute, après avoir fourni plans et devis, tout ce que désire la clientèle. C'est la maison la plus complète que l'on puisse imaginer.

Naturellement, au Salon de l'Automobile, le stand de Barré, de Niort, a été, depuis l'ouverture, particulièrement entouré par la clientèle sérieuse appréciant la belle mécanique et la construction sérieuse.



TORPEDO POPULAIRE 4 PLACES BARRÉ, 8 HP



LE MOTEUR 8 HP BALLOT, 60 D'ALÉSAGE, 100 DE COURSE  
DU TORPEDO POPULAIRE BARRÉ

Constatons également le succès triomphal de Th. SCHNEIDER, dont le stand attire tous les techniciens de l'étranger, et même de France. La jeune marque, après une année éclatante de succès, y affirme, en effet, sa maîtrise. Ses performances dans le Grand Prix, sur le Circuit de la Sarthe, à Gaillon, etc., ont montré du reste qu'elle n'avait rien à apprendre de ses aînés.

On y admire au dernier Salon une nouvelle voiture, type sport, du modèle à la mode, qui n'est autre que la 96x190 qui s'est couverte de gloire dans les épreuves de cette année. Avec sa carrosserie bateau, elle est d'une élégance irréprochable. Th. Schneider expose un coupé 10 HP à châssis surbaissé, un torpédo de série 12 HP et un coupé 14 HP, tous remarquablement étudiés.

A ce stand, que tout le monde a visité en détail, on notait encore un châssis nouveau modèle 18 HP qui méritait un examen approfondi et un landaulet 28-35 HP, très confortable, qui pouvait compter parmi les plus jolies voitures du Salon.

La vieille expérience de M. Th. Schneider, unie à son goût si reconnu pour les nouveautés et les innovations sensationnelles, ne pouvait faire mieux pour cette année, et l'attente des amateurs des voitures Th. Schneider n'a pas été déçue.

M. Schneider ne se cantonne pas, d'ailleurs, dans la fabrication exclusive d'un type de châssis; il en construit de tous les modèles, considérant que tous ont leurs avantages, quand ils sont avec précision mis au point, et qu'ils ne diffèrent les uns des autres que par leur différence de puissance.

Au Circuit de Picardie, les voitures Th. Schneider ont enlevé une fois de plus la Coupe de Régularité, tournant à 108 de moyenne sur 900 kilomètres, avec des châssis de série, de ces châssis qui étaient au Grand Palais et que les clients se sont disputés.

A Gaillon récemment la Th. Schneider, conduite par Gabriel, a été classée première de la catégorie touriste, à la moyenne formidable de 93 à l'heure dans la rampe fameuse.

Dans la côte, on apprécie mieux qu'ailleurs une Th. Schneider, qui, souple, silencieuse, de construction robuste, prouve par les épreuves auxquelles elle a été soumise que son rendement n'est rien moins qu'exceptionnel.

M. DE BAZELAIRE, qui est un ingénieur aussi distingué que consciencieux, exposait, cette année, au Salon d'Automobile, deux châssis 14 HP de 4 vitesses en prise directe et marche arrière, dont l'un sans soupapes et l'autre avec soupapes, répondent à tous les principes de mécanique avec une précision mathématique.

Le châssis 14 HP sans soupapes est un 85x120.

Le châssis 14 HP avec soupapes, que nous reproduisons ici, est un 80x140 dont les aciers sont de premier choix. Les soupapes

sont bien closes, la circulation d'huile assurée sous pression par une pompe, l'allumage par un Bosch, le carburateur est un Claudel.

L'embrayage souple L. Badois est un embrayage à cône cuir, dont la partie mâle est en embouti et dont le ressort de tension est réglable de l'extérieur par un seul écrou.

La transmission sur les de Bazelaire est toute différente de ce que l'on voit habituellement.

L'arbre longitudinal de transmission, au lieu d'attaquer un diffé-

rentiel réfugié sur le pont arrière et soumis, par conséquent, à toutes les insultes de la route, est un différentiel soudé à la boîte des vitesses dans le même carter, avec poids suspendu.

Ce système a l'avantage de soustraire le différentiel aux réactions de la route et de lui assurer une durée illimitée, avec essieu arrière profilé ayant la même voie réelle et le même carrossage que l'essieu avant.

Du différentiel aux roues, deux arbres à cardans latéraux, se démontant par les chapeaux des roues, communiquent le mouvement.

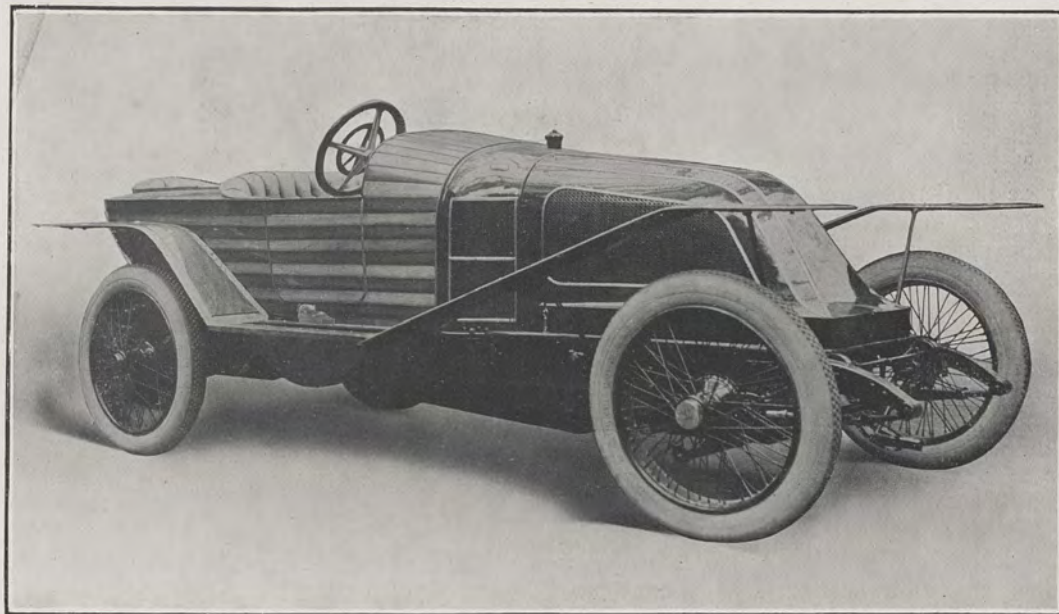
Les roues sont en bois ou métalliques amovibles.

Il n'est pas jusqu'à la direction qui ne soit l'objet d'une ingénieuse solution imaginée par M. de Bazelaire, et qui n'achève de donner à ce châssis une heureuse personnalité de robustesse, de simplicité d'entretien et de perfection.

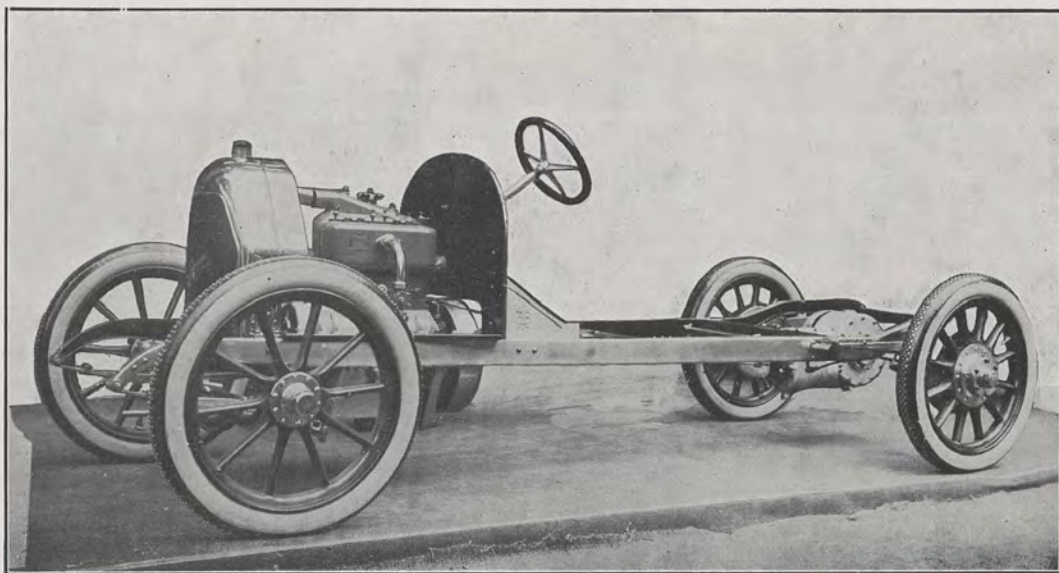
Les châssis sans soupapes et avec soupapes de M. de Bazelaire ont lon-

guement retenu les nombreux visiteurs de son stand.

C'était à qui voulait être exactement renseigné sur les modes de leur ingénieux mécanisme et M. de Bazelaire, un plan à la main, faisait à tous la démonstration précise des principes qui avaient concouru à leur construction.



VOITURE TH. SCHNEIDER, 25 HP, 4 CYLINDRES, TYPE SPORT



CHASSIS DE BAZELAIRE, 14 HP, 4 CYLINDRES

Les modèles nouveaux que la CHARRON LTD présentait au Salon de l'Automobile témoignent d'une continuité d'efforts admirables vers la simplification des organes, marque distinctive du châssis idéal.

Cette simplicité qui rend le châssis facile à entretenir et agréable à conduire, la Charron l'a obtenue par la condensation des organes essentiels et leur juxtaposition raisonnée.

Il s'en est suivi une ligne plus gracieuse, un aspect de légèreté plus séduisant. Et cependant rien n'a été sacrifié à la solidité.

Les « Charron » 1914 sont des châssis « fins » d'un usinage scrupuleux, d'une qualité de matière impeccable.

Les qualités du moteur de la Charron Ltd étant bien établies, la grande marque en a augmenté le rendement en augmentant la course, mais en maintenant toutes ses qualités mécaniques fondamentales. Elle a rendu le graissage d'une simplicité et d'une sécurité absolues; elle a appliqué à la distribution la chaîne perfectionnée et silencieuse; elle a doté l'embrayage d'une très grande douceur; sa boîte de vitesses, comme le moteur du reste, est fixée sur trois points et l'attache arrière fait corps avec la rotule de poussée du pont. Celui-ci n'a plus de tendeur, tant sont bien égalisées les résistances. J'en passe, car je serais obligé de décrire entièrement son nouveau 15 HP 1914 qui fait du châssis Charron, déjà reconnu parfait, une voiture vraiment supérieure.

Ce châssis 15 HP est certainement l'image la plus frappante du goût et du pratique de l'actuelle construction et que l'on trouve également identique dans la 12 HP, cette voiture si intéressante qu'elle a justifié ce qualificatif éloquent de *voiture universelle*, c'est-à-dire de voiture qui convient à tout le monde, parce que tout le monde peut s'en servir d'emblée, en permettant au néophyte de goûter tout le charme de l'automobile moderne.

On remarque également à ce stand une nouvelle 60x110 qui est digne d'être tout autant admirée que les deux grands châssis de luxe 25 HP à 4 et à 6 cylindres, voiture d'exception pour les bourses



LE STAND CHARRON

exceptionnelles, pour ceux qui peuvent se payer le luxe d'avoir un sleeping sur route à eux.

A l'examen de ce bel ensemble, chacun conclura sûrement que l'exposition de la Charron est l'une des plus dignes de notre industrie.

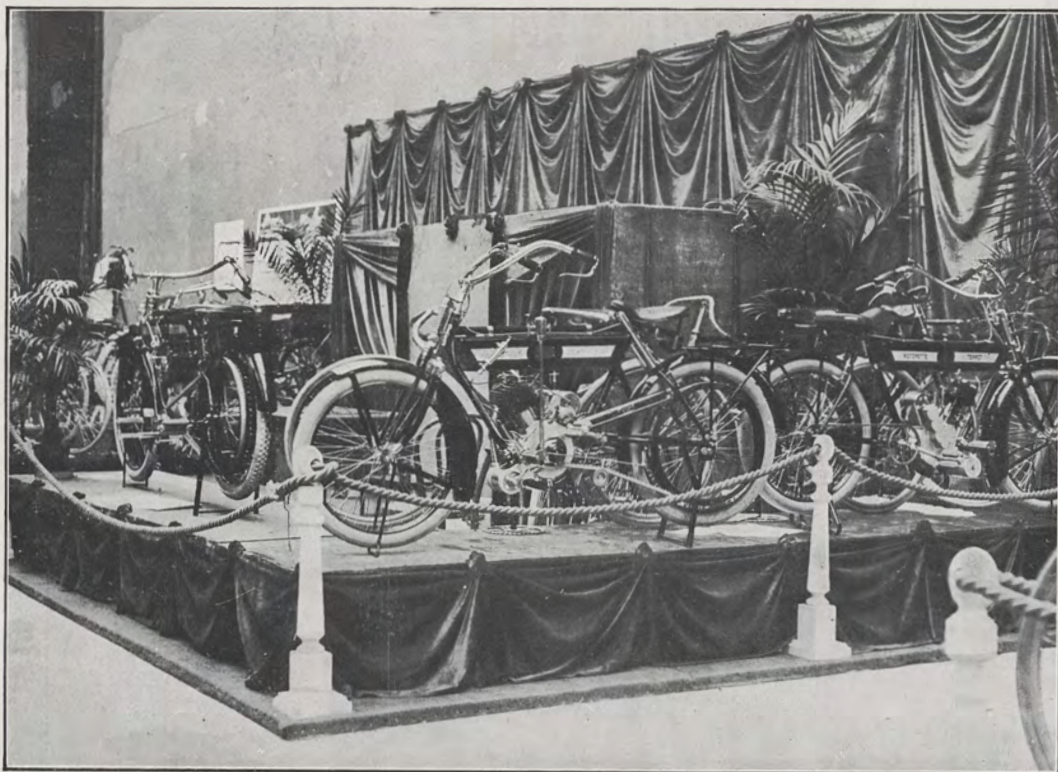
TERROT ET C<sup>ie</sup>, l'excellente firme dijonnaise, exposaient ce qu'il se fait de mieux en bicyclettes et en motos, et l'on ne peut qu'admirer sans réserve leur brillant assemblage de fine mécanique.

Côtoyant les légères et gracieuses bicyclettes de courses, nous retrouvons les machines chères aux touristes : polymultipliées à 2, 3, 4, 8 et 10 vitesses. Nul constructeur n'a osé ce que Terrot a réalisé : la diversité de ses changements de vitesse est unique. Le dispositif qui les permet est d'une robuste simplicité. Grâce à un ingénieux système, on peut passer du débrayage à la grande vitesse

d'une seule poussée de manette, et inversement s'arrêter à volonté entre les deux vitesses extrêmes, établissant ainsi une progression effectuée et parfaite.

Un des premiers en France à fabriquer de la motocyclette, Terrot est passé maître dans cet art. Les brillantes victoires de ses motorettes en course ont hautement démontré leur extraordinaire rendement et c'est un véritable régal des yeux que de venir contempler ces fameux engins. Fidèle à ses principes, la maison Terrot et C<sup>ie</sup> nous présente ce que l'on appelle communément du beau travail. Ses bicyclettes, réputées dans le monde entier comme des chefs-d'œuvre du genre, fascinent les visiteurs par leur fini impeccable.

Ses polymultipliées, rendues célèbres par les hautes distinctions remportées dans tous les concours du T. C. F., sont au grand complet; sous un émail irréprochable et un nickel éblouissant, elles représentent toute la gamme des systèmes connus. On trouve également la même facture dans cette délicieuse petite voiture torpedo 2 places, dernière nouveauté des habiles usines de Dijon. C'est une 4 cylindres 60 x 100, construite sur les bases les plus perfectionnées. C'est un petit chef-d'œuvre et qui plus est n'est pas cher, 4.900 fr. tout carrossé et ne consommant que 7 litres aux 100 kilomètres.



LE STAND TERROT

Le Salon de l'Automobile est chaque année le triomphe des carrossiers. Ce sont leurs œuvres qui frappent le plus l'esprit du public, ce sont leurs ingénieuses et pratiques découvertes qui attirent les visiteurs, et de plus en plus, dans l'automobile, la carrosserie prend une place importante.

Cette année, nos carrossiers se sont surpassés en merveilles.

Sans nous étendre sur les carrosseries en forme de skifs ou de bateaux qui suscitaient surtout la curiosité, il faut avant tout signaler que sur la ligne habituelle de l'indispensable torpedo, les carrossiers ont surtout cherché à produire la carrosserie transformable, qui permet sur la même voiture d'avoir, au gré de l'instant et de la température, le véhicule découvert, ou soigneusement fermé. La transformation s'opère immédiatement par d'ingénieux mécanismes, d'une façon pratique et commode, sans nécessiter de complications ou des bâtis lourds et rebelles à cette transformation. Il faut faire maintenant léger, robuste et confortable à tous les points de vue, et nos carrossiers y ont réussi.

Par exemple, les maisons Belvallette et Binder, la Société Française de Carrosserie de Luxe ont vu leurs stands, à ces points de vue comme à bien d'autres, particulièrement admirés. Voyons un peu leurs expositions qui méritent des descriptions spéciales.

Chez BELVALLETTE, le torpedo « Président Poincaré » vaut certes une mention spéciale. C'est celui qui a promené le Président de la République dans son voyage en Limousin, en Quercy et en Dordogne. Il est de grand modèle, à 6 places, avec 2 strapontins face à la route. La ligne en est des plus heureuses, et son confortable est extrême. C'était bien la voiture qui convenait pour prendre la tête d'un grand cortège automobile, comme sa carrosserie était le modèle pour le tourisme qui se trouvait à l'honneur.

On connaît l'élégance et le confort de tout ce qui sort de chez Belvallette comme carrosserie; aussi passons rapidement sur ses

coupés, ses landaulets et ses limousines ordinaires pour venir de suite à ses nouveautés.

Voici la limousine transformable instantanément en conduite intérieure, modèle breveté, six places, à forme ronde ou carrée, à coins arrondis. En un rien de temps, des glaces se lèvent à l'avant, et l'on a une double conduite intérieure parfaite. Le torpedo-landaulet, si élégant de forme, qui se découvre entièrement, et enfin le torpedo transformable en conduite intérieure, modèle tout nouveau (breveté). d'une manœuvre facile, remarquable par son étanchéité et sa solidité. Le système de fermeture des glaces, qui constitue la principale originalité de ce modèle, est entièrement rigide. C'est là véritablement le dernier cri de la carrosserie automobile, et le véhicule idéal.

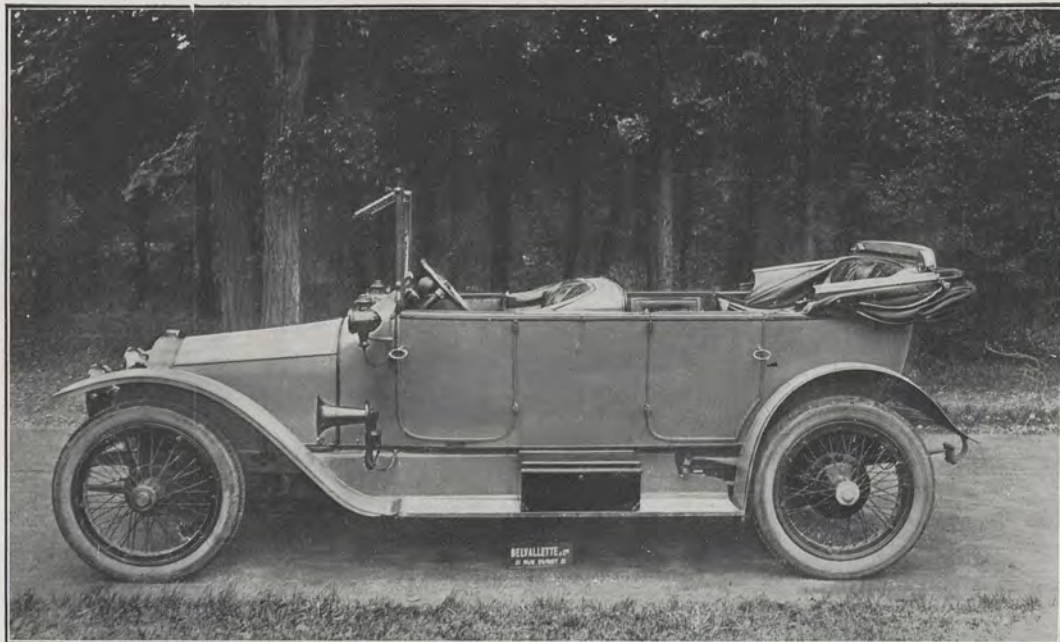
Rappelons à présent le montage breveté des carrosseries Belvallette sur tampons isolateurs en caoutchouc, recommandé spécialement pour les voitures de ville, et la suspension sur 8 ressorts, montage d'une extrême douceur, évitant toute trépidation et tout bruit. Cette suspension sur 8 ressorts fut le succès du Salon de Saint-Petersbourg du mois de mai dernier. Ces ressorts, de plus, donnent à la voiture un cachet exceptionnel.

Toutes les voitures exposées au stand de la maison Belvallette formaient un ensemble du plus heureux effet. On y admirait notamment un coupé Louis XV sur huit ressorts et un landaulet de grand tourisme entièrement découvrable.

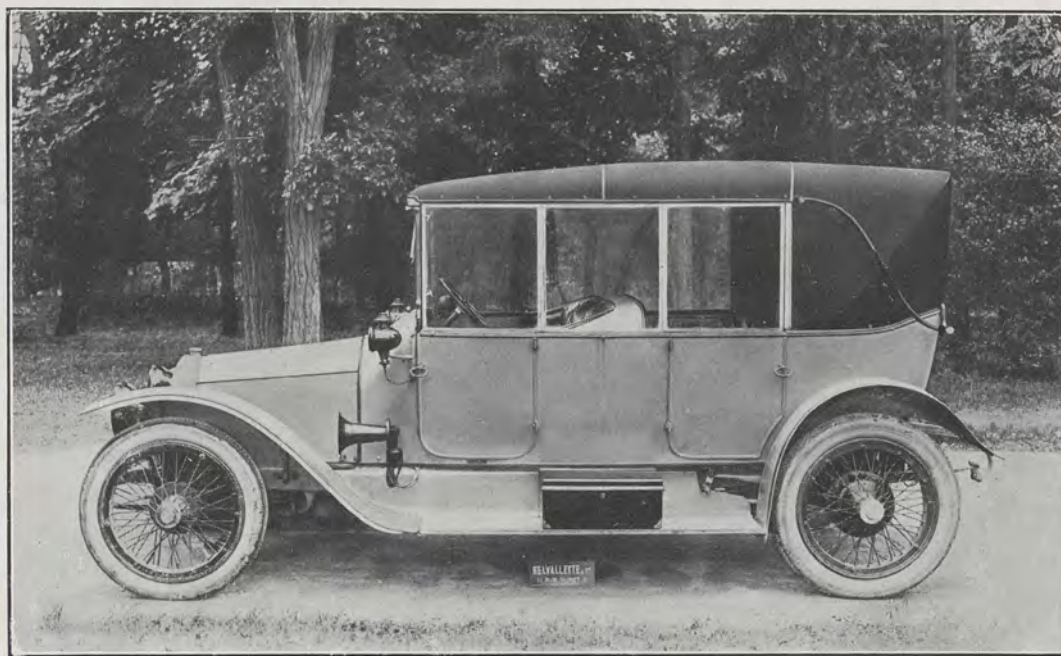
Mais en dehors du stand Belvallette, la maison de ce grand constructeur avait exécuté pour le Salon plusieurs carrosseries, dont on devinait la marque avant même d'en avoir lu la signature. Chez Renault se trouve

une voiture d'essai; chez Rochet-Schneider, un torpedo qui n'a point passé inaperçu dans une randonnée récente qui restera célèbre; chez Charron, un coupé; chez Mercedes, un torpedo de sport sur 90 HP; chez Brasier, une conduite intérieure de grand luxe.

Mais il faut se borner... nous n'en finirions pas.



TORPEDO TRANSFORMABLE BELVALLETTE, OUVERT



TORPEDO TRANSFORMABLE BELVALLETTE, FERME

Brillant succès également pour les carrosseries signées COTTENET ET C<sup>ie</sup>, les successeurs et les continuateurs avertis de M. HENRY BINDER, dont la marque a donné tant d'éclat à la carrosserie française sous le second Empire.

Toujours impeccable de forme et de haut goût, cette firme a conservé intacte sa vieille réputation, et rajeunie au contact des progrès modernes, elle s'est transformée, tenant haut et ferme le sceptre de sa gloire et de sa renommée mondiale.

Qu'on se promène à travers les stands du Salon, ou qu'on fasse une visite à son stand, partout, et chez les constructeurs les plus réputés, se distingue la carrosserie Henry Binder.

Dernièrement, dans le *Sport Universel Illustré*, figurait, en une photographie très nuancée, due au talent d'un jeune artiste, le carrosse du Sultan du Maroc. Ce carrosse rappelait les berlines du temps de Louis XIV, avec, en plus, une svel-

tesse dans les formes et une légèreté de suspension qui lui donnaient un cachet de grâce indéfinissable.

Aujourd'hui, les carrosseries de Binder s'appliquent à l'industrie automobile et sont d'un fini qui en fait un modèle du genre. Ses voitures sont exposées sous les genres les plus divers, et notamment sous forme de coupés et de limousines.

Les limousines sont des torpedo-landaulets.

Leur capote offre un système de ferrure, aussi simple que de manœuvre facile, grâce auquel il est permis de transformer instantanément une voiture ouverte en une voiture fermée, et réciproquement.

Un ingénieux dispositif de tendelet protège de la pluie le siège du conducteur, si bien qu'au confort se joignent l'agrément et l'aisance.

Les limousines de la Maison Binder ont cette particularité très attrayante, qu'elles offrent tour à tour l'aspect d'un torpedo et d'un landaulet.

La capote rabattue, la voiture est un véritable torpedo; fermée, elle est un landaulet-limousine; et la capote repose sur la voiture avec tant de perfection, qu'elle y apparaît inhérente.

Le tout forme si bien corps, qu'on ne peut croire à sa divisibilité.

A peine besoin de dire que la capote est aussi solide qu'élégante et absolument étanche.

Les jointures qui la rattachent à la voiture sont si étroitement pratiquées, que l'intérieur est hermétiquement clos, à tel point qu'il ne saurait y filtrer même une goutte de rosée.

Nous n'aurions pas tout dit, si nous n'ajoutions qu'en vertu d'un mécanisme fort habilement adapté, bien que la capote soit fermée,

les glaces de devant et des côtés peuvent demeurer ouvertes indifféremment de telle sorte que, de l'intérieur, on peut respirer le grand air, tout en étant préservé de la pluie, de la poussière et du vent.

La décoration ne le cède pas à la fabrication. Tout y est d'un fini parfait et, tout étant exactement combiné dans ses détails, s'harmonise avec précision dans son ensemble.

On y est moelleusement assis sur des coussins soyeux, et la souplesse des ressorts est telle, qu'on

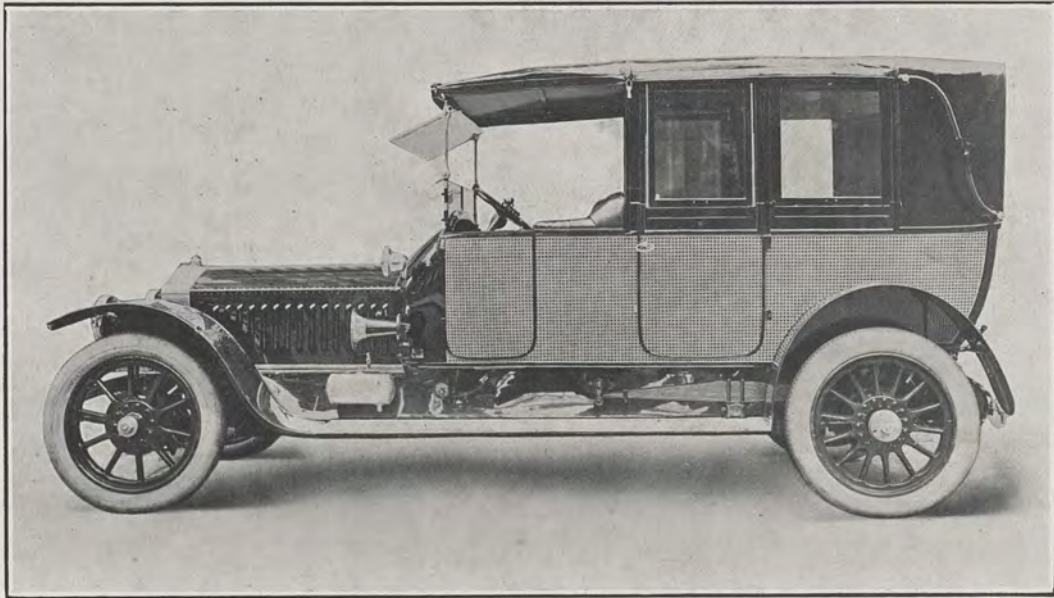
glisse plutôt qu'on ne court. La peinture de la caisse est sobre et délicate; la finesse des filets en fait toute la grâce.

Pour continuer sa tradition de parfaite urbanité et de fournisseur attentif, la maison Binder exécute, suivant les désirs de sa clientèle, toute carrosserie dont les lignes ou les commodités correspondent plus exactement aux désirs de ses fidèles acheteurs.

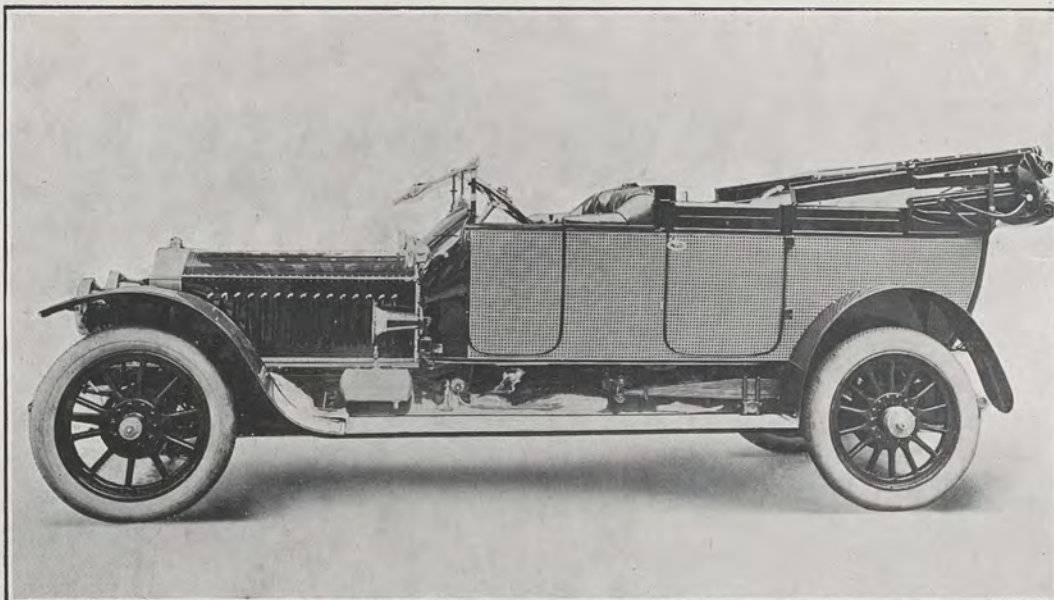
Nous ne saurions clore cet examen trop rapide de l'exposition

d'une de nos marques, doyennes sans insister sur ce fait, que la construction extra-légère qui est une des spécialités de la maison Binder s'applique à toute espèce de carrosserie fermée. Grâce à l'emploi de l'aluminium et du cuir, les carrosseries Binder permettent au touriste de réaliser sur sa consommation en essence et en pneus une économie très appréciable, résultant de la diminution du poids total de la voiture. Ajoutons enfin, que cette carrosserie extra-légère supprime l'usage du toit

comme porte-bagages et porte-pneus. Aussi toute la clientèle élégante se presse-t-elle au stand Henry Binder, les affaires s'y font nombreuses, et si l'on hésite, ce n'est pas qu'on ait de marque concurrente à lui opposer, mais devant tant de merveilles exposées, on ne sait quelle carrosserie choisir, parce qu'on les envie toutes.

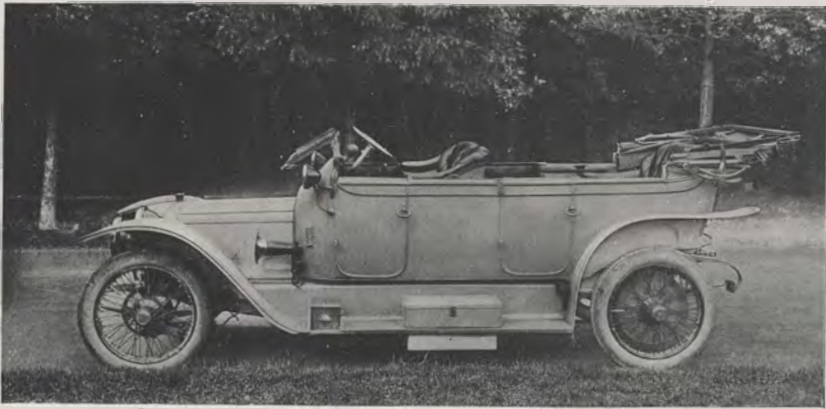


TORPEDO-LANDAULET HENRY BINDER, FERMÉ



TORPEDO-LANDAULET HENRY BINDER, DÉCOUVERT





TORPEDO UNIVERSEL OUVERT

Nous avons également fort prisé, au cours de nos visites, les élégantes carrosseries de la SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE CARROSSERIE DE LUXE, qui a acheté l'usine et la marque « Vinet » et s'est adjoint ceux des anciens collaborateurs de la Maison qui en avaient fait la réputation, notamment l'ingénieur, M. Samuel. Cette Société présentait cette année des carrosseries d'un fini parfait et de lignes impeccables, tant sur son stand galerie E que sur les stands de Hispano-Suiza, de Bellanger, de S. P. A., de Bozier, de Bugatti, de H. I., dans la grande nef.

La nouvelle marque « Carroluxe VINET » se classe parmi les meilleures de l'industrie automobile et son modèle bateau type Alphonse XIII, créé spécialement dès 1912 pour le Roi d'Espagne, se retrouve au Salon de cette année avec des variantes multiples sur les stands de tous les grands carrossiers.

Parmi les modèles de cette marque qui furent particulièrement prisés des visiteurs, citons :

1° Les carrosseries amovibles permettant de remplacer en quelques minutes une carrosserie fermée par une carrosserie découverte ;

2° Ses bateaux 3 places Bellanger et S. P. A., dont la ligne s'adapte absolument au châssis ;

3° Sa conduite intérieure extra-basse du modèle Carpentier qui réalise le maximum de confort.

Ne terminons pas enfin cette rapide revue sur nos grands carrossiers sans mentionner le beau succès de M. Teisseire qui, en touriste averti, a trouvé un nouveau type de carrosserie, dont il a pris brevet, et qui a puissamment intéressé, à son stand très visité, tous les chercheurs de perfectionnements nouveaux.

Le modèle qu'il préconise sous le nom de « TORPEDO UNIVERSEL » ne comporte aucun système compliqué, et se trouve reproduit dans les photographies ci-contre sous ses trois aspects. Il est muni d'une capote et la fermeture latérale en est assurée par un système de glaces tout particulier.

Ces glaces sont insérées dans des châssis dont une partie coulisse sur l'autre. Les châssis, très légers et très solides, sont placés, lorsque la voiture est découverte, dans des logements situés sur les côtés de la caisse en arrière des portes ; ils se remontent avec facilité et exactement comme une glace de coupé ; il suffit ensuite de coulisser la partie mobile au-dessus de la porte pour obtenir une fermeture parfaite.

Avec ce système, on peut, à volonté, avoir une voiture fermée avec conduite intérieure, ou bien ouverte, ou mieux encore à demi fermée, la capote pouvant se découvrir tout entière, ou en avant seulement, l'arrière demeurant fermé.

Le Torpedo Universel de M. Teisseire a un mode d'attache qui garantit contre toute infiltration d'eau, frottement ou vi-

brations. C'est un modèle élégant, solide, étanche et pratique.

Nous reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro sur certaines marques et certains perfectionnements susceptibles d'intéresser nos lecteurs ; ne terminons pas toutefois ce premier article sans consacrer quelques lignes au stand du pneu des records ; on devine que c'est de PALMER qu'il s'agit et qui a reçu de nombreux visiteurs. On sait les qualités des pneus Palmer à cordes, leur résistance étonnante, leur souplesse remarquable ; il est compréhensible que beaucoup de chauffeurs français et anglais leur soient fidèles quand on sait que c'est grâce à eux que les records de vitesse sont établis, encore que la maison Palmer n'ait jamais payé de primes ou fabriqué de pneus spéciaux, mais tout simplement livré aux coureurs des pneus de stock. Au reste, dans le Grand Prix d'Amiens, un train de pneus Palmer permit de couvrir les 900 kilomètres du parcours sans changement d'enveloppe. C'est une référence.

De plus, depuis 1908, tous les principaux records du monde de temps : de 1 à 8 heures ; de distance : de 50 à 70 milles, sont la possession de cette marque bien connue.

En outre, chose extraordinaire et pourtant rigoureusement vraie la Société Palmer n'a jamais payé la moindre prime pour l'obtention desdits records. Ses pneus n'ont été choisis par les différents vainqueurs que parce qu'il est reconnu, dans le monde des coureurs automobiles, que, seuls, les pneus Palmer à cordes possèdent la résistance nécessaire pour triompher du colossal effort qu'imposent aux pneumatiques ces assauts aux records.

Il y a donc là pour le public une preuve irrécusable. Il est évident que si, par ses qualités de vitesse et de durée, le pneu Palmer est le seul à pouvoir résister et vaincre dans des circonstances aussi dures, il sera, dans l'usage courant, celui qui donnera à l'automobiliste la satisfaction maximum.

Contrairement, de plus, à ce que l'on pourrait croire, l'effort continu des pneus sur une piste comme l'autodrome de Brooklands, où se battent les records, constitue un travail bien plus grand que sur la route par la vitesse maximale constante pendant de longues heures. Seuls les Palmer peuvent y résister victorieusement.

Et c'est pour cela que les touristes font avec leurs pneus Palmer près du double d'usage qu'avec n'importe quelle autre marque : ce que l'on ne saurait trop souligner.

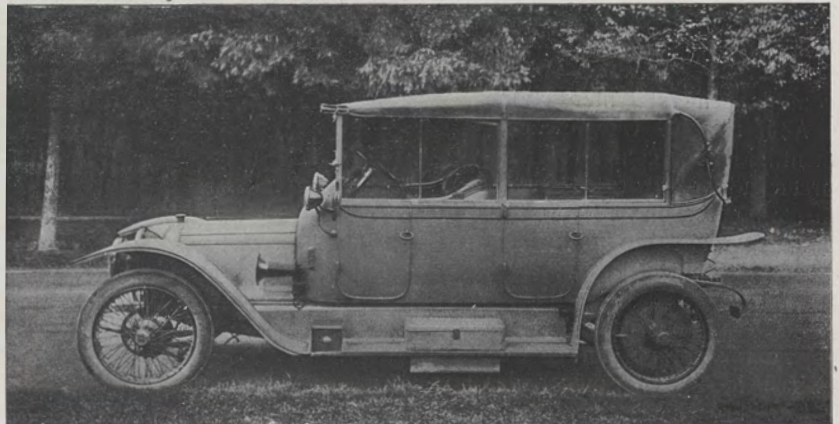
Nous continuerons, dans notre prochain numéro, notre chronique sur le Salon, et nous nous efforcerons de mettre en relief les nouveautés qui nous ont paru, par leur côté pratique, le mieux mériter d'être signalées à l'attention de nos lecteurs.

(A suivre.)

PAUL ROUSSEAU.



TORPEDO UNIVERSEL DEMI-FERMÉ



TORPEDO UNIVERSEL CONDUITE INTÉRIEURE

UN PROCÈS DE DRESSAGE

## EST-CE LA FIN DES FIELD-TRIALS ?

A peine commencions-nous à profiter en paix des plus belles journées de la chasse qu'une nouvelle alerte nous est donnée sous la forme d'un jugement sévère rendu la semaine dernière.

Un de nos plus honorables dresseurs professionnels de chiens d'arrêt, Tournemine, établi aux environs de Dreux, vient d'être condamné par le tribunal correctionnel de cette ville pour avoir entraîné ses chiens avant l'ouverture de la chasse. C'est là une condamnation très grave, non pas en elle-même, mais en raison des conséquences qu'elle peut avoir sur la chasse tout entière et sur le sport du chien d'arrêt en particulier.

— Entraîner des chiens d'arrêt en période de fermeture, mais cela se voit tous les jours, allez-vous dire.

Existe-t-il maintenant un délit de chasse dans un fait aussi naturel ?

Eh oui ! cela se voit tous les jours, mais ce n'est qu'une tolérance, ce n'a jamais été un droit. C'est simplement parce que les agents de la force publique « laissent faire », soit qu'ils fermentent les yeux volontairement, soit qu'ils eussent reçu des ordres nécessaires, que chasseurs et dresseurs pouvaient se livrer, à peu près exempts de soucis, à la pratique de leur sport ou de leur métier.

Or, sur une décision très énergique de Tournemine de faire cesser un état de choses mal défini, le tribunal de Dreux vient de se prononcer catégoriquement : il a appliqué la loi dans toute sa rigueur et a déclaré qu'au sens de cette dernière, le fait d'entraîner des chiens d'arrêt constituait un acte de chasse qui devient délictueux s'il est commis pendant l'interdiction.

A-t-il raison ? Oui, évidemment, si l'on se contente d'interpréter la loi purement et simplement ; mais si l'on veut se donner la peine d'aller au fond de la pensée du législateur qui n'a eu d'autre but que la protection du gibier, on ne peut vraiment pas considérer comme un acte de chasse le fait de mener des chiens sur ce dernier avec la volonté formelle de se montrer inoffensif à son égard.

Le tribunal cependant a pensé d'une façon toute différente et afin de bien montrer quelle est son opinion à cet égard, il l'a motivée en des attendus très explicites :

« Attendu qu'il ressort de l'ensemble du texte de la loi du 3 mai 1844, que le législateur a eu en vue, non seulement de régler les conditions dans lesquelles le gibier peut être appréhendé, mais encore de le protéger pendant certaines périodes, contre tout dérangement, afin d'assurer sa conservation et sa reproduction ;

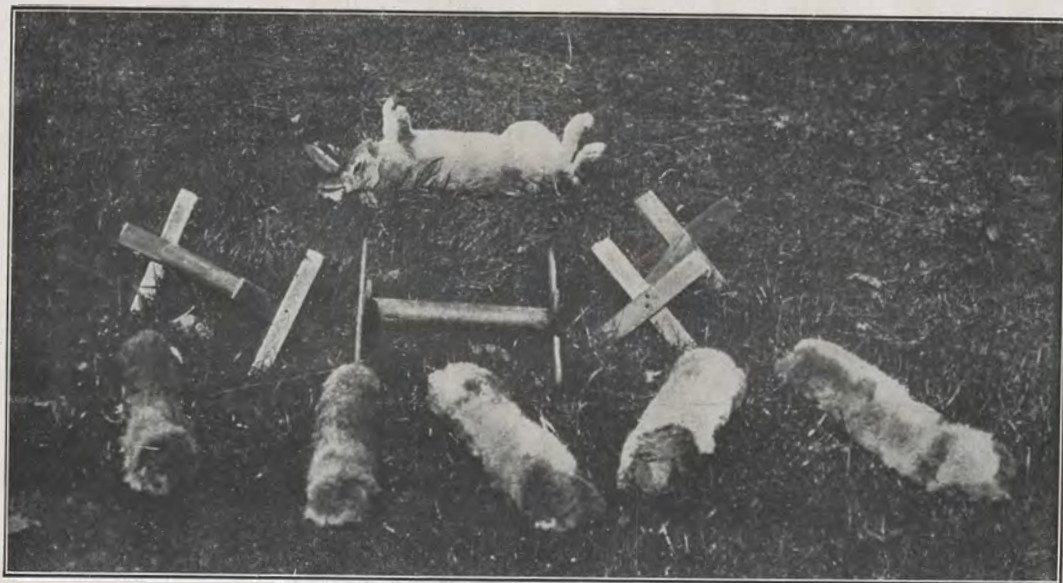
« Qu'il y a donc lieu, conformément à une jurisprudence à peu près constante, de considérer comme délictueux tout acte volontaire accompli pendant la fermeture de la chasse, susceptible de troubler le gibier et de le priver de la sécurité nécessaire à la conservation et à la propagation de l'espèce ;

« Attendu que le fait de faire quêter le gibier par des chiens d'arrêt constitue incontestablement un trouble effectif de nature à empêcher ou à compromettre celles-ci ; qu'un tel acte peut en effet avoir pour conséquence la destruction du gibier, notamment des couvées des oiseaux, le gibier ainsi recherché se trouvant à la merci de chiens dont l'instinct primitif est sans doute plus ou moins corrigé ou transformé, mais n'est jamais entièrement aboli. »

Arrêtons-nous un peu ! Cette opinion est très discutable. En ce qui concerne les deux premiers paragraphes cités plus haut, nous sommes tout à fait d'accord avec les juges de Dreux. Mais nous sommes d'un avis entièrement opposé au leur en ce qui concerne le dernier.

Non seulement le dressage des chiens d'arrêt ne constitue pas un fait de nature à compromettre la réussite du gibier, mais nous prétendons, au contraire, qu'il contribue à son développement et qu'il le conserve effectivement.

Tout d'abord, affirmer que mener des chiens en plaine peut déranger les couvées des oiseaux ou avoir pour conséquence leur destruction, c'est faire preuve d'une ignorance complète à l'égard des résultats les plus élémentaires du dressage actuel. Non seulement on ne sort les



LES INSTRUMENTS DE DRESSAGE



LE DRESSAGE A L'EXTÉRIEUR

chiens que quand ils ont été longuement disciplinés dans la cour du chenil pour qu'à la première menace d'incartade un rappel énergique soit suffisant pour les ramener dans le devoir. Mais en admettant que des chiens fougueux fassent sur le terrain preuve de désobéissance — et cela arrive parfois — ils ne peuvent jamais être dangereux pour le gibier. Pour cette double raison bien simple que : 1° quand le jeune gibier est encore sans défense, il se maintient toujours dans les récoltes sur pied et qu'à ce moment-là tout dresseur s'y interdit le passage ; 2° quand les récoltes sont enlevées et permettent ainsi l'approche des chiens, les oiselets sont déjà suffisamment volants et prennent d'ailleurs un essor qui les met à l'abri de toute tentative malheureuse. Donc, de ce côté, absolument rien à craindre.

Mais ce qui est mieux, c'est que le dressage est propice à la propagation des diverses espèces. Un dresseur a besoin de gibier. Cela lui est indispensable. Un dresseur qui n'aurait pas de gibier pour faire travailler ses chiens serait comme un serrurier qui n'aurait pas de fer ou un menuisier qui n'aurait pas de bois, c'est enfantin. Il a donc intérêt à le ménager, à le protéger, à assurer son développement en paix, à contribuer même à son repeuplement. N'est-ce pas logique ? D'autre part, un gibier travaillé pendant toute l'année, quand il est chassé, à l'ouverture, se défend mieux, évite plus facilement le chasseur et, par conséquent, une plus grande partie se trouve épargnée sur toute l'étendue du territoire. C'est autant de reproducteurs qui restent pour la saison suivante.

Tout cela, Tournemine l'a dit au tribunal. Des personnalités du monde cynégétique et canin sont venues le dire également : le capitaine Dommanger, président du Pointer Club, M. Paul Mégnin, directeur du journal *l'Éleveur*, Ludovic Ridet, président de l'Association française des Dresseurs professionnels de chien d'arrêt. Le tribunal n'a rien voulu entendre. Il a déclaré :

« Que si intéressante que puisse être la profession exercée par Tournemine, dans l'état actuel du droit et malgré qu'il soit quelquefois délivré aux dresseurs de chiens d'arrêt, par l'autorité administrative, une autorisation de se livrer au dressage de leurs animaux pendant le temps de chasse prohibé, autorisation du reste sans valeur au point de vue juridique, et qu'au surplus Tournemine ne possédait pas, il n'appartient pas au tribunal d'exonérer le prévenu d'une peine dont serait passible le chasseur qui aurait commis le même délit... »

Cette allusion aux autorisations que certains préfets délivrent aux

dresseurs qui en font la demande est une nouvelle preuve de la situation bizarre dans laquelle se trouvent ces malheureux auxiliaires de la chasse.

Il n'y a aucun doute qu'elles sont illégales. La loi est formelle ; or, pas plus le ministre que le préfet n'a le droit de violer la loi en autorisant ce qu'elle défend. Tout au plus servent-elles à intimider le gendarme ou le garde champêtre tenté de faire un procès. Ce

fonctionnaire mal avisé est bien obligé de s'incliner devant la manifestation d'une autorité supérieure à la sienne. Mais il n'en reste pas moins vrai que l'autorisation n'a aucune valeur, et la preuve en est que les tribunaux savent le reconnaître quand on oppose à leurs arguments celui du papier officiel.

Il faudrait qu'une loi nouvelle, remplaçant l'autre, vieille de soixante-dix ans bientôt, vint régler la profession de dresseur qui n'existait pas en 1844 et qui est aujourd'hui si répandue. Mais cette loi sera-t-elle jamais proposée et surtout sera-t-elle jamais votée ? Toutefois, actuellement, rien de semblable n'existe dans le code, et le code est une autorité contre laquelle il est difficile de s'insurger. La question se pose donc bien clairement : Si le jugement qui a condamné le dresseur est confirmé en appel et en cassation, c'est l'interdiction

formelle de jamais sortir des chiens en plaine autrement que quand la chasse est ouverte, c'est donc la ruine complète du sport du chien d'arrêt en même temps que c'est empêcher la préparation des chiens en vue de la chasse elle-même.

Les conséquences de ce procès, l'un des plus intéressants qui ait jamais été plaidé, sont assez sérieuses et d'un intérêt assez général pour que pas un seul disciple de Saint-Hubert ne se montre indifférent à l'égard de son résultat et n'use de tous les moyens dont il peut disposer afin d'obtenir qu'il soit favorable.

JACQUES LUSSIGNY.



UN COCKER BIEN DRESSÉ AU RAPPORT



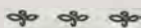
EN SERONS-NOUS RÉDUITS AU DRESSAGE D'HIVER ?

La Société Centrale pour l'Amélioration des Races de Chiens en France, dont l'exposition annuelle des Tuileries est si suivie, a décidé d'organiser à Paris, les 21, 22 et 23 novembre prochain, dans l'ancien Skating de la rue de la Boétie, une exposition réservée aux petits chiens

de luxe et aux bouledogues français et anglais.

Seront admis à cette exposition : les bull-dogs anglais, les bouledogues français et tous les chiens qui font partie du 9<sup>e</sup> groupe des expositions annuelles de la Société Centrale.

## La Semaine Sportive



### AUTOMOBILE

Le Salon de l'Automobile est à la veille de fermer ses portes. Le nombre chaque jour croissant des entrées a démontré l'intérêt qu'il avait pour le vrai public, je veux parler du public des acheteurs.

Ce fut un Salon d'affaires, et les constructeurs, qui s'en montrent enchantés, y ont moissonné des commandes importantes.

### AVIATION

L'aviateur Daucourt vient de quitter Paris pour tenter le raid aérien de Paris-Le Caire, avec passager. C'est le voyage le plus hardi de tous ceux qui furent entrepris depuis que les hommes volent.

Il est, d'ailleurs, le petit-fils de Danton, qui avait pour devise : « De l'audace, encore de l'audace et toujours de l'audace. »

\*  
\*\*

Fischer, sur son Henry Farman 80 HP Gnome, s'est classé premier du *décollage au Concours des Lacs Italiens*, malgré la présence de concurrents employant des moteurs allant jusqu'à 160 HP. Cette

performance est tout à l'honneur des hydros Henry Farman, qui se sont classés premiers dans toutes les grandes épreuves.

Fischer vient d'être spécialement informé par la Commission qu'il détenait le *record mondial du décollage pour hydros*. Il s'est en effet élevé en huit mètres.

### CHIENS

Les *Field Trials du Spaniel Club* auront lieu, comme il a été dit, les 24 et 25 novembre prochain, sur les chasses du Magnat, près de Châteauroux (Indre), à MM. de Fougère et de Vasson.

Les juges désignés sont : MM. Lamaignère, Verdé-Delisle et P. Baron. Juges suppléants : MM. Tabourier et de Lécherolle.

### HIPPISME

La *Société des courses d'Oudjda*, dont le président est M. Marcel Peit, va donner du 29 octobre au 1<sup>er</sup> novembre prochain une *grande semaine de fêtes hippiques*.

Ces fêtes sont placées sous la présidence d'honneur de M. Varnier, haut commissaire, du général Alix, commandant les troupes, et du colonel des Moutiers-Mérinville, commandant la brigade de cavalerie du Maroc oriental.

En voici le programme :

29 octobre, concours hippique et rallye-paper ;

30 et 31 octobre, courses ; et enfin 1<sup>er</sup> novembre, exercices gymnastiques par la Société de préparation militaire France-Maroc ; fantasia pour toutes les tribus de l'Amalat d'Oudjda, jeux militaires et exercices de guerre par l'Escadron de Chasseurs d'Afrique.

Ces fêtes attireront certainement à Oudjda une grande affluence d'étrangers. Les hommes de cheval y verront une grande quantité de bons et beaux chevaux qui sont appelés à croître et à multiplier sous l'impulsion du service des Remontes qui a été créé en 1913 et qui pour une première année a donné de magnifiques résultats.

La Société Hippique d'Oudjda, joignant l'utile à l'agréable (l'utile : encouragement à l'élevage par des prix de course et des primes ; l'agréable, série de fêtes et de fantasias), prépare ainsi à ses visiteurs l'accueil le plus cordial.

### LUTTE

Le *championnat des champions de lutte de combat*, qui se poursuit depuis le 15 octobre dernier dans la magnifique arène formée par le Nouveau Cirque, remporte un succès des plus complets.

Succès très justifié du reste, car la présence des Petersen, Zbysko, Myake, Jimmy Esson, Deriaz, Paradis, Saft nous vaut toute une série de passionnantes rencontres.

### OFFICIERS MINISTÉRIELS

#### VILLE DE PARIS

A adj. sr l'ench., Ch. Not. Paris, le 11 Nov. 1913.

**5 TERRAINS RUE DE BRETAGNE**  
ANGLES rues CHARLOT, SAINTONGE, DEBELLEME et TURENNE. S<sup>rs</sup> 140<sup>m</sup>04 ; 126<sup>m</sup>71 ; 106<sup>m</sup>27 ; 291<sup>m</sup>60 ; 264<sup>m</sup>25. M. à p. 550, 600 et 700 fr. le mètre. S'ad. M<sup>rs</sup> DELORME et MAROT de la QUERANTONNAIS, 14, r. Pyramides, dép. ench. T

Vente au Palais, le 29 octobre 1913, à 2 heures.

**1<sup>o</sup> GRAND IMMEUBLE INDUSTRIEL**  
ET MAISON  
D'HABITATION A VINCENNES, 7 et 9, rue de Montebello.  
Contenance 2.152 m environ. Revenu 1.050 fr. env.

**2<sup>o</sup> MAISON DE RAPPORT A VINCENNES**  
Rue des Laitières, 46-48. Contenance 859 m. 66 environ. Revenu : 2.680 fr. environ. Mises à prix : 80.000 francs ; 40.000 francs.

S'adresser à M<sup>rs</sup> Fournier-Latouraille, avoué, 110, rue de Rivoli ; Boccon-Gibod, avoué ; Dufour et Huguenot, notaires.

Vente au Palais, le 12 novembre 1913, à 2 heures.

**MAISON A PARIS RUE DU TEMPLE, N<sup>o</sup> 72**  
(3<sup>e</sup> arrondissement). Revenu net environ 17.254 fr. 13. Mise à prix : 220.000 francs.

S'adresser à M<sup>rs</sup> Bourgeois, Gillet et Haquin, avoués à Paris.

Vente au Palais, le 15 novembre 1913, à 2 heures, en trois lots :

**1<sup>o</sup> IMMEUBLE A PARIS, 29, RUE DE VANVES.** Contenance : 229 mètres 56 environ. Revenu brut : 4.115 fr. ; Mise à prix : 35.000 francs ; IMMEUBLE, 8, rue Edouard-Jacques ; Contenance : 99 m. environ ; Revenu brut : 1.250 fr. 4 ; Mise à prix : 9.000 fr. ; IMMEUBLE, 10, rue Edouard-Jacques ; Contenance : 81 m. 31 environ ; Revenu brut : 970 fr. ; Mise à prix : 7.000 fr. Faculté de réunion des lots 1 et 2 et pour l'ensemble. S'adresser à M<sup>rs</sup> Deloison, Duval, avoués à Paris.

### 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.

A vendre, cause cessation concours, Ignis Ardens, Fénélon, Black Star, très gros sauteurs, gagnants nombreux prix France et étranger, en plein entraînement. Prix modérés. Lieutenant Horment, Niort. 615

A vendre Cheval hongre, 6 ans, 3/4 sang 1<sup>er</sup> 58, gagnant de steeple, très doux, a été monté par une dame. Toutes garanties. S'adresser bureau du journal. 619

Rabagas, 1<sup>er</sup> 65, pouvant porter cent kilos, sauteur ayant fait partie de l'équipe italienne et classé dernièrement dans Coupe Berck, sain, net, garanties. 5 500 francs. — Ecrire : Santa Victoria, 92, rue de Longchamps, à Neuilly-sur-Seine. 648

Cheval hongre bai brun, longue queue, 6 ans, 1<sup>er</sup> 60, très joli modèle, absolument sain et net, peut porter 100 kilos, s'attelle, ferait excellent cheval de chasse. 2.600 fr. — Léon Olivier, Roubaix (Nord). 649

Idéal, bai, 5 ans, par Saitapharnès, p. s., et Baliverne, 1/2 s. 1<sup>er</sup> épreuves de Bagatelle 1913 ; nombreux prix concours ; gagnant maximum courses circonscription 1/2 sang ; 1<sup>er</sup> Vichy course arrondissement ; 1<sup>er</sup> Creusot cross-country. Modèle, tempérament, tissus, tendons exceptionnels. Convendrait cross-country militaires. Archer, haras Gévelard (Saône-et-Loire). 651

Dancing Girl, irlandaise baie, 6 ans, 1<sup>er</sup> 60, beau modèle, saine et nette, très bon hack, bien mise en amazone, large essai, photo, garanties. Vendue 1.800 fr. Visible 21, rue Jacques-Dulud, Neuilly. De Campeau, 2, rue de Commaille, Paris. 652

A vendre : Jument de pur sang alezane, 6 ans, 1<sup>er</sup> 60, bien établie, beaucoup de gros, très sage attelée et montée, excellentes allures, qualifiée military, absolument saine et nette, galope fort, grosse sauteuse. belles origines, large essai. 2.200 fr. — M. Pierre Escudier, Le Jajole, Mortrée, Orne (Argentan-Gare). 650

Ravissante paire excellents cobs, 5 ans, 1<sup>er</sup> 56, bien parés, très vites, énergiques, très sages, des plus élégants, admirablement bien attelés seul ou en paire, réels chevaux d'amateurs et concours. — Hôtel Dama de, Binche. 657

A vendre : Deux chevaux pur sang, montés en dame régulièrement. — S'adresser à M. Van de Poële, Maisons-Laffitte. 658

Mascarille, hongre bai, 13 ans, 1<sup>er</sup> 60, rigoureusement sain et net de partout, sauf légère trace de friction aux jarrets. Gagnant de 30.068 fr. de prix en concours depuis 1907. Vingt-huit fois premier, dont dix coupes ou grands prix. A vendre pour une somme très modeste dont un tiers payable sur les prix à gagner. Large essai sur place, toutes garanties. Cause excès de nombre. — Ecrire P. Fort, 20, rue Dammartin, Roubaix. 659

Hongre pur sang, 5 ans, 1<sup>er</sup> 65, par Le Saggiataire et Flying Star (gagnante du Prix de Diane), ferait superbe cheval d'armes, qualifié pour militaires et vendu avec toutes garanties. — Ecrire Haras de Rambouillet 660

1<sup>er</sup> 1/2 sang, alezan, fils de P. S., 6 ans, 1<sup>er</sup> 63, avec du gros pour porter 120 kilogrammes, très agréable, de toute sécurité, très résis-

tant, splendide cheval de chasse, toutes garanties, 1.600 fr. — Belle 1/2 sang, bai brun, 1<sup>er</sup> 68, 5 ans, parfaite montée et attelée, saine et nette, porte 150 kilogrammes, queue longue, 1.800 francs, photos.

2<sup>e</sup> Chenil des Capellans, lévriers russes barzois : premiers prix Paris, province et étranger, médailles et coupes d'honneur. Nombreux sujets primés ou issus de primés, adultes et au sevrage, réduction à qui achèterait un lot, très bonnes conditions, renseignements, photos. — Rovira, Saint-Cyprien (Pyrénées-Orientales). 661

A vendre : Chiots pointers blanc et orange, nés le 4 juin 1913 par le field-trialer Rap de Nanteuil, hors de Storm Nadia par Storm Eros. — Mollet, à Sennevières, par Nanteuil-le-Haudouin (Oise). 655

A céder, pour excès de nombre, un remarquable Laverack blue-beron sans grande tache, seize mois, mere hors ligne, père primé partout, dressé au down, arrête, rapporte très bien, très obéissant et beaucoup de nez. Prix 310 fr. — Comte G. de Montlaur, Cours Choisy, Moulins (Allier). 662

Occasion : A vendre 17x24 HP, marque Unic, conduite intérieure, 4 places, dynamo, état de neuf. — S'adresser bureau du journal. 577

Le Gérant : P. JEANNIOT.

Imprimerie PAUL DUPONT (Thouzeller Dir.)  
4, rue du Bouloi, Paris

**COMME TOI**  
PARFUM ULTRA PERSISTANT  
**ED. PINAUD**  
18, PLACE VENDÔME, PARIS

## BOITIERIES, TARES MOLLES, FLUXIONS DE POITRINE, ANGINES

des CHEVAUX, CHIENS, BÊTES à CORNES  
sont RADIOALEMENT GUÉRIES par

TOPIQUE DECLIE-MONTET

PRIX : 4 francs, PHARMACIE DES LOMBARDS

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