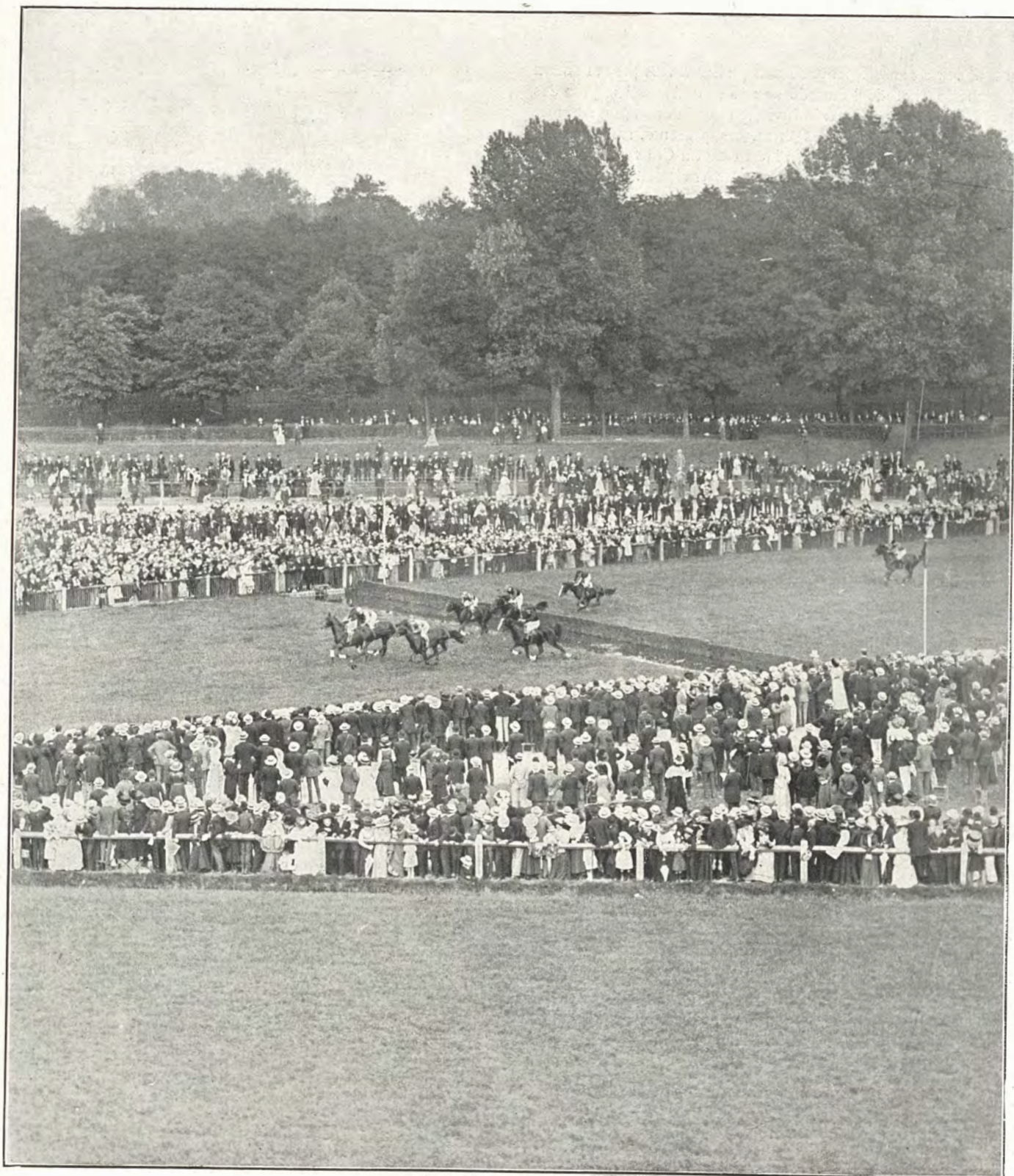


LE

SPORT UNIVERSEL ILLUSTRÉ



LE GRAND STEEPLE-CHASE D'AUTEUIL

LES CONCURRENTS SAUTENT LA RIVIÈRE DU HUIT : JERRY M. MÈNE DEVANT SAINT CARADEC, BUSHIDO, JOURNALISTE
MOUNT PROSPECT'S-FORTUNE, M^{lle} BONIFACE, LA CORSE ET ROUVROU

CHRONIQUE

Jadis la Grande Semaine était la synthèse de notre système de courses. Grâce à cette suite de réunions élégantes, le commerce de luxe parisien effectuait de magnifiques recettes : moment béni pour les affaires partout si languissantes. On nous a changé tout cela. Cette année le sport aura cédé la place à la politique, et à la plus mauvaise.

Beaucoup d'entre nous, par indifférence ou par mépris, n'accordaient qu'une attention médiocre aux agissements de toute une partie du Parlement assoiffée de popularité, dominée par le souci de sa réélection, prête à tous les sacrifices de dignité devant les exigences de la populace maîtresse.

Je ne crois pas qu'on puisse trouver un exemple à la fois plus frappant et plus grotesque de cette aberration que la pseudo grève de lads qui a tenu tout Paris dans l'attente de son plaisir favori pendant deux heures, empêché le chef de l'Etat de se rendre à Auteuil auprès des personnages de marque qu'il avait invités, et qui nous a, en somme, ridiculisés aux yeux de la foule des étrangers présents, sans qu'à la Chambre il se soit trouvé une voix, ni du côté du Gouvernement, ni même du côté de l'opposition pour blâmer les excitateurs grâce auxquels cette lamentable équipée a pu se réaliser.

Les faits sont clairs cependant.

Un ancien ministre de la Guerre qui aspire aux plus hauts emplois de l'Etat, ayant omis de se renseigner, sans doute, a pris au sérieux les doléances de quelques hommes d'écurie, s'est figuré qu'ils parlaient au nom d'un groupement important, qu'il y avait des injustices et des torts graves à redresser. Il est venu encourager en personne un mouvement dont il ignorait le peu d'ampleur et les raisons mesquines, donnant ainsi aux gréviculteurs professionnels qui épient toutes les occasions, l'assurance nécessaire pour intervenir.

Ce sont ces gréviculteurs, la « Vieille Garde » de la C. G. T., qui ont organisé et réalisé ce coup de main de vaudeville dont il faudrait rire s'il n'avait pour conséquence de nous diminuer aux yeux de tous nos voisins, prêts à recueillir les moindres signes de ce qu'ils appellent la décadence française.

Et ma foi, en semblable occurrence, on en vient à craindre que les ressorts de l'âme nationale ne soient complètement détendus.

Non seulement les pouvoirs publics, la police, la Chambre, le Gouvernement apparaissent lamentablement veules et abouliques de s'être inclinés ainsi devant le moindre signe de révolte d'une vingtaine d'individus, mais les intéressés eux-mêmes, ceux dont la liberté a été outragée, dont le droit de propriété a été violé, ont manqué de volonté et d'énergie.

Si quelques-uns des entraîneurs et surtout des propriétaires lésés avaient été eux-mêmes, en quelques tours de roues d'automobiles, chercher à Bezons leur cavalerie immobilisée, il n'est pas douteux d'abord que les braillards qui barraient le chemin les eussent laisser passer. En tout cas, on eût établi d'une façon irréfutable le délit de violence qu'on ne veut pas trouver aujourd'hui dans l'agression de Dimanche.

Car, par hypocrisie et par lâcheté pour ne pas avouer l'impéritie de la police, pour ne pas être obligé de sévir, on feint de croire que la persuasion seule a déterminé les conducteurs des vans à s'arrêter et à regagner leurs écuries.

Par bonheur l'ami de M. Viviani, le membre du Conseil supérieur du Travail (!) qui avait organisé ce guet-apens, n'a pas eu à faire qu'à des salariés, il a eu à refuser le passage, en usant de menaces à un entraîneur et à un propriétaire, MM. Lucien Robert et Charron.

Il ne sera donc pas impossible de démontrer la violence et M. Craissac, s'il échappe au blâme de ses amis du gouvernement et aux rigueurs de la loi, n'évitera pas sans doute les réparations civiles que trois propriétaires empêchés de courir ont résolu de lui demander.

J'eusse préféré, quitte à passer moi-même pour un fauteur de désordre, que les sportsmen justifiant ce vocable dont ils se parent, fissent respecter leurs droits sur le terrain, à coup de poing au besoin puisque la police les abandonnait, plutôt que d'exercer leurs recours à coup de papier timbré.

C'est une idée à laquelle il faut s'habituer que, dans un jour prochain, il sera nécessaire de se défendre soi-même.

Mais je ne crois pas qu'elle ait grande chance d'être acceptée et à voir la résignation que chacun montrait à Auteuil, en face de l'émeute miniature, des tentatives d'incendie, on doit penser que nous sommes prêts à tous les sacrifices.

Ce qui m'a le plus frappé, pendant qu'une cinquantaine de vandales arrachaient les barrières, s'efforçaient d'allumer des feux avec les branches du bull finch, c'était de voir le cordon d'agents qui barraient la piste à quelque cent mètres de là, contempler ce désordre d'un œil paternel, respectueux des fantaisies émeutières.

Pendant ce temps les 40.000 spectateurs de la pelouse donnaient l'exemple du calme, sans que cette excellente tenue servit d'encouragement aux autorités pour réprimer les agissements d'une petite bande criminelle. On n'a pu arrêter que deux manifestants !

Et pourquoi ce scandale ? Pour appuyer une grève qui n'existe pas.

Il y a une cinquantaine d'entraîneurs à Maisons-Laffitte. Ils occupent quatre cents ou cinq cents garçons d'écurie. Or, sur cet effectif, pas plus le matin du Grand Steeple que le soir à la rentrée, il n'a manqué un seul homme à l'appel.

Singulière grève, qui n'est alimentée que par quelques chômeurs, par les incapables et aussi par cette lie de la population de Maisons-Laffitte, garçons d'écurie n'ayant jamais servi dans aucune écurie, ivrognes impénitents qu'on se lasse de reprendre après les avoir quittés, petite troupe qui vit d'une façon exclusive et assez grassement de la vente des tuyaux aux gogos.

C'est à la remorque de cette clientèle appuyée par quelques terrassiers, excitée par les gréviculteurs de la C. G. T., que des hommes politiques notoires ont pu se laisser entraîner.

Ceci ne veut point dire que les lads n'aient aucun désir à formuler, que certains entraîneurs n'ont pas prêté le flanc à la critique, qu'on ne puisse apporter aucune amélioration au sort de ces travailleurs obscurs. Il y a toujours quelque chose à faire dans ce sens. Et, quoique les garçons d'écurie soient parmi les très heureux de la classe ouvrière, il est certains abus individuels contre lesquels on peut les protéger.

Mais il serait injuste de ne pas insister sur ce qui a été fait de longue date par la Société des Courses en faveur de ces humbles serviteurs.

Bien avant la loi sur les accidents du travail, dont on réclame pour eux le bénéfice, le sort des lads et des jockeys, victimes d'accidents, était assuré de la façon la plus large par les Sociétés de Courses. Elles distribuent 150.000 francs par an environ, grâce aux caisses spéciales, aux versements des entraîneurs (licences, abonnements aux bulletins), grâce aussi aux dons incessants des propriétaires.

Cet argent, non seulement elles le distribuent avec libéralité, mais aussi avec discrétion.

Je ne pense pas que les intéressés aient avantage à rentrer dans le droit commun. Ils y perdront.

Pour le moment, une morale se dégage de cette histoire. Les difficultés présentes ayant pris naissance dans le personnel français des écuries, bien des entraîneurs songent à ne plus recruter leurs apprentis que de l'autre côté de la Manche. D'ici quelques années, nous serons revenus aux temps héroïques où la qualité d'indigène suffisait à vous exclure du métier. A moins que d'ici là...

On a naturellement prêté assez peu d'attention au Grand Steeple-Chase qui n'a, d'ailleurs, offert qu'un médiocre intérêt sportif. Champ réduit, train très lent, qui a permis aux concurrents anglais de tenir jusqu'à l'entrée de la ligne droite. Saint Caradec l'a emporté enfin, mais moins facilement qu'il l'aurait fait dans l'épreuve sévèrement menée, qui convient aux aptitudes du fils de Saint Bris.

Quant à la Grande Course de Haies, elle s'est disputée dans le calme, dans un calme excessif même, car la pluie a causé presque autant de tort à la réunion que le souvenir du feu de Dimanche. Elle a aussi contribué à la défaite de Jim Crow, qui est bien, comme on le pensait, le cheval du terrain dur et des hippodromes à tournants rapprochés. Il n'a pas existé derrière l'excellent Hérisson et Capiello, succombant même contre l'unique concurrent anglais, Pitsea. Nos voisins sont généralement mieux représentés en hurdle-racers à Auteuil.

Comment le seront-ils dans le Grand Prix ? Et les événements de dimanche n'empêcheront-ils pas la venue escomptée de Valers et William the Fourth ? Il faut le redouter.

D'ailleurs, nous ne pensons pas qu'aucun d'eux vienne à bout de Négofol... si la pluie cesse et si le terrain se raffermi. Sinon, c'est à l'Union qu'incombera la tâche de défendre nos couleurs.

J. R.





LA POMPE AUTOMOBILE EN PANNE A LA SORTIE DES CHEVAUX

Le Grand Steeple-Chase de 1909

et la grève des Lads

Triste journée ! Les sportsmen conserveront longtemps le souvenir de cette réunion lamentable, digne pendant de celle où fut disputé, à Longchamp, le Handicap Limité, en l'automne de 1907.

Le pesage fleuri d'Auteuil était déjà rempli de la foule élégante et cosmopolite qui se donne rendez-vous dans son enceinte délicieusement fleurie en ces grandes occasions, quand, bien avant l'heure de la première course, un bruit circulait qui allait bientôt devenir officiel : la grève des lads subitement déclarée avait empêché tous les chevaux engagés d'accéder à l'hippodrome. De fait, le paddock restait vide. Seuls les chevaux d'armes, inscrits dans le military, se présentaient les uns après les autres, mettant un peu d'animation dans ce désert.

Les commissaires faisaient afficher que le pesage de la première course était retardé jusqu'à deux

heures et demie. Ce délai était bientôt prorogé d'une demi-heure.

Cependant la foule, bon enfant, des deux côtés de la piste prenait patience ; le plus grand calme régnait dans toutes les enceintes. Chacun aujourd'hui s'attend à souffrir de ces grèves aussi périodiques que variées. Seuls les intéressés montraient quelque fièvre.

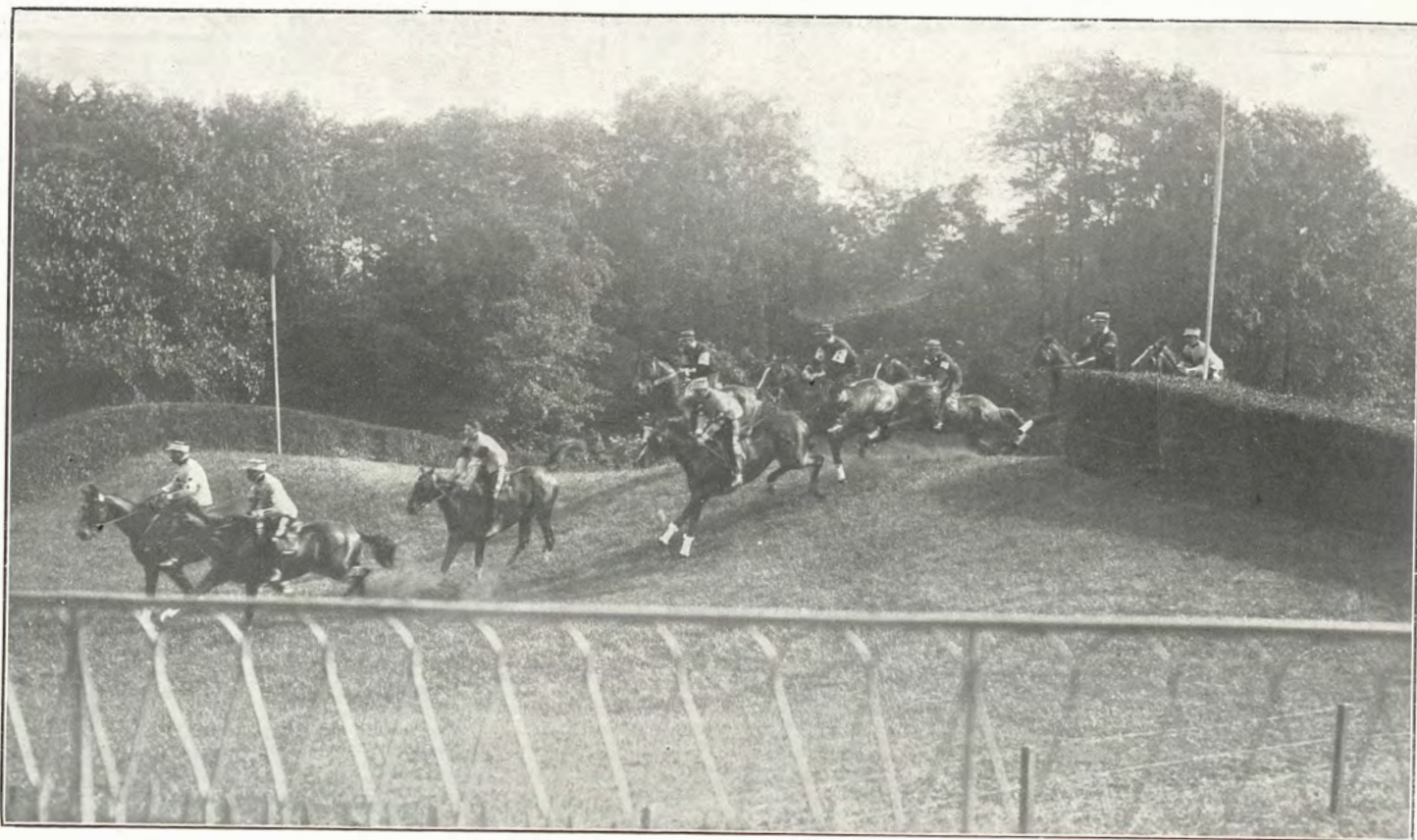
Successivement de Maisons-Laffitte arrivaient entraîneurs et proprié-



L'ARRIVÉE DES POMPIERS



LES POMPIERS ÉTEIGNANT LE BULL-FINCH



Poniatowski

Grand Garçon

Orphide

Eperon d'Or

Eudore

Beumanoir III

LA DESCENTE DE LA BUTTE DANS LE PRIX GÉNÉRAL O'CONNOR (STEEPLE-CHASE MILITAIRE HORS SÉRIE)

taires qui apportaient des détails. Alors que les vans, qui viennent généralement de conserve, venaient d'atteindre, sur la route de Maisons à Paris, la petite localité dite du Grand-Cert, la première voiture trouva

le chemin barré par une bande d'individus ; l'un d'eux agitant une bannière, « la bannière syndicale ». Cet individu, qu'on a su depuis être M. Craissac, un ami intime du ministre du Travail, Monsieur Viviani.



GRAND GARÇON GAGNE LE PRIX GÉNÉRAL O'CONNOR, DEVANT PONIATOWSKI, PENDANT QUE LES FLAMMES S'ÉLÈVENT AU FOND DE LA PISTE
DANS LE MÉDAILLON : LE VAINQUEUR MONTÉ PAR M. DE ROYER, ENTRANT AUX BALANCES APRÈS SA VICTOIRE

membre des Conseils Supérieurs du Travail et de l'Hygiène — excusez du peu — s'adressant aux conducteurs, leur exposa que la grève des lads venait d'être décidée et leur intima l'ordre de rentrer avec leurs chevaux dans leurs écuries respectives, leur faisant entendre que, faute de s'incliner devant ses injonctions, ils s'exposaient à se voir arrêter de vive force un peu plus loin, au coin du bois du Val-Notre-Dame, où une équipe de gréviculteurs professionnels les attendaient.

Dès que les commissaires eurent communication de ces détails, ils les portèrent à la connaissance des autorités. La police réquisitionnée, se rendit en automobile à Maisons pour débayer le chemin et ramener sous escorte les acteurs que Tout-Paris attendait avec anxiété.

Cependant le temps s'écoulait.

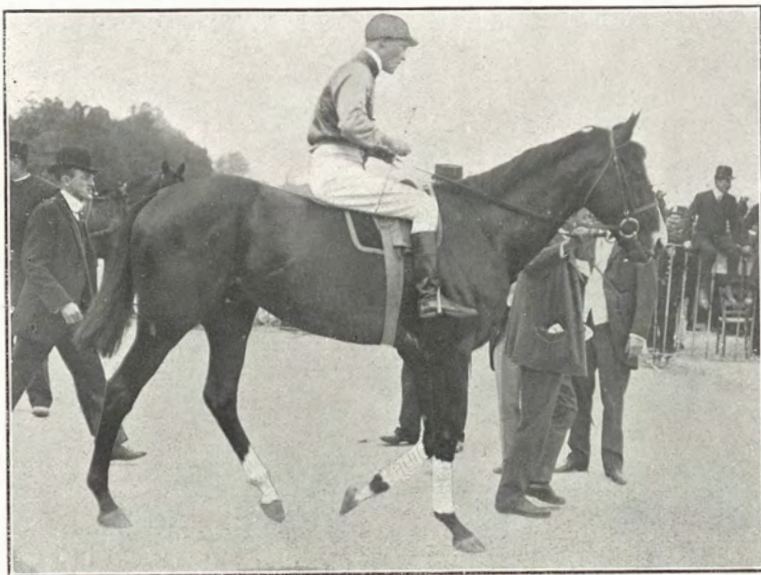
Le Comité de la Société décidait alors de faire rembourser ceux des spectateurs qui ne voulaient pas attendre plus longtemps et qui étaient décidés à quitter l'hippodrome.

Fort peu d'entre eux se montraient disposés à user de cette latitude et l'on pouvait espérer que, grâce à l'excellent esprit du public, cette première manquée, se passerait au moins sans incidents.

A trois heures et demie, on sonnait le pesage de la première course. Seul, Soupirant qui était présent, on ne sait par quel hasard, depuis le commencement de la réunion, était affiché au tableau des partants. Immédiatement on amenait le rouge.

Ce fâcheux walk over, allait fournir le prétexte vainement attendu jusqu'alors par les alliés que les pseudo grévistes avaient dans la place. Lorsqu'on vit poindre sur l'immense piste cet unique cheval, quelques sifflets s'élevèrent.

Enhardis par ces signes de mécontentement, les meneurs sortirent de « Madagascar », l'enceinte la plus éloignée du pesage, ils envahirent la piste et s'opposèrent au départ du cheval de M. Veil-Picard, aux cris significatifs de : Vive la grève ! Fort sagement, on faisait rentrer le che-



SAINT CARADEC, P^h BAI BRUN, NÉ EN 1905 PAR SAINT BRIS ET DÉSIRÉE GAGNANT DU GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS — APP. A M. A. VEIL-PICARD



CE QU'ON A APPELÉ L'INCENDIE D'AUTEUIL



LE SECOND DU GRAND STEEPLE — JERRY M., HONGRE BAI, NÉ EN 1903 PAR WALMSGATE ET LUMINARY M., APPARTIENT A M. C. G. ASSHETON ITMS

val et son jockey ainsi que le starter qui l'avait accompagné.

Le calme renaissait instantanément. Mais les quelques énergumènes qui avaient envahi les pistes se mettaient en mesure de détruire les obstacles, les barrières légères de la piste et de dresser des bûchers auxquels ils mirent le feu.

Ces bandits ne formaient d'ailleurs qu'une poignée d'hommes. On a déjà constaté chez nos confrères combien digne et sensée fut la tenue de la pelouse qui pas un instant n'a vibré à ces excitations. Ce qu'on ne saurait trop dire c'est la lenteur avec laquelle s'est ébranlée la police, c'est le peu d'énergie qu'elle a mise dans la répression. Il suffisait de vouloir pour faire rentrer très vite tout dans l'ordre.

Ce sont les concurrents du Military qui sans le vouloir se sont chargés de cette besogne.

Peu après, en effet, nos officiers se mirent en ligne aux applaudissements enthousiastes du public. La première partie du parcours s'effectue sans incident; mais au moment où les chevaux s'engagent dans le tournant de Passy, des clameurs montent. Des spectateurs sont encore sur la piste. Les officiers essaient de ralentir; mais la plupart des chevaux, effrayés

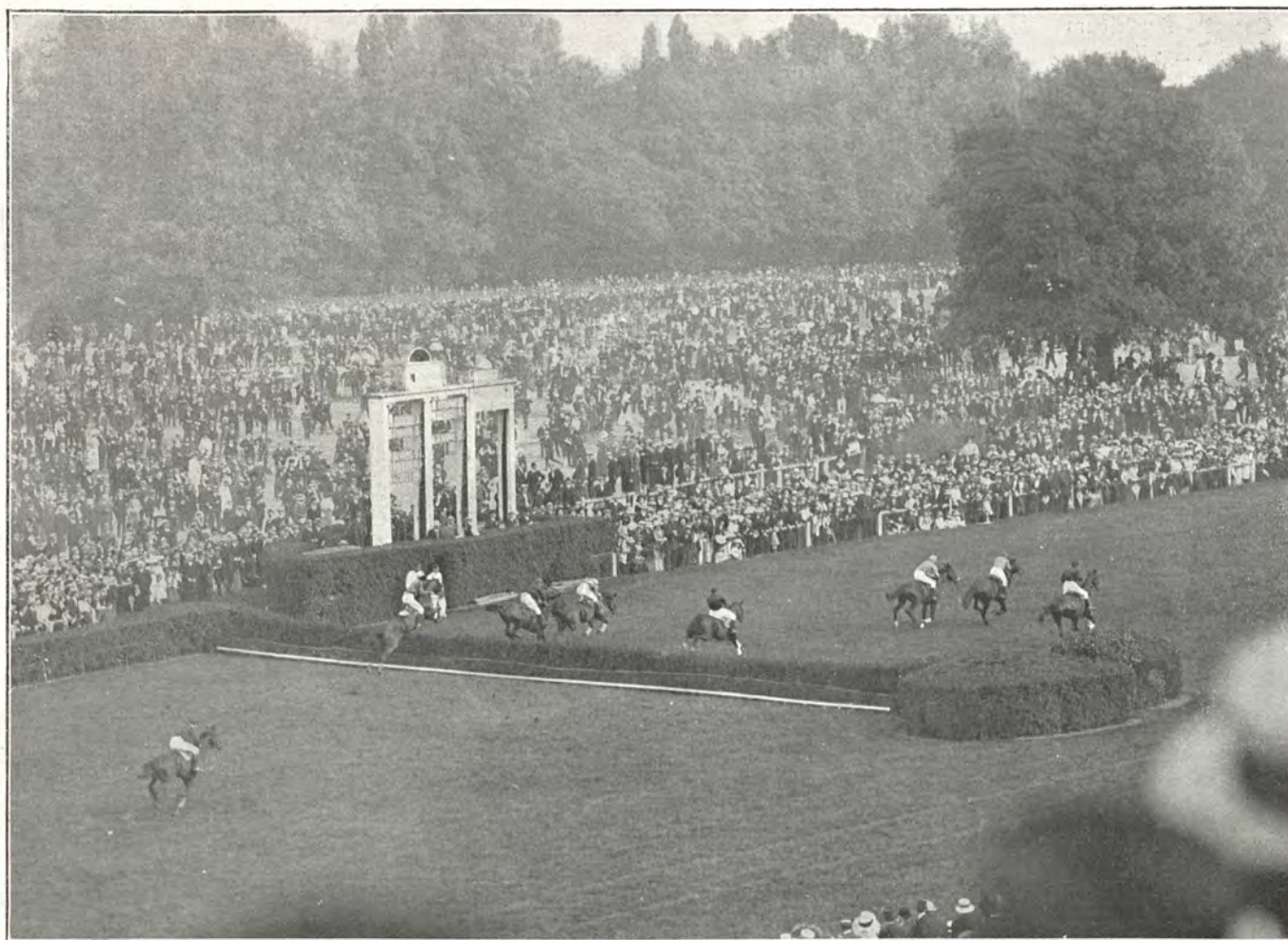
par le bruit, n'obéissent plus à leurs cavaliers.

Une femme est atteinte et renversée par l'un d'eux. Elle est transportée évanouie à l'infirmerie du pesage, où elle reçoit les premiers soins.

Quand les chevaux reparaissent devant « Madagascar », des piquets, des pierres, et jusqu'à des tessons de bouteilles pleuvent sur les officiers.

Deux d'entre eux sont légèrement blessés. Mais les manifestants ont reculé devant cette charge aussi vive qu'inattendue.

Au même moment les pompiers appelés par téléphone arrivent de toutes parts. Une pompe automobile tente en vain de pénétrer sur le gazon, elle s'enlize à la porte de sortie des chevaux. Ses services sont d'ailleurs inutiles. Il y avait en effet plus de fumée que de feu.



DANS LE GRAND STEEPLE-CHASE

LES CONCURRENTS SAUTENT LA RIVIÈRE POUR LA PREMIÈRE FOIS — BUSHIDO MÈNE DEVANT SAINT CARADEC, JERRY M. ET JOURNALISTE

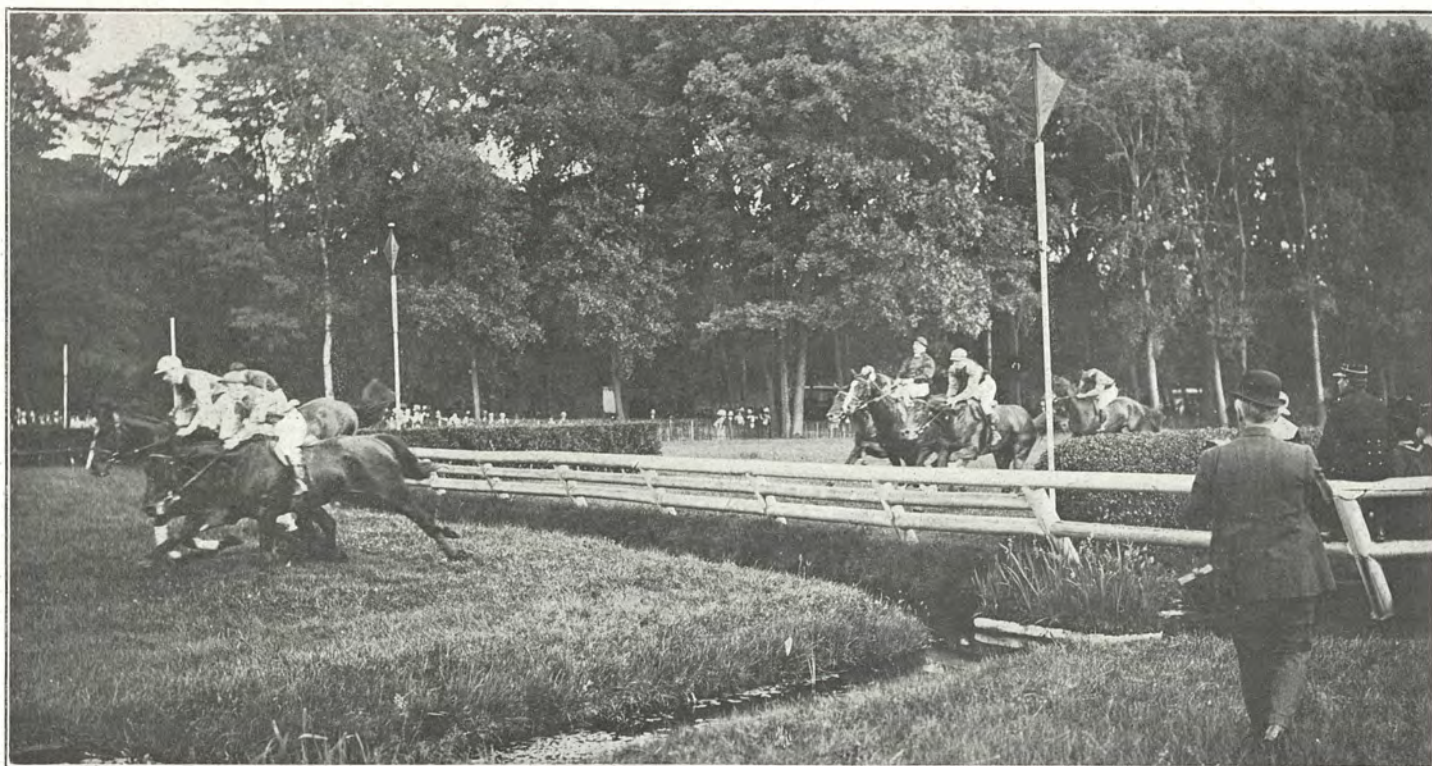
On n'avait fait que brûler du foin qui séchait le long des lices de l'hippodrome et quelques genêts du bull finch. Quelques coups de hache et quelques pelletées de terre ont vite raison de ces feux de Saint Jean.

A partir de ce moment, le calme renaît.

Les chevaux sont débarqués et le Grand Steeple-Chase peut se courir.

Nos photographies représentent les diverses phases de cette journée.

Le Grand Steeple-Chase s'est couru dans des conditions normales, Rosita et le concurrent anglais Moonstruck n'ayant pu être ramenés à temps, le champ s'est trouvé réduit à huit chevaux, dont deux anglais qui se sont admirablement comportés.

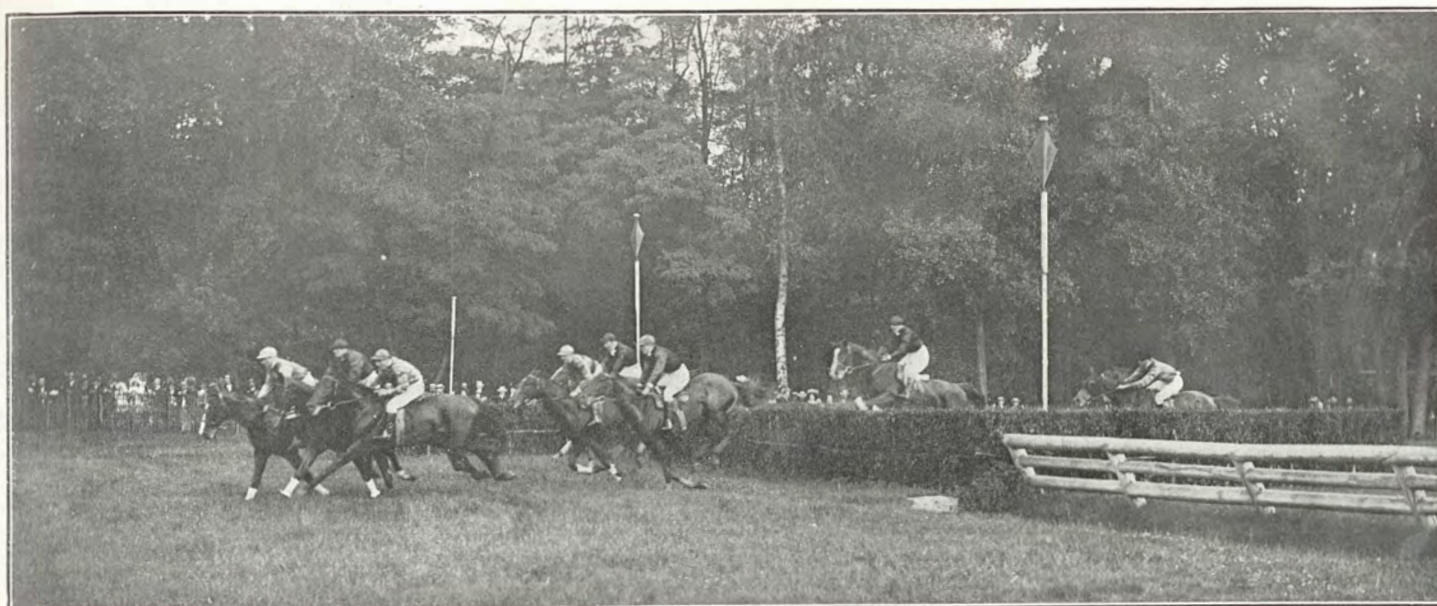


Jerry M.
Saint Caradec
Bushido

Journaliste
La Corse
M^{lle} Boniface

Rouvrou

LE SAUT DU BROOK DANS LE GRAND-STEEPLE



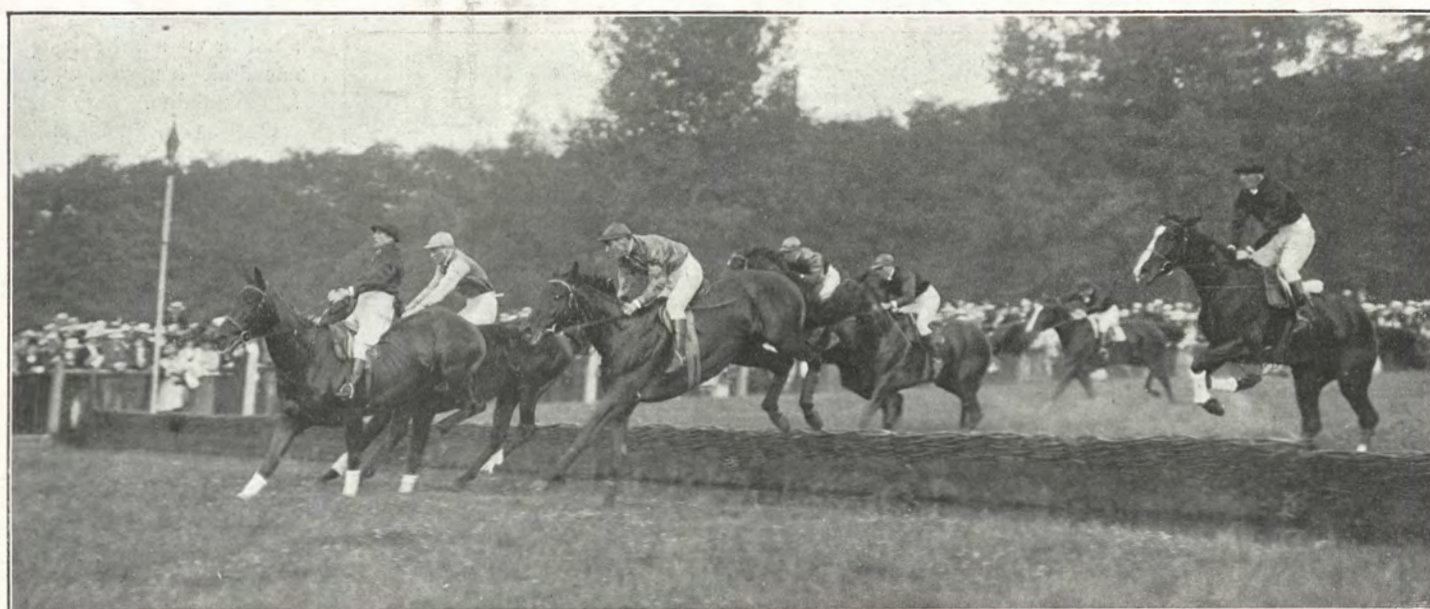
Saint-Caradec Jerry M. Bushido

Journaliste La Corse
Mlle Boniface

Mount Prospect's-Fortune

Rouvrou

LE SAUT DE LA HAIE DU BROOK



Jerry M. Saint-Caradec

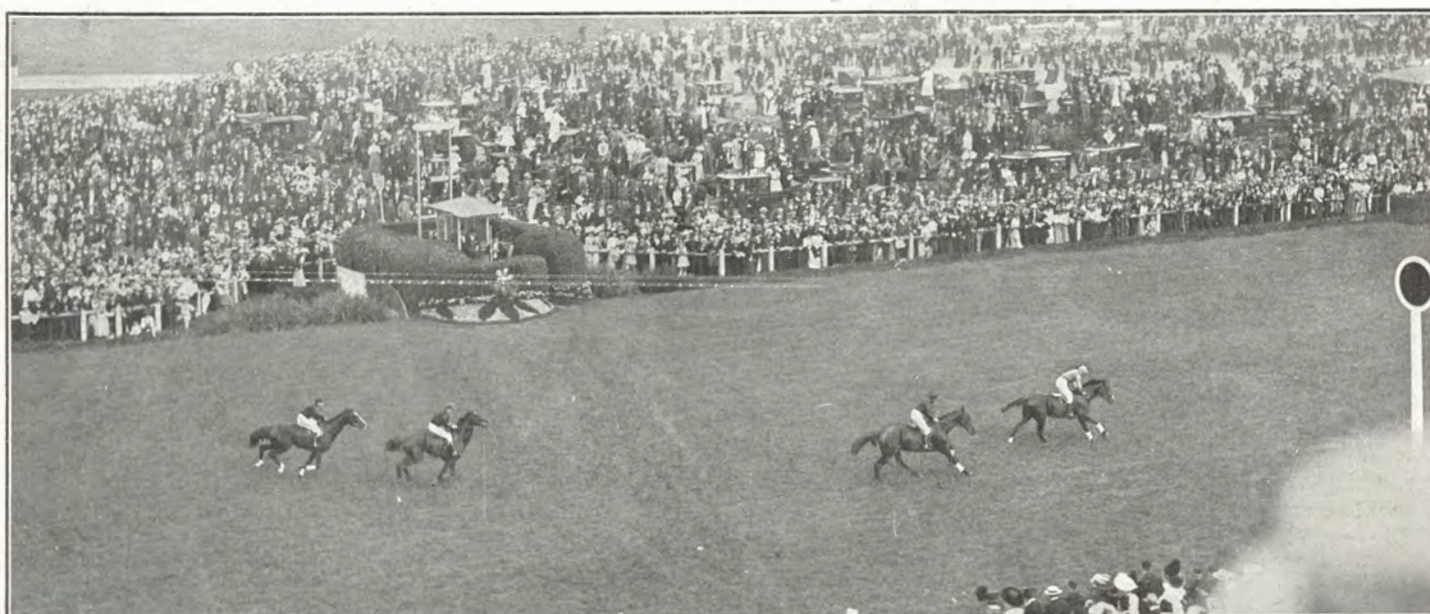
Bushido

Journaliste

Mlle Boniface

Mount Prospect's Fortune

LA RIVIÈRE DU HUIT

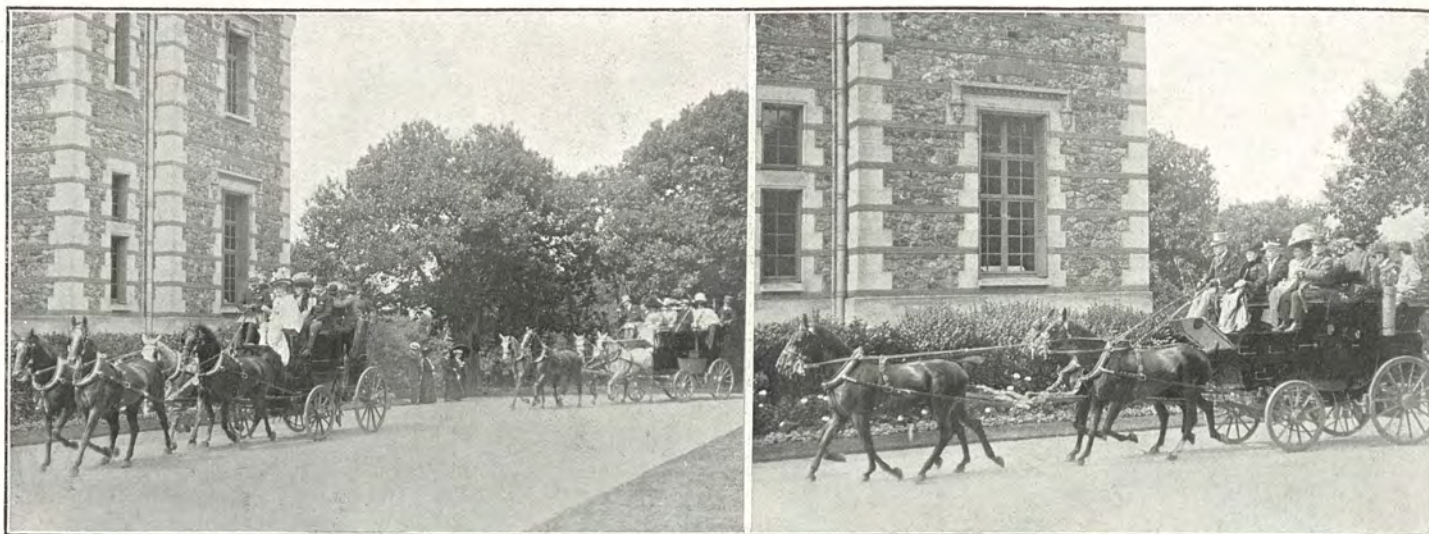


Mount Prospect's-Fortune Mlle Boniface

Jerry M.

Saint-Caradec

L'ARRIVÉE DU GRAND STEEPLE-CHASE



L'ARRIVÉE DES COACHES A LA CHATAIGNERAIE

LA FÊTE ÉQUESTRE DE "L'ÉTRIER"

LA Société équestre l'« Etrier » donnait le 18 juin une grande fête hippique dans le joli parc de la Chataigneraie, aimablement mis à sa disposition par M. Edmond Blanc.

Les membres du Polo-Club et ceux de la Société des Guides avaient été convié à cette fête qui, favorisée par un temps superbe, fut en tous points réussie.

L'assistance nombreuse et particulièrement élégante eu l'occasion d'applaudir une manifestation sportive très bien réglée.

Le cadre ravissant du parc de la Chataigneraie avec ses hautes futaies, ses grandes pelouses et



aussi son admirable panorama encadrait à merveille cette belle fête mondaine.

Onze coachmens avaient répondu à l'invitation de l'Etrier et quittaient le manège du Cercle au Pavillon chinois pour gagner la Chataigneraie par Suresnes et les bois de Saint-Cucufa.

Précédés par un break, attelé à quatre et conduit par le président de l'Etrier, le comte Potocki, accompagné de la comtesse Roman Potocka et du duc et de la duchesse d'Uzès, les coaches sont venus se ranger autour du paddock aménagé pour la fête.

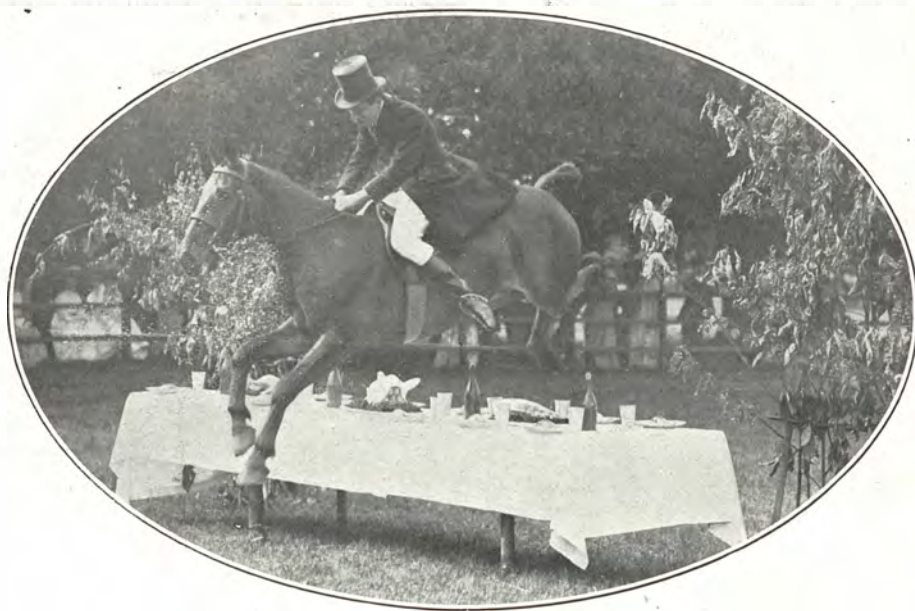
M. Edmond Blanc, monté sur un poney, veillait lui-même à ce



1. LE COMTE POTOCKI, PRÉSIDENT DE L'ÉTRIER, CONDUISANT SON BREAK
2. LES COACHES SE RANGENT EN BORDURE DE LA CHATAIGNERAIE

que tout soit exécuté parfaitement.

Tour à tour arrivent au paddock le coach de M. J. Pastré, où se trouvaient le marquis et la marquise de Broc, M. et Mme de Seisset, M. et Mme E. Pastré, le baron et la baronne Le Febvre, M. et Mme Grimpel, M. R. de Salverte et Mme J. Pastré; puis celui du comte Henri d'Yanville avec la duchesse de Vendôme accompagnée des princesses Marie-Louise et Geneviève, le vicomte et la vicomtesse de la Laurencie, Mlle de Kermaingant, Mlle Geneviève d'Yanville, la comtesse Henri d'Yanville le duc et la duchesse de Noailles. Le coach du baron



M. COULOMB MONTANT DUC FRANCHIT LA TABLE SERVIE

quise de Montferrier, le baron et la baronne de Coral, Mlle de Vergès d'Auflay, Mme de Lassuchette, M. F. Mercier et Mme A. Hay. Le coach du comte D. de Beauregard avec le baron et la baronne d'Orgeval, le comte et la comtesse de Maulde, le général de Vaquières, MM. Gullard et le comte d'Estrange. Le coach du baron P. di Marchi avec le marquis et la marquise d'Ornano, M. et Mme de Montgeon, le comte et la comtesse de Vanssay, M. et Mme Caze de Caumont et M. Maurice de Fontarce. Le coach de M. Carlos Garcia Mansilla avec la marquise de Vistabella,



LE LUNCH EST SERVI SOUS LES VIEUX CHATAIGNIERS A COTÉ DE LA PISTE DU CONCOURS

J. La Caze vient ensuite avec la comtesse Charles d'Harcourt, le baron et la baronne de Marçay, M. et Mme de Souzy, Mme de Resseguier, le comte et la comtesse E. de Fitz James, Mme A. Vagliano, le comte de Boussignac et la baronne La Caze. Nous voyions arriver ensuite le coach de M. Le Roux de Villers avec le vicomte et la vicomtesse du Pontavice, le comte et la comtesse de Kernier, le marquis et la mar-



M. LIÉVIN FRANCHISSANT LES MANNEQUINS

M. et Mme Rodocanachi, M. et Mme André Thome, Mlle de Saint Amand, M. de Anganci et M. Gide. Le coach du comte de Rodler avec la baronne Ernest de Lagrange le comte et la comtesse de Canclaux, le baron et la baronne de Layre, le comte de Champgrand, le comte et la comtesse de la Mure, le vicomte de Jonage, Mme de Berny et la comtesse Rodler. Le coach de M. Pauwels fermait la marche avec le comte An-

tonetti, Mme et Mlle Lavaley, M. et Mme Louis Royer, Mme Troncin, M. Craft, M. Mallet, Mme et Mlle Pauwels.

Le programme a débuté bientôt par le spectacle nouveau d'un combat à cheval au revolver d'ordonnance avec des balles Devillers par M. Henri Liévin et Maurice Coulomb. Puis un match de polo dont les teams étaient composés comme suit, fut disputé :

Rouges : comte Ch. de Polignac, M. F. H. Prince, comte Wencheim et baron Peers.

Bleus : M. G. V. Heller, comte L. de Laborde prince L. Radziwill et Yousry Pacha. Substitut, M. W. Balding ; arbitre, M. Guinnebert.

Les bleus l'emportèrent par six goals contre trois, et le team gagnant reçut, comme prix, quatre coupes argent et vermeil.

Un concours hippique eut lieu ensuite. Des obstacles des plus difficiles avaient été aménagés, entr'autres une table toute servie et un banc de jardin avec des mannequins. Les commissaires : comte de Monchy, comte de Fontarce, M. Portefin, comte de La Tour du Pin-Verclause, baron Nivière, M. Wignolle, comte de La Ruelle, jugeaient les fautes qui ne furent pas nombreuses, car les parcours ont tous été excellents et les quatre premiers ne faisant aucune faute se classèrent au temps. Le premier prix revint à Roxane, à M. Brodin, retour de Londres, où il a remporté le second prix en hauteur ; deuxième, Red Hot, à M. Liévin, et troisième El. T., un poney argentin d'un mètre quarante-huit.

L'aimable président de l'Etrier, le comte Potocki, remettait ensuite aux lauréats du Concours hippique de charmants objets d'art dont la possession leur rappellera une excellente journée de sport.

Nous avons reconnu parmi les spectatrices : la princesse Marie de Grèce, la princesse Jeanne Bonaparte marquise de Villeneuve, la baronne de Pricourt, la comtesse de Guényveau, la comtesse Récopé et Mlle Récopé, la comtesse de Breuilpont, Mme Aumont, Mlle Paraf, Mlle de Monchy, la comtesse de Waziers, Mme Georges Menier, Mme Jacques Legrand, Mme Rogelet, la baronne d'Orosdi, Mme de Mazinoff et Mme Paul Guérin.

Un goûter servi sous les châtaigniers séculaires termina cette fête. Nous ne pouvons en terminant que féliciter vivement le Comité de l'Etrier et son président, le comte Potocki, de l'impulsion qu'ils savent imprimer à la Société dont ils ont la direction.



LA PARTIE DE POLO A LA FÊTE DE L'ÉTRIER

Française en distribue déjà depuis de longues années et d'une façon si large que le total annuel des sommes qu'elle répand ainsi est presque égal, il me semble, au budget que la Société du Cheval de Guerre tire de ses ressources particulières. Nous ne pouvons malheureusement pas constater non plus la grande efficacité de cet encouragement en ce temps de crise.

Il faut donc chercher un véritable remède au lieu de palliatifs.

Ce qu'il faut trouver, c'est un moyen d'intervenir tout à fait au début de l'élevage, de donner à l'éleveur les outils dont il a besoin avant de songer à récompenser l'usage qu'il en fera. Ce moyen devra permettre

de conserver au haras les bonnes pouliches plutôt que les mauvaises, et il existe déjà sous le nom de primes de conservation créées par les haras, il y a cinq ou six ans. Si cet encouragement n'a pas donné encore tout ce que l'on doit en attendre, c'est qu'il est mal connu et mal utilisé. Je m'efforcerai de le faire connaître, et si les encouragements à la race chevaline, qui se chiffrent actuellement par millions disséminés sans grande utilité vont au plus nécessaire, il sera possible, dans un certain nombre d'années, de doter toutes les pouliches de trois ans de demi-sang, dignes d'être poulinières, d'une somme de 500 francs au moins.

C'est beaucoup demander que de prôner une charité anonyme, mais si la Société du Cheval de Guerre voulait la pratiquer ainsi, travaillait à attirer de ce côté les subsides qu'elle attend de l'Etat et des grandes sociétés, ne conservait de son jeu de concours que celui de Saumur, qui est une représentation superbe, et consacrait tous ses soins au relèvement de la jumenterie de remonte, elle mériterait vraiment les éloges qu'elle désire, affirmerait le désintéressement qu'elle proclame et pourrait porter au plus haut son panache patriotique.

Vte MARTIN DU NORD.



LE RETOUR

Le meilleur remède

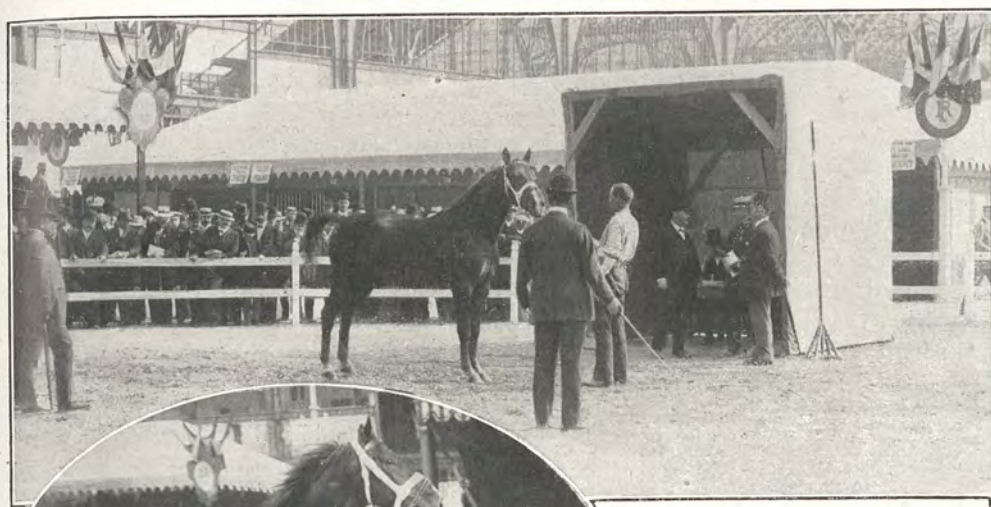
à la crise chevaline

La Société du Cheval de Guerre, dans son dernier *Bulletin*, parle de l'élevage du cheval de remonte et fait ressortir, à l'aide de chiffres, que n'étant pas assez rémunérateur, les fermiers lui préfèrent l'élevage du cheval de trait. Cela est parfaitement démontré et explique bien le marasme où se morfond actuellement l'élevage du troupiér.

ERRATUM

Dans l'article sur l'Exposition Canine paru dans notre numéro du 6 juin, une transposition de légendes nous a fait attribuer à M. Lepaute les cockers de M^{lle} Marguerite Cottin-Angar et réciproquement.

Les deux blancs noirs placés dans notre médaillon de droite appartiennent donc à M^{lle} Cottin-Angar ; le mâle Grouse de Cossigny est debout ; la chienne Gretchen de Cossigny est assise.



1. LE JURY DE LA 2^e CATÉGORIE. 3^e DIVISION, EXAMINANT LES ÉTALONS CARROSSIERS NORMANDS.

2. PRÉSENTATION EN MAIN D'UN CARROSSIER FAISANT PARTIE DU LOT DE M. LEDARS.

3. LES DERNIERS PRÉPARATIFS AVANT L'EXAMEN DU JURY.

Le Concours Central Hippique des Reproducteurs

C'est devenu une banalité que de constater le succès, chaque année grandissant, du Concours Central. Sa réalisation, on s'en souvient, s'est effectuée grâce à l'insistance du Syndicat des Éleveurs de chevaux de demi-sang, et malgré

la très vive opposition de la Direction des Haras. Celle-ci triomphe aujourd'hui d'une œuvre à laquelle non seulement elle n'a contribué en rien, mais qu'elle a tenté d'entraver par tous les moyens.

Il sied donc de la rappeler à la modestie et de rendre à César ce qui lui appartient.

Pas plus cette année que les précédentes, l'Administration n'a montré le désir d'attirer au Concours le grand public. Sur les murs de Paris, on cherchait en vain les affiches; les rares et timides communiqués envoyés à la grande presse l'ont été à la dernière heure.

Peut-être le Directeur des Haras a-t-il eu honte de l'installation dont il disposait cette année, installation dont eussent rougi les villes de province, où se déroulaient jadis les Concours Régionaux.

Mais ce n'est point à lui qu'il faut nous en prendre. C'est sur la Ville de Paris que doit en retomber la responsabilité. La Galerie des Machines, que l'on avait refusée aux éleveurs, debout tout entière, dresse encore ses fermes presque intactes; quelques-unes seulement sont veuves de leur vitrage.

C'est à ses pieds, pour narguer sans doute les producteurs de chevaux, que le Conseil municipal leur avait accordé un morceau de terrain exigu. L'espace était tellement mesuré, qu'entre les baraquements provisoires on pouvait à peine circuler. Autour du ring central, on

n'avait pu élever que deux tribunes misérables, tout à fait insuffisantes. Insuffisantes, au point que la Presse spéciale n'a pu y trouver accès. Je le suppose du moins, concluant du particulier au général, car j'en ai été exclu. Nos lecteurs me pardonneront de les entretenir d'une question toute personnelle. Mais ils trouveront sans doute que le représentant du *Sport Universel Illustré* avait quelque droit à suivre le défilé des animaux primés, son métier étant d'en rendre compte, et ce journal ayant puissamment contribué



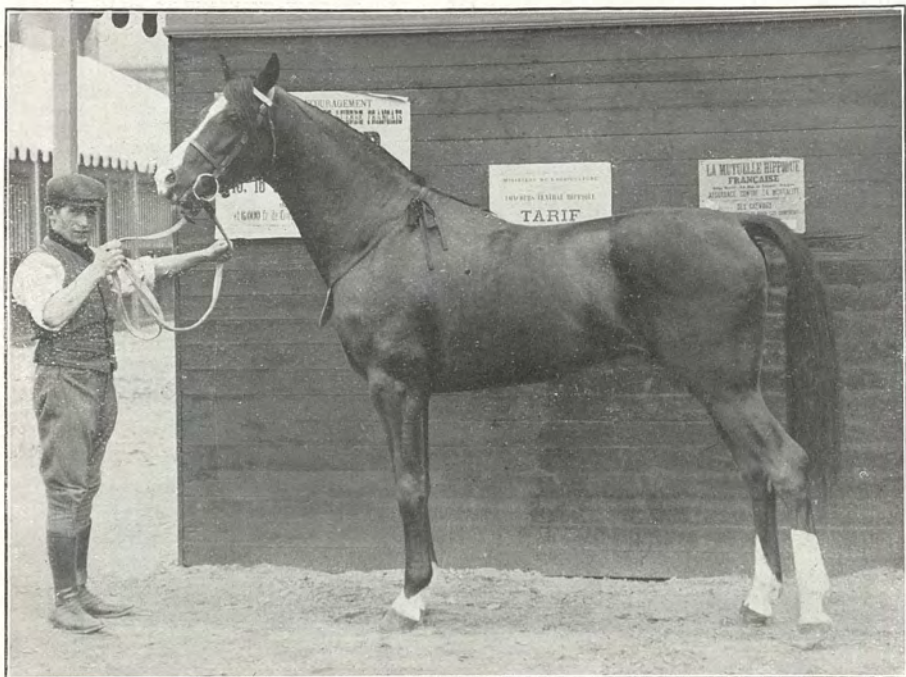
RÉCEPTION DES CHEVAUX A LEUR ARRIVÉE AU CONCOURS PAR LA COMMISSION SANITAIRE

par la plume et par l'image à attirer l'attention sur nos différents élevages. M. Hornez n'en a point jugé ainsi. Sans doute, s'est-il figuré qu'au Concours il était chez lui et libre d'inviter qui lui plaisait.

Cette conception n'est pas tolérable, les Associations de Presse se chargeront de le démontrer, comme la Presse a su déjà démontrer à maintes reprises le rôle néfaste que ce Directeur incapable a joué jusqu'ici.

Fermons cette parenthèse et revenons au Concours.

Un peu de statistique nous servira à préciser le succès que cette



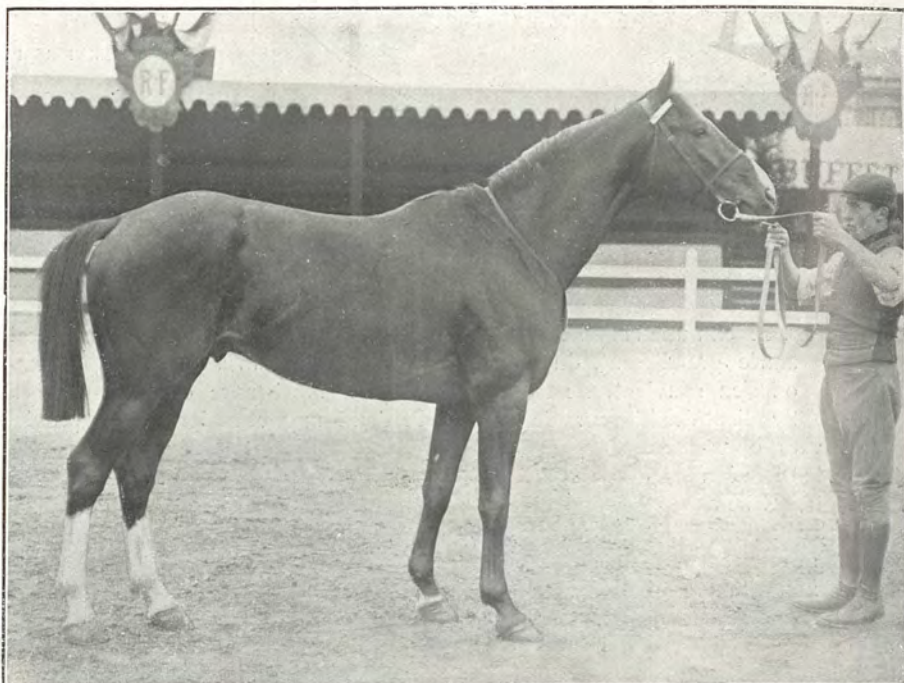
GOURBI, CH. B., NÉ EN 1906 PAR KADY KING ET LA MECQUE
2^e PRIX DES ÉTALONS DE PUR SANG ARABE
APPARTIENT A M. H. DE FOURNAS

exhibition centrale, repoussée par M. Hornez, trouve auprès des éleveurs de toutes races.

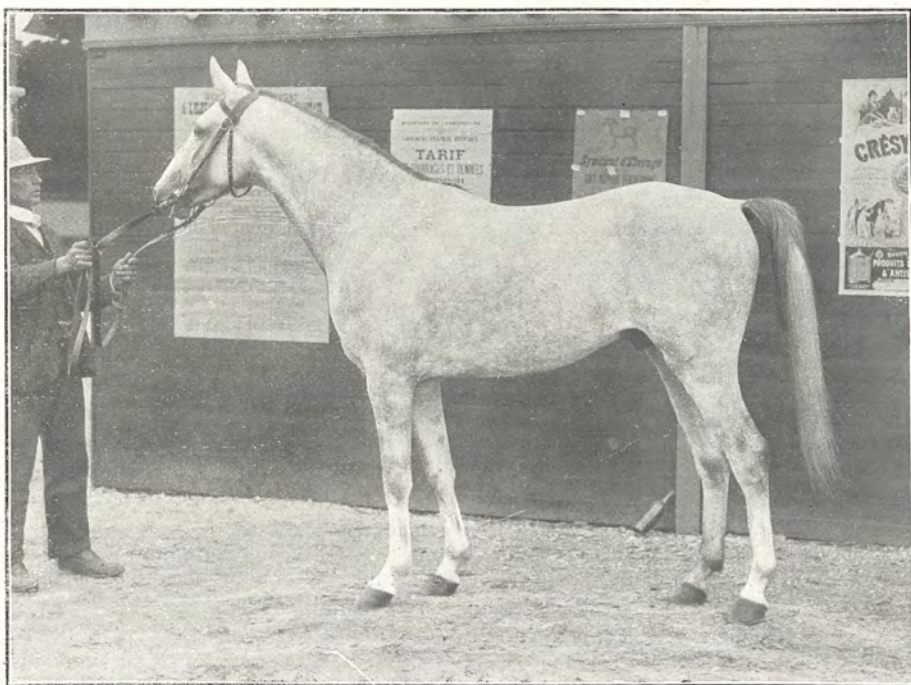
On a compté, à la réunion de 1909, 235 exposants différents, ayant amené un total de 1.140 animaux !

Cet effectif se décomposait de la façon suivante : 1^{re} catégorie : pur sang (arabes et anglo-arabes), 45 ; 2^e catégorie : races de demi-sang (arabes, trotteurs, normands, vendéens, etc.), 515 ; 3^e catégorie : races postières, 112 ; 4^e catégorie : races de trait (ardennaise, boulonnaise, bretonne, percheronne, mulassière), 458 ; 5^e catégorie : espèce asine et annexe (mulets), 10 animaux.

Au point de vue géographique, 44 départements étaient représentés. L'Orne arrive en tête avec 263 reproducteurs : 133 demi-sang, 130 percherons. Vient ensuite le Finistère avec 149 sujets : 110 postiers, 39 chevaux de trait. Le Calvados comptait 145 chevaux, tous de demi-sang. Immédiatement après, le Pas-de-Calais avait amené 98 boulonnais.



GAVARNI, CH. AL., NÉ EN 1900 PAR SAUTEUR ET MADJIBA
1^{re} PRIME DES ÉTALONS DE 1/2 S. ARABE QUALIFIÉS
APPARTIENT A M. H. DE FOURNAS



SHERIDEN, CH. GRIS, NÉ EN 1906 PAR SALOUM ET BASTIA, 1^{re} PRIME DES ÉTALONS
DE PUR SANG ARABE — APPARTIENT A M. J. SEMPÉ

Les autres départements oscillent entre 42 et 1 représentants.

* *

Comme on voit, par toute la France et quel que soit le genre de leur production, les éleveurs montrent un empressement toujours grandissant à exposer leur marchandise à Paris.

C'est que cette Réunion, comme on l'avait prédit, est devenue une grande foire internationale assurant, dans les meilleures conditions, l'écoulement d'une production supérieure à nos besoins et pour qui l'exportation est aujourd'hui une absolue nécessité.

Une seule catégorie d'exposants a déserté le Central : ce sont les propriétaires de pur sang anglais. Dès le début nous avons signalé combien il était inutile de convoquer cette race de reproducteurs.

Pour les animaux de second plan seul, on consentait à courir les risques du déplacement, ce qui donnait une idée très fautive de la valeur comparative de nos thoroughbreds aux visiteurs étrangers et aussi aux éleveurs de demi sang.

On aurait pu, il est vrai, créer une classe pour étalons de croisement ; mais tous les animaux qui méritent ce titre...

avec beaucoup d'autres qui n'y ont aucun droit d'ailleurs... habitent les boxes de l'Administration.

La seule chose utile à faire eut été d'exposer à titre d'exemples quelques-uns des animaux possédant au suprême degré les qualités nécessaires pour le croisement.

Or, comme on est loin d'être d'accord sur ces qualités même théoriques, peut-être aurait-on pu se contenter d'exhiber deux ou trois des pur-sang ayant le mieux réussi dans le rôle.

Cette leçon de choses ne nous a pas été offerte. D'autre part aucun propriétaire de pur-sang n'a brigué la médaille d'or qui était offerte aux lauréats de cette catégorie.

On la supprimera, espérons-le, l'an prochain et l'on reportera sur les autres races le crédit qui y était affecté.

Les animaux de pur-sang arabe s'étaient présentés au nombre de 13 ; six étalons et sept femelles.

Le premier prix a été attribué à Shériden, un gris de taille moyenne bien léger, dont les aplombs n'étaient pas irréprochables, et qu'on a été quelque peu étonné de voir classer devant Gourbi : celui-ci beaucoup plus distingué et plus sérieux à la fois est un joli animal suivi et harmonieux, plein d'expression avec sa tête fine, son port de queue vraiment svrien ; sa finesse de grain accuse la qua-

lité. Il galope d'ailleurs puisqu'il est arrivé second en courses pour ses débuts.

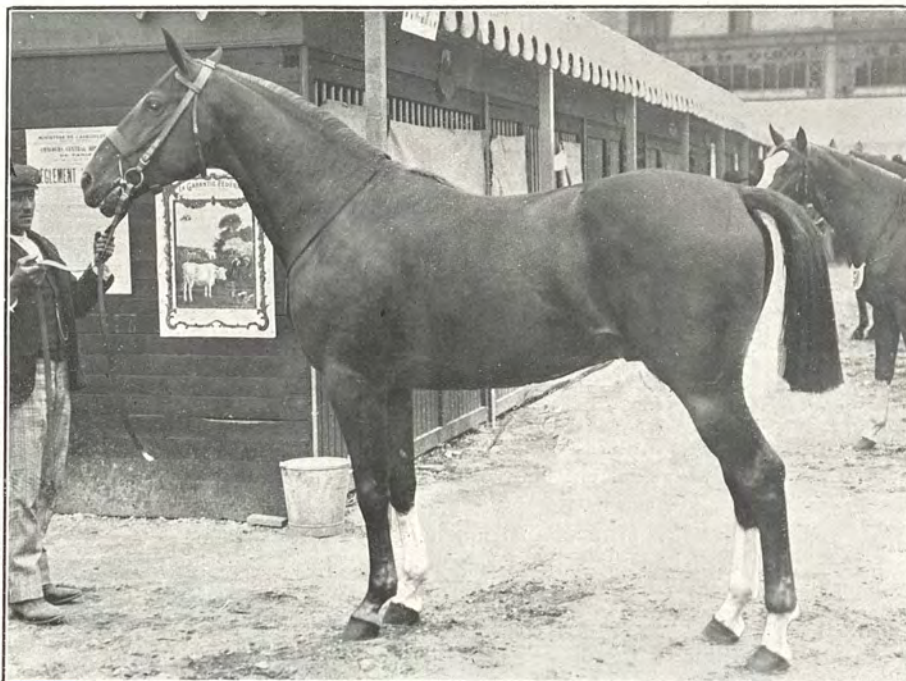
La Commission d'achat des Haras, qui s'est réunie le lendemain des opérations du jury, n'a d'ailleurs pas ratifié le classement des premiers juges, puisqu'elle a refusé Sheriden et acheté Gourbi pour 9.000 francs.

Le cheval gris de M. Sempé, après avoir été castré, ira peut-être finir dans quelque régiment de légère. Il sera tout de même piquant de voir acheter pour un billet de 1.000 francs au maximum et finir sous le paquetage d'un cavalier de 2^e classe, un animal primé de 1.500 francs au Concours Central de Paris.

Rien ne pourrait mieux démontrer l'erreur capitale qui fausse tous les concours : à savoir la façon dont sont composés les jurys en France.

Rien non plus ne fera sentir plus vivement combien est dangereux l'élevage des animaux artificiels qui ne trouvent pas d'emploi courant et après avoir frisé le gros prix comme reproducteurs, deviennent invendables lorsque l'Administration des Haras les refuse.

Des autres arabes, nous ne dirons rien, n'ayant fait que les entrevoir. Il était d'ailleurs matériellement impossible d'examiner les chevaux exposés et sans l'amabilité des



GLADIATEUR, CH. AL., NÉ EN 1906 PAR OPOUL ET RITA
3^e PRIME DES ÉTALONS DE 1/2 S. ARABE QUALIFIÉS
APPARTIENT A MM. RENAULT FRÈRES



GRAND PAPA, CH. AL., NÉ EN 1906 PAR LOUIS D'OR
ET DOCTRINE, 4^e PRIME DES ÉTALONS DE 1/2 S. ARABE
QUALIFIÉS — APP. A MM. RENAULT FRÈRES

éleveurs qui ont bien voulu sortir pour nous quelques-uns des sujets de tête, nous en serions réduits, comme la grande majorité des visiteurs à une opinion d'ensemble tout à fait insuffisante.

Les animaux de pur sang anglo-arabe, qui forment la 3^e division de la première catégorie, étaient au nombre de 32 : 15 étalons, 6 pouliches de 3 ans et 11 poulinières.

Fripon, né dans les Basses-Pyrénées, mais élevé chez M. Pignon, dans la Charente-Inférieure, a été classé premier. Assez compact et fortement membré, mais sans rien de bien saillant, il ne sortait pas de l'ordinaire. La classe tout entière était d'ailleurs assez médiocre. Le second, Sagrave, un cheval bai, très arrondi dans tous ses contours, porté comme le premier sur de bons piliers, était plus commun encore et marchait avec raideur. Patriote, à M. de Brettes-Thurin, le troisième, plus élégant, plus affiné avec plus de légèreté relative, avait autrement d'expression que ses deux vainqueurs. Signalons encore Le Kédive, un 50 0/0 de très haute taille, très épais et très membré qui a obtenu une troisième prime.

J'ai mal vu les pouliches et les poulinières, dont l'ensemble au défilé m'a paru des plus satisfaisant, bien que les dos soient toujours aussi peu soutenus.

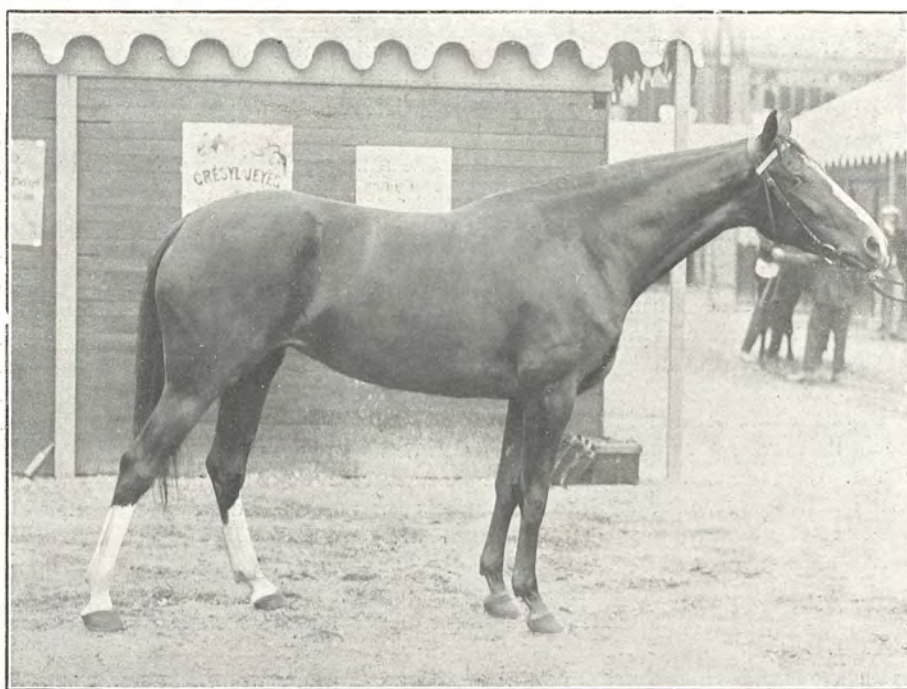
Mais ce défaut générique est racheté par le sang, la noblesse des attitudes, l'air de race de ces femelles, soigneusement sélectionnées. Le premier prix des pouliches a été pour Reine Olga, une fille de l'anglais Kerlaz et une jument anglo-arabe, appartenant à M. Laporte; elle battait Azebra, par le pur sang anglo-arabe Bar-le-Duc et une jument anglo-arabe elle aussi.

Dans les poulinières, Oxala, à M^{lle} Cushing, qui s'est classée en tête, est issue de l'arabe par Méké et d'une jument de pur sang anglais. Syria, au baron de Palaminy, qui a été classée immédiatement derrière elle, est par Haddy, pur sang anglais et Saïda, l'excellente poulinière arabe si souvent primée dans les concours. La troisième, Fadette IV, à M. Garrigou Larriale, est, elle, le produit de l'union de deux reproducteurs anglo-arabes.

Comme on voit, les partisans des formules d'élevage les plus variées, croisement direct, croisement à l'envers, union de deux métis, peuvent trouver leur compte à la lecture du palmarès officiel !

(A suivre.)

J. R.



GAZELLE, P^e AL., NÉE EN 1906 PAR BAR-LE-DUC ET NUMIDE. 2^e PRIME DES POULICHES
DE 1/2 S. ARABE QUALIFIÉS, APPARTIENT A M. FOSSAT

LA COUPE DES VOITURETTES

NOTRE confrère l'*Auto* a fait disputer le 20 juin son annuelle Coupe des Voiturettes.

Cette épreuve classique a remporté son habituel succès et vingt-cinq voiturettes représentant dix marques avaient régulièrement fait parvenir leurs engagements aux organisateurs.

Cette course classique que nous avons vu disputer successivement à Rambouillet puis à Compiègne, fut courue cette année sur le circuit de Boulogne-sur-Mer.

Le tracé de cette cinquième Coupe de l'*Auto* avait un développement de 37 kil. 875, et les concurrents devaient le couvrir douze fois, soit une distance de 454 kil. 500 m.

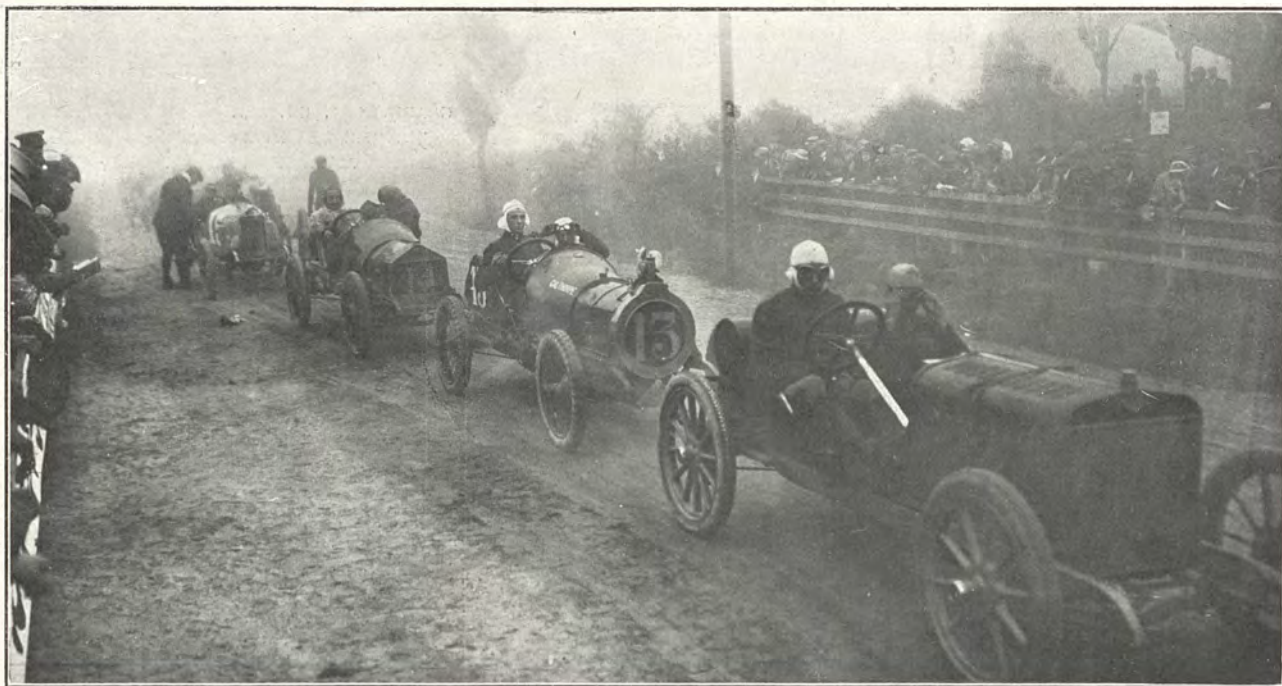
Ce circuit présentait la forme d'un triangle, dont les trois sommets étaient Saint-Martin (La Fourche), le virage du Wast (près Baincthun)

était représentée par 11 véhicules, l'Espagne, l'Angleterre et la Belgique chacune par 3 voiturettes.

LA COURSE.

Par suite d'un épais brouillard, le départ, qui devait avoir lieu à 7 heures du matin, est retardé d'une heure et ce n'est qu'à partir de 8 heures que les concurrents partent de minute en minute et dans l'ordre suivant :

1. Demeester I, Demeester (France)..... 8 h. 01
2. Hispano-Suiza I, Zuccarelli (Espagne)..... 8 h. 02
3. Calthorpe I, Porter (Angleterre)..... 8 h. 03
4. F. I. F. I, A. Masson (Belgique)..... 8 h. 04
5. Werner, Maurice Fournier (France)..... 8 h. 05
6. Crespelle I, Crespelle (France)..... 8 h. 06



LE DÉPART DE LA COUPE DES VOITURETTES

12. HISPANO SUIZA II (PILLIVERDE) — 13. CALTHORPE II (WIEDEMAN) — 14. F.I.F. II (LAMACQ) — 15. CRESPELLE II (FARCY)
ATTENDANT LE SIGNAL DU STARTER

et Desvres. La Fourche était située sur la hauteur qui domine Boulogne, à 2 kilomètres environ du cœur de la ville. Dans l'ensemble, le tracé général et les conditions topographiques rappelaient à s'y méprendre le Circuit de Dieppe, connu de tous les chauffeurs.

Le premier côté du triangle empruntait une route nationale excellente, traversait la forêt de Boulogne, suite de fortes ondulations à très grande différence de niveau et se terminait par près de 10 kilomètres de ligne droite absolue.

Depuis le virage du Wast jusqu'à Desvres, après un tournant à angle droit, la route était sinueuse et accidentée.

A Desvres, après un virage sec à droite, suivi d'un virage plus doux à gauche, on se trouvait brusquement en face d'une rampe abrupte à 12 ou 13 o/o.

Depuis le sommet du raidillon de Desvres jusqu'à Baincthun, le parcours était formé par une nouvelle succession de montagnes russes très dures. Après quoi, il fallait aborder la fameuse côte de Baincthun, 1.600 mètres à 9 o/o sur laquelle se court chaque année une des plus belles épreuves du meeting annuel de Boulogne.

Enfin, du sommet de Baincthun jusqu'à la Fourche, une ligne droite admirable de plus de 2 kilomètres passait au pied du mont Lambert.

Le départ et l'arrivée avaient lieu aux tribunes installées en cet endroit.

Le pesage eut lieu le samedi 19 juin, cinq voitures déclaraient forfait : trois Alcyon et deux Renault-Schneider. L'épreuve présentait un caractère des plus international, car sur les 20 concurrents présents la France

7. Renault-Schneider, Kœchlin (France)..... 8 h. 07
8. Peugeot, Giuppone (France)..... 8 h. 08
9. Le Gui, Thomas (France)..... 8 h. 09
11. Demeester II, Vallée (France)..... 8 h. 10
12. Hispano-Suiza II, Pilliverde (Espagne)..... 8 h. 11
13. Calthorpe II, Wiedemann (Angleterre)..... 8 h. 12
14. F. I. F. II, Lamacq (Belgique)..... 8 h. 13
15. Crespelle II, Farcy (France)..... 8 h. 14
17. Peugeot II, Goux (France)..... 8 h. 15
19. Hispano-Suiza III, Berny (Espagne)..... 8 h. 16
20. Calthorpe III, Fred Burgess (Angleterre)..... 8 h. 17
21. F. I. F. III, F. Lenoire (Belgique)..... 8 h. 18
22. Crespelle III, Leduc (France)..... 8 h. 19
24. Peugeot III, Boillot (France)..... 8 h. 20

Dès le premier tour la lutte s'annonce palpitante, les concurrents, cachés par le brouillard épais, apparaissent comme par enchantement derrière les tribunes et disparaissent avec la même rapidité.

Goux, sur voiturette Lion-Peugeot, prend la première place, suivi de Thomas, sur Le Gui, et Giuppone, sur Lion-Peugeot.

Crespelle, sur Crespelle abandonne, ainsi que Maurice Fournier qui, sur sa Werner, se retourne dans un virage.

Vers le troisième tour, le brouillard se dissipe et permet aux spectateurs des tribunes d'apercevoir les concurrents dans la ligne en face à quelques kilomètres.

A plus de 80 à l'heure, Goux, qui conserve la première place, passe

devant les tribunes; Pilliverde, sur Hispano-Suiza, est second; Giuppone et Boillot, tous deux sur Lion Peugeot, prennent ensuite les places d'honneur.

La lutte est du reste déjà circonscrite entre les voituresses Lion Peugeot, admirablement rapides et régulières, les Hispano-Suiza et la Le Gui.

Du troisième au sixième tour l'épreuve continue à présenter un intérêt soutenu. Une jolie lutte s'engage entre les deux conducteurs de Lion Peugeot, Goux et Giuppone. Goux premier au troisième tour s'est vu souffler sa place au sixième par Giuppone qui lui reprenait deux minutes par tour; c'est somme toute une lutte entre les moteurs monocylindriques et les deux cylindres, Goux étant champion des deux cylindres et Giuppone celui des monocylindres.

A la mi-course il ne reste plus qu'une douzaine de voitures en course et les premières se classent dans l'ordre suivant :

Giuppone, 2 h. 55 m. 32 s. ; Goux, 2 h. 56 m. 1 s. ; Pilliverde, 3 h. 4 m. 8 s. ; Thomas, 3 h. 9 m. 41 s. ; Zuccarelli, 3 h. 20 m. 25 s., soit pour les 228 kilomètres une moyenne de 75 kilomètres à l'heure.

La lutte se poursuit alors entre les deux premiers qui précèdent Thomas de près de dix minutes. Les Hispano-Suiza admirablement régulières mais un peu moins vites, viennent derrière.

Les autres tours n'amènent pas de changements notables et au douzième et dernier tour le classement final s'établit comme suit :

1. GIUPPONE sur voiturette Lion Peugeot, 5 h. 56 m. 29 s. 3/5. moyenne à l'heure : 76 kil. 403.

2. Goux, sur voiturette Lion Peugeot, 6 h. 2 m. 5 s. 4/5

3. Thomas, sur voiturette Le Gui, 6 h. 14 m. 13 s. 2/5.

4. Boillot, sur voiturette Lion Peugeot, 6 h. 20 m. 12 s.

5. Pilliverde, sur voiturette Hispano-Suiza, 6 h. 27 m. 25 s.

6. Zuccarelli, sur voiturette Hispano-Suiza, 6 h. 33 m. 55 s.

7. Dery, sur voiturette Hispano-Suiza, 6 h. 34 m. 51 s.

8. Porter, sur voiturette Calthorpe, 7 h. 5 m. 8 s.

9. Burgess, sur voiturette Calthorpe, 7 h. 9 m. 24 s.

10. Vallée, sur voiturette Demeester, 7 h. 27 m. 40 s.

Cette cinquième Coupe des voituresses a fourni aux célèbres usines Peugeot de Valentigney, l'occasion d'une admirable performance.

Giuppone et Goux prennent les deux premières places, tandis que le troisième concurrent engagé, Boillot, se classe quatrième et s'adjuge le record du tour à plus de 85 kilomètres à l'heure de moyenne.

La maison Lion Peugeot remporte donc facilement la Coupe de régularité, ses trois représentants se classant respectivement premier, deuxième et quatrième.

Il était impossible, on le voit, de remporter un succès plus concluant et cette victoire, venant après celles de Sicile et de Bologne, prouve clairement la valeur des voituresses sorties des usines de Valentigney.

Les trois « Lion Peugeot » présentées au départ n'étaient pas identiques, deux, celle de Giuppone et celle de Boillot, étaient actionnées par un moteur monocylindrique 32 HP de 100 m/m d'alésage et de 250 m/m de course. La transmission était à chaînes et le refroidissement obtenu par des tubes à ailettes.

La troisième Lion Peugeot, celle de Goux, déjà victorieuse il y a quelques semaines dans la Coupe de Catalogne, était munie d'un moteur de 32 HP, 2 cylindres en V de 80 m/m d'alésage et de 192 m/m de course. Comme dans les deux premières, la transmission était à chaînes et le refroidissement était obtenu par des tubes à ailettes. Elles pesaient respectivement 784 kilos, 788 kilos et 638 kilos en ordre de marche.

Après Peugeot, la marque Le Gui prend la place d'honneur. La voiturette, pilotée par Thomas, a accompli une performance des plus satisfaisantes. Vite et très régulière, elle donnait à chaque passage devant

les tribunes une impression de vitesse foudroyante et il est dommage que Thomas ait eu un peu de guigne, car il aurait chèrement disputé la première place aux « Lion ».

La « voiturette » Le Gui pesait 727 kilos et était actionnée par un moteur monocylindrique de Dion Bouton de 104 m/m d'alésage et de 213 m/m de course. Sa puissance était de 32 chevaux, la transmission était à cardan et le refroidissement s'accomplissait par tubes à ailettes.

Derrière ces quatre premières voitures, les trois Hispano-Suiza faisant preuve d'une merveilleuse régularité finissent toutes trois ensemble à moins de sept minutes d'écart. Les débuts en course française de cette jeune marque espagnole sont, on le voit, des plus concluants. Jamais dans une course de voituresses, aucune équipe n'avait fait preuve d'une telle homogénéité. Cette performance vaut aux Hispano-Suiza la Coupe de régularité pour l'écart des voitures à l'arrivée.

Ces trois voituresses pesant respectivement 652 kilos, 653 kilos et 662 kilos étaient munies de moteurs 32 HP, 4 cylindres de 65 m/m d'alésage et de 140 m/m de course. La transmission était à cardan et le refroidissement était en nid d'abeilles.

Les voituresses anglaises Calthorpe ont accompli, elles aussi, d'honorables performances : l'une d'elles, même celle de Burgess, s'est adjugée le prix de régularité individuelle, ses douze tours ayant été accompli sans qu'un écart de plus de trois minutes soit enregistré entre les différents passages.

Les Calthorpe pesaient 602 kilos et étaient munies de moteurs 32 HP 4 cylindres de 69 m/m d'alésage et de 111 m/m de course. La transmission était à cardan et le refroidisseur était en nid d'abeilles.

La voiturette Demeester de Vallée qui clôture le classement pesait 659 kilos, elle était actionnée par un moteur de 32 HP, 4 cylindres de 68 m/m d'alésage et de 118 m/m de course. La transmission était à cardan.

Avant de terminer cet article, il nous paraît intéressant de rappeler les résultats des Coupes des Voituresses 1906, 1907 et 1908 qui ont donné les résultats suivants :

1906 : 1. Sizaire (Sizaire et Naudin), 4 h. 7 s. (Moyenne à l'heure : 58 kil. 600) ; 2. Ménars-Lucas (Delage), 4 h. 5 m. 40 s. ; 3. Giuppone (Lion), 4 h. 14 m.

41 s. ; 4. Goux (Lion), 4 h. 38 m. 25 s. ; 5. Pellegrin (de Dion), 4 h. 50 m. 22 s.

1907 : 1. Naudin (Sizaire et Naudin), 4 h. 38 m. 52 s. 4/5 (moyenne à l'heure : 65 kil. 490) ; 2. Sizaire (Sizaire et Naudin), 4 h. 40 m. 30 s. 2/5 ; 3. Goux (Lion), 4 h. 41 m. 45 s. ; 4. Cissac (Alcyon), 4 h. 46 m. 24 s. ; 5. Rigal (Werner), 4 h. 50 m.

1908 : 1. Naudin (Sizaire et Naudin), 5 h. 14 m. 8 s. (moyenne à l'heure : 76 kil. 430) ; 2. Sizaire (Sizaire et Naudin), 5 h. 21 m. 20 s. ; 3. Goux (Lion), 5 h. 43 m. 50 s. ; 4. Leboucq (Sizaire et Naudin), 5 h. 43 m. 53 s. ; 5. Collomb (Corre La Licorne), 5 h. 47 m. 29 s.

Donnons aussi, à titre de renseignement, le classement du Grand Prix des Voituresses disputé le 6 juillet 1908 sur le Circuit de Dieppe :

1. Guyot (Delage), en 5 h. 45 m. 30 s. 4/5 (moyenne à l'heure : 80 kil. 219) ; 2. Naudin (Sizaire et Naudin), 5 h. 52 m. 6 s. 3/5 ; 3. Goux (Lion), 5 h. 58 m. 2 s. ; 4. Boillot (Lion), 6 h. 5 m. 25 s. 2/5 ; 5. Thomas (Delage), 6 h. 18 m. 50 s.

La moyenne de la Delage constitue le record actuel. Mentionnons qu'elle a été obtenue avec un monocylindre de 100 d'alésage et 160 seulement de course.



LE GAGNANT DE L'ÉPREUVE, GIUPPONE SUR LION-PEUGEOT DANS LA COTE DE BAINCTHUN

CAUSERIE FINANCIÈRE

La Compagnie française de Banque, Société anonyme au capital de 500.000 francs, se charge des ordres de Bourse au comptant et à terme, elle fournit gratuitement à ses clients des renseignements puisés aux sources les plus sûres et les plus honnêtes sur toutes valeurs françaises et étrangères; elle fait tous arbitrages de titres et offre les garanties d'honorabilité les plus indiscutables.

Elle s'occupe notamment :

D'ACHATS et VENTES de VALEURS COTÉES et NON COTÉES, en France et à l'Etranger;

D'ENCAISSEMENT et paiement de tous coupons échus;

De REMBOURSEMENT de tous les titres sortis aux tirages;

D'OUVERTURES de comptes courants;

De RENOUELEMENT de feuilles de coupons épuisés;

De SOUSCRIPTION à toutes émissions;

De LIBÉRATION de TITRES, conversions et transferts;

De VÉRIFICATION de tous les tirages;

De SURVEILLANCE des PORTEFEUILLES.

La Compagnie Française de Banque fait toutes émissions, a un syndicat d'études pour toutes affaires industrielles, parfaitement organisé, elle s'occupe de constitution de Sociétés, et généralement de toutes affaires d'un avenir prompt et certain.

“FINANCE ET BANQUE”, Revue indépendante du Marché
ABONNEMENTS : 5 FRANCS

COMPAGNIE FRANÇAISE DE BANQUE

10, Rue Richepance, Paris

Adresse Télégraphique : Francoban-Paris.

PETITES ANNONCES

— RÉSERVÉES A NOS ABONNÉS —

MAISON GEOFFROY-MARIE et 31, r. Richer Rev. br. n° 13, rue 15.410 fr. (1 locat.) M. à p. 150 000 fr. Créd. Fonc. A adj. s. ench. Ch. Not. 6juill. 09. M^e Armand ARON, not., 28, av. Opéra. A.

VENTE au Palais, le 10 juillet 1909, à deux heures. HOTEL A PARIS QUAI DEBILLY, N° 32

Contenance... 382 mètres environ
Mise à prix... 230.000 francs
S'adresser à M^e DE CAGNY, avoué, pour permis de visiter; et M^e FLAMAND-DUVAL, notaire. N

DOMAINE DE MONTJALIN, comm. de Sauvigny-le-Bois, Athie, Provency-en-Sceaux, près AVALLO (Yonne). Chât., parc, ferme, 200 hect. M. à p. 275.000 fr. Adj. Ch. Not., 20juillet. M^e Grémery not. 17, r. Ville-l'Évêque. N

MAISON d'ANGLE, rues Rochecouart, 76 et de Dunkerque, 64 et 66. C^e 309^m68. Rev. br. 20.592 f. M. à p. 200 000 f. A. adj. s. ench. Ch. Not. Paris, le 6juillet. M^e Fay, not. 11, r. St-Florentin. T

Fin de saison de chasse. A vendre hongre alezan, 9 ans, 1^m58, beau modèle, très sage, excellent cheval de chasse, habitué trompe et chiens, résistant, bon sauteur; toutes garanties. 1800 francs. — Portefin, 5, rue Lincoln. 145

Cause excès nombre, à vendre de suite Vieux-Jeu, cheval bai, 3 ans, 1^m68, par Lighton, jument baie importée d'Irlande (espèce demi sang) et Arro-sage, pur sang anglais, par Xantraillies et Verdoyante, vient d'être primé monté au concours d'Angers, ferait ravissant cheval d'armes, qualifié pour cross country, pourra porter gros poids; beaucoup de silhouette et de distinction, très doux, très sage, saute bien. Sera présenté au cheval de guerre à Saumur le 15 juillet. Prix 1.600 fr. — Ben G. de Brullon. Ch. de Vaulx par Seiches (M.-et-L.). 165

Azur, pur sang alezan, 8 ans, 1^m61, très beau modèle, membré, excellent hack, sage, sauteur, sûr, habitué au Bois, s'attelle. —

Garanties, photo, papiers. 2.500 fr. — M. André Chanut, 47, rue de Courcelles, Paris. 168

Gentleman anglais — joueur de polo — céderait quelques spécimens de sa superbe collection de polo ponies irlandais et anglais — de 5 à 6 ans — tous enregistrés à Hurlingham et merveilleusement entraînés — et ayant obtenu 8 premiers et seconds prix à Londres. Propose jeu d'essai. Ecrire : H. M. Crosby, Holford, Bridgwater, England. 103

Très joli cheval de pur sang alezan, par Sans-Nom et la Diane, 1^m61, sain et net, toutes garanties, très brillant et très agréable aux trois allures, a chassé régulièrement plusieurs saisons. Larges essais. Visible 20, rue Jean-Goujon, Paris. 171

900 fr., joli rouan hongre, 7 ans, 1^m56, exceptionnellement doux; beaucoup de cachet, vrai cheval de tonneau, jamais indisponible, en plein et dur service. Toutes garanties. — M. Champrosay. Argentan. 173

Hallali, jument baie 7 ans, très membrée pour gros poids, montée homme et dame; attelée seule et à deux; sage, vite, saine et nette. Garanties. 2.400. — Comte de Tanlay, 4, rue Picot. 174

A vendre : Frime chienne cocker, marron et feu, jolie, vive, endiablée à la chasse, beaucoup de nez, dressage rapport presque terminé, excellent caractère, vient d'obtenir à 13 mois Mention, classe internationale Paris, origine illustre, 200 francs. — S'adresser au bureau du journal. 137

Trois griffons vendéens, 2 ans, parents primés 2^e Exposition canine Angers 1907. Prix mod. essai sur place. — Ben G. de Brullon. Ch. de Vaulx par Seiches (M.-et-L.). 166

A vendre chiots braque du Bourbonnais, 3 mois, issus de Réjanne (1^{er} prix Paris 1908 et plusieurs autres en province) et de Drac (1^{er} prix Paris 1908 et plusieurs autres en

province). — C^e de Beaucorps, St Denys, par Menars (Loir-et-Cher). 167

On demande à louer en Sologne, Propriété 10 hectares minimum, bois et landes, habitation 3 chambres à coucher. Adresser offres C. B., bureau du Journal. 97

A vendre un lot de magnifiques crangers. S'adresser M. G. Ville de Veyrier, 12, rue St-Antoine-du-T., Toulouse (Hte-Garonne). 172

AUTOMOBILES

Que cherche-t-on actuellement dans une voiture automobile?

- 1^o Le silence absolu;
- 2^o La souplesse poussée jusqu'à celle de la vapeur;
- 3^o Une solidité supprimant les frais d'entretien.



Tous ces avantages, inconnus dans les autres marques, se trouvent réunis dans les châssis Minerva.

Mais les lecteurs peuvent rester sceptiques devant une telle affirmation; aussi la maison Outhenin-Chalandre (Gaëtan de Knyff, directeur), 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine, se fera-t-elle un véritable plaisir de présenter les Minerva sur n'importe quel parcours, et cela simplement dans un but de propagande d'une marque qui se considère comme la première du monde. Plus les essayeurs seront compétents et rompus à la

pratique automobile, plus les dirigeants de Minerva seront heureux de leur faire essayer leurs produits.

ÉCHO

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

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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

La Corrida

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE LOTION
POUDRE, SAVON

BOITERIES, TARES MOLLES, FLUXIONS DE POITRINE, ANGINES

des CHEVAUX, CHIENS, BÊTES À CORNES
sont RADICALEMENT GUÉRIES par le

TOPIQUE DECLIE-MONTET

PRIX : 4 francs, PHARMACIE DES LOMBARDS
50, rue des Lombards, Paris, et dans toutes les Pharmacies