

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



Cliché J. Delton

M. LE GÉNÉRAL DUPARGE

QUI VIENT DE QUITTER SON POSTE D'INSPECTEUR GÉNÉRAL PERMANENT DES REMONTES

CHRONIQUE

CE ne sera pas encore pour cette fois-ci ! Le Comité des Courses ne s'est pas décidé à rapporter la mesure déplorable qui avait changé depuis quelques années les dates des réunions d'automne à Chantilly et au Bois de Boulogne. On maintient encore pour 1914 la journée unique — c'est trop ou trop peu ! — de fin juillet, journée qui, en vérité, ne rime à rien en ces conditions, et c'est au Bois que la Société d'Encouragement donnera encore ses dernières réunions de la saison, dont le programme paraît si vide et si inexistant comparé à l'éclat qu'il présentait jadis à Chantilly : le Prix de Condé se meurt ; le Prix de la Forêt est mort. La longue série des réunions de Longchamp finit par revêtir ainsi un aspect monotone qu'elle ignorait complètement lorsqu'elle se terminait sur l'apothéose du Prix du Conseil Municipal. Pour réveiller l'intérêt qui s'assoupit facilement dès que l'on sent approcher la fin de la campagne, il faut une diversion quelconque, et il n'en est pas de meilleure qu'un changement d'hippodrome, en faveur duquel militent d'ailleurs tant d'autres considérations de caractère plus technique.

Les Sociétés, en général, sont peut-être trop portées à ne pas tenir un compte suffisant de la fatigue qu'éprouve le public à revenir toujours et toujours dans le même cadre et de la curiosité qu'il aurait d'assister au même spectacle peut-être — mais qui lui paraîtrait alors nouveau — sur un autre théâtre.

Comment, par exemple, la Société des Steeple-Chases laisse-t-elle toujours inutilisé son hippodrome d'Achères, où l'on peut suivre les courses infiniment mieux qu'à Auteuil et dont l'emploi, alternant avec celui d'Auteuil, donnerait au sport d'obstacles un peu de cette variété qui lui fait si cruellement défaut ? Quelques recettes seraient moins belles, soit ! Encore peut-on être sûr que le public ferait le déplacement aussi volontiers que pour Maisons-Laffitte, puisque c'est exactement le même, et si les courses réussissent à Maisons, pourquoi n'auraient-elles pas le même succès à Saint-Germain ? Le cadre serait un peu moins élégant ? Le beau malheur ! Il y aurait moins de fleurs, et moins artistement groupées ? C'est possible ! Mais, enfin, à chacun son métier, et le rôle des Sociétés de courses n'est pas de rivaliser avec les Sociétés d'horticulture ; ce ne sont point des corbeilles éclatantes, des massifs plus ou moins ingénieusement disposés qu'on leur demande, mais des programmes et des terrains assez variés pour mettre à l'épreuve toutes les qualités de nos pur sang, et surtout leur endurance et leur solidité, pour assurer la sérieuse sélection des reproducteurs nécessaires — plus que jamais — à notre élevage national et à la remonte de notre armée. Ne serait-ce point du reste un avantage précieux que d'inscrire au programme une réserve analogue à celle que stipulent depuis quelques années la Société d'Encouragement et les Sociétés secondaires pour l'emploi *ad libitum* suivant les circonstances de l'un quelconque de leurs divers hippodromes ?

*
**

Peut-être, par exemple, ces jours-ci, le terrain aurait-il été moins abominablement lourd à Achères qu'à Auteuil ? Il est vrai que cet état spongieux des pistes semble avoir pour effet de rendre anodines à peu près toutes les chutes, celles-là surtout qui, sur le moment même, donnent l'impression la plus tragique. Mais, pour être moins émouvants, pour passer même inaperçus, d'autres accidents n'en ont pas moins des conséquences assez graves et assez longues : l'écurie Veil-Picard s'est trouvée privée de son jockey depuis l'autre jeudi, Parfrement s'étant blessé ce jour-là au pied contre un piquet. Il venait de gagner le Prix Governor avec Siva II, et le lendemain, à Saint-Ouen, Valéria, confiée à Powers, a fait triompher encore la casaque mais et cerise. Mais, dimanche, Siva II a dû céder le pas à Ignotus dans le Prix Vanille, puis ni Valise de Voyage, ni Perdiguail n'ont joué de rôle effectif à l'arrivée du Prix Maubourguet. Toutefois, il est assez vraisemblable que dans l'un et l'autre cas le changement de monte eût été insuffisant à changer des résultats qui s'expliquent très bien par eux-mêmes. Ignotus recevait du poids de

Siva II et davantage encore du troisième, Champoreau, lequel, du reste, ne paraît pas en chemin de justifier toutes les espérances mises en lui lors de son début dans le métier.

Au contraire, le vainqueur du Prix Maubourguet, compagnon d'écurie de Champoreau, Léo IV, était pénalisé plus ou moins sévèrement vis-à-vis de tous ses adversaires, et cette nouvelle victoire semble confirmer chez lui de remarquables dispositions pour le steeple-chasing. Ici encore, cependant, on est obligé de formuler quelques réserves. D'abord le poulain de M. James Hennessy a été monté au moins aussi judicieusement que les autres, Carter l'a amené à point nommé pour profiter de la lutte engagée depuis le dernier tournant entre Kamrei, Yoghi et Clitias ; puis, ce Prix Maubourguet, en dépit du programme, s'était trouvé exclusivement réservé aux trois ans : seul Le Potache s'était présenté contre les jeunes, et ce médiocre champion des vétérans est resté en route ; l'épreuve manque donc ainsi un peu de signification.

Corton II, après avoir décliné ses deux engagements de dimanche, s'est présenté lundi à Saint-Ouen dans le Prix Fragilité, mais il n'y a joué aucun rôle. Peut-être le fils de Retz, qui, déjà en plat, ne s'était pas montré d'une honnêteté extraordinairement scrupuleuse, est-il dès à présent dégoûté du métier, et pour toujours ; peut-être sa défaillance n'est-elle due qu'à un simple déclin de forme comme celle de Trianon III et de La Canche, qui dans la même course ont été aussi peu brillants que lui, mais qui depuis longtemps ont fait leurs preuves de résistance. La victoire est revenue à Ismen, qui mettait fin de la sorte à une série de déceptions plus ou moins complètes.

Le même jour, l'écurie Veil-Picard retrouvait encore un regain de succès avec Prince Christian, qui, monté par Powers, enlevait le Prix de la Deule à Etrurie, pilotée par Carter. Celui-ci, dont l'écurie James Hennessy s'est assuré les services exclusifs jusqu'à la réunion de Nice de janvier prochain, n'a eu en conséquence qu'une monte mardi à Auteuil, et elle n'a pas été heureuse. Il pilotait dans le Prix Sly Fox Démon II, pour lequel on payait la jolie proportion de 2/5 dans un champ de onze chevaux, et il l'amenait en tête entre les deux claires des lacs à côté de Calendal, le seul adversaire encore à craindre, semblait-il, quand les deux poulains culbutaient à la seconde de ces claires. Gamin enlevait alors une victoire facile sur Utinam et Niçois. Un autre favori, manquant encore, comme Démon, malgré son âge plus avancé, d'expérience sur les obstacles d'Auteuil, Rasoir, n'a pas été tout à fait aussi malheureux ; mais il a dû se contenter de la quatrième place dans le Prix Fin Picard derrière Xipharès Beau Rivage II et Brou. Toutefois la journée s'est terminée par la victoire très escomptée dans le Prix de la Seine de La Topaze comme elle avait commencé par celle du vieux Chloral dans le Prix de la Porte Maillot.

*
**

Naturellement, la crise ministérielle a entraîné dans la débâcle les titulaires des ministères de la Guerre et de l'Agriculture. Si l'instabilité de nos institutions parlementaires est fâcheuse pour tous les services publics, nulle part ses dangers ou ses inconvénients ne sont plus redoutables qu'en ce qui concerne l'armée et l'élevage, où rien ne s'improvise, où il faut des années et des années pour voir mûrir le fruit d'une réforme quelconque ou disparaître les conséquences d'une fausse manœuvre.

*
**

La saison qui s'achève fut pourtant des plus fertiles en épreuves intéressantes à la fois notre élevage et notre armée.

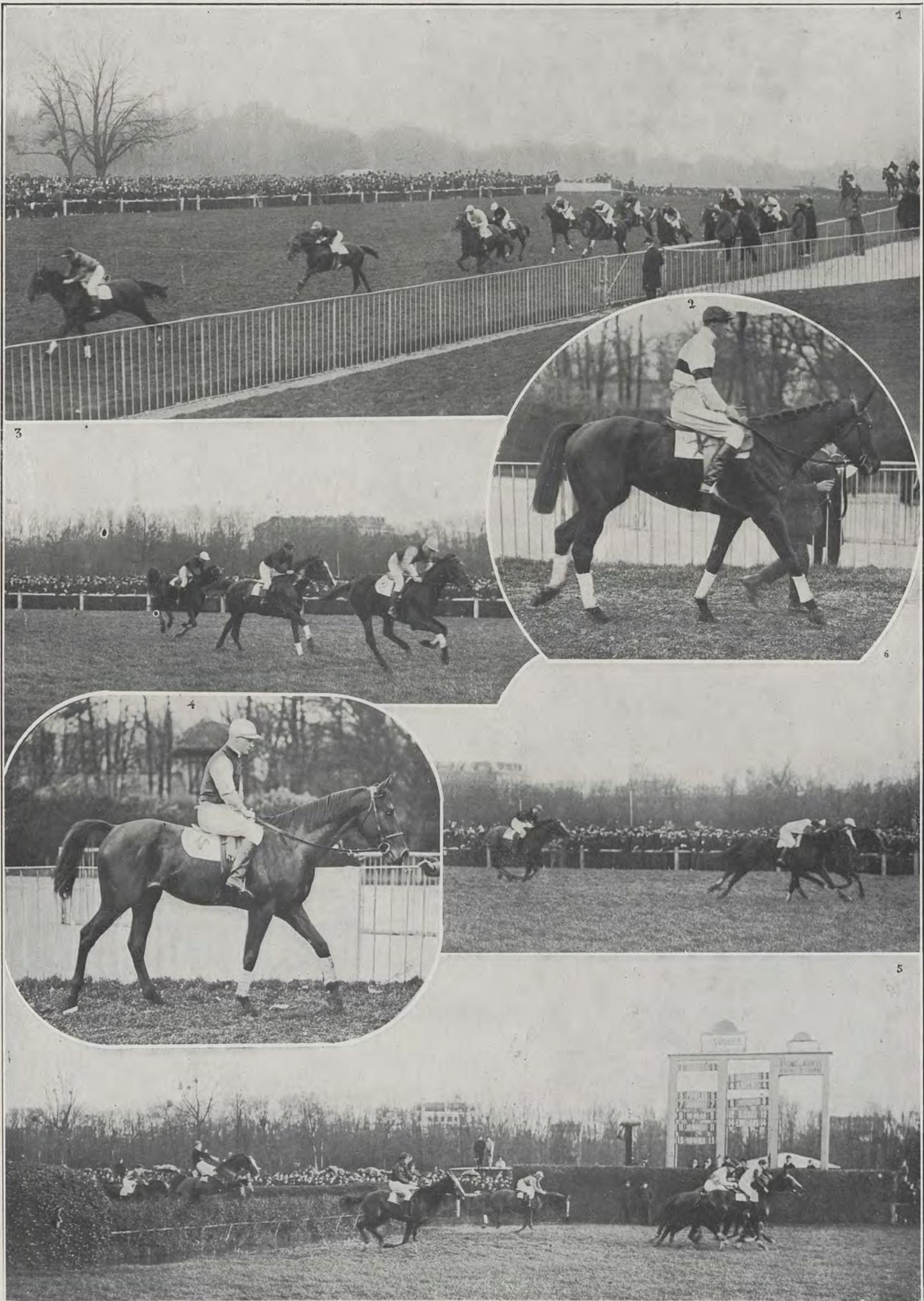
Les cross-countries militaires, dont le nombre approcha cette année la soixantaine, ont maintenu chez nos officiers les saines traditions de l'équitation d'extérieur tout en incitant nos éleveurs à la production du hunter.

Les militarys, également fort nombreux, ont développé chez nos officiers la science de la course et l'habitude du danger.

Les prix de cavalerie enfin — dernière création de la Société d'Encouragement — ont doté notre armée de chevaux de pur sang de bonne qualité.

Réjouissons-nous donc des résultats obtenus et souhaitons que l'année 1914 soit plus féconde encore en épreuves destinées à servir deux causes qui nous sont également chères : notre élevage et notre armée.

INTÉRIM.



LES RÉUNIONS DU 2 ET DU 4 DÉCEMBRE A AUTEUIL

1. LE PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DANS LE PRIX LINDA. MÉDAILLE D'OR MÈNE DEVANT SIGISMOND, MAYTERLINCK ET CALENDAL
 2. LE TÉMÉRAIRE (HAWKINS), AU DUC DECAZES, GAGNANT DU PRIX LINDA. — 3. L'ARRIVÉE DU PRIX GOVERNOR. SIVA II BAT ORESTE ET CALENDAL
 4. SIVA II (PARFREMENT), A M. A. VEIL-PICARD. — 5. LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX VIOLON II. LE MORVAN, GRAND DUC III, AVEYRON ET SOUVENANCE PRÉCÈDENT NAPO, LA VILLETERTRE, CAVERO ET BONJOUR II. — 6. L'ARRIVÉE DU PRIX VIOLON II. LE MORVAN REJOINT AVEYRON



Babette II Champoreau Siva II
Les Beaux Arts

Ignotus

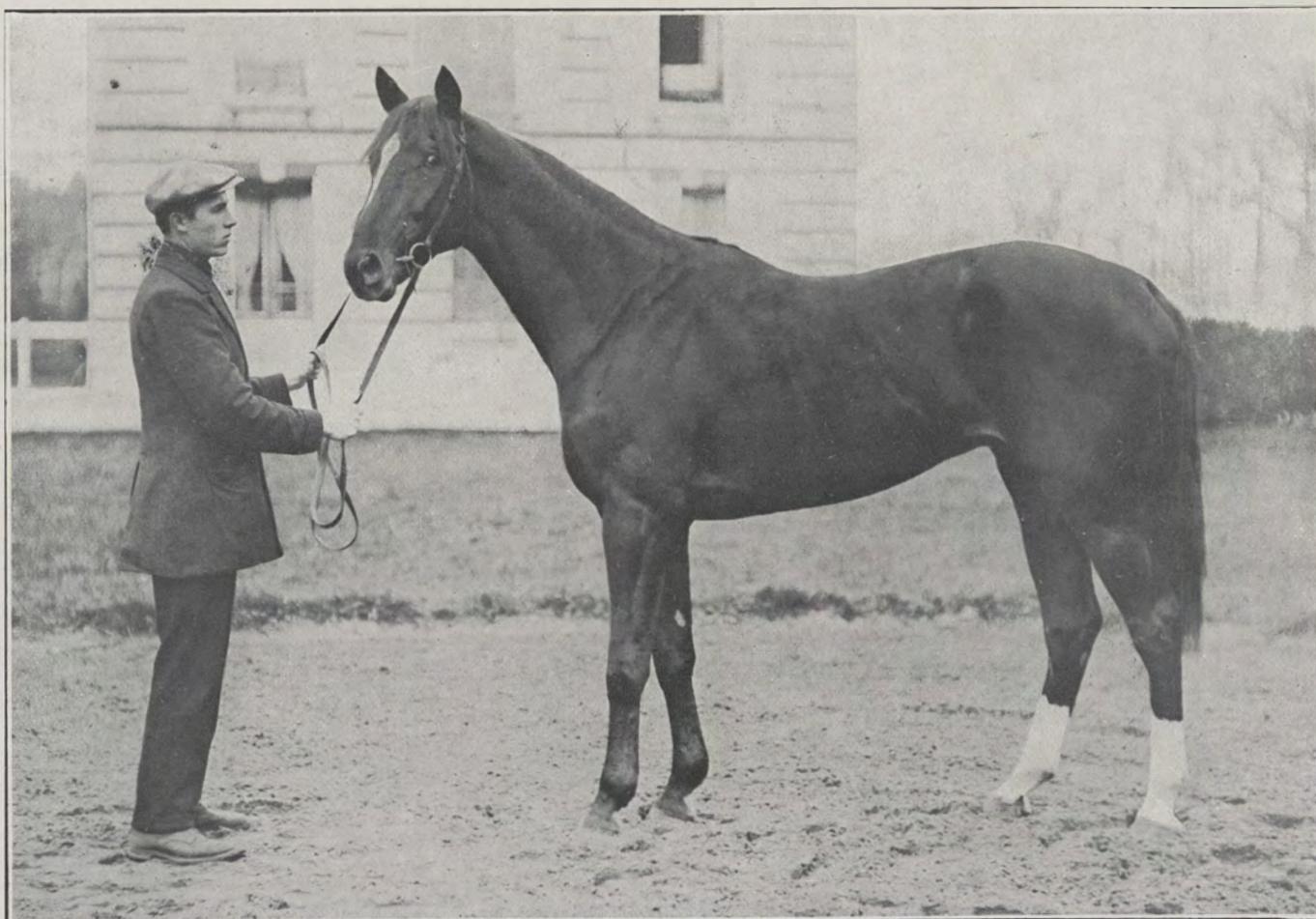
AUTEUIL, 7 DÉCEMBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX VANILLE

NOS GRAVURES

Nous sommes heureux de publier en première page la photographie de M. LE GÉNÉRAL DUPARGE, inspecteur général permanent des Remontes, qui, atteint par la limite d'âge, vient de quitter ce poste, où il a rendu, tant à la remonte qu'à l'élevage, d'inappréciables services.

Cavalier accompli, homme de cheval d'une remarquable compétence, il était partout écouté comme arbitre et sut solutionner, toujours à la satisfaction de tous, les problèmes ardues qui se présentèrent durant les dix années qu'il occupa le poste qu'on lui avait confié.

Le *Sport Universel Illustré*, se joignant à tous ceux qui s'intéressent à la cause du cheval auquel le général Duparge a sacrifié toute son existence, adresse au chef qui s'en va l'expression de ses sincères regrets et de sa plus vive reconnaissance.



IGNOTUS, P^h ALEZAN, NÉ EN 1910, PAR CHARDONNET ET INDISCRÈTE, APP^t A M. W. FLATMAN, GAGNANT DU PRIX VANILLE



Yoghi Le Potache Vertueuse Iojure Perdigaïl
Lélio IV Clitias Kamrei Valise de Voyage

AUTEUIL, 7 DÉCEMBRE. — LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX MAUBOURGUET

M. le général de Lagarenne, lui aussi un fervent du cheval, grand organisateur des derniers raids de cavalerie, vient d'être désigné pour remplacer M. le général Duparge à l'inspection générale des Remontes. Nul n'était plus qualifié pour continuer l'œuvre de celui qui s'en va, et nous sommes heureux d'adresser au nouveau titulaire nos plus sincères félicitations.

*
**

La réunion du 2 décembre dernier à Auteuil, en outre de la rentrée victorieuse de l'excellent vétérinaire Lutteur III, nous donna l'occasion d'assister à la facile victoire d'un fils de Macdonald II et de High Flyer, LE TÊMÉRAIRE, qui s'adjugea de très plaisante façon le PRIX LINDA (haies, 2.700 mètres), précédant un lot nombreux et de bonne valeur où nous notions Siva II, Sigismond et Médaille d'Or, récents vainqueurs.



LÉLIO IV (A. CARTER), P^h BAI BRUN, NÉ EN 1910, PAR CHESTERFIELD ET LAURA, APP^t A M. JAMES HENNESSY, GAGNANT DU PRIX MAUBOURGUET

Le PRIX GOVERNOR (haies, 2.700 mètres), porté au programme de la réunion du 4 décembre à Auteuil, se terminait par une facile victoire de SIVA II, devant Oreste et Calendal, tandis que l'épreuve importante de cette même journée, le PRIX VIOLON II (steeple-chase, 4.500 mètres), donnait lieu à une arrivée des plus serrées entre



Lélio IV Kamrei Yoghi

AUTEUIL, 7 DÉCEMBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX MAUBOURGUET

Aveyron et Le Morvan, ce dernier, bien placé au poids, s'assurant le meilleur sur le poteau même.

L'avant-dernière réunion dominicale d'Auteuil nous permit de voir à l'œuvre quelques-uns de nos meilleurs steeple-chasers et hurdle-racers de 3 ans.

Le PRIX VANILLE (haies, 3.100 mètres) se terminait par la victoire d'IGNORUS, qui l'emportait facilement devant Siva II et Champoreau.

Le PRIX MAUBOURGUET (steeple-chase, 3.500 mètres) revint à Lélio IV, qui s'assura, malgré 3 kilos de surcharge, une victoire des plus nettes devant Kamrei, Yoghi et Clitias, victoire qui le classe comme le meilleur représentant de notre jeune génération sur les gros obstacles.

Cliché *Revue de Cavalerie*

De gauche à droite : le lieutenant de Meslon, le capitaine d'Auzac de la Martinie et le capitaine Pinczon du Sel

L'ÉQUIPE FRANÇAISE VICTORIEUSE DE LA COUPE DES NATIONS AU CONCOURS DE BRUXELLES

Nos Officiers aux Concours Hippiques de l'Étranger en 1913

LES merveilleuses performances que vient d'accomplir l'équipe de France au récent Concours Hippique Militaire International de New-York complète de brillante façon l'édifiant palmarès des victoires remportées à l'étranger par nos officiers durant la saison qui s'achève.

A Bruxelles comme à Spa, à Londres comme à New-York, nos officiers ont fait cette année ample moisson de victoires, et les exploits des de Meslon, d'Orgeix, Pinczon du Sel, de Laissardière, Bobowicz ont à nouveau affirmé d'indéniable façon notre supériorité équestre, qui fut si longtemps indiscutée.

Ces victoires, tout en consolidant le prestige de notre cavalerie, favorisent également notre élevage en faisant connaître nos produits.

N'a-t-on pas écrit récemment qu'à New-York le lieutenant de Meslon avait décliné une offre de 150.000 francs pour sa jument Amazone, achetée 1.500 francs par la Remonte à l'âge de 3 ans ? Faut-il également rappeler les propositions faites en 1911, à l'issue du Concours de Rome, pour l'achat de Roméo et de Castibelza ?

Réjouissons-nous donc des résultats obtenus et ne laissons pas se terminer l'année 1913,

si favorable à nos couleurs, sans mentionner les brillantes victoires remportées par nos officiers dans les grands Concours hippiques militaires internationaux.

Le CONCOURS DE BRUXELLES, ^{*}_{*} organisé du 17 au 23 mai dernier, dans le Palais du Cinquenaire, inaugura cette année la série des grands concours militaires internationaux auxquels prirent part nos officiers et fut l'occasion pour les nôtres de fort belles victoires.

Nos représentants, venus nombreux, s'adjugeaient en effet les deux épreuves capitales : le Military International et la Coupe des Nations.

Le Military International, doté de 15.000 francs de prix, dont 5.000 francs au premier, et qui déjà en 1912 était resté l'apanage de notre compatriote, le capitaine de Soras, se termina une fois de plus à l'avantage de nos couleurs : le lieutenant Bobovicz, du 8^e chasseurs, sur Corail III, un pur sang de 11 ans par Wasp et Cosette, s'adjugeant la victoire devant un lot des mieux composés et qui ne comportait pas moins de 37 concurrents, dont 23 officiers belges, 13 français et 1 suédois.

Les lieutenants belges

Cliché *Revue de Cavalerie*

CORAIL III, P. S., 11 ANS, PAR WASP ET COSETTE
MONTÉ PAR LE LIEUTENANT BOBOVICZ
VAINQUEUR DU MILITARY INTERNATIONAL DE BRUXELLES

Convert, Rolin et Reytiens s'assuraient derrière le vainqueur les places d'honneur, mais nous enlevions la cinquième place du classement général avec Castibelza, au lieutenant Dufour d'Astafort, la sixième avec Datura III, au capitaine Claire, la dixième avec Furet, au capitaine Huet, la treizième avec Baby, au lieutenant Desvaux, la quatorzième avec Désirée IV, au capitaine Perret, et la seizième avec Glorieux, au lieutenant Seigner.

Ce véritable championnat du cheval d'armes, copié sur notre épreuve parisienne, se terminait donc tout à l'honneur de nos officiers, dont la plupart, en excellente position après les trois premières épreuves (1^o parcours sur route de 32 kilomètres en 1 heure 40 et parcours d'obstacles; 2^o dressage; 3^o parcours sur route de 50 kilomètres en 3 heures 1/2 et 4.000 mètres steeple à Boistfort), perdaient de nombreux points dans le dernier parcours qui comportait un parcours de 18 obstacles de 1 m. 10 à 1 m. 20 et qui était disputé sur la piste du Cinquantenaire.

Outre le Military International, nos officiers mettaient, ainsi que nous le disions plus haut, à leur actif la Coupe des Nations; notre équipe avait été composée du capitaine Pinczon du Sel sur L'Ami II, du capitaine d'Auzac de la Martinie sur Djali et du lieutenant de Meslon sur Amazone. Elle y battit la Belgique, représentée par les lieutenants Delvoie, de Selliers de Moranville et du Roy de Blicquy, et la Suède.

Ajoutons également que le Prix Saint-Michel, une des épreuves les plus intéressantes du concours et qui mettait aux prises 82 officiers, dont le lieutenant allemand von Holk, montant les chevaux du kronprinz, voyait deux des nôtres, le capitaine d'Auzac de la Martinie sur Speranza et le commandant Beltz sur Sisowath, s'assurer les deux premières places.

**

Le CONCOURS DE GAND, organisé à l'occasion de l'Exposition Universelle, suivit immédiatement celui de Bruxelles, il bénéficia, de ce fait, de la présence de nos officiers.

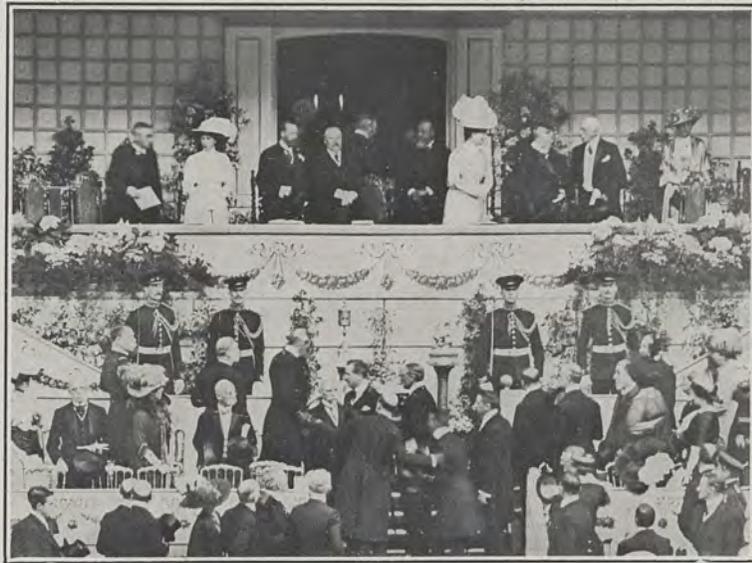
Le Military International rappelait par ces conditions celui de Bruxelles. Il mit aux prises 17 concurrents, dont 6 officiers français. La dernière épreuve d'obstacles, qui à Bruxelles avait été fatale à nombre des nôtres, nous coûta cette fois la première place, qui revint au lieutenant belge d'Hendecourt sur Black and White.

Nos représentants faisaient pourtant preuve d'une belle homogénéité et s'assuraient toutes les places d'honneur, le capitaine Pinczon du Sel se classant second avec Datura III, le lieutenant Dufour d'Astafort troisième avec Castibelza, le lieutenant Langlois quatrième avec Cocotte, le capitaine Huet sixième avec Furet et le lieutenant Seigner neuvième avec Glorieux.

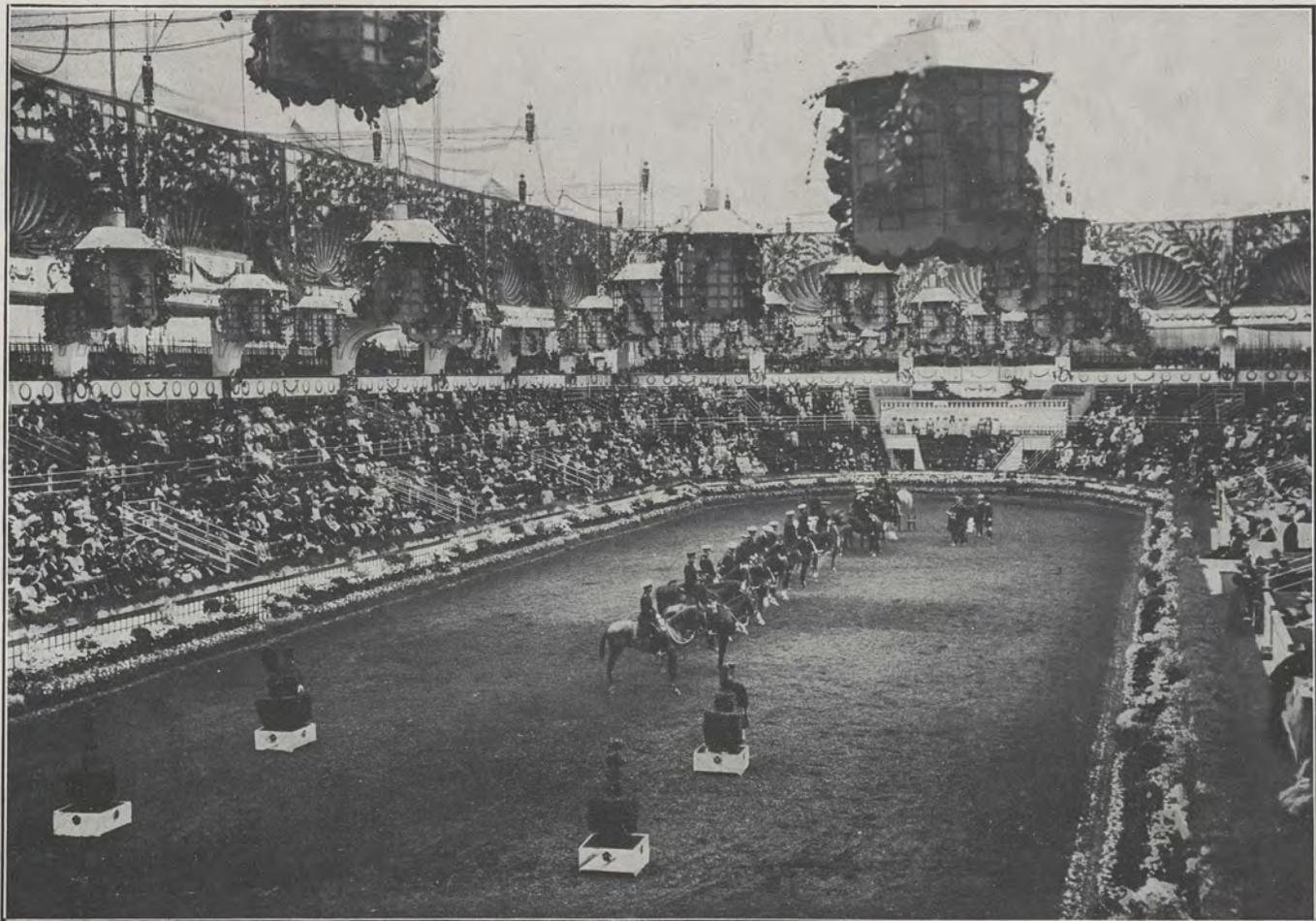
*

**

Le CONCOURS INTERNATIONAL DE MADRID, donné du 28 mai au



M. POINCARÉ, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, ET S. M. GEORGE V
AU CONCOURS HIPPIQUE DE LONDRES



VUE GÉNÉRALE DU CONCOURS HIPPIQUE DE LONDRES PENDANT UNE ÉPREUVE MILITAIRE

15 juin, n'attirait qu'un seul de nos officiers, le lieutenant Costa, qui se classait très honorablement du reste, terminant troisième du Parcours de Chasse et treizième de la Coupe de Madrid, qui n'avait pas réuni moins de 65 concurrents.

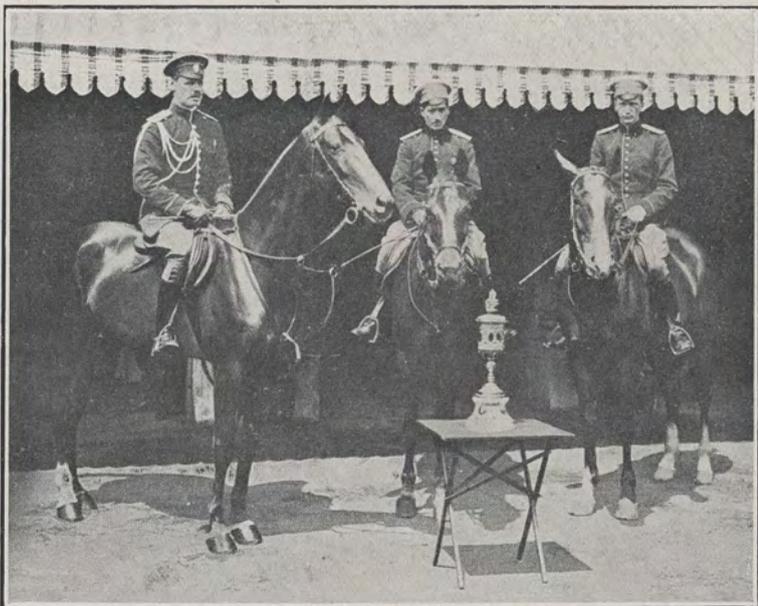
*
**

L'INTERNATIONAL HORSE-SHOW de Londres, déroula ses péripéties du 19 juin au 1^{er} juillet dernier à l'Olympia, avait attiré, comme à l'ordinaire, bon nombre de nos représentants, et les « Jumping Competition », qui mettaient aux prises les meilleurs spécialistes européens, virent souvent victorieuses nos couleurs.

Si la classique Coupe d'Or Edouard VII, que nous avons détenue en 1909 et 1911, nous échappait, nous

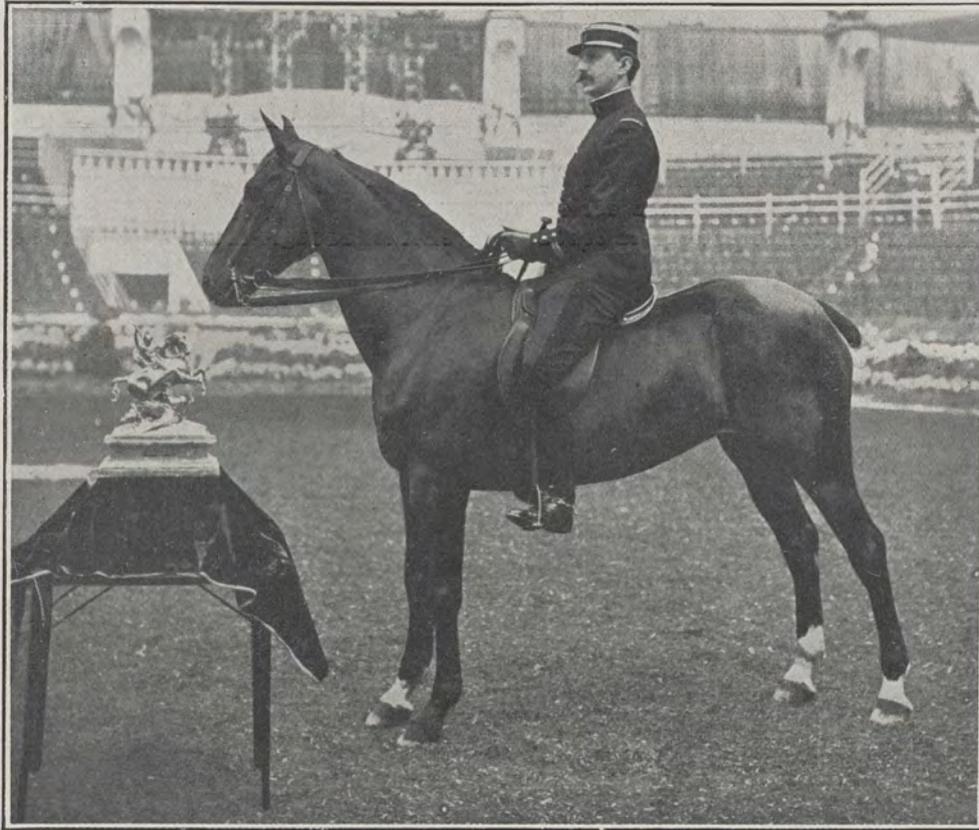
avons, par contre, la joie de voir deux des nôtres s'adjuger deux des épreuves les plus importantes du meeting : la Coupe d'Or du Roi George V, remportée par le lieutenant de Meslon avec Amazon, sur 164 concurrents, et la Coupe du *Daily Mail* (championnat) qui, réservée aux seuls chevaux vainqueurs, revenait à Gamin, piloté par le capitaine de Champsavin.

Notons également les premières places du capitaine de Champsavin et du lieutenant Horment avec Gamin et Robespierre dans le 3^e concours celle du lieutenant Horment avec Robespierre dans le 4^e concours, et les honorables performances accomplies par le capitaine Pinczon du Sel, les lieutenants de Meslon, Gailliard, P. Brault, Tenot, Guy de Rochefort, Briguet et Angla, qui se classaient aux places d'honneur, performances d'autant plus méritoires que chacune des épreuves avait réuni plus de 250 engagements.



D'après *The Rider and Driver*.

L'ÉQUIPE RUSSE, COMPOSÉE DU CAPITAINE P. RODZIANCO, DU CAPITAINE D'EXE ET DU CAPITAINE DE PLECHCOFF GAGNANTE DE LA COUPE ÉDOUARD VII AU CONCOURS HIPPIQUE DE LONDRES



LE LIEUTENANT DE MESLON, VAINQUEUR DE LA COUPE D'OR DU ROI GEORGE V AU CONCOURS HIPPIQUE DE LONDRES

D'après *The Rider and Driver*.

La Coupe Edouard VII, qui mettait aux prises 7 équipes de 3 officiers, revenait à la Russie, dont le team, composé du capitaine D. d'Exe sur Argoust, du capitaine M. de Plechcoff sur Epire et du capitaine P. Rodzianko sur Jilly, ne marquait qu'une faute 1/2. Notre équipe, composée d'Amazon (lieutenant de Meslon), Noéline (lieutenant Brault) et Jacobine (lieutenant Tenot), était seconde avec 8 fautes, devant l'Angleterre, 11 fautes 1/2, la Suède, la Belgique, l'Italie et le Canada. La victoire de la Russie dans ce classique trophée, qui deviendra la propriété de la nation l'ayant remporté trois fois, nous place donc à égalité avec nos alliés qui, comme nous, comptent deux victoires.

La victoire du lieutenant de Meslon dans la Coupe d'Or George V

nous assure, par contre, pour la première fois, la possession de ce challenge, qui fut jusqu'à ce jour détenu en 1911 par la Russie et l'année dernière par la Belgique.

Ne terminons pas ce rapide exposé du Concours de Londres sans signaler le bel enthousiasme suscité par la reprise de haute école exécutée par 12 officiers de notre Ecole de cavalerie de Saumur lors du gala donné à l'Olympia en l'honneur de M. Poincaré.

*
**



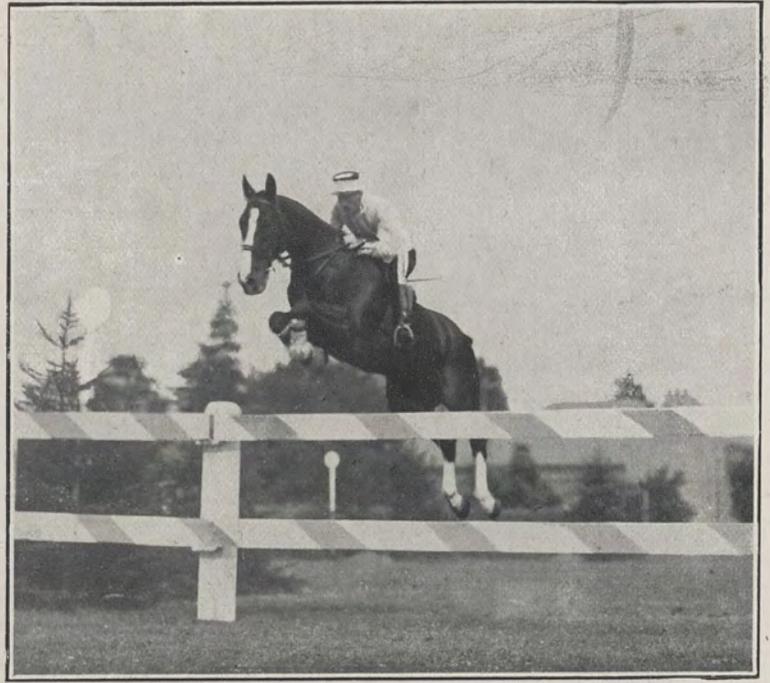
ACTÉON, MONTÉ PAR LE LIEUTENANT GAILLIARD AU CONCOURS HIPPIQUE DE LONDRES

Le CONCOURS DE LUCERNE, organisé du 6 au 13 juillet, ne fut pas si favorable à nos couleurs, moins bien représentées du reste qu'à Londres ou à Bruxelles.

Nous dûmes, en effet, nous contenter de la deuxième place de la Coupe de Lucerne, remportée par L'Ami II, au capitaine Pinczon du



LE LIEUTENANT DU PERRIER DE LARSAN
FRANCHISSANT LA DOUBLE BARRE AU CONCOURS HIPPIQUE DE SPA



LE LIEUTENANT HORMENT
SAUTANT LA BARRE AU CONCOURS HIPPIQUE DE SPA

Sel, derrière, il est vrai, un concurrent français, piloté par un de nos meilleurs gentlemen, Psyché, à M. H. Leclerc.

L'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Belgique et naturellement la Suisse étaient représentées à ce concours. Cela n'empêchait pourtant pas les nôtres de s'adjuger quelques places d'honneur et notamment la seconde du fameux Prix de Meggenhorn, bien connu des lecteurs du *Sport Universel*, avec Ali Baba, au capitaine des Garets, et la quatrième du Prix de la Ville de Lucerne avec Datura III, au capitaine Pinczon du Sel.

*
**

Le CONCOURS DE SPA, donné au commencement d'août dernier sur l'hippodrome du Sart, provoqua, comme ses devanciers belges, une brillante participation française et nous valut également maintes victoires.

Le Military International, doté de 8.000 francs de prix et qui avait réuni les meilleurs spécialistes belges, hollandais et même allemands, était l'occasion d'un véritable triomphe pour nos officiers, qui se classaient comme suit :

1. Othello, au lieutenant Evain, monté par le lieutenant de Laissardière.

2. Djali, au capitaine d'Auzac de la Martinie.

3. Amazone, au lieutenant de Meslon.

Venaient ensuite : 5. Fat (lieutenant de Clerville); 7. Energique (capitaine des Moutis); 9. Carlow (capitaine de Lassence); Volte Face (lieutenant de Cossette); 11. Cocotte (lieutenant Langlois),

Pat (lieutenant de Pracomtal) et Allons-y (capitaine Augier).

Les autres épreuves portées au programme étaient l'occasion de succès identiques.

Dans le Prix des Nations nos officiers s'adjugeaient les 5 premières places : 1. Poor Boy (capitaine de Champsavin); 2. Volte Face (lieutenant de Cossette); 3. Othello (lieutenant de Laissardière); 4. Dignité (lieutenant Tourout) et Henriët (capitaine de Champsavin).

Le Championnat de Puissance revenait, d'autre part, à Djali, au capitaine d'Auzac de la Martinie; le lieutenant de Clerville remportait la Coupe avec Fat; Actéon, au lieutenant Gailliard, s'adjugeait le Prix de Consolation et le lieutenant Horment, franchissant 2 m. 10 avec Biskra, se classait second du Championnat en hauteur.

*
**

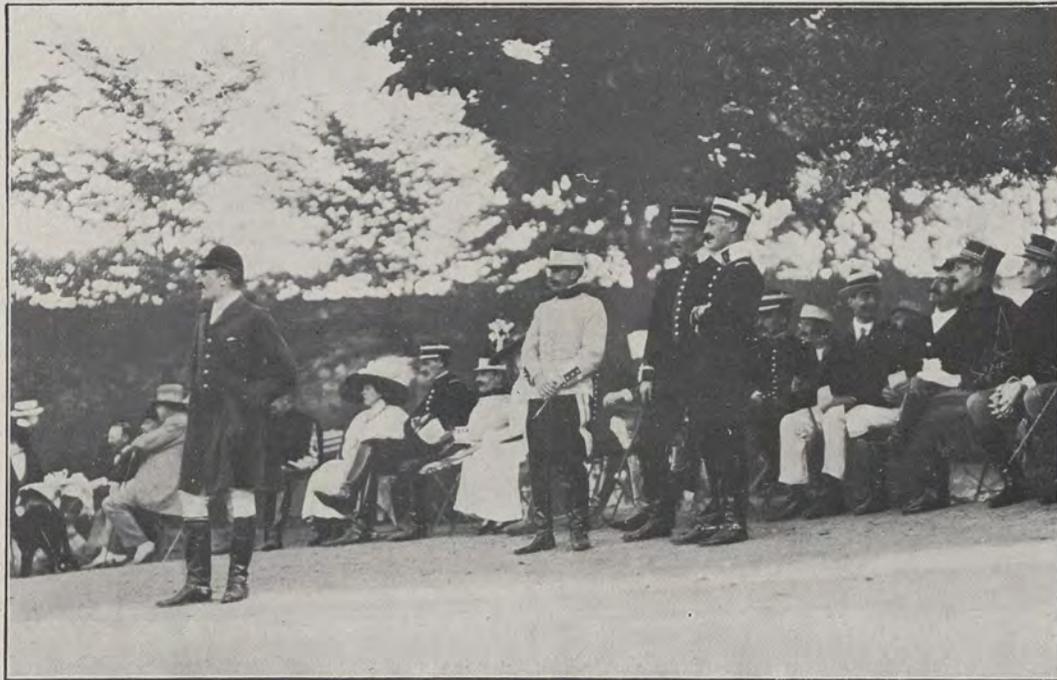
Le CONCOURS DE SAINT-SÉBASTIEN, organisé du 12 au 20 septembre dernier, eut à souffrir de la concurrence des grandes manœuvres du Sud-Ouest et n'attira pas, comme à son habitude, les officiers français.

Signalons toutefois la brillante performance accomplie par Sarah Gos-

se, au lieutenant d'Orgeix, qui, montée par M. E. Barraud, se classait seconde du Grand Prix International et préludait ainsi de brillante façon aux victoires qu'elle allait remporter à New-York.

(A suivre.)

GEORGES DRIGNY.



AU CONCOURS DE SPA. — UN COIN DES TRIBUNES PENDANT UNE ÉPREUVE

Clichés Deville



L'ATTAQUE DE LA CHASSE DE SAINT-HUBERT A VILLAINÉ

LA SAINT-HUBERT EN FORÊT DE LYONS

L'équipage de M. Olympe Hériot

LA vallée de l'Andelle, si pittoresque, si verdoyante, avec ses rivières sinueuses et rapides, amène les touristes dans la forêt de Lyons, une des plus belles de notre France. A cheval sur l'Eure et sur la Seine-Inférieure, coupée par des plaines fertiles et par de riantes vallées, la forêt, avec ses accidents de terrain souvent étranges et d'un caractère spécial, couvre une superficie de près de onze mille hectares.

La contrée est giboyeuse et vive en gros animaux ; les paquets de bois ne sont pas trop étendus et sont admirablement disposés pour permettre à ses hôtes de faire leurs nuits au gagnage. Il s'ensuit que les cerfs et les sangliers se décanonnent souvent sont toujours en condition, « fit and well », comme disent les entraîneurs, et il faut pour les forcer des équipages sérieux. La chasse n'y est en rien factice, et les amateurs de

fantaisie n'ont rien à faire dans ces parages. Les routes n'y sont pas tracées à souhait comme dans nombre de forêts où pratiquent des équipages de renom. Le sol glaiseux et glissant par endroits est parsemé dans d'autres de mauvais cailloux que la nature complaisante semble avoir à dessein placés sous les pieds des chevaux. Avec cela des côtes abruptes, des fourrés épineux et la perspective de très longs débuchés que contrarient des ronces artificielles ou de hautes haies d'un accès impossible. Mais, en revanche, que de compensations ! Pour le vrai veneur, la difficulté à vaincre n'est-elle pas un attrait de plus, et la rare beauté du paysage n'est-elle pas un charme nouveau ?

L'an dernier, à même époque, mon regretté ami Jean Romain m'avait demandé l'hospitalité et un soir, par un temps radieux, était descendu à la gare de Menesqueville. C'était la veille de



AUX ÉCOUTES.



LA SAINT-HUBERT EN FORÊT DE LYONS

1. LA BÉNÉDICTION DES CHIENS A L'ÉGLISE DE LYONS-LA-FORÊT. — 2. M. OLYMPE HÉRIOT, MAITRE D'ÉQUIPAGE
 3. LE CERF SAUTANT LA ROUTE DE LYONS AUX ANDELYS
 4. LE BAT-L'EAU. — 5. LA CURÉE. — 6. M^{me} DOUINE ET SON FILS, M. AUGUSTE HÉRIOT. — 7. LA MEUTE



LE CHATEAU DE ROSAY
AU VICOMTE RENÉ DE VALON

la Saint-Hubert. Mais en cette saison, du jour au lendemain, le temps saute et nous nous sommes réveillés avec une de ces pluies aussi fines que discontinues, et dont la Normandie n'a pas seulement le privilège. Il m'avait promis de revenir cette année. Hélas, pourquoi faut-il que son souvenir soit seul demeuré parmi nous !...

En raison même de la difficulté de la chasse en forêt de Lyons, il va de soi que les équipages qui y ont découpé ont laissé une trace profonde dans les annales de la vénerie française. Il suffit de citer les noms de MM. Lecouteux, Désombrais, Labitte, professeur ès vénerie, Stern, Olry, et plus récemment Robert Delanos, qui n'a pas quitté le pays du reste et assiste à la plupart des chasses de M. O. Hériot, le maître d'équipage actuel. M. Hériot, après avoir eu un vautre, s'est mis à chasser le cerf : l'an passé, il avait cédé la chasse du sanglier au prince Stourza, et cette année M. Bertin doit y amener son excellent vautre.

Elancé, le teint pâle, nerveux surtout au début d'une chasse, M. Hériot est un cavalier distingué, montant fin et léger. Amateur passionné, se moquant du qu'en dira-t-on, amateur pour lui-même et ne grognant jamais contre le temps, sauf lorsqu'il est mou et la voie mauvaise, se moquant de la galerie à laquelle il ne tient aucunement, amateur de la chasse pour la chasse, avec même, au besoin, ses piqueux comme simple compagnie, M. Hériot est un aimable homme. Nerveux au début, nerveux à l'attaque, surtout lorsqu'après l'espoir d'un cerf à tête, il se voit contraint de découpler sur un daguet, il a vite perdu sa mauvaise humeur si la chasse tourne bien et à l'hallali il redevient ce qu'il est toujours, un gentleman très gentleman. Il aime ses chiens avant tout et à la curée ne craint pas de tirer un morceau de viande pour les plus fatigués ou les plus faibles. Si d'aventure, en forêt, il aperçoit un de ses hommes avec un cheval accidenté : « Tant mieux que ce ne soit pas un chien », s'écrie-t-il et il repart aux trousses de la meute...

M. Hériot possède auprès de Pont-de-l'Arche le chenil de Bord, ainsi qu'un confortable cottage. Lorsqu'il chasse en forêt de Lyons, la meute se trouve en déplacement à Villaine, point bien central, tout à côté de Lyons-la-Forêt.

L'équipage, après avoir pris quinze à vingt cerfs dans cette forêt,

continue ses chasses dans les forêts de Brotonne et de Trait-Saint-Wandrille, du côté de Duclair et Caudebec, en aval de Rouen. Cette année, à Lyons seulement, l'équipage fêta son quatorzième cerf sur quatorze découpés, le jour de la Saint-Hubert.

En 1909, M. Hériot avait repris les chiens de M. Robert Delanos, qui possédait cet équipage depuis 1889. Voulant se remonter par l'élevage, il avait acheté quelques chiens bien typés, sortant de la meute Meunier et de l'élevage de M. Bejarry. Maintenant la meute est composée d'une centaine de chiens dont la plupart ont été élevés à Pont-de-l'Arche; ce sont des bâtards du Haut-Poitou et de la Vendée, très puissants et bien homogènes. Il ne reste que quelques rares chiens de l'ancien équipage.

Les chevaux de l'équipage méritent une mention toute spéciale. A part quelques pur sang, la plupart sont des cobs puissants, avec beaucoup d'os, d'une taille moyenne, généralement importés d'Angleterre. Dans des forêts aussi accidentées que ces forêts de Normandie, il faut des chevaux très souples et trotant fort, le galop étant l'allure la moins indiquée. C'est pour cette raison que le pur sang y est moins employé que partout ailleurs.

L'équipage, qui prend un total de soixante cerfs environ par an, est servi par Laverdure, premier piqueux, Jolibois, Paul, l'ancien premier piqueux de M. Delanos, puis deux valets de chiens montés.

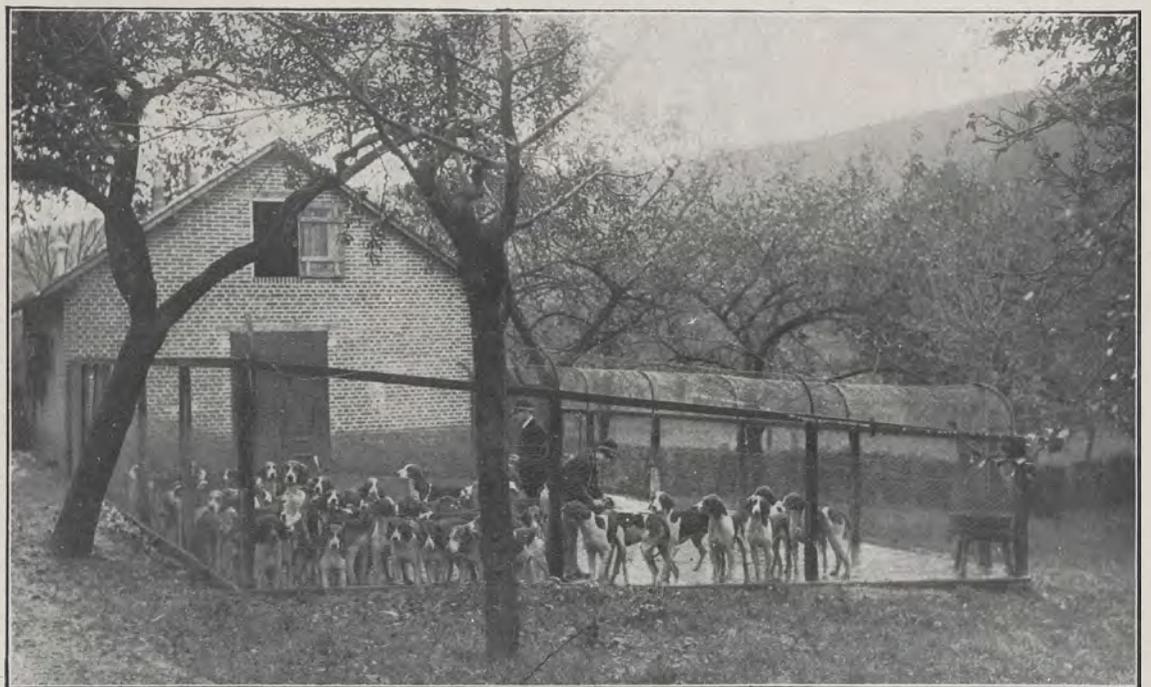
Portent le bouton de l'équipage : Mme et M. Douine, M. Auguste Hériot, Mme et M. de Saint-Senoch, M. Robert Delanos, M. Albert Maza.

* * *

Mais nous sommes loin de la St-Hubert de 1913 que je me proposais de raconter. Et cette St-Hubert fut très digne de saint Hubert.

Le temps, très mauvais le matin, s'arrangea pourtant dans la journée qui fut somme toute assez agréable.

La messe fut dite en l'église de Lyons-la-Forêt; Lyons rendez-vous des automobilistes qui cherchent en été les promenades sous les futaies grandioses. Les hommes de l'équipage étaient secondés



LE CHENIL DE VILLAINÉ

par la Société des trompes de Louviers, dont le bon renom n'est pas à faire et qui firent vibrer harmonieusement les vieux vitraux de la petite église. Après la bénédiction des chiens qui sous la pluie attendaient avec impatience les joies qui leur sont chères et dont ils devinaient par avance l'approche, après le déjeuner traditionnel à l'hôtel de La Licorne, on partit au rendez-vous, au chenil de Villaine.

Les piqueux, occupés qu'ils étaient par les préparatifs de la messe, n'ayant pu faire le bois, un cerf à sa troisième tête fut donné par le vieux Maxime, bien connu de tous les veneurs : Maxime, l'ancien piqueux du marquis de Lestrade qui s'est retiré depuis quelques années en forêt du Trait — et est attaché au service de M. Hériot, en qualité de garde particulier. — En dépit de la nuit déplorable et de la mauvaise matinée, en dépit donc du mauvais revoir, Maxime avait retrouvé son flair d'antan et fort bien rembuché son animal.

L'attaque fut rapide et après être passé du Hêtre-à-Dieu au Clos Saint-Antoine pour filer faire une grande randonnée sur les marais de Lilly, le cerf, revenant sur son contrepied, prenait l'eau à La Breteque, où les chiens le noyaient après trois heures d'une chasse rondement menée.

La curée fut faite tout à côté, chez M. Saint-Martin, qui fit aux veneurs son accueil aimable et coutumier.

Les honneurs à Mme Douine, mère de M. Hériot.

Parmi les invités nous avons reconnu, à côté du maître d'équipage, Mme et M. Douine, M. Auguste Hériot, M. Robert Delanos,

M. Albert Maza, Mme et M. Canu, Mme et M. Saint-Martin, Mmes et MM. Marcel et Maurice Henry-Lepaute, Mlle Germaine Henry-Lepaute, lieutenant Crémère, Mme et M. Mercier, Mme et M. Marais, M. P. Grout, etc., etc.

Comme la joyeuse fanfare sonnait la « de Valon », l'aimable châtelain de Rosay, le vicomte René de Valon, arrivait pour assister à la curée, alors que déjà tout à la cime des arbres séculaires de son parc, les oiseaux gazouillant se disaient un dernier bonsoir.

M. D'H.

**

Le Comité d'organisation des **Epreuves de Meutes de Chevreuil de Montargis** nous communique la liste des engagements.

Le concours ne devant durer que deux semaines et le jury désirant revoir une seconde fois les meutes qui, pour une raison quelconque, n'auraient pu être suffisamment examinées, sans compter les aléas d'un gros temps, le Comité a été obligé, à son grand regret, de refuser quelques engagements.

Voici ceux qui restent définitivement inscrits :

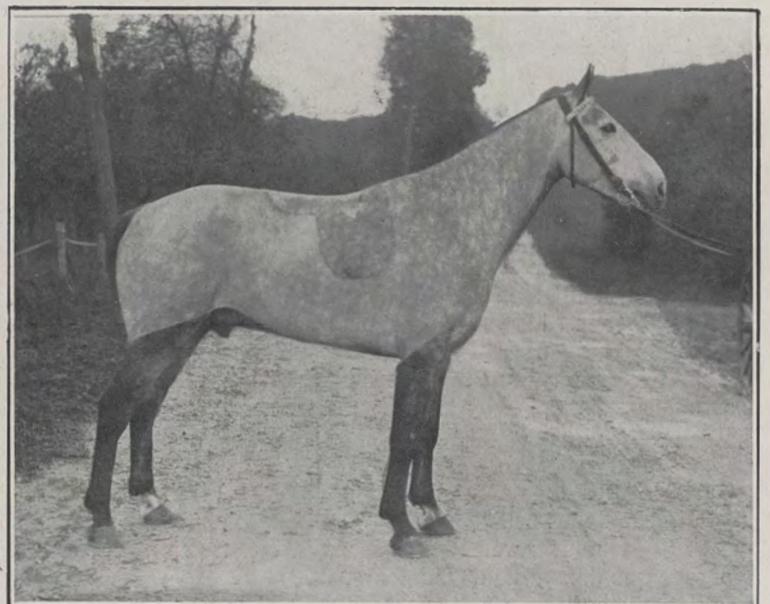
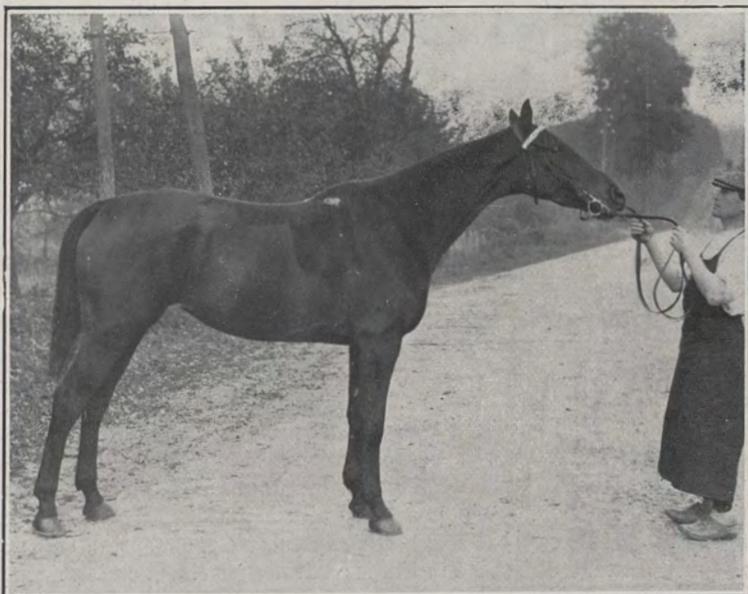
Marquis d'Argouges, *Équipage*

Bas-Maine; Michel Beauchamp, *Rallye-Chapeau*; Henri Dupeyron, *Rallye-Guienne*; Henri Féjard, *Qui s'y frotte s'y pique*; Honoré Guyot, *Rallye-Saint-Hubert*; Comte de La Chapelle-Croville, *Équipage de la Brosse*; André Martin, *Rallye-la-Haut*; Marquis de Pracantal, *Rallye-Morvan*; Rallye-Fayat; Comte de Saint-Seine, *Rallye-si-tu-Peux*; Comte de Songeons, *A moi Saint-Hubert*.

Le Comité, d'accord avec la ville de Montargis, a institué parallèlement aux épreuves de meutes un concours de chevaux de chasse.



OMAR, TYPE DE CHIEN DE L'ÉQUIPAGE OLYMPE HÉRIOT



DEUX BONS SERVITEURS DE L'ÉQUIPAGE OLYMPE HÉRIOT

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

La cinquième Exposition de locomotion aérienne, organisée par la Chambre Syndicale de l'Aéronautique, avec le concours du ministère de la Guerre, du Muséum, de l'Observatoire et de l'Aéro-Club de France, a été inaugurée vendredi dernier par le Président de la République, qui a tenu à donner aux constructeurs d'aéroplanes et de dirigeables, même en pleine crise ministérielle, une preuve de l'intérêt qu'il porte aux locomotions de l'air.

Dans sa visite, M. Raymond Poincaré était accompagné par trois ministres : MM. Etienne, ministre de la Guerre, Baudin, ministre de la Marine, et Thierry, ministre des Travaux publics, dont relève la navigation aérienne. Ce dernier, à l'occasion du Salon de l'Aéronautique, a promu, on le sait, M. Léon Barthou, vice-président de l'Aéro-Club de France, au grade d'officier de la Légion d'honneur.

Le Salon de cette année est remarquablement organisé en même temps que merveilleusement présenté au public par le commissaire général de cette Exposition, qui en est aussi l'architecte, M. André Granet.

Celui-ci a réalisé, comme décor d'une manifestation plutôt ingrate à encadrer, un cadre dont chacun s'est plu à louer le goût, la fraîcheur et la légèreté.

C'est, en somme, une reconstitution d'un vaste jardin à la française, dont les principaux motifs sont mis en valeur par des éclairages électriques multicolores. On revit un peu l'impression de quelques décors de ballets russes et des coins de toiles de *Sumurun* ou du *Spectre de la Rose* semblent par instants apparaître à nos yeux.

Sous l'immense verrière vitrée du Grand Palais, M. André Granet a disposé d'abord, au centre, un immense parterre décoré de fleurs, surmonté d'une immense vasque et dont six gradins rayonnants et étagés divisent en autant de stands le centre de l'immense nef.

Sur les deux côtés latéraux et dans l'axe du palais montent deux talus verdoyants portant, en leur centre et à leurs extrémités, d'immenses vases débordants de fleurs, soutenus par des colonnettes dorées et éclairés à leur base par des tonalités de lumière rouge.

Sur ce décor verdoyant, les aéroplanes clairs se profilent heureusement. Le choix d'un tapis au coloris bleu vif contribue par son éclat à la précision du détail, faisant apparaître, mieux silhouettés encore, les grands oiseaux mécaniques exposés.

*
* *

Quels progrès nous a montré cette Exposition ? Il paraît certainement difficile de les nettement définir, et ce sont plutôt des tendances que ce Salon nous révèle, autant dans la construction propre des appareils que dans celle des moteurs.

Parlons d'abord de ces derniers. Il est certain que le moteur rotatif, roi incontesté des propulseurs aériens, n'a pas encore été détrôné. On y songe certainement et peut-être ceux-là mêmes qui

furent les premiers constructeurs du bloc hélice-moteur. Mais bien avisé serait celui qui nous dirait à quelle époque on nous donnera le moteur fixe, léger, économique, à circulation d'eau, qui remplacera les engins à refroidissement par air qui ont fait la supériorité de notre aéronautique française, mais non pas sans qu'on se rende compte que leur emploi est particulièrement dispendieux. Le prix d'achat est très élevé et la consommation en essence considérable. Ce dernier détail n'aurait qu'un intérêt relatif si l'obligation de « nourrir » abondamment un moteur n'impliquait pas la nécessité obligatoire d'emporter à bord beaucoup de carburant. Mais comme celui-ci est absorbé rapidement, on comprend que le rayon d'action d'un aéroplane est d'autant plus petit que la consommation de son moteur est grande.

C'est pourquoi le moteur économique est indispensable pour de longs raids, pour de très grandes randonnées, et cela tant que le poids utile transporté ne dépassera pas les limites actuelles permises de 250 à 350 kilogrammes environ.

Il est certain que des pays comme l'Allemagne ont produit des moteurs fixes à circulation d'eau qui sont apparemment supérieurs aux nôtres. Nous disons apparemment, car certaines de nos grandes usines françaises sont susceptibles de construire aussi bien que n'importe qui ; seulement nos constructeurs d'aéroplanes et aussi l'armée — qui n'est guère en avance — n'ont jamais pris en faveur le moteur fixe, du moins pour l'essayer.

C'est pourquoi, au Salon, à côté des modèles de moteurs fixes exposés par de très réputées maisons françaises

comme Renault et de Dion-Bouton, on voit quelques jeunes fabricants qui s'essayaient au rotatif, poussés par le succès de constructeurs comme Gnôme, Le Rhône ou Samson (Canton-Unné). Toutefois, en faveur de ce dernier, convient-il de faire une exception, car sa fabrication comporte des moteurs fixes qui ont donné de bons résultats.

Il y a, d'autre part, certains perfectionnements de détail au sujet du moteur qu'il n'y a pas lieu d'oublier et particulièrement, entre autres, le plus important, celui qui consiste à empêcher, par des dispositifs spéciaux, les retours de flamme au carburateur, par suite l'incendie possible du moteur en fonctionnement, c'est-à-dire le plus souvent, tandis que l'appareil est en plein vol. On s'est ému en effet, et très récemment encore, de ces catastrophes au cours desquelles quelques aviateurs ayant trouvé la mort, on avait relevé leurs cadavres carbonisés par suite de l'incendie communiqué par le moteur au réservoir d'essence. Il n'a pas été toujours possible d'établir si le feu avait été une cause ou une conséquence. Cependant, si l'on se rappelle la chute de l'aviateur Emile Védérines à Reims dernièrement, il est indéniable que cette fois-là, l'incendie s'est bien déclaré en plein vol. Cinq ou six systèmes sont exposés au Salon pour prévenir des accidents de ce genre ; ils méritent tous d'être signalés et essayés.



VUE GÉNÉRALE DU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

La construction des biplans et surtout celle des monoplans semble en progrès. Il faut reconnaître que le biplan se prête moins à certaines dispositions et qu'avec lui il est impossible pratiquement de réaliser ce qu'on peut appeler l'avion militaire blindé, tandis que Nieuport, Morane et Saulnier nous en montrent de très intéressants. Cette question du blindage par une plaque d'acier de 1 millimètre d'épaisseur environ — nous disons environ, car le ministère de la Guerre interdit aux constructeurs de révéler ce secret de Polichinelle — est liée au problème auquel nous faisons allusion tout à l'heure : l'emploi de moteurs à faible consommation permettant d'emporter une quantité considérable de combustible avec un très grand rayon d'action, ou bien la possibilité d'enlever plus de poids utile, et dans ce poids celui du blindage est le premier indiqué.

A part la réalisation de ce désir militaire, le souci qui apparaît le plus nettement, c'est celui d'une construction de biplans ou de monoplans permettant un champ visuel plus grand. A ce point de vue, le biplan était jusqu'alors supérieur au monoplan, mais celui-ci l'emporte maintenant au point de vue du confort du pilote, dans un appareil comme le Morane-Saulnier, qui a paru à Reims, qu'on a dénommé le « parapluie » et dont les ailes sustentatrices sont au-dessus de la tête du pilote et du fuselage, rien ne gênant plus la vue sur aucun côté. C'est réellement un des progrès les plus sensibles qui aient été montrés.

Bien entendu, nous ne rentrerons pas dans les questions de détail, perfectionnement des attaches meilleur conditionnement du train d'atterrissage, disposition plus pratique de la place du pilote pour les appareils à passagers, etc., etc.

Mais tous ces efforts, dont on nous a montré la réalisation, on sent qu'ils sont essentiellement et exclusivement portés vers la perfection des appareils militaires. On peut dire qu'on n'envisage pas pratiquement et actuellement d'autre emploi et cependant !... Sans parler même de l'aviation comme tourisme, ne doit-on pas penser qu'au point de vue économique, l'utilisation de ces engins volants, se déplaçant avec une

excessive rapidité par les routes les plus courtes, sera rémunératrice pour certains transports de marchandises ou de petits colis ?

Combien il nous intéresserait de voir étudier une entreprise très restreinte même de messageries aériennes, et quelle révolution ce serait le jour où une exploitation de ce genre ferait à peu près ses frais.

Mais, à notre avis, on y arrivera en rendant l'aéroplane d'une conduite de plus en plus pratique, presque automatique, en répandant, même en imposant l'emploi du stabilisateur, de ce stabilisateur si décrié par tous, militaires en tête, qui existe cependant, œuvre de deux bons Français, Moreau et Doutré, qui ont trouvé déjà deux solutions différentes, mais satisfaisantes. Mais, hélas ! tandis que l'on peut penser que dans quelque dix ans on ne volera pas sans le stabilisateur obligatoire, il est triste de constater que l'on dédaigne et que l'on fait à peine attention à ceux qui



LE STAND DE L'AVIATION MILITAIRE

ont traité cette question.

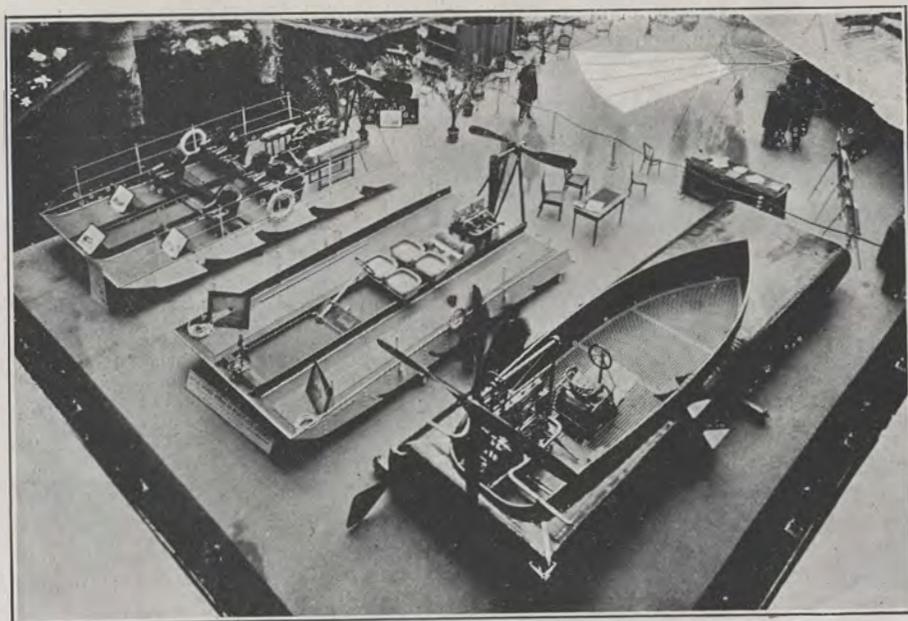
Terminons par quelques lignes sur les hydravions ou hydro-aéroplanes, ce sera la note très pessimiste de cette chronique. Ces appareils spéciaux semblent n'avoir fait que très peu de progrès. —

Pourquoi ? Simplement parce qu'il y a là une question nouvelle à résoudre et que beaucoup de fabricants se sont figuré qu'il suffisait de mettre des flotteurs à un aéroplane ordinaire pour en faire un avion marin.

Les qualités sustentatrices de ces appareils ne sont pas ici discutées et elles ne sont pas en cause. Le point faible de l'avion qui doit aller se poser sur l'eau, ce sont ses flotteurs. En réalité, on fabrique bien actuellement des hydro-aéroplanes, mais ils ne flottent pas ! Ils sont incapables — du moins la plupart — de rester dans l'élément liquide durant quelques jours.

Signalons enfin au Salon de l'Aéronautique une section intéressante, réservée aux bateaux glisseurs à hélice aérienne. On peut y voir le glisseur construit par le comte de Lambert, sur lequel M. Paul Tissandier, comme nous le disions dans notre dernier numéro, a frisé le cent kilomètres à l'heure.

PAUL ROUSSEAU.



LES BATEAUX GLISSEURS A HÉLICE AÉRIENNE AU GRAND PALAIS

A NOS ABONNÉS

* * *

Nous sommes heureux d'offrir en primes à nos abonnés à des prix exceptionnels des caisses d'excellents vins fins fournis par la Maison A. de Luze et Fils de Bordeaux.

Caisse de 6 bouteilles. 20 francs
Caisse de 12 bouteilles. 36 francs
Caisse de 25 bouteilles. 75 francs

(Voir aux annonces la composition de ces caisses.)

Les commandes devront nous parvenir 13, rue de Londres, avant le 31 décembre, avec leur prix en mandat-poste.

L'expédition sera faite franco de port en gare de l'acheteur.

*
**

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^{er} 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.

La Semaine Sportive

* * *

AVIATION

Le succès obtenu par le Salon de l'Aéronautique, grâce au bon goût qui a présidé à son installation, s'affirme et grandit tous les jours.

Il est le rendez-vous de tous les appareils qui ont fait leurs preuves et de ceux qui ont le souci de faire mieux dans l'avenir.

Au point de vue mondain, le Salon est le rendez-vous des élégances qui se complaisent à admirer en même temps les plus étonnantes engins de la locomotion aérienne et les héros de la grande épopée moderne.

*
**

Une nouvelle qui nous vient d'Amérique. Le constructeur bien connu Orville Wright, aurait dé-

couvert la stabilisation automatique des aéroplanes.

A cet effet, la Compagnie Wright vient de faire breveter un aéroplane nanti d'un pendule et de divers autres appareils équilibrants, dont l'ensemble constitue un mécanisme propre à maintenir automatiquement l'aéroplane en équilibre.

*
**

Au salon, le Stand Farman éveille la curiosité d'un public empressé, tandis qu'à son aérodrome de Buc se forme, sous la conduite de pilotes expérimentés, toute une pépinière de futurs aviateurs, et se multiplient des essais d'appareils nouveaux des plus réussis.

COURSING

Malgré un ciel brumeux, un assez nombreux public de fervents assista, dimanche après midi, sur l'hippodrome de Saint-Cloud, à la 2^e réunion du Greyhound Club de France.

Le Prix Méléagre, qui réunissait six greyhounds courant, sauf un, pour leurs troisième et quatrième saisons, fut remporté par Great Man, à Mme de Gouloubeff, devant Sweep, au major Fontenoy.

Le Prix Endymion, qui réunissait neuf chiens, revint à Agitator, à M. Gabriele d'Annunzio ; son adversaire de la finale, Brisbane, ayant été retiré par son propriétaire pour avoir fourni une course très dure au tour précédent contre White Annuity.

Le Prix Arrien (2^e série) fut disputé par huit greyhounds et se termina par la victoire de Descendant, à M. Marcel Boulenger, devant Joyful, à Mme Jean Hubin.

Dimanche prochain 14 décembre, troisième réunion sur l'hippodrome de Saint-Cloud.

Au programme : Prix d'Hiver, 4 engagements.

Prix Saint-Hubert, 5 engagements.

Prix de la Revanche, 8 engagements.

HIPPISE

La photographie panoramique du nouvel hippodrome de Saint-Denis-La Courneuve, parue dans notre dernier numéro, fut prise par l'ingénieur Paul Bordé, opticien des courses, lors d'une ascension en ballon libre.

*
**

La Société Impériale pour l'encouragement de

l'Élevage des Trotteurs, à Saint-Petersbourg, annonce pour le 29 décembre prochain son Grand Prix International de 10.000 roubles, qui sera disputé sur une distance de 1 verste 1/2.

Engagements, 105 roubles par cheval, clos le 28 décembre, à 11 heures du matin, à Saint-Petersbourg.

TIR AUX PIGEONS

Le Congrès International du Tir aux Pigeons, qui tient actuellement ses assises à Monte-Carlo, a reçu les adhésions d'un grand nombre de shooters, de toutes nationalités, qui ont compris l'importance, pour l'avenir de leur sport favori, de cette manifestation dont le succès est pleinement assuré ; l'Exposition au Stand des Canots automobiles réunit les grandes marques de fusils d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique, de France, de Hollande, etc.

Citons parmi les personnalités actuellement à Monte-Carlo : MM. le comte de Macéda, président de la S. T. P. de Madrid ; F. de Lazara, de Padoue ; B. de Sa, du Portugal ; A. Rabel ; comte de la Chevrolière ; enfin, le docteur E. Doyen, tireur émérite, qui discutera au Congrès des questions intéressantes, avec sa haute compétence de sportsman et de savant.

THÉÂTRES, CIRQUES ET CONCERTS

Athénée, 8 h. 1/2. — Triplepatte.

Renaissance, 8 h. 1/2. — L'Occident.

Variétés, 8 h. 1/2. — L'Institut de Beauté.

Palais-Royal, 8 h. 1/2. — Les Deux Canards.

Porte-Saint-Martin, 8 h. 1/2. — Le Ruisseau.

Vaudeville, 8 h. 1/2. — Le Phalène.

Gymnase, 8 h. 1/2. — Samson.

Théâtre Réjane, 8 h. 1/2. — L'Irrégulière.

Ambigu, 8 h. 1/2. — Raffles.

Comédie Marigny, 9 h. — Les Anges gardiens.

Châtelet, 8 h. 1/2. — L'Insaisissable Stanley Collins.

Apollo, 9 h. — Cocorico.

Nouveau Cirque, 8 h. 1/2. — Grand championnat de lutte.

Cirque Medrano, 8 h. 1/2. — Attractions.

Olympia, 8 h. 1/2. — La Revue.

Folies-Bergère, 8 h. 1/2. — La Revue.

Casino de Paris, 8 h. 1/2. — La Nativité.

Alhambra, 8 h. 1/2. — Attractions diverses.

PETITES ANNONCES

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.

Hunter français, 9 ans, très beau modèle, parfaitement mis à la selle et s'attelle, prêt à chasser, sain et net, toutes garanties d'usage et de sagesse. Prix 1.400 fr. Jack Pers, Avranches (Manche). 682

Excellente jument de selle, vient de faire service sur tonneau, 1^{er}60, membrée, forte gros poids, sage, douce, pas peureuse, résis-

tante. Prix très modéré. Granger, 5, avenue Victor-Hugo, visible pension Bertho, 27 bis, avenue d'Antin, Paris. 096

Jument noire, pur sang, 6 ans, 1^{er}60, gagnante plat, excellente sauteuse, très recommandable chasse poids moyen, ou militaires. 1.250 francs, M. Bastide du Lude, La Ferté Saint-Aubin (Loiret). 697

Cheval de chasse, 7 ans, 1^{er}64, bai, très agréable et sage. Garanties. Photo. 2.200 fr. Prince de Broglie, Cuy par Argentan. 700

Hongre gris truité, 1/2 sang anglo-arabe, type remarquable, 1^{er}63, 14 ans, doux, sage, adroit, pas peureux, a chassé, partait cheval de chasse, bien mis, se monte en dame, très brillant et sage attelé, beaucoup de fonds. Toutes garanties. 750 fr. Hyde, 35, rue d'Elbeuf, Rouen. 701

A vendre : 1^{er} Marly, hongre noir ne en 1903 par War Dance et Melton Queen, gagnant de 90.000 fr. en plat et obstacles, 1^{er}66, très fort, peut porter gros poids. Bon cheval de chasse, remarquablement brillant attelé. 2.000 francs.

2^e Cheval anglais, alezan, 10 ans, 1^{er}65, vite et brillant attelé ou monté. Très sage, peur de rien. 1.500 fr. S'adresser à M. de St-André, moulin de Luzarches (S.-et-O.). 702

Pouliche, pur sang-arabe alezane, 8 mois, par Mahgreb (Lysandre et Méléké) et Mireille (Kady-Kény et Méline par Afrin), 1^{er}33, très

régulière et avoinée. M. Calvé, 16, rue Montesquieu, Bordeaux. 703

A vendre : Hongre bai-brun, 3 ans 1/2, excellente origine trotteur, 20 kil. à l'heure attelé, garanti monté maniable trois allures, large essai sur place. Prix 1.050 fr. Adresse : J. Roussel fils, Sion (Loire-Inf^{re}). 704

Extraordinaire jument de femme, âgée de 6 ans, taille 1^{er}66, robe noire à quatre balzanes, queue longue. Aliures superbes, très agréable montée et attelée et en plein service. Sagesse remarquable. Nette partout. Château de Tilff-lez-Liège (Belgique). 705

A vendre jument baie, 8 ans, 1^{er}58, se monte et s'attelle seule et à deux, excessivement douce, peur de rien, prix 900 fr. M. Maurice Garreau, Château de la Rochefontaine, par Argenton-Château (Deux-Sèvres). 706

Gros Cob anglais, alezan, 1^{er}59, 7 ans, très osseux, pouvant porter tous poids, conduit

et monté chasse par dame, remarquablement sage et sûr tous services, excellentes allures toutes garanties, 2.200 fr. Capitaine de Goulaine, écuyer, Saumur. 707

Occasion : A vendre 17x24 HP, marque Unic, conduite intérieure, 4 places, dynamo, état de neuf, indicateur de vitesse. — S'adresser à Mme J. Romain, 22, rue La Condamine, Paris. 577

Joli dog-cart 2 roues, genre Stenoppe, vraie voiture pour présenter en concours hippique, roues caoutchoutées, état neuf, garniture peau de porc, jaune très léger. S'adresser M. R. de Limerville, 16, rue Diderot, à Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.). 708

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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

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