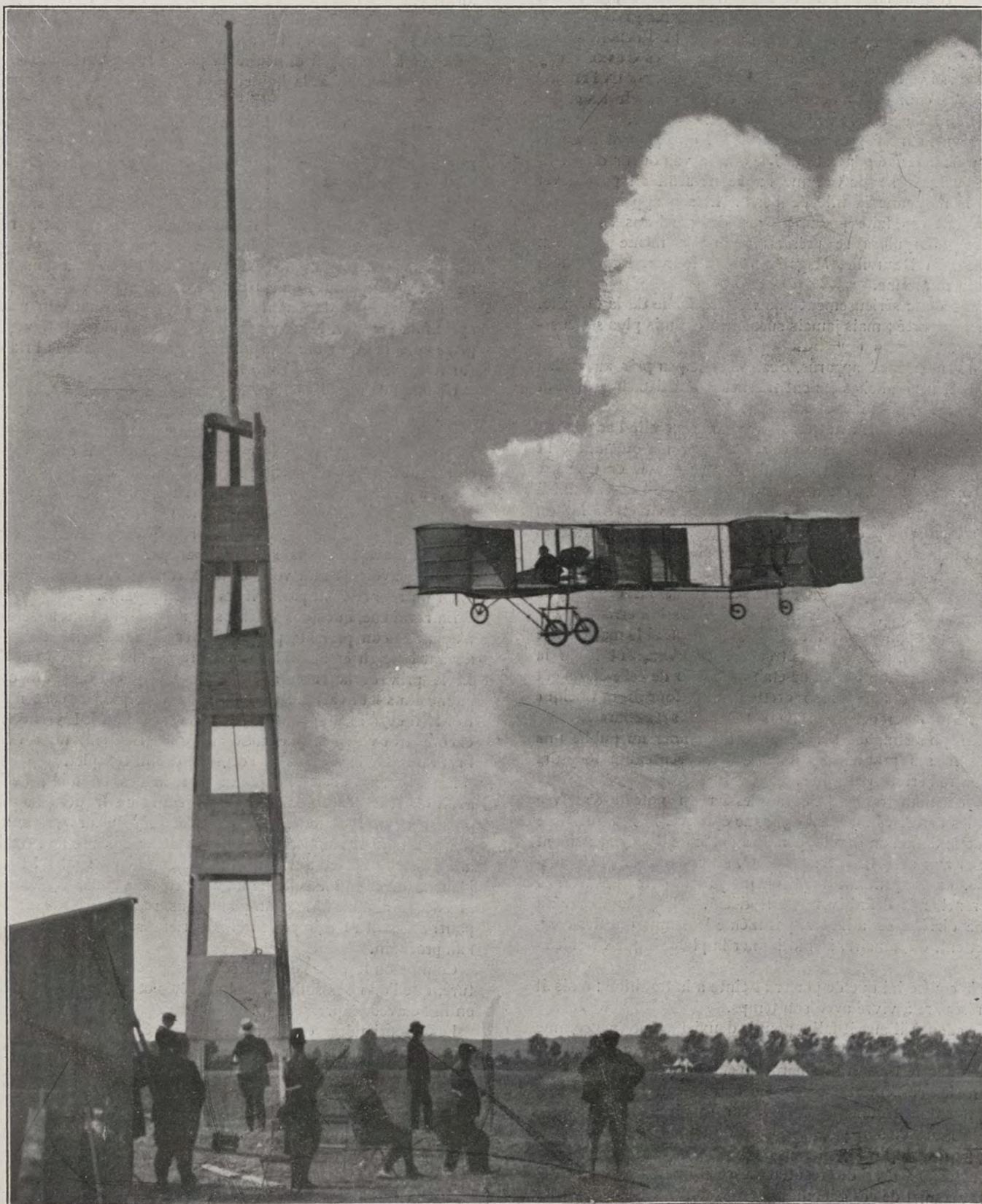


LE
SPORT UNIVERSEL
ILLUSTRÉ



L'AVIATEUR PAULHAN SUR SON BIPLAN

DOUBLANT UN PILONE DE VIRAGE AU COURS DU GRAND PRIX DE LA CHAMPAGNE A BÉTHENY

CHRONIQUE

QUATRE fois, à intervalles rapprochés, la Société d'Encouragement nous a donné rendez-vous, pour la réouverture de la saison parisienne, à Chantilly. Naguère, au mois de septembre, Longchamp, d'un accès plus commode cependant, n'ouvrait ses portes que le dimanche. Chaque modification nouvelle au calendrier se traduit par l'occupation d'une des rares journées de chômage; on compterait sur ses doigts maintenant celles qui restent libres au cours de l'année sportive.

Comment, dans ces conditions, s'étonner de la lassitude du public? Il a mis fort peu d'empressement à se rendre sur la pelouse des Condé, surtout le second jour dont le programme était assez maigre.

Pour la rentrée, nous avions la journée des Prix La Rochette. Mais l'une et l'autre épreuves semblaient à ce point courues d'avance que bien des amateurs avaient jugé inutile d'y assister. Or, contre l'attente générale, ces deux courses ont donné lieu à de fort belles luttes et ont remis en question le classement de la campagne normande.

Très timidement, dans l'épreuve des femelles, on opposait à Urgulosa, champion de la jeune génération, Magali, le vainqueur du Critérium d'Ostende. La ligne de Gomme Laque ne semblait pas élever au-dessus de la moyenne la fille de Perth. Et son apparence dans le paddock n'était pas faite pour enlever des partisans à celle de Launay. Alors qu'Urgulosa se présentait dans la même condition resplendissante qu'à Deauville, Magali semblait lourde, languissante et même un peu commune.

On escomptait donc sérieusement une victoire facile de la favorite. Celle-ci l'a bien emporté; mais jamais succès n'a été mis plus sérieusement en balance.

Lorsque les chevaux sont apparus, c'est-à-dire à peu près au milieu du parcours, les deux pouliches étaient très nettement détachées devant le lot et entamaient déjà la lutte.

Magali appuyée à la corde avait un léger avantage; elle l'accentuait dans la seconde moitié de la course et semblait gagner quand, à cent mètres du poteau, sa rivale, montée depuis longtemps à la cravache se livrant avec un rare courage, commençait à la remonter. Dans un finish émouvant, O'Connor réussissait à enlever d'un nez la victoire à Milton Henry, car il a bien semblé que c'est entre les jockeys et non entre les chevaux que la bataille s'est livrée. La lutte fut si chaude que bien des spectateurs ont cru à la victoire de Magali; et il n'a fallu rien moins que l'absolue confiance dont jouit auprès du public M. Corrent de Labadie, le juge à l'arrivée, pour dissiper cette impression erronée.

Avec une autre personne moins indiscutée, ou même si la malechance avait voulu que Magali, placée où se trouvait Urgulosa, eût battu la favorite, alors que l'illusion d'optique était en faveur de celle-ci, on eût pu assister à une de ces bagarres regrettables qui fourniront quelque jour un prétexte à l'ingérence du gouvernement dans les courses.

Rien ne serait plus simple cependant que de donner au public une assurance contre ses propres égarements et, éventualité toujours admissible, contre l'erreur d'un juge.

Un simple cinématographe placé au-dessus du poteau d'arrivée enregistrerait les dernières foulées de chaque épreuve. Si le résultat ne comportait aucun doute, on développerait la pellicule le soir seulement pour la déposer aux archives de la Société. En cas d'arrivée, chaudement disputée, on suspendrait le jugement jusqu'au moment où le film révélerait définitivement le débat. Cela demanderait au maximum une dizaine de minutes, pas même le temps que les commissaires mettent, d'ordinaire, à solutionner la plus simple des réclamations.

Ce projet n'a contre lui que de porter atteinte à la tradition; mais il faut bien se résoudre à vivre avec son temps.

Si on l'avait adopté, il aurait fallu, pour la deuxième épreuve comme pour la première, attendre le verdict du gélatino-bromure. La lutte a été aussi ardente entre Ulm et Reinhardt qu'entre Urgulosa et Magali. Ce sont encore les couleurs du comte Le Marois qui l'ont emporté, mais son représentant n'était pas favori, car sa place de cinquième dans le Prix de Deux Ans ne permettait pas de l'opposer fermement à Reinhardt, le lauréat du Prix des Rênes d'Or.

Quelles conclusions tirer du résultat de ce prix La Rochette? On sait notre avis au sujet de ces déboulés.

Tant de contingences peuvent les modifier. Ces victoires difficiles diminuent cependant le crédit qu'on accordait aux jeunes dans l'ensemble.

L'incohérence des classements depuis le début, l'intervalle toujours minime qui sépare les gagnants de chaque course de leurs suivants immédiats nous prouvent que, jusqu'à présent tout au moins, la première classe de la génération contient trop d'unités pour être d'un ordre élevé.

Car, non seulement Urgulosa et Magali se sont montrées sensiblement égales l'une à l'autre, mais nous avons vu Gyrca finir sur leurs talons. De même Soleil n'était pas assez loin d'Ulm et de Reinhardt pour que quelques livres ne les mettent pas ensemble.

Sommes-nous condamnés à voir, comme cela arrive depuis trois ou quatre ans, la tête de l'année se battre et s'en débattre au hasard de la forme ou suivant les moindres changements de distance et de terrain? C'est probable.

Nos gloires récentes sont, en effet, bien fragiles; nous en avons eu un exemple de plus dans le Prix de Chantilly. Sea Sick, qui avait fait ses preuves sur la distance, qui venait de montrer une forme parfaite, semblait devoir y faire une promenade de santé. Il a gagné, en effet, mais de la façon la moins plaisante du monde. Dès les écuries son jockey devait l'accompagner des bras et des jambes, sans parvenir à mettre en difficulté la petite Maurienne. Celle-ci venait à côté du fils d'Elf à la hauteur du puits et à partir de ce moment, malgré son énorme abatage, Sea Sick se montrait incapable de reprendre quoi que ce fût à la fille du Var. Pendant quatre cents mètres, celle-ci s'est accrochée sans céder un pouce de terrain, et donnant l'impression que soutenue par un homme un peu plus fort, elle aurait facilement coiffé le Derby winner de 1908. Mais Bellhouse au prix d'efforts désespérés a réussi à maintenir son action jusqu'au poteau. Cinquante mètres plus loin, il était battu. On s'attendait à trouver une excuse au fils d'Elf en le voyant s'écrouler à sa rentrée sous l'influence du vertige qui a souligné ses récentes victoires. Mais jamais Sea Sick ne s'est si bien trouvé qu'après cette course sévère.

Le second meet de Chantilly n'avait pas à beaucoup près l'intérêt sportif du premier. Nous y avons vu Hunter qui avait figuré en bonne place dans la meilleure compagnie, gagner facilement le Prix d'Hallatte sur Red Fox, l'éternel second.

Une fille de Fourire et Violette de Bretagne, Valérie, a battu le lot du Prix de Sylvie grâce à une allégeance de six livres par rapport à Mélisande et Triquette.

Un fils d'Arizona, Thésée, presque un inconnu à qui la raideur de sa démarche enlevait les partisans que lui aurait acquis son joli modèle de racer, a gagné le Prix de Villiers sur Caropolis et le malheureux Monot. Dégourdie, le vainqueur du Critérium des Pouliches en juillet, a confirmé par sa mauvaise course l'irrégularité de cette rencontre dont le résultat avait été faussé dès le départ par une grave collision.

Nous n'avons pas du voir, ce deuxième jour, de deux ans appelés à jouer un rôle brillant parmi leurs contemporains.

En revanche, quelques vétérans de marque ont tenu la scène. Biniou, n'ayant aucun prétexte pour se livrer à ses fantaisies, s'est promené devant Raleigh et Schuyler, à l'engrais, dans le Prix de Bois Roussel. Et le prix de la Table avait groupé trois chevaux qui chacun ont gagné dans leur carrière une petite fortune, plus de cent mille francs. Roi Hérode n'a eu aucune peine à devancer Sainte-Livrade qui n'a pas encore trouvé sa forme cette année et Holbein, un revenant dont l'action haute et maladroite accuse le déclin complet.

Dans l'intervalle de nos deux promenades en forêt, Le Tremblay avait offert une réunion fournie, au cours de laquelle nous avons vu gagner enfin M'Amour. Toujours placée, cette propre sœur de Maurienne attendait son jour depuis ses débuts. Dans le Prix Isonomy, la ravissante Vellica a triomphé facilement de Oh! là! là! Donaldina et Jochanaan, ce qui lui donne un rang très appréciable dans son année. Si elle était d'un format un peu moins réduit, cette sœur de Verdun pourrait émettre des prétentions sérieuses aux grandes épreuves de l'an prochain.

Comme on le voit, nous ne sommes pas plutôt rentrés de villégiature, que l'on nous sollicite de tous côtés et que les troupes se mettent en ligne avec empressement.

Les propriétaires ont beau se plaindre, gémir sur la dureté des temps, il ne paraît pas que ceux qui font courir soient près de se dégoûter du métier. Mais ce qu'on ne voit pas poindre, ce sont les couches nouvelles qui remplaceront la génération actuelle, lorsqu'elle cédera la place.

Après l'automobile l'aéroplane, en détournant les jeunes gens du turf, nous enlève des éléments de recrutement précieux.

J. R.



Le cœur forcé chez les chevaux de course

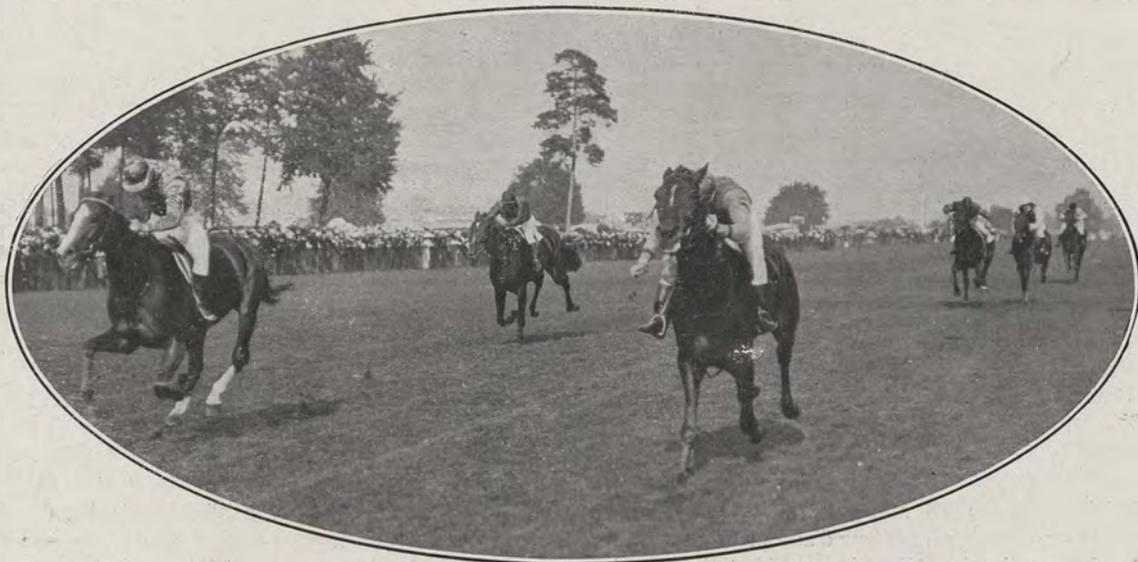
Les lésions du cœur ne sont pas rares chez les chevaux de course. Cette fréquence relative s'explique aisément par le surmenage fonctionnel auquel est soumis, à de fréquentes reprises, cet organe délicat. Et cependant les lésions cardiaques

sont très souvent ignorées parce qu'elles se traduisent par des symptômes vagues, peu caractéristiques, qui sont rapportés à tort à d'autres affections ou même le plus généralement à l'action de la volonté, du caractère. En 1899, P. Cagny, dans une communication à la Société Centrale de Médecine vétérinaire, a montré pour la première fois la relation qui existait entre les baisses subites

de forme, l'inaptitude à lutter que présentent certains chevaux et les altérations cardiaques qu'il a dénommées, par analogie avec des lésions de même nature du cœur humain, le « cœur forcé ». Voici ce qu'il écrivait : « L'expression bien connue : tel cheval manque de cœur et que l'on emploie d'une façon toute subjective est pourtant beaucoup plus

exacte qu'on ne le suppose. On l'applique ordinairement à des chevaux bien conformés, très bien nés, qui ont de la qualité, une certaine classe, mais qui manquent complètement de tenue, ne peuvent fournir l'effort final qui leur donnerait la victoire. Tant qu'ils sont en tête par exemple, ils paraissent dominer leurs adversaires, mais aussitôt que ceux-ci les approchent, que leur jockey leur demande un effort pour conserver le premier rang, ils ne répondent pas aux excitations et se laissent dépasser. Si on essaye une autre tactique, le résultat n'est pas meilleur. Leur jockey les maintient au début de la course derrière les autres, leur galop paraît libre et facile, ils semblent dominer leurs concurrents. Mais dès que l'effort leur est demandé pour allonger et précipiter leur

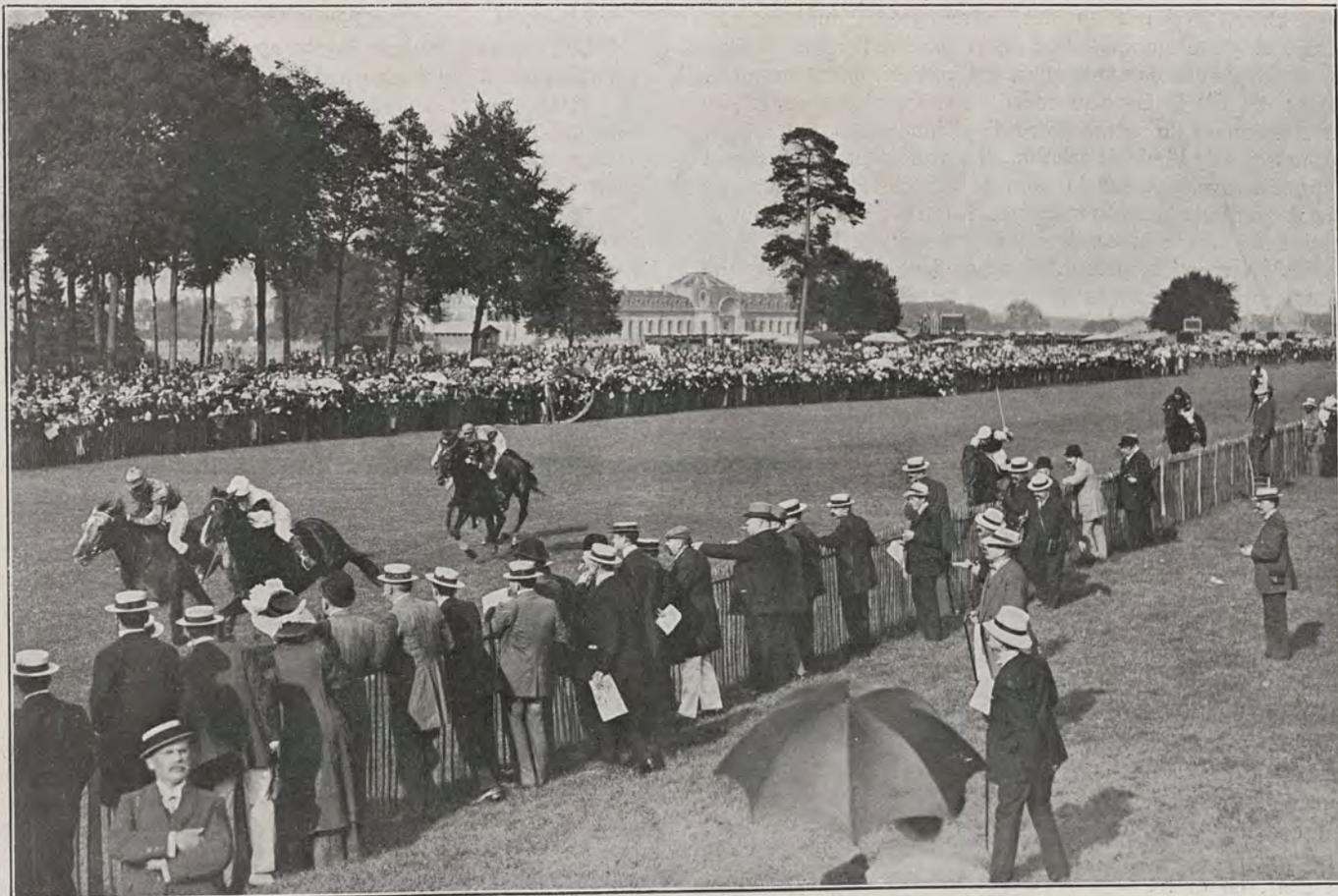
action, ils couchent les oreilles et restent au dernier rang. Pour beaucoup de personnes, ces chevaux font preuve de mauvaise volonté : en vérité ce sont des malades. On dit aussi qu'ils sont irréguliers et ce fait s'explique assez bien. Ils fournissent en effet des courses brillantes quand ils n'ont que des adversaires assez inférieurs à eux ; pour qu'ils n'aient pas à déployer pour les battre, un

Urgulosa (1^{re})Gyrca (3^e)Magali (2^e)

CHANTILLY, 29 AOUT — LE PRIX DE LA ROCHETTE (ÉPREUVE DES POULICHES) QUELQUES FOULÉES AVANT LE POTEAU

effort véritable.

« Ce défaut n'apparaît pas à la même époque sur tous les sujets. Les uns, après avoir montré de grandes qualités comme poulains au haras d'abord, puis au dressage et au début de l'entraînement, font preuve de ce manque de qualité dès leurs premières courses. Sur les autres qui



CHANTILLY, 29 AOUT — LE PRIX DE LA ROCHETTE (ÉPREUVE DES POULAINS) A QUELQUES FOULÉES DU POTEAU
ULM EN DEHORS, BAT REINHART À LA CORDE D'UNE COURTE TÊTE. EN ARRÈRE CÔTÉ À CÔTÉ SOLEIL ET FOUADE PACHA, À LA CORDE OR DU RHIN

ont eu de l'endurance (c'est le mot consacré), le manque de cœur n'apparaît qu'après une course à la fin de laquelle ils ont été obligés de lutter longtemps. Entenant compte de l'origine probable, je crois qu'elle est analogue à ce que l'on nomme en médecine humaine: le cœur forcé, lésion aujourd'hui assez fréquente sur les jeunes gens qui, sous prétexte de sport, se livrent à des exercices corporels très violents et exagérés. » (P. Cagny, *Bulletin de la Société Centrale Vétérinaire*, du 18 mai 1899).

J'ai eu l'occasion d'observer, de suivre et même d'autopsier un certain nombre de chevaux de course qui présentaient les manifestations extérieures du cœur forcé. Je vais exposer ici la nature exacte de l'affection, son mode d'évolution, les causes qui l'engendrent, les symptômes qui la caractérisent et ses modes de traitement.

I. — Les lésions consistent généralement en une augmentation du volume de l'organe, due à l'agrandissement de ses cavités et à l'épaississement de ses parois; les altérations sont celles de l'hypertrophie du cœur.

Cependant, il ne faut pas prendre pour des déterminations pathologiques l'accroissement de volume d'ordre absolument physiologique que l'on constate à l'autopsie de nombre de chevaux de pur sang ayant couru. Chez le cheval de course, en effet, le cœur est toujours tant soit peu hypertrophié. Cette augmentation de volume de l'organe, due au développement des muscles cardiaques, est ordinairement normale, physiologique; elle est la conséquence de son fonctionnement; elle procède par conséquent du même ordre de phénomènes que celui qui intéresse les muscles de la vie de relation. (Le professeur Potain ayant délimité approximativement sur la poitrine des élèves de l'École de gymnastique de Joinville le contour du cœur, a trouvé que les dimensions de celui-ci étaient de 81 centimètres carrés avant l'effort et de 121 c. c. après un exercice violent.) Il ne devient pathologique que quand il s'accompagne d'altérations des fibres cardiaques, de néoformations musculaires et fibreuses et de dilatation des cavités du cœur. — J'ai observé ces lésions hypertrophiques sur trois chevaux de course morts accidentellement: chez l'un d'eux, qui avait couru nombre de militarys et effectué dans d'excellentes conditions le parcours d'un raid, le cœur avait un volume et un poids plus que doubles d'un cœur normal (il pesait 5 kilog.); les parois du cœur gauche étaient considérablement épaissies et avaient sur la coupe une teinte lavée; par contre, les cavités du cœur droit étaient dilatées à l'excès et ses parois étaient amincies et ne présentaient, à certains endroits, à peine un centimètre d'épaisseur; le poumon était, en outre, légèrement emphysémateux.

Dans d'autres cas, à mon avis plus rares, les lésions du cœur



REINHART, PAR ILLINOIS II ET REINETTE. GAGNANT DU PRIX DES RÊVES D'OR, A VICHY

forcé consistent seulement en une augmentation du volume des cavités de l'organe avec amincissement des parois (dilatation du cœur). J'ai observé cette nature de lésions sur une jeune jument de pur sang qui avait couru à deux ans et qui avait été ensuite vendue à la Remonte.

II. — Le mode d'évolution des lésions s'explique facilement. On sait la relation étroite qui existe entre l'effort musculaire et le travail du cœur. Quand le premier s'accen-

tue, le second augmente d'intensité; le muscle cardiaque doit se contracter plus rapidement et plus énergiquement afin de fournir aux muscles le sang artériel hématosé et pour activer le retour aux poumons du sang veineux devenu impur. Et cette activité circulatoire, fonction de l'activité musculaire, se traduit non seulement par une plus grande rapidité du cours du sang, mais aussi par une augmentation de la pression sanguine dans les vaisseaux et cavités qui le renferment. Le muscle cardiaque se développe peu à peu à la façon des muscles de la croupe ou du bras qui grossissent sous l'action du travail, par suite de l'hypertrophie et même aussi de la multiplication de ses fibres constitutives, afin de pourvoir aux nécessités de cette circulation intensive.

Quand l'effort locomoteur est trop violent, trop précipité, trop prolongé, le cœur se fatigue, comme les muscles ordinaires, par suite de ses contractions incessantes et excessives; mais, en outre, il subit de la part du sang que ses cavités renferment, une pression d'autant plus considérable que la circulation est active. Alors ses battements s'affaiblissent, mais se précipitent encore pour tenter de récupérer par leur rapidité, les effets que leur affaiblissement ne lui permettent plus d'accomplir. La circulation générale se ralentit; le sang stagne dans les vaisseaux distendus; il stagne aussi dans le poumon qui s'engoue, se congestionne. Alors, les muscles fatigués et privés d'une partie de leur comburant se contractent plus difficilement et plus lentement. L'intensité de l'effort diminue, le cheval ralentit son allure.

L'augmentation de pression sanguine intra-cardiaque peut être telle qu'elle surmonte la résistance des parois de l'organe, du myocarde, surtout si celle-ci est atténuée par une cause prédisposante (jeune âge, hérédité). Ces parois se laissent distendre lentement, progressivement, avec d'autant plus de facilité que le muscle cardiaque fatigué perd sa tonicité.

Alors les cavités du cœur s'agrandissent, mais cette distension des fibres cardiaques ne va pas sans en tirer, sans en irriter quelques-unes. Après l'effort, quand les grandes fonctions ont récupéré leur rythme normal, le cœur tente de réagir contre la dilatation qui l'a déformé et qui a irrité ses fibres constitutives.

(A suivre)

H.-J. GOBERT.



SOLEIL, PAR GREY-PLUM ET SUN ROSE, A M. LE COMTE DE BERTEUX
3^e DU PRIX DE LA ROCHELLE (POULAINS)

La Grande Semaine d'Aviation de Champagne

(22-29 Août)

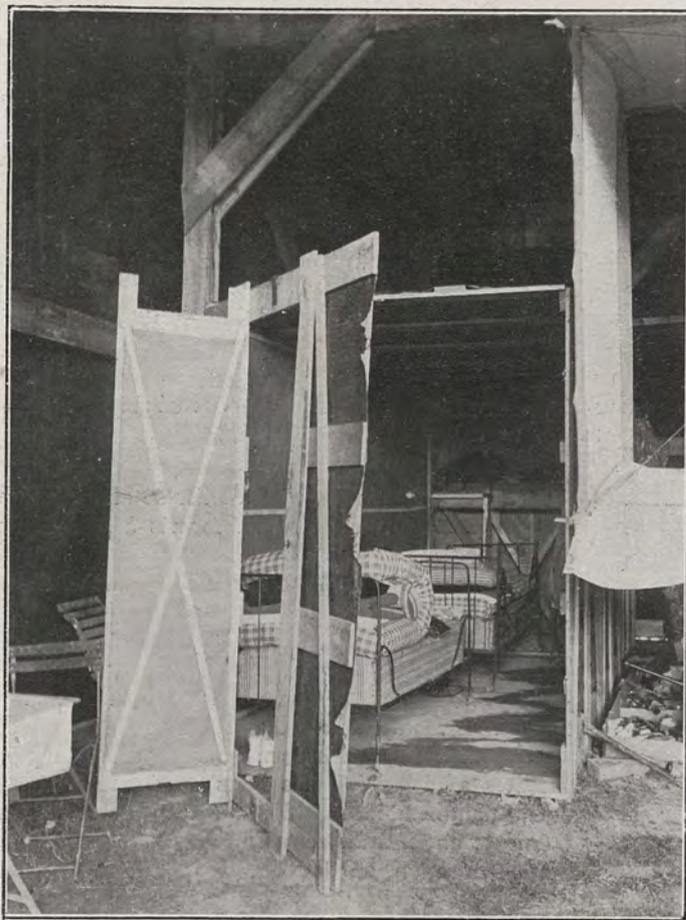
LE premier grand meeting d'aviation organisé du 22 au 29 août, vient de se terminer en véritable apothéose.

Reims, fut pendant huit jours, le rendez-vous cosmopolite de tous les sportsmen, et le monde entier s'est passionné à la lecture des fameux exploits accomplis au cours de cette semaine mémorable, par les aviateurs engagés dans les belles épreuves portées au programme.

Le succès de ce premier meeting a certes dépassé les espérances. Nos aviateurs, quoique peu favorisés par le temps, se sont montrés à la hauteur de leur réputation et ont prouvé d'une manière irréfutable, aux milliers de spectateurs venus pour les applaudir, les prodigieux progrès accomplis en si peu de temps, par ce nouveau mode de locomotion qu'est l'aviation.

Tous les jours, les aviateurs accomplirent des vols sensationnels. Bravant le vent et la tempête, les Paulhan, les Latham, les Farman, conquièrent en quelque sorte l'atmosphère et pulvérisèrent les anciens records.

Les performances accomplies au cours de ce meeting éclipsèrent, en effet, tout ce qui avait été accompli jusqu'à ce jour, et nous devons au meeting de Champagne toute une nouvelle liste de vols, qui prouvent bien la valeur et la sûreté des aéroplanes actuels.



A BÉTHENY. — CURIEUSE CHAMBRE DE MÉCANICIEN, CONFECTIONNÉE DANS LA CAISSE D'EMBALLAGE D'UN AÉROPLANE

L'ORGANISATION

L'organisation de cette première Grande Semaine de l'Aviation fut en tous points parfaite et l'on ne saurait trop féliciter les actifs dirigeants du Comité d'Aviation des résultats obtenus.

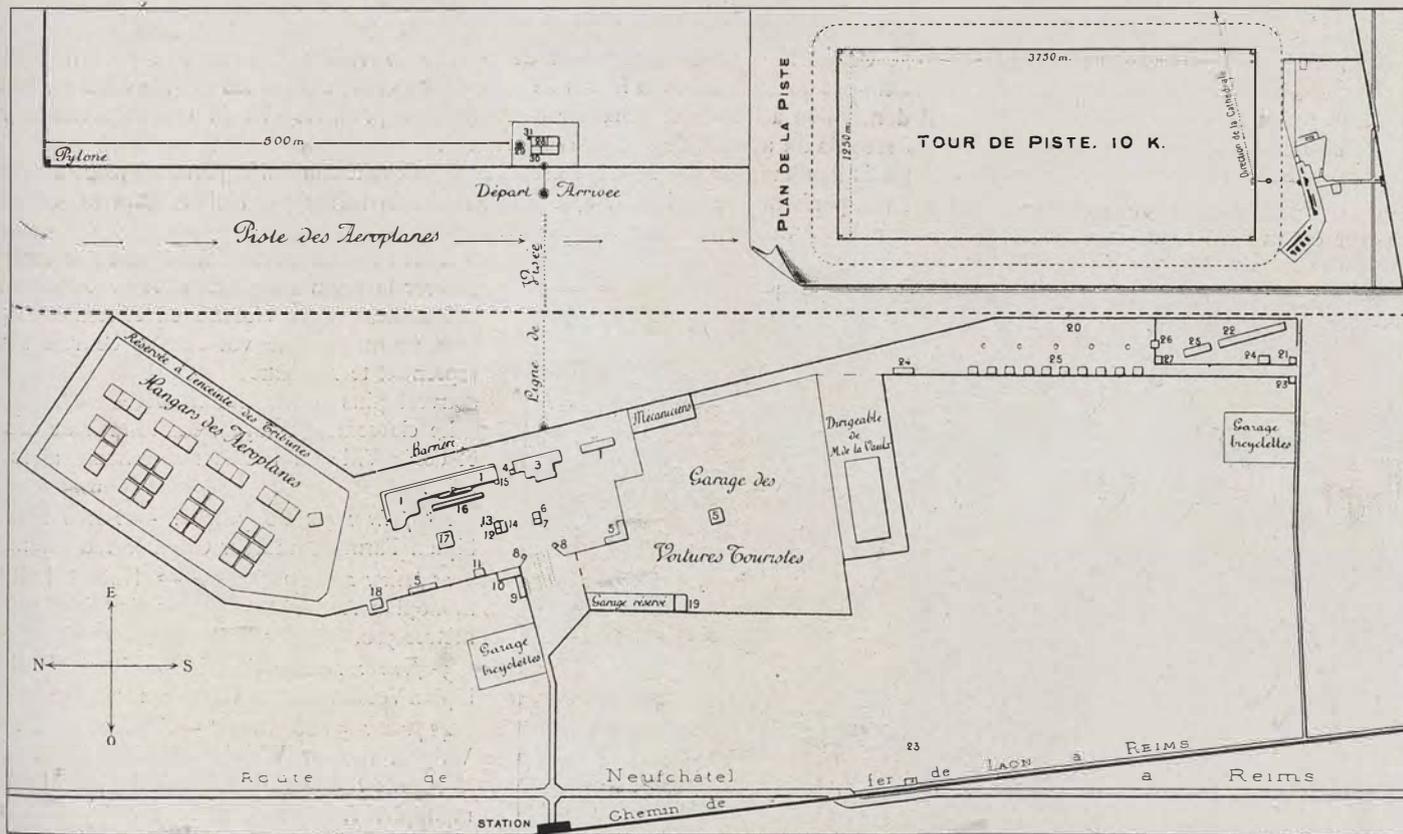
Les tribunes longues et spacieuses, coquettement drapées de jaune, et pavoisées aux couleurs des nations des concurrents engagés, avaient été érigées le long de la route de Neuchâtel.

Leur installation était irréprochable. Un large promenoir les séparait de la barrière de la piste et elles étaient surplombées d'une tour haute de deux étages et réservée aux membres de la Presse.

Des bâtiments spéciaux affectés aux Postes, Télégraphes et Téléphones, tableaux d'affichage, de renseignements, kiosques à journaux, fleuristes, chambres noires pour photographes, coiffeurs même, satisfaisaient les plus difficiles.

Le buffet, enfin, permettait aux spectateurs du passage de suivre pendant leur repas les évolutions des aviateurs.

La pelouse populaire, avec ses tribunes, ses restaurants, ses buvettes, avait été édiflée à la suite de l'enceinte réservée, et de nombreux garages avaient été aménagés pour les voitures automobiles.

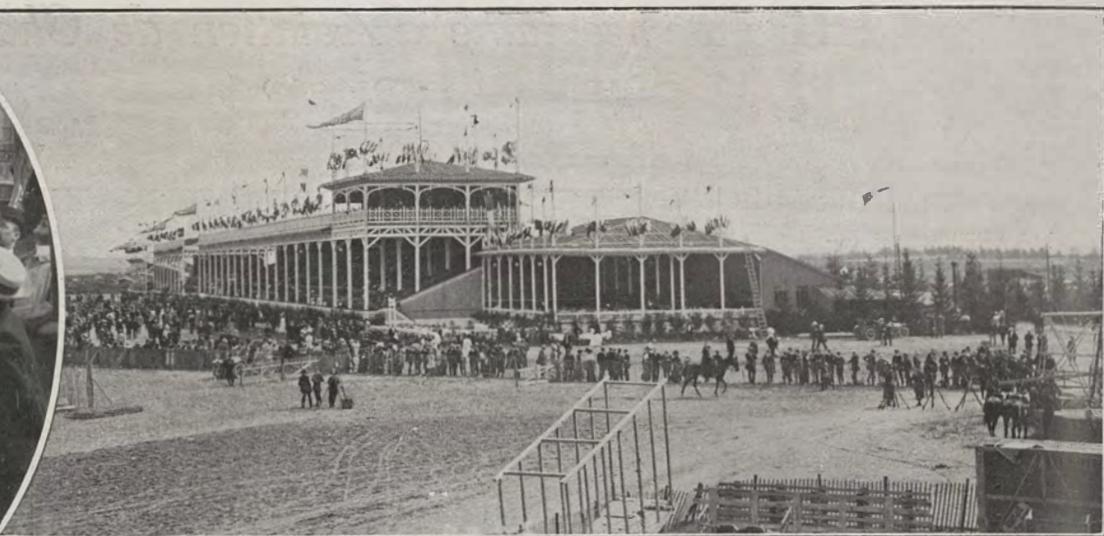


PLAN DE L'AÉRODROME DE BÉTHENY

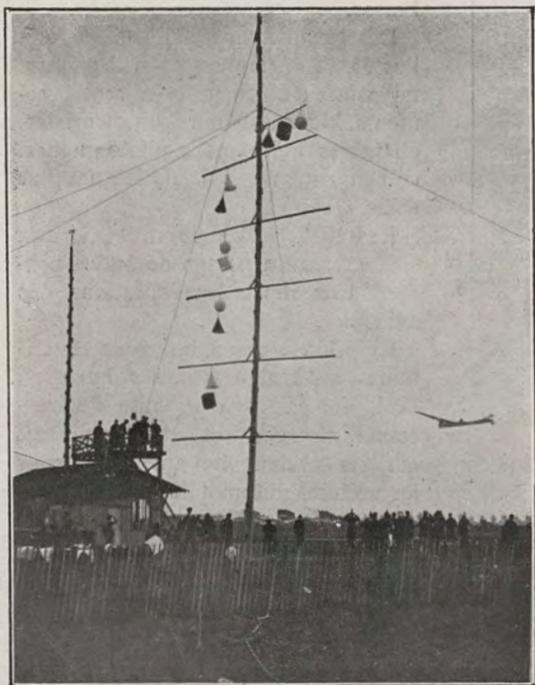
1. TRIBUNES — 2. VESTIAIRE — 3. BUFFET — 4. BAR — 6. COIFFEUR — 7. CIREUR — 8 ET 9. GUICHETS ENCEINTE — 10. ADMINISTRATION
11. CHAMBRE NOIRE PHOTO — 12. TABAC — 13. FLEURISTE — 14. LIBRAIRE — 15. SALON DE CORRESPONDANCE — 16. TABLEAU D'AFFICHAGE — 17. P. T. T. — 18. AMBULANCE — 20. PELOUSE — 22. PAVILLON — 25. DÉBITANTS — 26. TABAC — 27. AMBULANCE — 28. COMITÉ D'ORGANISATION — 29. MAT DE SIGNAUX — 30. CHRONOMÈTRES.



LE DRAPEAU-SIGNAL HISSÉ
SUR UNE DES PLACES DE REIMS



VUE GÉNÉRALE DES TRIBUNES



LE MAT DES SIGNAUX ET LE POSTE DES CHRONOMÉTREURS,
AU MOMENT OU LATHAM PREND LE DÉPART.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est avait, de son côté, créé la station de Fresnoy-Aviation et les trains spéciaux, formés à Reims, amenaient les visiteurs aux portes mêmes des enceintes.

Les hangars étaient situés sur le côté gauche des tribunes et disposés sur une double ligne en forme d'arc de cercle.

Le poste des chronomètres et le poteau de départ et d'arrivée étaient placés juste en face des tribunes.

Un sémaphore tenait les spectateurs au courant des événements et des performances, et faisait fonction de tableau d'affichage.

Le Comité d'Organisation, pour satisfaire le public, avait fait placer, à Reims et dans les localités avoisinantes, des mâts de signaux qui renseignaient sur la vitesse du vent.

Une flamme noire signifiait qu'on ne volait pas; une flamme blanche, qu'on volerait probablement; une flamme rouge, qu'on volait.

L'organisation, on le voit, était parfaite et les milliers de spectateurs qui assistèrent aux prouesses des aviateurs n'eurent qu'à s'en louer.

Toutes les épreuves furent, du reste, correctement disputées et donnèrent lieu à des luttes superbes.

En voici les résultats :

LE GRAND PRIX DE CHAMPAGNE ET DE LA VILLE DE REIMS

Le Grand Prix de Champagne et de la Ville de Reims, l'épreuve la plus importante du meeting et dotée de 100.000 francs de prix, se disputait sur la plus grande distance parcourue. Il donna lieu à une lutte acharnée entre les trois premiers classés qui battirent tour à tour les records du monde, de distance et de durée.

Louis Paulhan, sur son biplan Voisin, s'adjugeait tout d'abord la première place avec 131 kilomètres, performance qui était battue le lendemain même par Hubert Latham, qui, sur son monoplan Antoinette, volait 154 kilomètres 500.

Cette superbe envolée ne devait pourtant pas lui assurer la première place, et Henri Farman remportait finalement la victoire en effectuant, le dernier jour, un magnifique vol de plus de trois heures, ne reprenant terre qu'arrêté par la nuit et après avoir couvert plus de 180 kilomètres.

Le classement final du Grand Prix de Champagne et de la Ville de Reims s'établissait alors comme suit :

1^{er} prix : 50.000 francs. — Henri Farman, sur biplan Farman, moteur Gnôme, 180 kilomètres.

2^e prix : 25.000 francs. — Hubert Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 154 kilomètres 500.

3^e prix : 10.000 francs. — Louis Paulhan, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 131 kilomètres.

4^e prix : 5.000 francs. — De Lambert, sur biplan Wright, moteur Wright, 116 kilomètres.

5^e prix : 5.000 francs. — Hubert Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 111 kilomètres.

6^e prix : 5.000 francs. — Paul Tissandier, sur biplan Wright, moteur Wright, 111 kilomètres.

7. Roger Sommer, sur biplan Farman, moteur Vivinus, 60 kilomètres.

8. Léon Delagrange, sur monoplan Blériot, moteur Anzani, 50 kilomètres.



LES APPAREILS SORTIS DEVANT LEUR HANGAR ATTENDENT LEUR ORDRE DE DÉPART

9. Louis Blériot, sur monoplan Blériot, moteur Anzani, 40 kilomètres.

10. Glenn H. Curtiss, sur biplan Curtiss, moteur Curtiss, 30 kilomètres.

11. Lefebvre, sur biplan Wright, moteur Wright, 21 kilomètres.

L'appareil Henri Farman, détenteur des records du monde, de distance et de durée, est un biplan qui mesure 10 mètres d'envergure et qui possède une petite cellule à l'arrière et un équilibreur à l'avant.

Le chariot est formé par des patins et muni de roues. Cet appareil

Blériot eut certes été un concurrent redoutable et aurait peut-être remporté la victoire, mais son appareil prit feu au cours d'un essai qu'il faisait pour cette épreuve et il ne put se classer.

Le classement de cette épreuve s'effectuait alors comme suit, les commissaires ayant pénalisé certains concurrents qui n'avaient pas pris le départ aux jours primitivement fixés.

Premier prix : 10.000 francs. Glenn-H. Curtiss, sur biplan Herring Curtiss, moteur Curtiss, 25 m. 39 s. 1/5. Temps réel : 23 m. 29 s. 1/5.

Deuxième prix : 5.000 francs. Hubert Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 26 m. 33 s. 1/5. Temps réel : 25 m. 18 s. 1/5.

Troisième prix : 3.000 francs. Paul Tissandier, sur biplan Wright, 28 m. 39 s. 1/5. Sans pénalisation.

Quatrième prix : 2.000 francs. Lefebvre, sur biplan Wright, moteur Wright, 29 m. Sans pénalisation. 5. de Lambert, sur biplan Wright, moteur Wright, 29 m. 02 s. Sans pénalisation; 6. Latham, sur monoplan Antoinette, 29 m. 11 s. 2/5. Temps réel : 26 m. 32 s. 2/5; 7. Louis Paulhan, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 32 m. 49 s. 4/5. Sans pénalisation; 8. E. Bunau-Varilla, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 42 m. 25 s. 4/5. Temps réel : 38 m. 30 s. 4/5; 9. Roger Sommer, sur biplan Farman, moteur Vivinus, 1 h. 19 m. 33 s. 1/5. Sans pénalisation.

Le biplan de Glenn Curtiss, vainqueur dans la Coupe Gordon Bennett et le Prix de Vitesse, mesure 8 mètres de largeur et 8 mètres de la tête à la queue, ses plans sont distants d'environ 1 m. 50.

La surface portante est d'environ 24 mq.

Le moteur, un 35 HP, actionne une seule hélice.

LE PRIX DU TOUR DE PISTE

Le Prix du Tour de Piste, doté de 10.000 francs de prix pour le meilleur temps sur 10 kilomètres, donna lieu à une lutte acharnée entre Blériot et Curtiss, qui tour à tour s'adjugèrent le meilleur.

L'aviateur français remporta finalement la victoire, couvrant les 10 kilomètres du tour de piste à plus de 76 kilomètres à l'heure de moyenne.

Le palmarès de cette épreuve s'établissait comme suit :

1^{er} prix : 7.000 francs. — Louis Blériot, sur monoplan Blériot,

qui est propulsé par un moteur rotatif Gnôme s'adjudgeait également le Prix des Passagers, courant les 10 kilomètres du tour de piste en 10 minutes 39 secondes avec trois personnes à bord.

LA COUPE GORDON-BENNETT D'AVIATION

La Coupe Gordon-Bennett d'Aviation, disputée pour la première fois cette année, mettait aux prises sur deux tours de piste, soit 20 kilomètres, l'Amérique, l'Angleterre et la France.

L'Amérique était représentée par le biplan Glenn H. Curtiss, piloté par son constructeur; l'Angleterre, par Cockburn sur un biplan Farman; la France, par le biplan Wright-Ariel, de Lefebvre; le monoplan de Louis Blériot et le monoplan Antoinette, de Latham.

L'Américain Curtiss qui, certes, possédait avec Blériot, l'appareil le plus rapide, s'adjudgea la victoire. Blériot, quoique plus vite, ne devait se contenter que de la seconde place par suite d'un mauvais virage.

Le classement de cette épreuve s'établissait comme suit :

Premier prix. Objet d'art de 12.500 francs au Club gagnant, 25.000 fr. à l'aviateur. — Glenn H. Curtiss (Aéro-Club d'Amérique), sur biplan Herring Curtiss, moteur Curtiss. 15 m. 50 s. 3/5; premier tour, 7 m. 57 s. 2/5; deuxième tour, 7. 53 s. 1/5; moyenne à l'heure : 73 kil. 637.

Deuxième prix. Moitié des droits d'inscription et forfaits. — Louis Blériot (Aéro-Club de France), sur monoplan Blériot, moteur E.N.V., 15 m. 56 s. 1/5; premier tour, 7 m. 53 s. 1/5; deuxième tour, 8 m. 3 s.

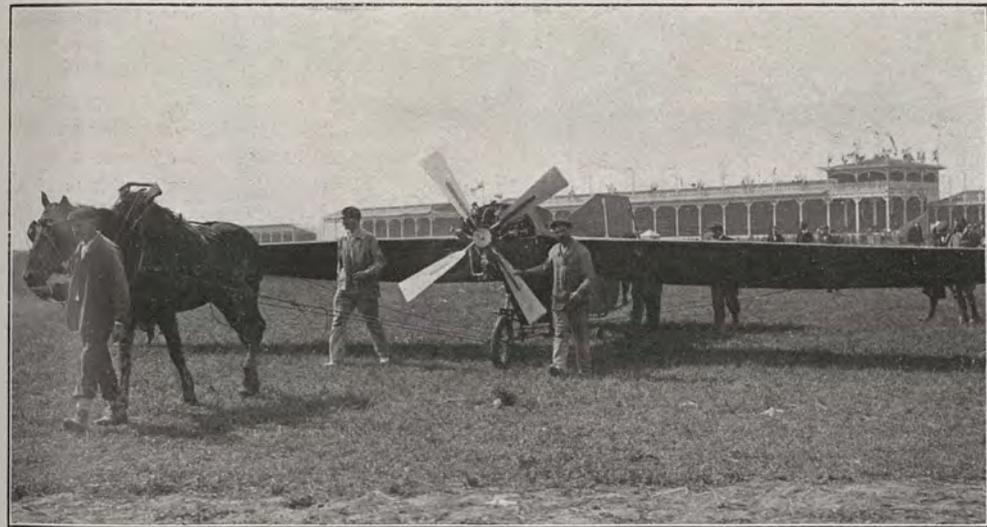
Troisième prix. Tiers des droits d'inscription et forfaits. — Hubert Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 17 m. 32 s.; premier tour, 8 m. 51 s.; deuxième tour, 8 m. 41 s.

Quatrième prix. Reliquat des droits d'inscription et forfaits. — Lefebvre, sur biplan Wright, moteur Wright, 20 m. 47 s. 3/5; premier tour, 9 m. 45 s. 4/5; deuxième tour, 11 m. 1 s. 4/5.

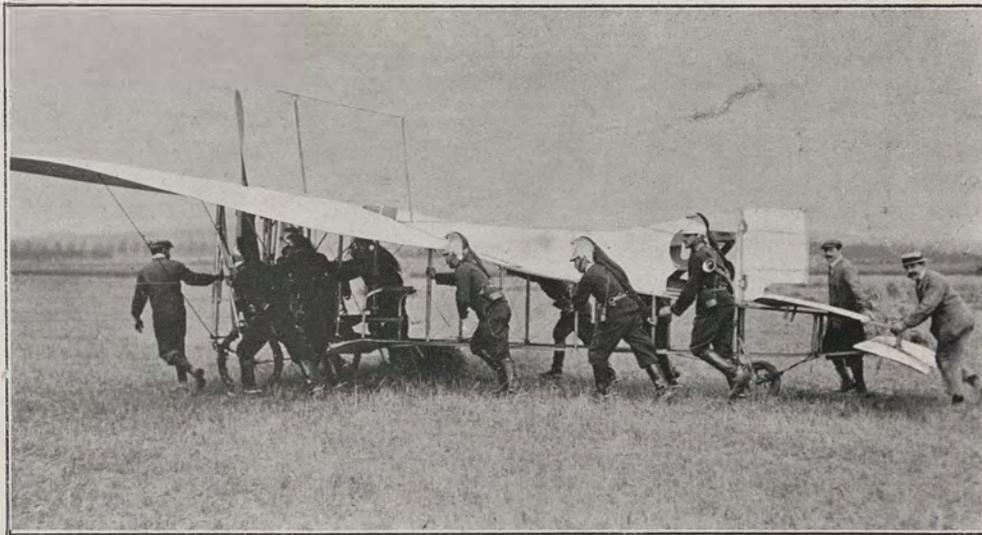
L'Amérique s'adjudge donc la première coupe Gordon-Bennett d'Aviation et c'est l'Aéro-Club d'Amérique qui sera chargé l'année prochaine de l'organisation de cette épreuve.

LE PRIX DE LA VITESSE

Disputé sur trois tours de piste soit 30 kilomètres et doté de 20.000 fr. de prix, cette épreuve fut également remportée par l'américain Curtiss.



LE MONOPLAN REP EST AMENÉ AU DÉPART TIRÉ PAR UN CHEVAL



LE MONOPLAN BLÉRIOT RENTRÉ A SON HANGAR PAR LES DRAGONS DE SERVICE

moteur E. N. V., 7 m. 47 s. 4/5. Moyenne à l'heure : 76 kil. 955.

2^e prix : 3.000 francs. — Glenn H. Curtiss, sur biplan Curtiss, moteur Curtiss, 7 m. 49 s. 2/5.

3. H. Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 8 m. 32 s. 3/5.

4. Lefebvre, sur biplan Wright, moteur Wright, 8 m. 58 s. 4/5.

5. H. Farman, sur biplan Farman, moteur Vivinus, 9 m. 06 s. 2/5.

6. Paul Tissandier, sur biplan Wright, moteur Wright, 9 m. 26 s. 1/5.

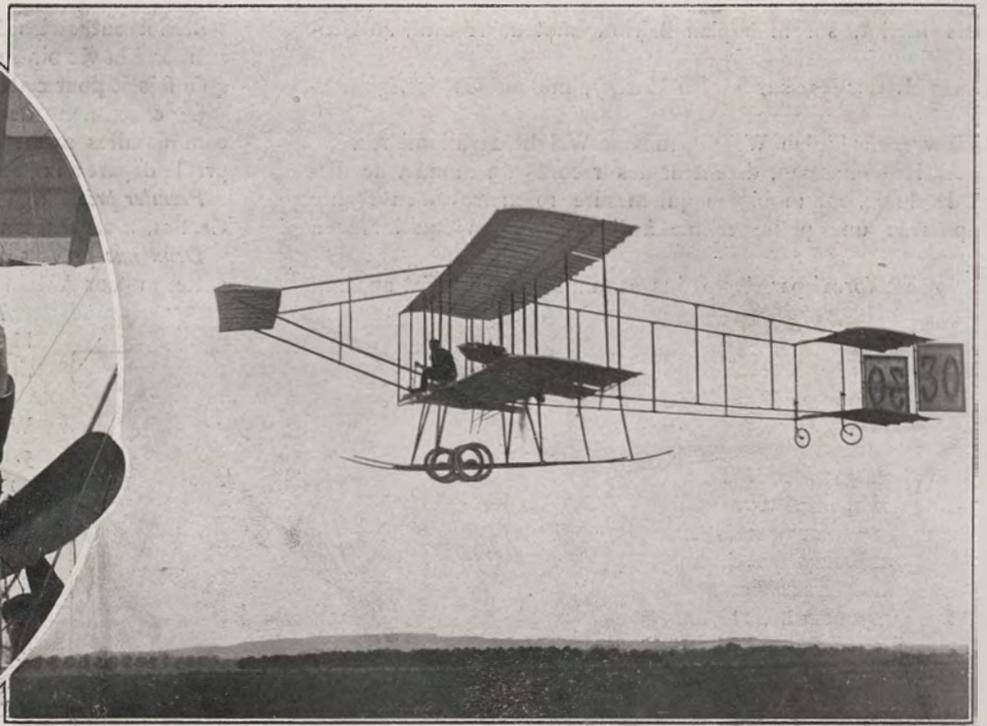
7. De Lambert, sur biplan Wright, moteur Wright, 9 m. 33 s. 2/5.

8. Legagneux, sur biplan Voisin, moteur Antoinette, 9 m. 56 s. 4/5.

9. L. Paulhan, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 10 m. 50 s.

10. L. Delagrangé, sur monoplan Blériot, moteur Anzani, 11 m. 03 s. 3/5.

11. R. Sommer, sur biplan Farman, moteur Gnôme, 11 m. 24 s. 2/5.



HENRI FARMAN GAGNE LE PRIX DES PASSAGERS PARCOURANT 10 KILOMÈTRES
AVEC MM. LETONDAL ET HEWARTSON

FARMAN EN PLEIN VOL



HENRI FARMAN SUR SON BIPLAN S'ADJUGE LA PREMIÈRE PLACE
DU GRAND PRIX DE LA CHAMPAGNE ET DE LA VILLE DE REIMS COUVRANT 180 KILOMÈTRES



1. L'AVIATEUR AMÉRICAIN GLEEN-H. CURTISS, VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT. — 2. LE BIPLAN CURTISS AVANT LE DÉPART TANDIS QUE LE DIRIGEABLE ZODIAC ÉVOLUE AU-DESSUS DES TRIBUNES
3. PENDANT LA COUPE GORDON-BENNETT, L'APPAREIL CURTISS DOUBLE UN PILONE DE VIRAGE. — 4. CURTISS EN PLEIN VOL

12. Cockburn, sur biplan Farman, moteur Gnôme, 11 m. 44 s.

13. E. Bunau-Varilla, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 13 m. 30 s. 1/5.

Le monoplan employé par Blériot dans cette épreuve était muni d'un moteur 80 HP. E. N. V. L'aviateur et la partie motrice étaient placés sous les ailes, et non dessus comme dans l'appareil type Traversée de la Manche.

LE PRIX DE L'ALTITUDE

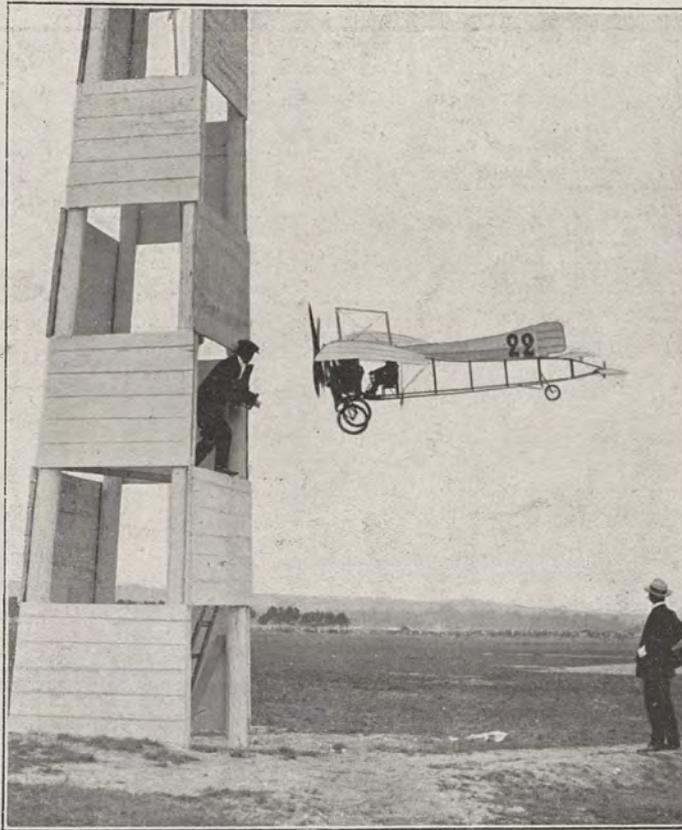
Cette épreuve, dotée de 10.000 francs pour la plus grande hauteur obtenue, fut remportée brillamment par Latham sur son monoplan Antoinette, avec un magnifique vol de 155 mètres. Henri Farman prenait la seconde place devant Paulhan qui, handicapé par le récent accident survenu à son biplan, ne put donner la mesure exacte de ses moyens. Le classement de cette épreuve s'établissait comme suit :

Au premier 10.000 francs :

1. Hubert Latham, sur monoplan Antoinette, moteur Antoinette, 155 mèt. ; 2. Henry Farman, sur biplan Farman, moteur Gnôme, 110 mèt. ; 3. Louis Paulhan, sur biplan Voisin, moteur Gnôme, 90 mèt. ; 4. Henri Rougier, sur biplan Voisin, moteur E. N. V., 55 mèt.

L'appareil de Latham, qui a fait preuve d'une jolie régularité au cours du meeting et qui s'est honorablement classé dans toutes les épreuves, est un monoplan Antoinette. Les deux ailes ont 50 m² de surface totale. Symétriques de forme trapézoïdale, elles sont relevées légèrement de façon à former un V, largement ouvert, de 12 m. 80 d'envergure.

Le corps de l'oiseau est constitué par un fuselage en forme de coque, à section transversale triangulaire, portant à son extrémité postérieure, des



BLÉRIOT SUR SON MONOPLAN S'ADJUGE LA PREMIÈRE PLACE DU PRIX DU TOUR DE PISTE, COUVRANT LES 10 KILOMÈTRES, A PLUS DE 76 KILOMÈTRES À L'HEURE DE MOYENNE.

empennages horizontaux et verticaux formant la queue. Le monoplan monté sur un train de roues est supporté par un patin, deux béquilles, et une crose sous la queue. Le propulseur, placé en avant, est une hélice de 2 m. 20 de diamètre à deux branches. Le moteur est un moteur extra léger, un 50 HP Antoinette, à refroidissement par circulation d'eau.

LE PRIX DES PASSAGERS

Le Prix des Passagers, alloué à l'appareil ayant fait le tour de piste avec le plus de passagers, revint facilement à Henri Farman qui, sur son merveilleux biplan, accomplit un tour de piste avec deux passagers.

Le classement de cette épreuve s'effectuait comme suit : 10 kilomètres. — Au premier : 10.000 francs :

1. Henri Farman et deux passagers à bord de son biplan Farman, moteur Gnôme, 10 m. 39 s. — 2. Henri Farman avec un passager à bord de son biplan Farman, moteur Gnôme, 9 m. 52 s. 1/5. — 3. Lefebvre avec un passager à bord de son biplan Wright, moteur Wright, 10 m. 39 s.

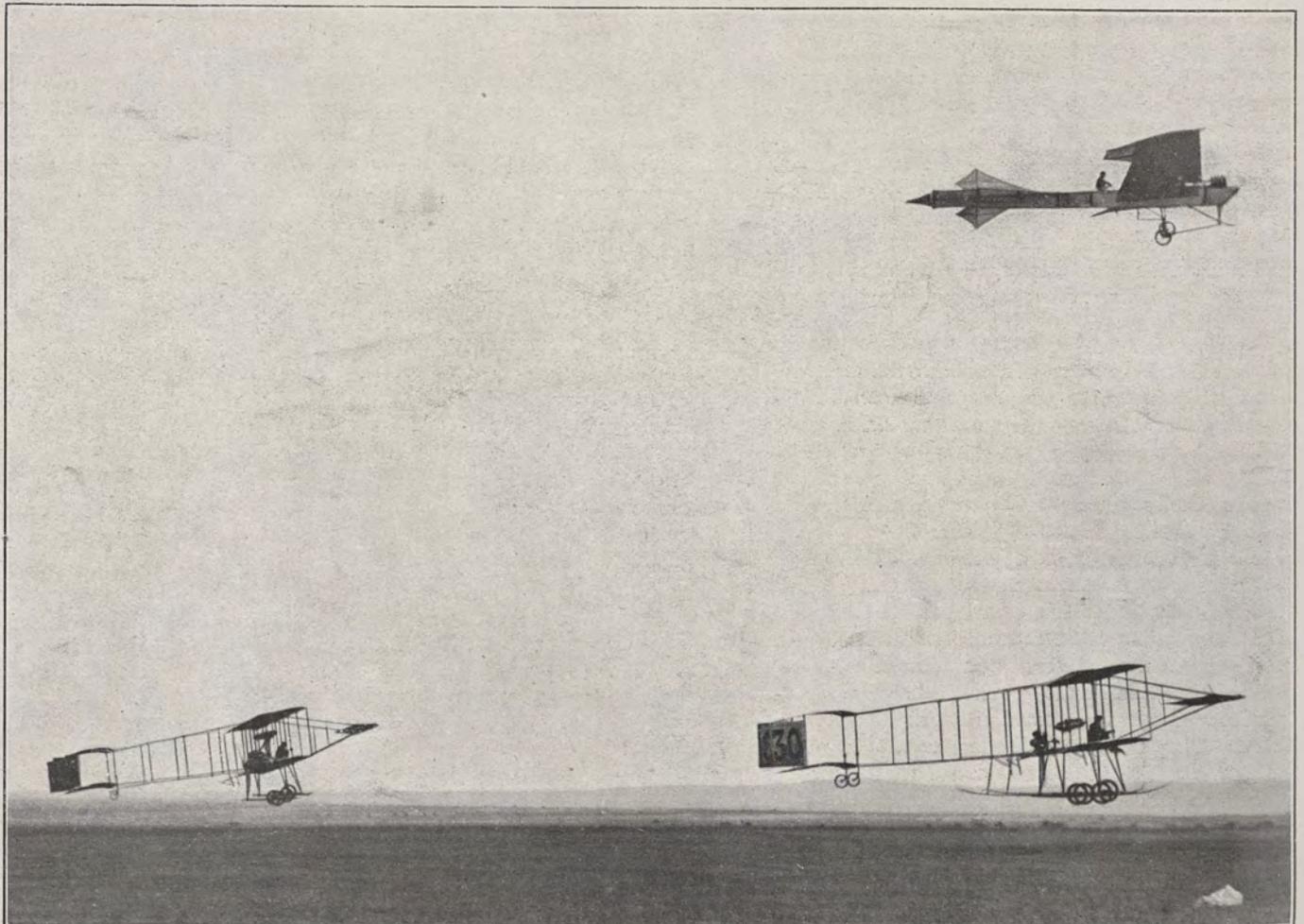
LE PRIX DES AÉRONATS

Les ballons dirigeables n'avaient pas non plus été oubliés, et un prix de 10.000 francs donné pour le meilleur temps sur cinq tours de piste mit

aux prises deux aérostats : le *Colonel-Renard* et le *Zodiac*.

Le ballon militaire *Colonel-Renard*, du type *Ville-de-Nancy*, s'assura, piloté par M. Kapferer, la victoire, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 19 m. 49 secondes.

Le *Zodiac* effectuait aussi correctement le parcours, sous la direction de M. H de la Vaulx, et terminait ces 5 tours de piste en 1 h. 25 m. 1 s.



EN COURSE — LE MONOPLAN ANTOINETTE DE LATHAM ET LES BIPLANS FARMAN DE HENRI FARMAN ET DE SOMMER DANS LES AIRS]



LES AMATEURS EXAMINENT DANS LA MATINÉE LES POULAINS QUI DOIVENT PASSER EN VENTE DANS L'APRÈS-MIDI

LES VENTES DE YEARLINGS EN 1909

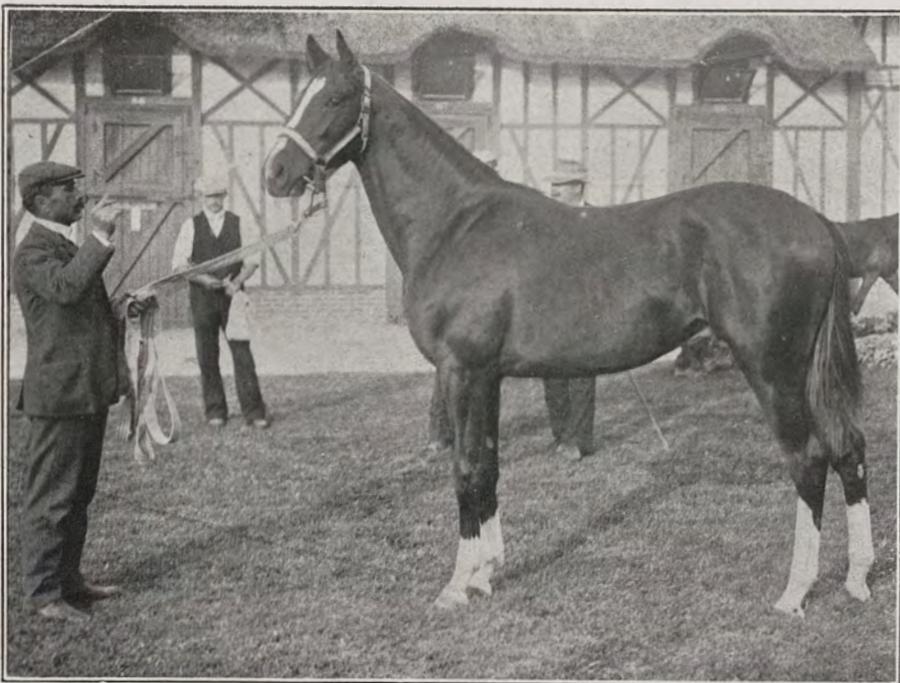
PLUS que jamais, peut-être, les ventes de yearlings de Deauville ont passionné l'opinion cette année.

Comme toujours, les vendeurs étaient dans une anxiété bien légitime. Quand on songe que les efforts de deux années trouvent leur solution en quelques minutes, en quelques secondes, parfois sous le marteau du commissaire-priseur, on s'explique la

fièvre qui agite les producteurs. En tout temps elle fut et elle sera la même. A côté d'eux, les acheteurs montrent non moins d'excitation. Bien peu sont assez connaisseurs et assez froids en même temps pour déterminer leur choix d'une façon nette pour se fixer un prix et s'y tenir. La plupart du temps, les enchères sont déterminées au dernier moment par des considérations tout à fait étrangères au



LE POULAIN QUI DÉTIENT LE RECORD DES VENTES DE 1909 AVEC 65.000 FRANCS
LE MERLERAULT, B. B., PAR MACDONALD ET LITERATURE, ACHETÉ PAR M. JEAN PRAT A LA VENTE CAILLAULT



NICOLAS, B. B., PAR RABELAIS ET HEP
ACHETÉ 52.000 FR. PAR M. JEAN PRAT AU HARAS
DE MONTFORT

poulain qui en est l'objet. On pousse parce qu'on voit monsieur Un Tel pousser, on abandonne parce qu'un voisin laisse échapper une exclamation désapprobative, on s'entête parce qu'on fait une question d'amour-propre d'enlever à tel ou tel surenchérisseur un poulain qui a atteint un prix record et dont on n'avait, d'ailleurs, nulle envie quelques instants auparavant.

Quoique en plein air, sous les arbres ou dans le cadre des massifs de fleurs prodigués par les deux Etablissements rivaux, on respire à Deauville la même atmosphère spéciale et viciée qui a tant d'action sur les nerfs des amateurs à l'hôtel Drouot.

Ces causes habituelles d'inquiétude pour les uns, d'énervement pour les autres, se compliquaient encore cette année. On était unanime à craindre que la loi nouvellement votée, relative aux paris de courses, n'eût une répercussion immédiate sur le marché, entraînant une mévente considérable.

⚡ Nous avons maintes fois exprimé notre avis à ce sujet.



MISTRAL, B. B., PAR CHÉRI ET MIREILLE
ACHETÉ 42.000 FRANCS PAR M. DEUTSCH A LA VENTE
CAILLAULT



MAZ D'AZIL, B. PAR PERTH ET MALMAISON, ACHETÉ 37.000 FRANCS
AU HARAS DE LA RABLAIS PAR LE BARON ED. DE ROTHSCHILD

Quinze millions d'argent public sont distribués sur les hippodromes; ce budget, loin d'être menacé, promet de grossir encore grâce à l'augmentation des recettes du pari mutuel, provoquées précisément par la loi en cause. Il était tout à fait improbable que les propriétaires boudent cette table abondamment servie. Ils ne l'ont pas fait : les achats réalisés à Deauville sont de plus de 124.000 francs supérieurs à ceux de l'année précédente.

Les propriétaires ont laissé entre les mains des éleveurs 1.977.375 fr., alors qu'ils n'avaient dépensé que 1.853.000 en 1908, environ 1.800.000 francs en 1907, 1.550.000 francs en 1906, 1.433.000 francs en 1905, 910.000 en 1904, 725.000 francs en 1903.

Les chiffres sont brutaux et donnent raison à nos prévisions optimistes.

Mais à les considérer d'un peu près, nous verrons tout à l'heure que si la crise redoutée ne s'est pas produite, au contraire, l'allure des ventes s'est modifiée du tout au tout, indiquant des dispositions nouvelles chez les propriétaires.

Il n'y a plus de petits acheteurs comme jadis. Le marché est entre les mains d'une douzaine de personnes, possédant des écuries importantes, qui se disputent les yearlings de marque, comme ils se disputeraient autour d'une table de jeu la banque aux enchères. Les poulains

sortant des grands studs, ceux que les éleveurs ont su faire habilement mousser, ont atteint des prix très considérables, et la troupe de ces élus est plus grande que jamais.

En revanche, tout ce qui n'avait pas l'étiquette — j'allais dire de « garantie » — mais plutôt l'étiquette de la mode, ne trouvait pas d'acquéreurs à des prix de famine, à tel point que certaines vacations n'ont pas eu de visiteurs, et que le défilé des lots offerts s'est opéré devant des banquettes vides.

A dire vrai, le nombre des yearlings amenés à Deauville et qui n'a cessé de progresser est devenu tellement considérable que c'est une véritable corvée de les examiner.

Ce n'est pas au moment de la vente qu'on peut détailler convenablement un animal. D'autre part, quand même on serait décidé à sacrifier les rares moments de loisir que laisse le sport pour faire sortir tous les yearlings, ce flot montant de poulains submerge l'observateur, le fatigue, l'ahurit. Au bout de quelques jours on se sent incapable, non seulement de les juger, mais de les voir.

Pour donner aux vendeurs l'assurance que leurs poulains seront vus, pour faciliter aux acquéreurs un examen qui

devient une besogne odieuse, les Etablissements de vente pourraient prendre une mesure facile.

Il s'agirait simplement de faire défiler en mains, les uns derrière les autres, sur la pelouse de l'établissement et dans une enceinte spécialement affectée un certain nombre de numéros, de telle à telle heure chaque matin ou chaque après-midi.

Il suffirait de passer vingt ou trente minutes sur une chaise pour avoir une idée d'ensemble de tous les sujets qui composeront la vente du lendemain. C'est en connaissance de cause, après une élimination basée sur la comparaison, que les amateurs pourraient ensuite faire sortir et visiter en détail des poulains qu'ils n'auraient sans doute jamais regardés sans cela.

Certes, les grands éleveurs ne gagneront rien ou pas grand'chose à cette mesure, mais la clientèle du Tattersall et de Chéri ne peut se recruter exclusivement dans la douzaine de studs dont l'exhibition des élèves est considérée comme une des attractions deauvillaises.

En contentant tous les producteurs modestes qui sont légion, on rendra service en même temps aux acquéreurs qui découvriront l'oiseau rare, le yearling bon et bon marché, qu'ils manquent souvent faute de l'avoir aperçu par hasard en traversant la cour.



MONTAGAGNE, B., PAR RABELAIS ET MORNING
ACHETÉ 35.500 FRANCS, AU HARAS DE LA RABLAIS
PAR LE PRINCE MURAT

Il y a donc une augmentation par tête de cheval vendu, une diminution sensible par tête de cheval présenté, ce qui correspond exactement à cette constatation, qu'on a laissé un plus grand nombre de poulains pour compte aux éleveurs.

L'année dernière nous avons été amenés à faire une constatation absolument inverse.

On peut conclure de cet état de choses, que les propriétaires modestes diminuent ou réduisent leur effectif.

Evidemment la question des paris y est pour quelque chose. Mais la grève des lads n'a pas eu une moindre influence sur l'allure du marché.

Beaucoup d'entraîneurs qui faisaient l'acquisition de poulains dans des prix modestes, consentant un sacrifice de quelques mois d'entretien pour les essayer ont renoncé à cette spéculation en raison de l'augmentation de frais entraînée par la grève et surtout dans la crainte où ils sont, que ce mouvement ne se réveille. On peut estimer à une cinquantaine au moins le nombre des yearlings qui n'ont pas trouvé preneur pour cette cause.

(A suivre)

J. R.



LORD MOWBRAY, B., PAR PERTH ET LADY GREENFIELD'S
ACHETÉ 32.500 FRANCS, PAR LE VICOMTE D'HARCOURT
AU HARAS DE CHAMANT

Comme nous l'avons fait les années précédentes, posons ici les quelques chiffres qui résument la situation :

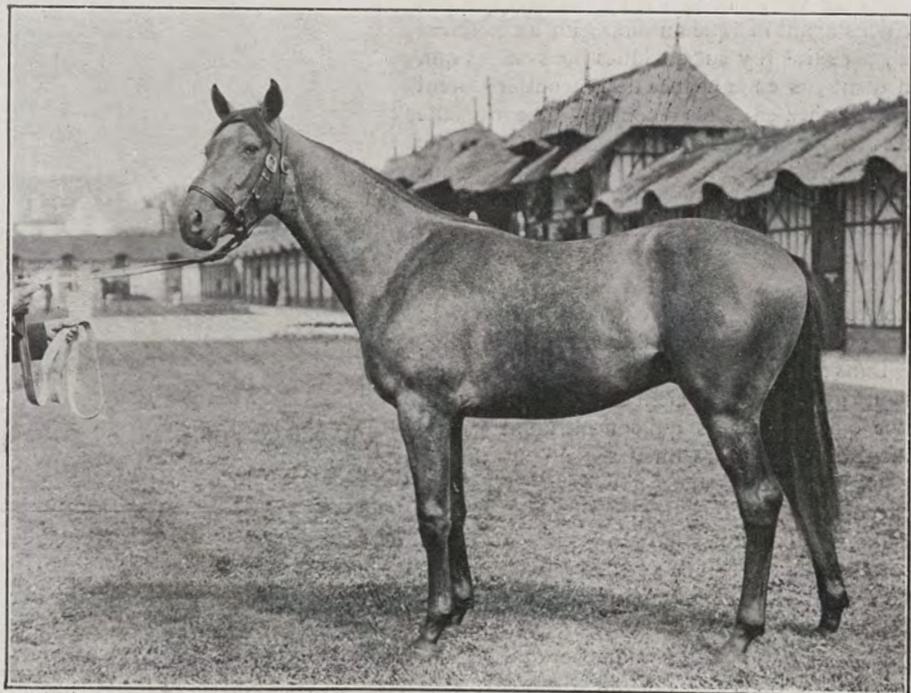
Chevaux présentés.		chevaux vendus.	
En 1903	247	—	163
En 1904	424	—	203
En 1905	377	—	248
En 1906	497	—	260
En 1907	490	—	278
En 1908	507	—	336

Il y a donc une diminution de 47 unités sur les chevaux vendus. Cette diminution est d'autant plus sensible que les éleveurs avaient présenté 102 animaux de plus.

Au total, il est resté sur le carreau, 320 yearlings, au lieu de 171 l'année dernière.

Le prix moyen des yearlings présentés s'était élevé à 2.945 francs en 1903 ; à 2.810 francs en 1904 ; à 3.800 francs en 1905 ; à 3.150 francs en 1906 ; à 3.200 francs en 1907 ; à 3.650 francs en 1908. il a atteint cette année 3.246 francs.

Si l'on fait le même rapprochement pour le prix moyen des yearlings vendus, on voit qu'il était de 5.700 francs en 1905, de 6.000 francs en 1906, de 5.600 francs en 1907, de 5.500 francs en 1908, tandis qu'il s'est élevé cette année à 6.842 francs.



ROB ROY, GRIS, PAR HÉBRON ET GREYNA GREEN ACHETÉ 49.000 FRANCS, PAR M. JEAN PRAÏ
AU HARAS DE MARTINVEST

LES ÉPREUVES DE CHASSE DU SUD-EST

LA Société canine du Sud-Est venait à peine de fermer les portes de son exposition canine d'Aix-les-Bains, que déjà elle nous convoquait à une nouvelle manifestation sportive : deux journées de field-trials sur les chasses du château de Bouligneux,

Quelques-uns de ces vainqueurs sont de vieilles connaissances. Black de la Brède a gagné à Entressen, dans le Midi, cette année, Duke et Fly du Cambrésis, un peu plus tard, à Cany, en Normandie, Gitane de la Hogue fut également classée au printemps, tandis que Noirhat Molly



LE CHATEAU DE BOULIGNEUX SUR LES CHASSES DUQUEL ONT ÉTÉ DISPUTÉES LES ÉPREUVES



L'ENTRÉE DU CHATEAU

à Villars-les-Dombes. La première fut consacrée à un concours de chasse pratique ; une épreuve à grande quête remplit la deuxième. Elles furent toutes deux intéressantes par la qualité des chiens qui se présentèrent devant les juges, MM. le comte de Richemont, Lucien Lamaignère et Ludovic Ridet. Elles l'eussent certainement été davantage si le temps s'était montré plus favorable et si l'on avait vu plus de gibier. Mais une chaleur lourde, accablante malgré quelques averses, incommoda fortement les concurrents et relégua les oiseaux dans les petits bois et les haies d'où ils ne se décidèrent pas à sortir. En fait, dans le concours de chasse pratique, les juges se virent obligés de ne classer que des chiens ayant marqué au moins un arrêt ferme et, par suite, il y eut quelques bons chiens qui, n'ayant pas eu la chance de rencontrer durent rentrer chez eux sans récompense. Leur défaite n'eut donc rien de honteux, au contraire, elle fut même honorable, car le champ était d'une classe très supérieure, la plupart des concurrents étant tous des lauréats des concours de chasse pratique du printemps. Le fait remarquable de la journée est d'ailleurs la victoire nouvelle de ces derniers chiens qui prouvèrent ainsi que leur forme s'était conservée la même.

Dans le concours de chasse pratique, dix-neuf engagements avaient été réunis. Il n'y eut que quinze partants qui concoururent séparément d'après l'ordre du tirage au sort. Voici quels furent les résultats : 1^{er} prix, Black de la Brède, pointer, à M. Mayet (Budin) ; 2^e prix, Duke, setter anglais, à M. Benausse (Cottetrousse) ; 3^e prix, Gitane de la Hogue, pointer, à M. Bonnomet (Rohard) ; 4^e prix, Fly du Cambrésis, pointer, à M. Tranchant (Payen) ; mention très honorable réservée : Cora de Méhun, pointer, à M. Paul Megnin (Rohard) ; mentions très honorables : Stag de Montignac, pointer, à M. Renaud (Rohard) ; et Noirhat Molly, pointer, à M. le vicomte de Chaulnes (Rohard) ; mention simple : Gamin du Verger, pointer, à M. Millet (Rohard).

était première à Guigneville. C'est donc un résultat caractéristique dont il faut tirer cette conclusion, que la génération de l'année est vraiment supérieure et dont on ne doit pas chercher la raison ailleurs que dans la multiplicité des épreuves, qui augmentant la lutte, n'ont permis de se classer qu'aux sujets absolument complets.

Black de la Brède et Duke, après deux tours successifs, se trouvaient si près l'un de l'autre que les juges durent avoir recours à un troisième tour pour les départager. Leurs conducteurs ayant accepté de les faire courir ensemble, Duke relâcha un peu sa quête qui devint moins régulière et perdit ainsi la première place. Tous les autres se comportèrent fort bien dans l'ensemble et c'est sur des questions d'allure, de style, des détails que les juges durent établir leur classement.

Une épreuve de rapport à laquelle furent soumis les lauréats ne montra que des chiens rompus à ce genre de travail. Fort heureusement pour les propriétaires et les dresseurs, car aux termes du règlement, le rapport incorrect diminuait de 50 0/0 la valeur du prix.

Parmi les chiens qui ne furent pas primés et qui néanmoins se conduisirent honorablement, il faut citer Thom de Picardie, épagneul picard, à M. Léon Flandre, conduit par Cottetrousse. Ce chien qui déjà à Cany, cette année, s'était fait remarquer par son nez et son tempérament chasseur, a pris depuis une quête plus étendue, une allure plus sportive, il travaille maintenant avec quelque style et le jury fut désolé de ne rien pouvoir lui donner, mais il n'eut malheureusement pas la chance de voir du gibier. Mouette, chienne setter anglaise, à M. Godinet, présentée par Péchart, fut aussi victime de la même déveine. Toutefois elle

aurait pu prendre un point sur une compagnie si son dresseur l'avait laissée s'étendre un peu, mais il ne le lui a pas permis. A l'avenir, conduite avec un peu plus d'habileté, cette chienne parviendra certainement à faire quelque chose de bien. Gaulois de Mérignac, braque



M. MAYET TENANT EN LAISSE SON POINTER BLACK DE LA BRÈDE, 1^{er} PRIX DU CONCOURS DE CHASSE PRATIQUE

français, au dresseur Cotterousse, et présenté par lui naturellement, est le premier des représentants de cette race que nous ayons vu depuis longtemps en épreuve publique.

Il a dans ses deux tours montré qu'il savait travailler en chien intelligent et bien indiqué un perdreau qui se dérobait, mais, encore peu routiné, il n'est pas parvenu à le bloquer.

Il faut néanmoins féliciter son propriétaire, le courageux Cotterousse, qui n'a pas craint d'affronter les difficultés d'un concours avec un chien que beaucoup d'autres auraient hésité à présenter, uniquement parce que c'est un braque français.

Des félicitations doivent être également adressées à Rohard, qui s'est taillé un petit succès, puisque sur quatre chiens amenés par lui à Bouligneux il en a eu un primé et trois mentionnés.

Le concours de quête à l'anglaise vit un moins grand nombre de



LINGFIELD LAIR A L'ARRÊT

et tous les sportsmen s'en réjouiront, nul succès n'ayant jamais été plus mérité.

Il est dommage que Dan n'ait pu figurer sur la liste des récompenses. Ce fut peut-être le chien qui montra le plus de style de la journée, mais une faute stupide, comme les meilleurs chiens en commettent, le fit éliminer : il refusa de patronner. Cette défaillance toutefois n'enlève rien à ses mérites, c'est toujours un sujet de grande classe. Sam de Châteauvert, qui avait à son premier tour montré une quête vigoureuse et une bonne méthode, commit dans le second la bêtise classique, il fit voler les oiseaux dans un crochet.

Ce qui décida la victoire de Tamrack, indépendamment de son travail général excellent, ce fut la façon splendide dont il se conduisit sur des perdreaux qui se dérobèrent à pattes et qui traversèrent une haie avant qu'il ait pu les bloquer.



LE DRESSEUR ROHARD QUI A EU QUATRE CHIENS RÉCOMPENSÉS SUR QUATRE PRÉSENTÉS



UNE CONCURRENTE MALHEUREUSE
MOUETTE, CHIENNE SETTER ANGLAISE, A M. GODINET

concurrents. Onze avaient été engagés, mais plusieurs chiennes en folie ne purent venir sur le terrain et le champ fut réduit à six partants

seulement, sur lesquels quatre provenaient du chenil de M. Jean Côte, le sympathique propriétaire lyonnais. C'étaient Guinard Ghost, Lingfield Lair, conduits tous deux par Sygrove, Tamrack de Saint-Paul-de-Varax et Dan de Saint-Paul-de-Varax, présentés par le colonel Gonne, tous setters anglais. Les deux autres concurrents étaient Sam de Châteauvert, pointer, à M. Mérieux (Gurchon), et Fée Domino, pointer, à M. Mayet (Thibault fils). Nous nous retrouvons encore là en pays de connaissance. Dan et Tamrack sont des lauréats du printemps ainsi que Ghost, premier à Cuts, et Lair, deuxième à Missy-les-Liesse. Le classement fut le suivant : 1^{er} prix, Tamrack de St-Paul-de-Varax; 2^e prix, Lingfield Lair; 3^e prix, Guinard Ghost. M. Jean Côte remporta donc tous les honneurs de la journée

Il fit alors l'admiration de tous les connaisseurs.

La Société Canine du Sud-Est, à l'occasion de son dernier meeting, a mis en application une idée née au sein de sa Commission des field-trials. Afin que ceux-ci soient désormais suivis plus assidûment par les dresseurs, elle leur a offert un fusil de chasse et un carnier, tirés au sort parmi les lauréats. Le fusil, un hammerless de bonne marque, fut gagné par Cotterousse, Rohard emporta le carnier. Cette petite surprise se renouvellera, nous le croyons, à chacune des réunions de la Société et ne contribuera pas peu, c'est certain, à grandir leur succès. Personne ne s'en plaindra, ni les dresseurs, ni le Comité qui, l'autre jour, à Bouligneux, fit, son président, M. Joannès Carret, en tête, les honneurs des deux journées avec l'aménité que l'on sait.



LE CONCOURS DE CHASSE PRATIQUE
LE DRESSEUR COTTEROUSSE ET SON SETTER ANGLAIS DUCK 2^e PRIX, A M. BENAUSSE

Jacques LUSSIGNY.

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'Étranger;
- D'ENCAISSEMENT et paiement de tous coupons échus;
- De REMBOURSEMENT de tous les titres sortis aux tirages;
- D'OUVERTURES de comptes courants;
- De RENOUVELLEMENT 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 —

AVIS A NOS ABONNÉS

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

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

A vendre 2.000 fr. jument baie, 3 ans, 1^m62 par Hetman et Courtisane, sœur de 3 chevaux en 1'37", peut être essayée en 1'44" sur la distance. Saine et nette, beau modèle, belles allures, bon caractère. — S'adresser à M. J. Romain, au bureau du journal. 198

Hongre alezan pur-sang, 1^m59, 5 ans, très beau cheval, admirablement fait, allures extraordinaires, souples et brillantes, parfait hack, calme et sagesse absolue. 2.700 francs. — Capitaine Bausil (Compiègne). 224

A vendre cause trop grand pour cavalerie légère. Très beau cheval de selle bai b. 6 a. 1^m67, absolument net et sage. A chassé tout hiver dernier. Très belles allures. 2.200 fr. Lieut. Bouchet, Niort. 225

Jument alezane, 6 ans, 1^m62, hunter gros poids, mise obstacles fixes naturels, sage partout, conduite par dame, essai, garanties, papiers. 1.200 fr. du Grandlaunay, Andard (Maine-et-Loire). 226

Occasion exceptionnelle, cause excès nombre : Splendide hunter bai brun, 6 ans, 1^m64, du gros bien membré, attelé, monté en dame énergique. Sauter admirable, toute confiance. F. de Rovira, Perpignan. 228

Chiots et chiottes, fox-terriers, poils durs et poils ras; 15 et 8 mois ou au sevrage, belles origines. Louis Gauthier, La Herce, Bléré (Indre-et-Loire). 227

AUTOMOBILÉS

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

AVIS A NOS ACTIONNAIRES

Le Raphaël-Export n'est pas un vin nouveau, c'est le type de St-Raphaël Quinquina rouge que nous livrons à l'exportation, il est plus sec et plus amer que le type français; sa véritable appellation serait *St-Raphaël Quinquina-Exportation*, mais le nom est interminable et le public qui l'apprécie le demande sous le nom très abrégé de "Raphaël-Export".

SALON DE L'AVIATION

Au lendemain de la Semaine d'Aviation de Champagne, l'attention du public qui s'intéresse à l'Aéronautique et qui est maintenant légitime, se reporte tout entière sur la prochaine Exposition, sur le Salon de l'Aéronautique de Paris qui ouvrira ses portes au Grand Palais le 25 Septembre prochain.

Ce sera pour le gros public, qui n'a pas pu aller à Reims, le moyen de voir de près tous les appareils victorieux sur le champ de Bétheny, les Monoplans de Blériot et de Latham, les Biplans de Tissandier, de Lambert, de Lefebvre.

On sait, d'autre part, qu'une intéressante exposition de Moteurs complètera cette importante manifestation de la Locomotion nouvelle où les Dirigeables, les Sphériques et les Aéroplanes fraterniseront ensemble.

UN LIVRE DE SPORT

Le *Traité de Fauconnerie et d'Autournerie*, suivi d'une *Étude sur la pêche au Cormoran*, par ALFRED BELVALLETTE, traité illustré de 75 fort jolies gravures, édition grand luxe, a pour but d'initier à la pratique de la chasse au vol, ce joli sport si délaissé aujourd'hui.

Il est impossible de lire les descriptions des différents vols sans éprouver le désir de se livrer au sport charmant qui fit les délices de nos ancêtres et qui revivrait certainement de nos jours, s'il était mieux connu et surtout, on n'en exagérerait pas les difficultés.

Le *Sport Universel Illustré*, éditeur, 43, rue de Londres, Paris. — Envoi franco contre 15 francs.

Le Gérant : P. JEANNEAU

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

GENET D'OR ED. PINAUD

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
PARIS
18, PLACE VENDÔME

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