

LE  
SPORT UNIVERSEL  
ILLUSTRÉ



FOUR IN HAND

## CHRONIQUE

**A**près la semaine internationale qui fut si brillante, les trois ou quatre réunions de plat qui lui ont immédiatement succédé ont paru presque ternes avec leurs programmes ordinaires, d'un bon ensemble, sans plus.

Les seules courses à retenir sont le Prix Vermeille, qui a définitivement établi l'ordre de mérite des femelles de la génération de 1906, et le Prix des Chênes qui réunissait des deux ans ayant fait preuve de quelque qualité.

La grande épreuve d'automne des pouliches, où les principales juments de tête, sauf Union retirée de l'entraînement et Philosophy qui n'y était pas engagée, se sont rencontrées, a été enlevée avec la plus grande aisance par Ronde de Nuit que nous n'avions pas revue depuis son accident de Deauville. De cette course très régulière, très probante, il ressort que Ronde de Nuit est meilleure que son runner up Messaouda, qui, elle-même, vaut mieux que ses rivales Rose de Flandre, Silver Streak, Azalée et Mlle Bon, dans cet ordre qui est celui de l'arrivée du Prix Vermeille.

Quoique appartenant à une lignée maternelle peu fashionable, la pouliche de M. de Brémond pourra, après une carrière de course fructueuse, être une intéressante jument pour le haras où elle apportera, avec des qualités physiologiques personnelles très réelles, le sang précieux de William the Third, que l'on considère de l'autre côté du détroit comme un étalon d'un très bel avenir. Déjà père de quelques bons vainqueurs, on dit aussi merveilleux des yearlings de lui, qui viennent d'arriver à l'entraînement et j'ai vu pour ma part dans les grands studs anglais, où j'ai été appelé lors de la dernière saison de monte, presque tous les foals qu'il a produits en 1906, ils forment le plus bel ensemble de poulains de course qu'il soit possible de voir. On retrouve chez tous, avec le cachet de race, de noblesse qui caractérise la descendance de Saint-Simon, de belles lignes, un bon dessus, un rein puissant, du coffre et de bons membres.

La présence dans le Prix des Chênes de Oui, Soleil, Sifflet, Coup de Vent, Hâvre, Carlopolis, etc..., tous gagnants ou ayant figuré dans de bonnes courses, donnait aux 1.600 mètres de cette épreuve un intérêt rehaussé par ce fait que ces poulains ne s'étant jamais rencontrés entre eux, la course nous donnerait une base d'appréciation pour l'avenir. Soleil a gagné de bout en bout, précédant la débutante Eildora, demi-sœur de Eider, Carlopolis et Coup de Vent. C'est avec le plus grand plaisir que l'on a enregistré le succès du fils de Grey Plume, portant les couleurs si sympathiques du comte de Berteux.

Le retrait de Verdun du Prix du Conseil municipal ne nous a nullement surpris. Nous savions que l'intégrité d'un de ses tendons était loin d'être parfaite depuis le Prix Royal Oak; aussi nous attendions-nous à ce forfait qui vient enlever à notre Grand Prix d'Automne un de ses principaux éléments d'intérêt. Il est surtout profondément regrettable que cet accident empêche le fils de Rabelais de venger sa défaite du Royal Oak qui ternit quelque peu la brillante carrière de ce galeur courageux.

\*\*\*

En examinant les deux ans, je me suis demandé bien souvent pour quelles raisons de très beaux animaux, bien nés, bien élevés, bien nourris, devenaient sans raison apparente des déchets d'écurie. Pour essayer de résoudre ce problème, j'ai été forcé d'étudier les grandes fonctions organiques à l'aide d'appareils spéciaux que j'ai fait établir à cet usage. J'ai groupé dans un travail de longue haleine les résultats de ces expériences qui peuvent avoir des conséquences pratiques fort intéressantes.

Je veux signaler aujourd'hui à mes lecteurs les services que m'ont rendus entre autres deux appareils absolument nouveaux, un spiromètre et un sthénomètre, qui m'ont permis d'apprécier la valeur respiratoire et la valeur nerveuse d'un certain nombre de sujets actuellement à l'entraînement. La faible valeur de course des chevaux examinés correspond parfaitement à une insuffisance diaphragmatique et glottique ou à des troubles nerveux, héréditaires ou provoqués par un entraînement mal compris.

Pour ceux chez qui j'ai trouvé de l'insuffisance diaphragmatique, j'ai pu constater, à l'aide de l'appareil spécial dont j'ai parlé plus haut, que ces sujets meuvent leur diaphragme et leur glotte d'une façon

imparfaite et se privent du supplément d'oxydation qu'exige l'entraînement, en même temps qu'ils sont impuissants à retenir la quantité d'air que doit emprisonner le thorax pour servir de point d'appui à l'effort dans un galop ou une course.

Pour qu'aucun doute ne pût atteindre l'exactitude de cette constatation, j'ai formé deux catégories de poulains comprenant : 1° ceux dont le diaphragme et la glotte fonctionnaient avec force ; 2° les insuffisants diaphragmatiques et glottiques. La première catégorie comprend la majorité des chevaux qui galopent, gagnent ou figurent honorablement dans les courses qu'ils disputent ; la deuxième, par contre, renferme presque tous les mauvais chevaux.

À l'aide d'une gymnastique spéciale dont je donnerai la technique, on peut arriver à faire rapidement l'éducation du diaphragme et de la glotte, à rendre à ces organes la fonction qui leur fait défaut et à mettre les sujets qui sont atteints de cette imperfection dans les mêmes conditions physiologiques que les poulains de la première catégorie, c'est-à-dire à les rendre capables de bénéficier des avantages de l'entraînement. Cette gymnastique spéciale est capable de restituer en peu de temps aux poulains la vigueur fonctionnelle qui doit répondre à l'apparence robuste de leur anatomie.

Par conséquent, il semble bien que nous soyons en possession d'un critérium précoce, nous permettant de déceler, dès l'arrivée à l'entraînement, une inaptitude latente chez les yearlings.

Avec le second des appareils dont je veux parler aujourd'hui, le sthénomètre, on peut étudier la force nerveuse extériorisée et faire des observations sur cette force, ou mieux : à l'aide de cet instrument, on peut se permettre de démontrer la présence d'une force émanant du système nerveux et de mesurer cette force.

Ce qui est surtout intéressant pour nous, c'est que cette force se trouve sensiblement modifiée à chaque phase de l'entraînement, dans les différents états physiologiques que traverse le cheval entraîné.

Chez les chevaux dont le système nerveux est déprimé par le surmenage, à l'entraînement, la force extériorisée, constatée au moyen de l'instrument, subit une diminution générale, proportionnelle à la dépression nerveuse du sujet.

Chez une jument nymphomane, le sthénomètre nous a donné la démonstration du trouble de l'équilibre nerveux dans cette affection spéciale.

Dans toute la gamme des affections nerveuses qui atteignent le cheval de courses, et nous savons tous que ces affections sont nombreuses, le déplacement de l'équilibre nerveux est proportionné au trouble existant.

De sorte que l'on peut suivre très exactement la marche de l'amélioration d'un cheval à l'entraînement, et marquer ses tendances vers la forme au moyen des constatations que l'on fait avec cet appareil. Cette indication est précieuse pour le dosage du travail et de l'alimentation à donner aux sujets en expérience.

Dans certains cas de grands troubles nerveux ou de maladies graves, on pourra constater chez les chevaux atteints une disparition absolue de l'onde nerveuse et de la force extériorisée. Mais au fur et à mesure de la guérison on constatera le retour de l'influx nerveux qui reprend peu à peu son équilibre normal. Ces constatations nous donnent des indications pour le traitement des maladies, nous montrent l'action des médicaments ou des régimes diététiques spéciaux prescrits, puisque l'on peut voir l'équilibre se rétablir peu à peu et suivre la marche de l'amélioration presque journellement.

Telle qu'elle est à cette heure, cette méthode d'investigation est loin d'être parfaite, loin de là !

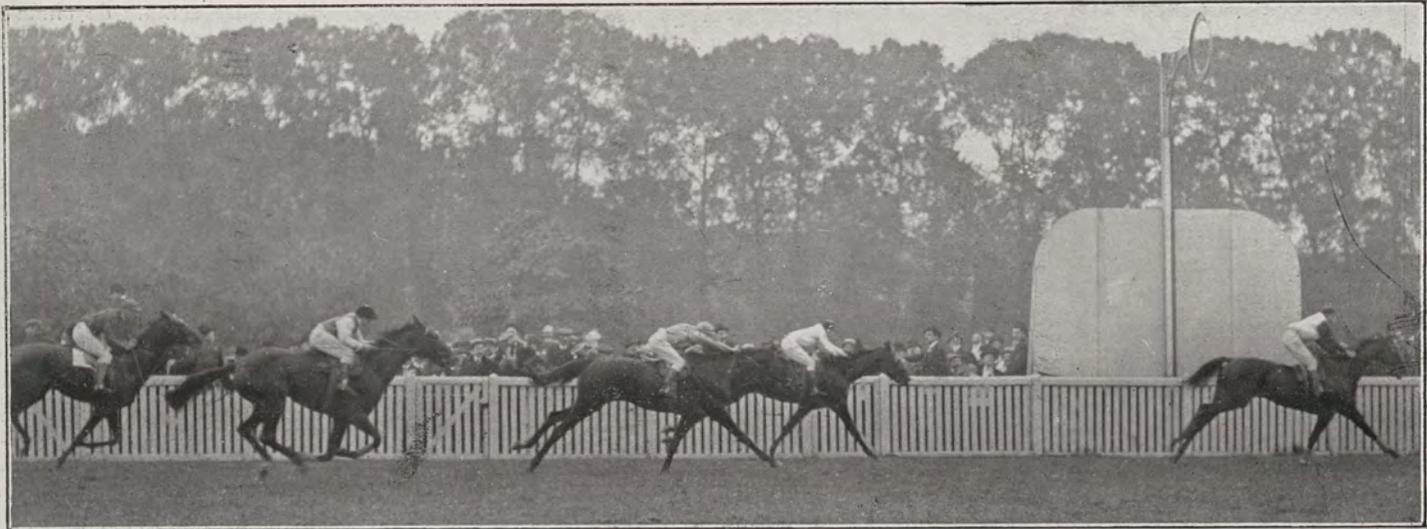
Nous espérons faire un peu mieux, en y apportant les modifications résultant de la pratique journalière. Mais elle peut, même dans son imperfection, rendre déjà de très grands services dans l'étude de ce grand nerveux qu'est le cheval de course.

J'ai parlé d'onde nerveuse, circulus perpétuel d'énergie, admise aujourd'hui par tous les physiologistes. C'est elle qui commande les variations de tous les phénomènes organiques du cheval et de tous les êtres animés, ainsi que l'ont entrevu de savants biologistes.

Et l'on peut assimiler l'organisme du poulain à un vaste réservoir d'énergie alimenté par des sources multiples. La circulation de cette énergie ou onde nerveuse peut donc être parfaitement mesurable. Il nous restera à établir quelles sont les sources qui alimentent le réservoir de telle façon que l'onde soit en quantité suffisante pour subvenir à tous les besoins énergétiques qu'exige la carrière d'un racer.

Intérim : ORMONDE.





Charming Lily

Charing Cross

Kumamoto

Ovide

Prince Albert II

MAISONS-LAFFITTE, 22 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DU PRIX DU DANUBE

*Le cœur forcé*  
chez les  
*chevaux de course*  
(Fin)

Ces symptômes sont plus ou moins accusés suivant le degré d'altération du cœur. Dans certains cas récents, on n'observe qu'une accélération anormale de battements et une légère atténuation des bruits. Sur un cheval, j'ai constaté que les bruits dédoublés, au lieu d'être assourdis, avaient au contraire un timbre métallique, un tintement clair (signes de dilatation des cavités, sans hypertrophie).

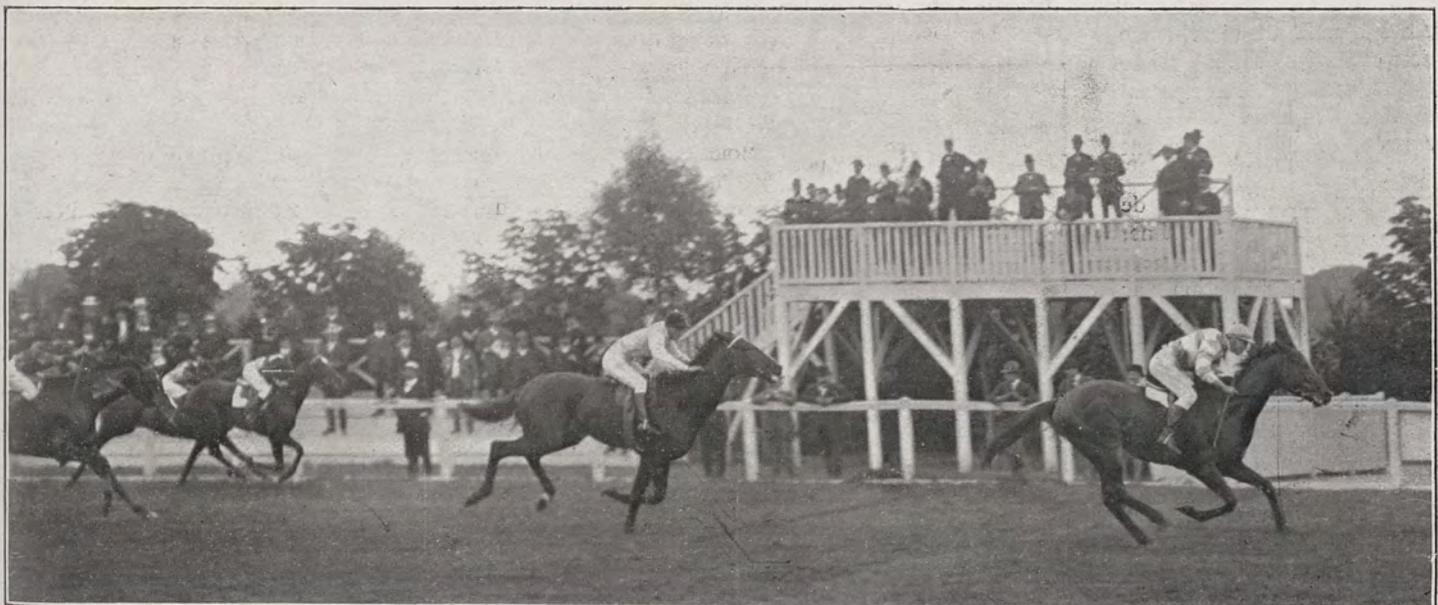
Après une longue période de repos ou de travail



LE TABLEAU D'AFFICHAGE DU PESAGE A MAISONS-LAFFITTE

réduit, ces signes peuvent s'amender et même disparaître. Néanmoins, le cœur reste toujours délicat et sensible à l'action du surmenage fonctionnel. Dans certains cas, quand l'hypertrophie du cœur est définitivement établie, la guérison complète est à peu près impossible à obtenir; le cheval descend d'une classe, de deux classes, et parfois même est désormais incapable de gagner une course.

V. — Le traitement est hygiénique et médicamenteux. La première indication est de réduire le travail d'entraînement ou mieux de mettre le cheval au repos dès que se manifestent les signes du cœur forcé. Ce repos doit être prolongé un temps variable suivant l'âge du cheval et l'intensité des lésions, laquelle se manifeste par la gravité



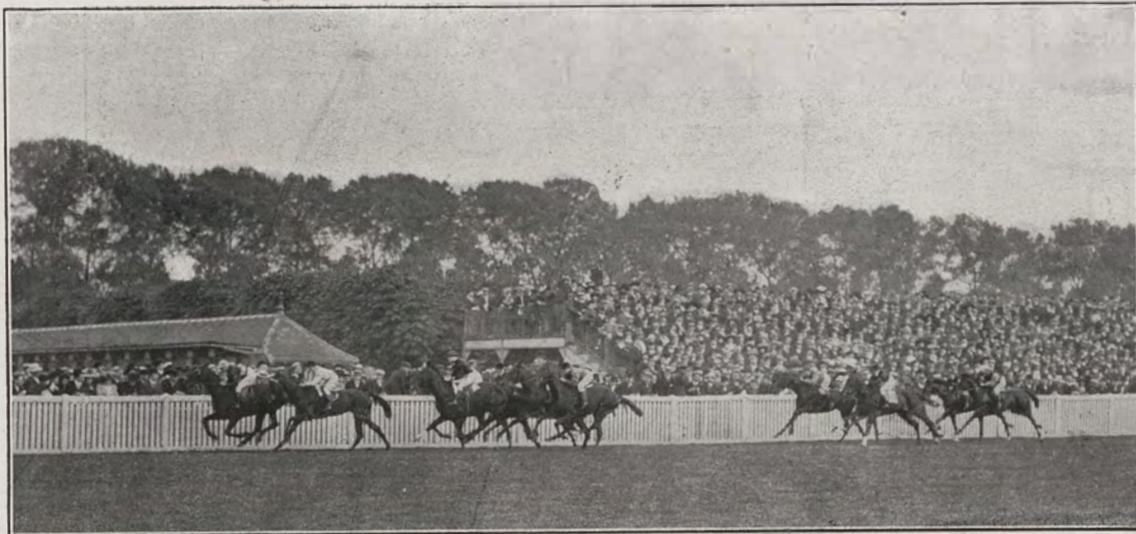
Lieutel

Chulo  
Pierre Benite

Duc d'Albe

Syphon

MAISONS-LAFFITTE, 22 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DE LA COUPE D'OR



MAISONS-LAFFITTE, 22 SEPTEMBRE — LE PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DANS LE HANDICAP DE LA SEINE  
OLIVIER MÈNE DEVANT DONA SOL ET LOULIA

des symptômes.

Durant toute cette période de repos ou de travail réduit, on soumettra le cheval à un régime rafraichissant. On lui administrera des alcalins, des toniques du cœur, des excitants.

Caféine, 2 gr. ; Poudre de digitale, 4 gr. ; Acide arsénieux, 1 gr. ; Noix vomique pulvérisée, 2 gr. Pour un paquet.

Administrer dans un barbotage, 1 heure avant le repas du soir, à raison de 1 paquet par jour durant 15 jours par mois. Donner en outre chaque jour

1 cuillerée à bouche de bicarbonate de soude, 1 cuillerée à café de sel de nitre et 8 grammes d'iodure de potassium dans l'eau de boisson.

Cagny recommande le traitement suivant :

Caféine, 3 gr. ; Extrait aqueux de muguet, 2 gr. ; Sulfate de spartéine, 0 gr. 50 ; Eau, 100 gr.

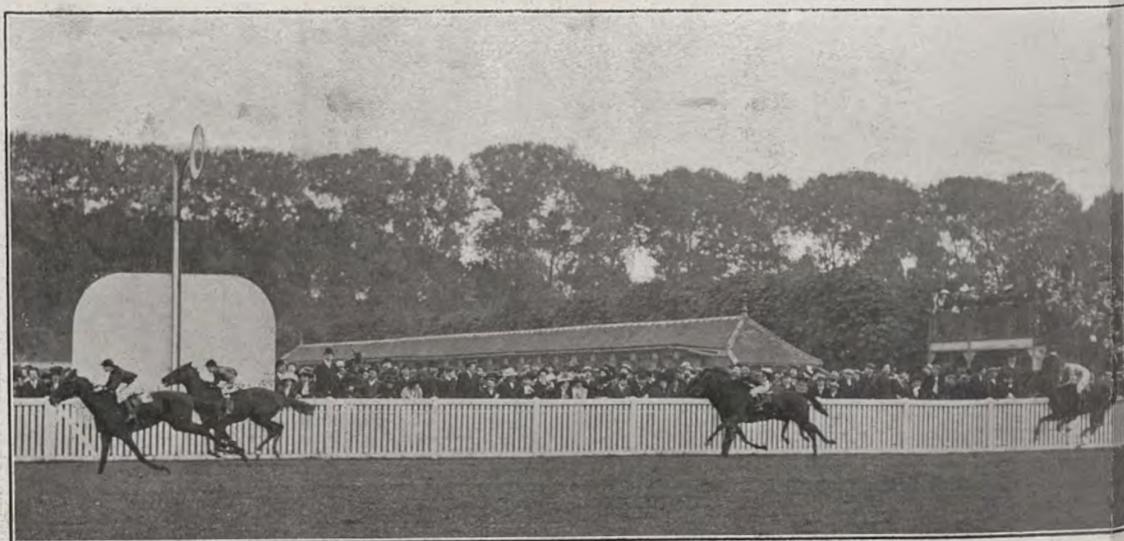
20 grammes de cette solution, par jour, dans l'eau de boisson. En outre, donner chaque soir dans un peu d'avoine cuite :

Poudre de gentiane, 10 gr. ; Sulfate d'antimoine, 10 gr. ; Vératrine, 0 gr. 25.

L'association du repos, du régime rafraichissant et médicamenteux peut amener la disparition progressive des troubles morbides. Quand le cœur forcé se complique de surmenage général, il est nécessaire de surveiller l'état de la sécrétion urinaire, et au besoin de faire analyser l'urine pour



LE PESAGE DE MAISONS-LAFFITTE PENDANT L'AFFICHAGE



Loulia Chamærops

Lovlace  
Berkshire Lass

Veduto

MAISONS-LAFFITTE, 22 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA SEINE

se rendre compte de l'intensité des phénomènes de désassimilation. Dans ce cas, les toniques, les excitants généraux, les injections sous-cutanées de sérum artificiel ou d'eau de mer, les injections sous-cutanées de préparations arsenicales sont indiqués.

La remise en travail devra être progressive ; on surveillera l'état du cœur après le galop, afin de s'assurer de la réalité de la guérison. Le cheval sera monté sagement durant les premières épreuves qu'il courra après celle-ci ; on évitera les départs trop précipités ; on évitera également de l'actionner trop vivement en fin de course. Il ne faut pas oublier, en effet, que certains chevaux, *Wasp*, en particulier (fait cité par Cagny), montés par un jockey connu par sa puissance et sa brutalité, ont eu le cœur forcé à la suite d'épreuves au cours desquelles ils avaient été montés trop

énergiquement.

VI. — Il m'a paru intéressant de rapporter ici la genèse et les principales manifestations de ce genre d'affections si fréquentes chez les chevaux de course et si peu connues, qui constituent ce que Cagny a très heureusement dénommé le « cœur forcé ».

C'est à cette cause que l'on doit attribuer bien des inversions de forme, des défaillances constatées souvent dans la carrière de bons chevaux.

En thèse générale, on peut



Saint-Just

Reinhart

Ramesscum

Marsa

Nuage

MAISONS-LAFFITTE, 24 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DU CRITÉRIUM DE MAISONS-LAFFITTE

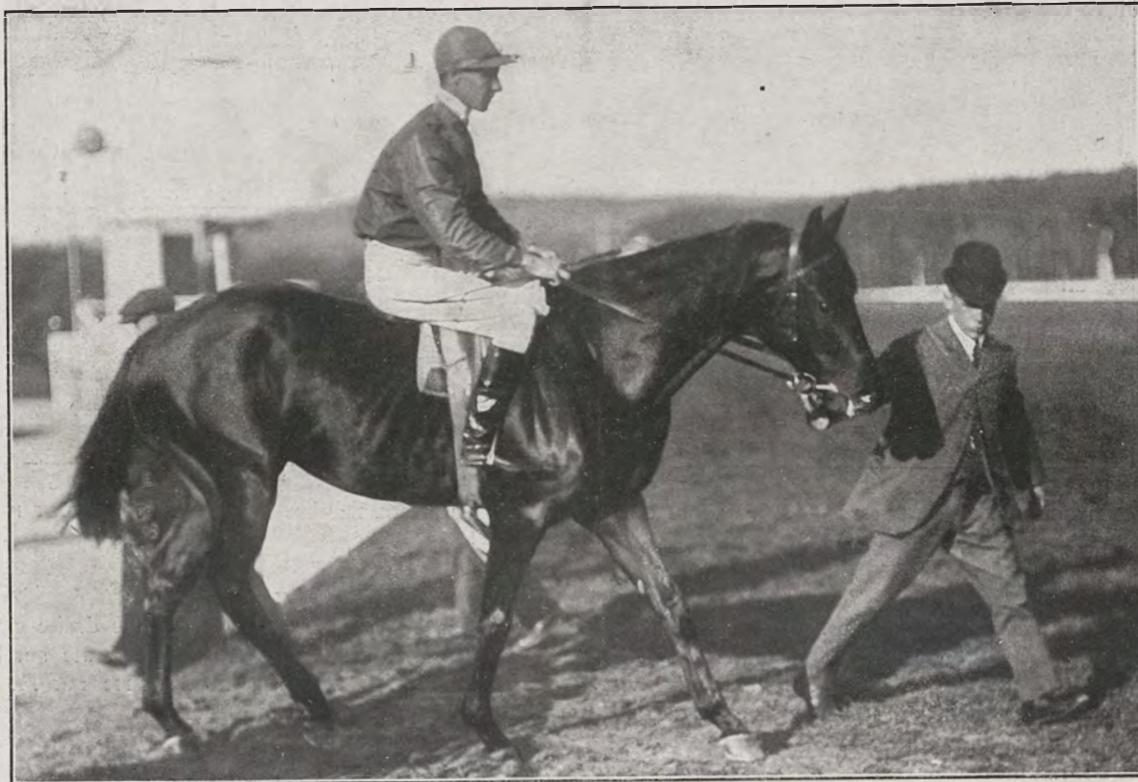
dire qu'un cheval qui n'est pas régulier ou qui présente certaines inaptitudes, souffre.

J'ai déjà montré dernièrement, dans ce journal, l'influence du terrain sur ces inaptitudes ; j'ai exposé également le retentissement qu'avait la souffrance engendrée par une lésion ostéitique ou tendineuse sur l'amplitude des foulées, sur la facilité des allures, sur l'aptitude coureuse du cheval en général. A ces causes qui diminuent, réduisent les moyens du cheval de course, vient s'ajouter celle que j'ai étudiée dans cet article. Quand un cheval, dont la qualité est connue, devient irrégulier dans sa forme, il est nécessaire de l'examiner attentivement, d'explorer soigneusement tous ses organes, tous ses appareils, avant et après le travail. Et souvent on trouve dans les os, dans les pieds ou bien au cœur la véritable cause de ces irrégularités. Un traitement approprié peut alors faire disparaître la cause, si celle-ci n'est pas trop accusée, et rendre au cheval la plénitude de ses moyens.

H.-J. GOBERT.

## NOS GRAVURES

Maisons-Laffitte a captivé durant la semaine dernière l'attention de tous les sportsmen ; les belles épreuves portées au programme des réunions du meeting international avaient réuni de très nombreux engagements et attirèrent sur le coquet hippodrome de la Société sportive d'Encouragement un public des plus nombreux.



NUAGE, P<sup>U</sup> B., NÉ EN 1907, PAR SIMONIAN ET NEPHTÉ, APP. A M<sup>ME</sup> CHEREMETEFF, VAINQUEUR DU CRITÉRIUM DE MAISONS-LAFFITTE

La journée du 22 septembre fut pourtant particulièrement malheureuse pour tous les preneurs et vit la défaite de tous les favoris.

LE PRIX DU DANUBE, dont nous reproduisons l'arrivée, paraissait à la merci de Kumamoto qui n'y rencontrait que des adversaires hors de forme ou médiocres. La victoire revint pourtant facilement à Prince Albert II qui venait régler facilement à la fin le leader de la course Ovide. Kumamoto ne devait se contenter que de la troisième place à distance respectueuse de ses vainqueurs.

LA COUPE D'OR, l'épreuve principale de la journée, devait causer une surprise plus importante et la défaite radicale de Chulo fut une déception des plus sensibles. Le poulain de M. Henriquet termina, en effet, à plus de trois longueurs de Duc d'Albe, à qui il avait facilement rendu 14 livres à Vichy ; et Duc d'Albe succomba lui-même contre Syphon. Une des caractéristiques de cette épreuve fut, sans contredit, l'absence de train, tous les concurrents restaient groupés jusqu'au

1.600 mètres, où Syphon prenait le meilleur et le conservait jusqu'au poteau pour gagner de trois longueurs. Duc d'Albe s'adjugeait la deuxième place devant Pierre-Bénite et Chulo véritablement en déclin de forme.

La victoire de Syphon était certes difficile à prévoir car l'on se croyait fondé à lui refuser toute aptitude à dépasser certaine distance. Ne disputant que des épreuves de 1.000 à 1.200 mètres, Syphon n'avait abordé que cette année, après quatre ans

d'hippodrome, une distance supérieure à 1,400 mètres et sa victoire sur ses 2.000 mètres de la Coupe causa, certes, quelques surprises.

LE HANDICAP DE LA SEINE, quoique moins touffu que celui de la Tamise, n'en fournit pas moins une jolie course. Chamœrops, Lovelace et Veduto se partageaient les faveurs des preneurs et longtemps, dans la ligne droite, l'on a pu croire à la victoire du cheval du marquis de Ganay, car ce n'est que sur le poteau que le poids léger Loulia venait le battre d'une encolure.

LE CRITÉRIUM DE MAISONS-LAFFITTE, l'épreuve principale de la troisième journée du meeting international mit aux prises 8 concurrents, dont 4 comptaient parmi les meilleurs de la nouvelle génération. Nuage, qu'une encolure séparait de Reinhart dans le Grand Critérium, a confirmé cette brillante performance et s'est adjugé facilement le meilleur devant Marsa qui n'avait pas encore connu la défaite et Ramseesum.

La pouliche de M. Edmond Blanc s'est, pourtant fort bien comportée, menant le train jusqu'au milieu du parcours, où Nuage se détachait pour gagner facilement, Marsa se défendait honorablement contre ses suivants et conservait la deuxième place.

Par cette belle performance, Nuage a affirmé sa supériorité et est certes considéré comme un des meilleurs produits de sa génération.

Ce fils de Simonian et Nephté, né chez M. A. Aumont et appartenant à M<sup>me</sup> Cheremeteff, a gagné durant cette saison plus de 45.000 francs d'argent public et s'annonce comme le rival le plus direct du gagnant du Grand Critérium, Uriel.

LE PRIX DE L'ESCAUT, dernier grand handicap du meeting international, n'eut rien

à envier aux épreuves similaires précédentes. 15 concurrents se rangèrent sous les ordres du starter, parmi lesquels Talo Biribil, Jacobi et Stromtid attirèrent particulièrement l'attention. La victoire, comme dans le Handicap de la Seine, revint encore à un poids léger, Kondjé Gul, une pouliche de M. Caillaud, qui remportait la première place devant Jacobi, Lough Mask, Vincent et Talo Biribil.

Les programmes de la seconde journée du Bois de Boulogne et de la Semaine internationale de Maisons-Laffitte se complètent si heureuse-

ment, qu'il serait impossible de concevoir, à cette époque de la saison, un ensemble mieux concordant d'épreuves au plus haut point intéressantes par l'ampleur et la variété de leur objectif. Dans toutes les générations, les sujets d'élite y trouvent l'occasion de se produire et la part est faite à toutes les aptitudes, sur les plus courtes distances, sur les moyennes et sur les plus longues. Aussi, d'un bout à l'autre de cette huitaine, le sport est demeuré de premier ordre et sans défaillance à aucun moment.

Les honneurs de la réunion de dimanche, au Bois de Boulogne, étaient pour les pouliches avec le PRIX VERMEILLE.

Cette belle épreuve, précédant cette année le Prix de Flore, mettait aux prises, à l'exception d'Union retirée de l'entraînement et de Philosophy réservée pour le Prix Saint-Simon, toutes les pouliches qui avaient joué les premiers rôles lors des courses du printemps. Sept concurrentes se présentaient sous les

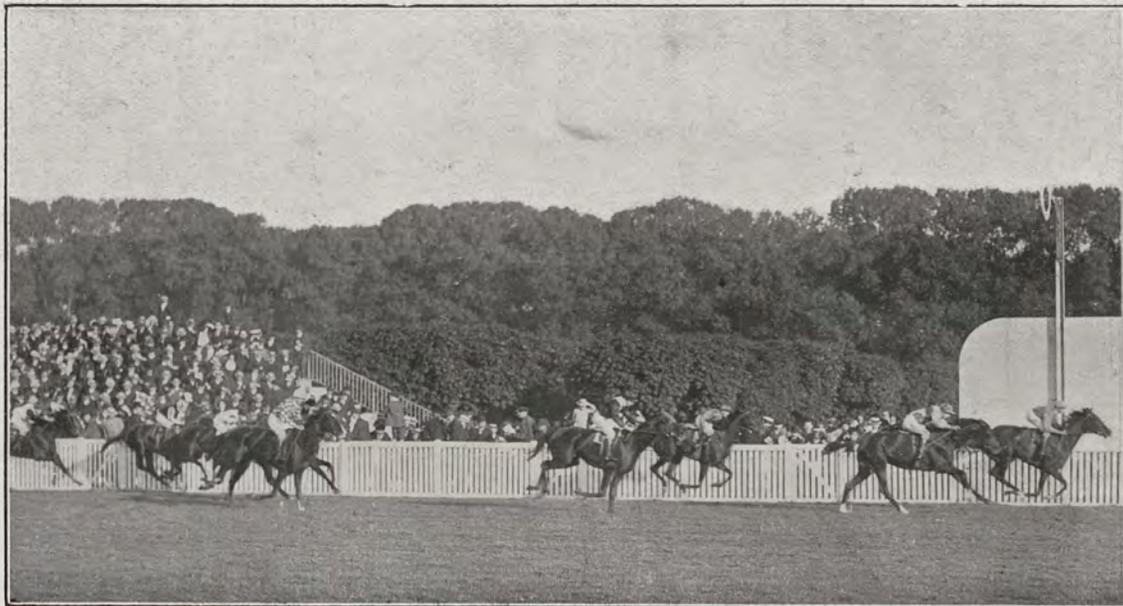
ordres du starter et les faveurs du public allaient aux représentants de l'écurie E. Immond Blanc, dont le champion Messaouda avait fait, au cours des meetings d'été, ample moisson de succès. La victoire revint à l'excellente pouliche de M. de Brémond, Ronde de Nuit, qui se réhabilita de sa défaillance du Prix de Diane.

La course a tenu tout l'intérêt qu'on en attendait. Azalée a réglé l'allure devant Silver Streak, Mademoiselle Bon. Ronde de Nuit. Messaouda et Rose de Flandre. Dans le tournant, le lot se groupait, et la photographie que nous reproduisons, montre Silver Streak venant à la hauteur d'Azalée, tandis que Ronde de Nuit et Messaouda tirent encore double. La pouliche de M. Vanderbilt fléchissait bientôt et Ronde de

Nuit entraînait première dans la ligne droite puis se détachant avec une aisance qui ne laissait aucun doute sur le résultat, passait le poteau avec deux longueurs d'avance sur Messaouda, que Rose de Flandre suivait à une longueur.

La fille de William the Third et Halte-Là, par cette brillante victoire, se réhabilite complètement et se classe avec Union comme les deux meilleures pouliches de l'actuelle génération.

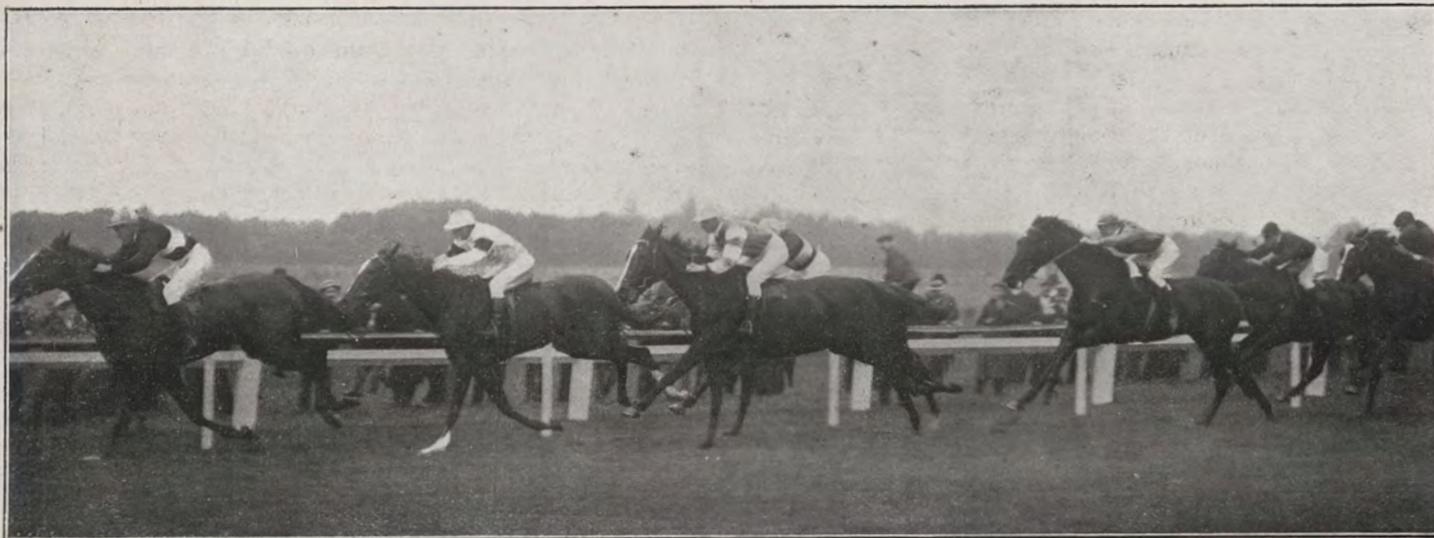
Ronde de Nuit n'avait pour ainsi dire pas couru depuis le Grand Prix



Consolation  
Prince Albert II    Stromtid    Lough Mask    Kondjé Gul  
Garde-Malade    Talo Biribil    Vincent    Jacobi  
MAISONS-LAFFITTE, 24 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DU PRIX DE L'ESCAUT



LONGCHAMP, 26 SEPTEMBRE — LE PRIX DES CHÊNES, AU TOURNANT SOLEIL MÈNE DEVANT COUP DE VENT II  
MONT BORAND ET SIFFLET



Azalée

Silver Streak

Messaouda  
Ronde de Nuit

Mlle Bon

Bretelle  
Rose de Flandre

LONGCHAMP, 26 SEPTEMBRE — LE PRIX VERMEILLE AU TOURNANT

de Paris où elle finissait cinquième derrière Verdun, Rebelle, Union et William The Fourth ; elle s'était présentée une seule fois à Deauville dans le prix Guillaume le Conquérant où elle avait été victime d'une chute et les sportsmen restaient sous l'impression de sa défaite dans le prix de Diane et oubliaient ses deux belles victoires du printemps dernier dans le prix de la Rochette sur Azalée et Dorna et dans la Poule d'Essai des Pouliches où elle devançait Azalée, La Duporterie, Gyrsa, Mlle Bon. Après sa brillante victoire dans le Prix Vermeille, Ronde de Nuit rapporte à son propriétaire plus de 160.000 francs d'argent public.

En dehors du prix



RONDE DE NUIT, P<sup>o</sup> B., NÉE EN 1906, PAR WILLIAM THE THIRD ET HALTE LA !  
APP. A M. J. DE BRÉMOND

Vermeille l'intérêt de la journée se portait surtout sur le PRIX DES CHÊNES réservé aux chevaux de deux ans et qui mit aux prises quatorze partants.

La victoire revint au poulain du Comte Bertheux qui avait mené toute la course et qui avait conservé le meilleur d'une tête sur la débutante Eildora, revenue merveilleusement sur la fin du parcours.

Soleil, un des premiers produits du nouvel étalon Grey-Plum et de Sun Rose est un grand et fort poulain gris qui s'était du reste honorablement comporté pour sa deuxième sortie dans le Prix La Rochette à Chantilly où il terminait troisième derrière Ulmet Reinhard devant Or du Rhin II et Fouade Pacha.



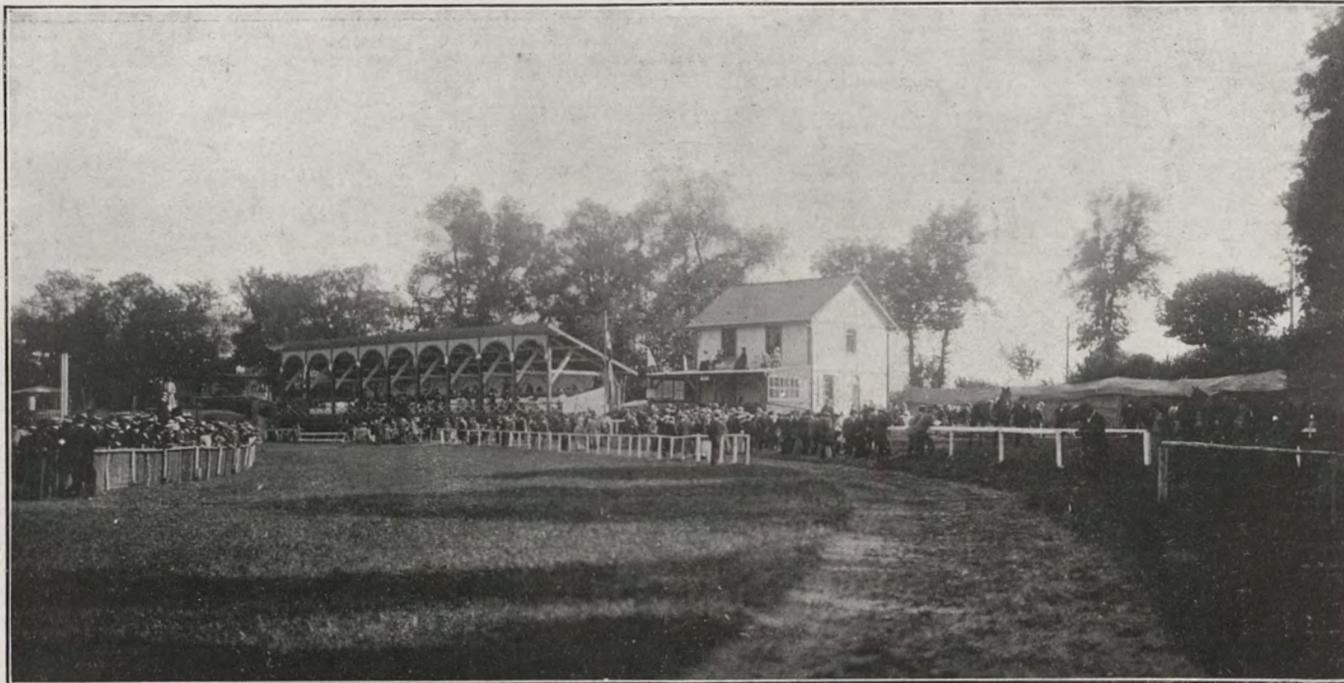
Ronde de Nuit

Messaouda

Rose de Flandre

Silver Streak

LONGCHAMP, 26 SEPTEMBRE — L'ARRIVÉE DU PRIX VERMEILLE



LA PISTE ET LES TRIBUNES DE L'HIPPODROME DES CHARMILLES, A GENÈVE

## LES COURSES DE GENÈVE

**P**OUR organiser des courses en province — et, à l'exception des formalités administratives, qui sont très simples en Suisse, Genève réunit les mêmes désavantages qu'une bonne ville de province en France — la grosse difficulté, c'est de trouver l'argent! S'il est possible, pour des gens d'affaires, de faire naître

des capitaux en faisant miroiter à côté de petits risques, des bénéfices mirifiques, tout autre chose est d'intéresser des commerçants, des industriels, à l'organisation de réunions hippiques, qui laissent prévoir de grosses responsabilités, sans l'espoir du plus petit avantage!

Si, en France, même dans des villes très grandes, mais surtout très commerciales, comme Lyon, j'ai osé proposer de telles affaires — à fonds perdus — c'est que je me suis adressé à des hommes de cheval, à des amateurs, à des vanités, à des espérances très légitimes, mais toujours à des hommes très désintéressés.

Aussi faut-il

louer — en France comme à Genève — les commissaires très dévoués, très courageux, qui payent de leur personne — et de leur poche — pour remplir des fonctions qui ne leur attirent que des plaintes, que des réclamations, que des critiques acerbes.

Cette véritable légion d'honneur — les modestes commissaires de province — ne m'en voudra pas d'avoir fait cette constatation à propos des courses de Genève, dont les organisateurs eux-mêmes, très hommes de cheval et très compétents: MM. Ch. Mugnier, colonel Audeoud, qui remplit en Suisse l'une des fonctions les plus hautes dans l'armée, comme instructeur de première classe, commandant l'Ecole Centrale militaire, MM. Gardy, Mégevet, Odier, etc.

En France, on trouve des chevaux de courses et des amateurs; et, dans les villes fréquentées par les étrangers, de l'argent! A Genève — les chevaux sont rares! — et l'argent ne sort des banques que pour de bons placements!

Il faut donc faire des courses avec rien! Aussi, depuis quelques années, je vois se débattre avec une résistance héroïque la Société Hippique Genevoise, dont j'ai été appelé à remanier les programmes et les règlements. — Jusqu'à présent, la Société avait contre elle — même la pluie. — mais je ne désespère plus, avec sa persistante ténacité, de la voir donner des courses dignes de cette superbe cité.



GENÈVE — LES CONCURRENTS DU PRIX DU COMMERCE AVANT LE DÉPART — DANS LE MÉDAILLON: ATHOS, PAR CAÏD ET CAMATA, DRIVÉ PAR SON PROPRIÉTAIRE, LE PRINCE LUBOMIRSKI, REMPORANT LA VICTOIRE

Avec douze mille francs de prix, pour trois réunions, à raison d'une course au trot, d'une course plate et de deux courses à obstacles par journée, elle est arrivée à avoir, sous les ordres du starter, 168 partants en 1908, et 122 en 1909 ! N'est-ce point déjà surprenant ?

La piste est petite, et ne mesure que 1.050 mètres, le sol en est très bon et les tournants passables : des tribunes du pesage, l'aspect de l'hippodrome est ravissant, ce champ de course est situé à dix minutes du centre de la ville, en tramway.

Le grand Kursaal de Genève — une succursale du Casino de Nice — qui possède salle de théâtre, petits chevaux, boules et baccara, aura, paraît-il, à l'avenir, le geste large et généreux comme il convient d'ailleurs à ce genre d'établissements simplement tolérés en Suisse.

D'autre part, les hôtels qui sont nombreux et somptueux vont suivre cet exemple.

A Genève, les courses au galop sont courues sous les règlements français, ce qui d'ailleurs offre beaucoup d'inconvénients pour les propriétaires suisses; un règlement spécial que j'ai fait adopter pour les courses au trot existe depuis trois

ans ; pour les courses en parties liées il offre cet avantage, c'est qu'il oblige pour ainsi dire, dans toutes les épreuves, tous les concurrents à marcher pour la place.

Il n'y a pas de Sociétés mères, en Suisse, ni de bulletins officiels; une petite brochure qui paraît tous les ans, *Jabres-Renn-Kalender*, et qu'on pourrait comparer à une chronique du turf, donne la liste mélangée des trotteurs, chevaux de plat et d'obstacles qui ont couru dans l'année.

Pendant la saison des courses, aucun document officiel ne paraît ; il est impossible de connaître, par exemple à Genève, le résultat officiel des courses qui ont eu lieu avant à Morges, à Yverdon. Il y a certainement là une lacune à combler. La *Suisse Sportive* me paraît toute indiquée pour cela. Les écuries victorieuses cette année ont été : Pour le trot, celles de : M. Ch. Chevrier avec Dinagade ; P. Chevallier avec Dulcinée; Prince Lubomirski avec Athos et Côte d'Azur.

Pour le plat : P. Versein avec Eclair VII ; A. Bérard avec Courbevoie ; Levailant avec Coqsigru. Les cinq courses d'obstacles ont été gagnées par Mascagni et Gagne Petit II. Albert AUBIER.



GENÈVE — LE DÉPART D'UNE COURSE PLATE DEVANT LES TRIBUNES

## LES COURSES DE CRAON

LA Société des courses départementales de la Mayenne a fait disputer les jeudi 16 et dimanche 20 septembre dernier sur l'hippodrome de Craon, deux journées de courses qui furent en tous points réussies et remportèrent un succès complet.

Les engagements étaient parvenus très nombreux dans chaque épreuve et les partants se présentèrent en grand nombre sous les ordres du starter. L'épreuve la plus importante de la première journée, le Prix du Gouvernement, mit aux prises sept concurrents sur les 2.200 mètres du parcours. Nous en représentons

le Prix de l'Oudon, par Edda, à M. de la Brosse et le Prix de la Société Sportive d'Encouragement (haies); par Paris, au comte de Talhouët Roy.

La 2<sup>e</sup> journée comportait le Prix de la Société des Steeple-Chases de France (5<sup>e</sup> série, 3.400 m.), dont nous reproduisons le saut de la douve, et qui revint à Lucifer, à M. le marquis de Saint-Sauveur devant Tréfioux, au comte de Gualès de Mézaubran.

Voici les résultats des autres épreuves :

Prix des Haras, 2.000 m. — 1. Thianges, au comte G. de Talhouët Roy.

Prix de la Société d'Encouragement, 2.000 m. — 1. Dear Star, au comte G. de Talhouët Roy.

Prix des Dames (cross-country militaire), 5.000 mètres. — 1. Transvaal, à M. Haentjens.

Prix Horace Vernet (steeple-chase). — 1. Gagne Petit II, à M. P. Versein.



CRAON — 16 ET 20 SEPTEMBRE

1. LE PRIX DU GOUVERNEMENT AU PREMIER TOUR.



2. L'ARRIVÉE — SAINT POTIN BAT T'EN SOUVIENS-TU

3. LE SAUT DE LA DOUVE DANS LE PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES DE FRANCE

ci-contre le passage devant les tribunes et l'arrivée qui vit Saint Potin, à M. Champion, triompher de T'en Souviens-Tu, au comte de Talhouët Roy.

Les autres épreuves de cette première journée furent remportées :

## FOUR IN HAND

**L**a conduite à quatre est un sport qui voit ses adeptes diminuer tous les jours : en France du moins. Certes l'automobile y est pour quelque chose, mais bien davantage à notre sens le désir de cultiver les seuls exercices que l'on peut pratiquer après un bref apprentissage.

Or, même lorsqu'il a remis son éducation aux soins d'un maître comme Howlet, le driver amateur ne peut acquérir une habileté suffisante pour vaincre les difficultés de la route qu'après une longue pratique et des études incessantes.

Ceux qui ont pour si peu que ce soit conduit à quatre, apprécieront comme il convient les évolutions que fait exécuter à son attelage, Miss Marion Hollins, la jeune américaine que représentent les photographies de Delton.

Le maniement et l'ajustement des quatre guides qui embarrassent les meilleurs cochers, lorsqu'ils mènent un four in hands, complique étrangement lorsqu'il s'agit de faire la serpentine à travers d'étroites ruelles comme celles qui contourment la fontaine Saint-Dominique.

Quelle que soit la tenue adoptée à la française ou à l'anglaise, c'est un tour de force.

On connaît les principes de conduite :

Dans les mouvements obliques ou circulaires, il est nécessaire que le changement de direction soit tamé par les chevaux de devant et que les chevaux de timon parcourent le même terrain.

Or, dans ces chemins sinueux et étranglés, les chevaux de timon cherchent toujours à tourner trop tôt dès que la volée a esquissé son

mouvement. Il faut donc combiner l'action des guides, de telle sorte qu'on indique le changement de direction à la volée, qu'on retienne en même temps les chevaux de timon, qu'on laisse ensuite tourner ceux-ci ou qu'on les fasse tourner et qu'on règle la direction de la volée ; qu'enfin on remette le timon dans la ligne droite qu'auront prise de nouveau les chevaux de devant.

Lorsque cette ligne droite est réduite au minimum et lorsque la volée doit exécuter un changement de mains, avant même que le timon ait terminé son premier mouvement, ce qui est le cas qui nous occupe, on n'arrive à surmonter cette difficulté que grâce à un doigté délicat.

La méthode anglaise dans laquelle les guides une fois ajustés dans la main gauche ne doivent plus en bouger ; les raccourcissements étant obtenus au moyen des boucles faites par la main droite et maintenues pendant le temps convenable sous le pouce gauche, ou bien en plaçant momentanément la main droite en avant de la gauche pour serrer les quatre guides entre ses doigts, cette méthode si admirablement enseignée par Howlett a déjà rendu le ménage beaucoup moins compliqué tout en le conservant aussi juste.

Il n'en reste pas moins que les sportsmen d'aujourd'hui reculent pour la plupart devant l'étude indispensable et préfèrent le maniement du guidon d'un automobile

manier que

six heures de leçon permettent de posséder d'une façon suffisante pour se lancer sur les routes à grande vitesse, au grand risque des autres véhicules et des piétons.



LE COACH DE MISS MARION HOLLINS DANS LA RUE DE LA HUCHETTE



AUX ALENTOURS DE LA FONTAINE SAINT-DOMINIQUE

Lectures Étrangères

## LE SUFFOLK

C'est une des plus vieilles races de trait anglaises. Elle a pris naissance dans le Comté de Suffolk d'où elle s'est répandue dans les comtés voisins de Norfolk et d'Essex : le surnom de *punch*, qui signifie tonneau, lui est venu de sa forme trapue et arrondie, d'autres disent de la facilité avec laquelle les sujets de cette race s'entretenaient en état sans avoir été pour cela poussés en nourriture ; bien roulé le suffolk s'engraissait facilement au point de prendre la forme d'un tonneau.

Il était surtout réputé pour sa fermeté dans le tirage. Aucun cheval ne donnait un coup de collier plus vigoureux et plus soutenu dans les moments difficiles. Aussi fut-il en grande vogue pendant longtemps de l'autre côté de la Manche.

L'engouement dont bénéficia le cheval noir, « le shire », faillit porter un coup funeste au suffolk vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Renonçant à faire concurrence aux géants, les éleveurs du cheval qui nous occupe s'appliquèrent à l'alléger et à développer sa vitesse. Le comte de Montendre, en 1850, constate les bons résultats obtenus en croisant le Suffolk avec les étalons demi-sang du Yorkshire. On en fit ainsi des animaux plus élégants, plus nobles et il n'était pas rare de voir payer jusqu'à 400 et 500 guinées : treize mille francs, un étalon de race suffolk ; mais ce n'était plus le cheval dont on pouvait dire : He is a very punch.

La concurrence de l'automobile en atteignant le cheval de trait léger et rapide, a orienté de nouveau le suffolk punch vers sa formule primitive.

Voici quelques détails sur cette race que nous empruntons à un travail publié par l'Association des Eleveurs du Comté.

Le cheval du Suffolk est considéré comme réalisant le type le plus parfait des animaux de trait auquel ni le shire ni le Clydesdale ne sauraient être comparés. Sa constitution robuste, sa douceur, sa sobriété, son adaptation facile aux travaux les plus rudes et les plus divers sont les principales raisons de cette préférence.

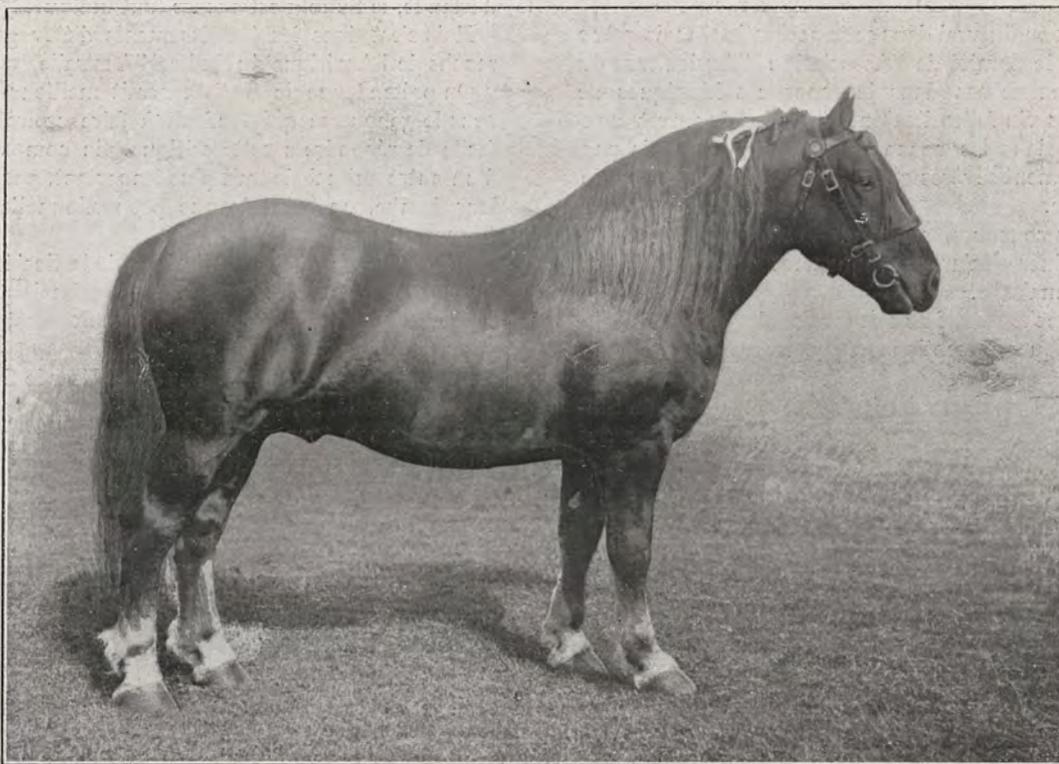
Comme physionomie générale le Suffolk doit posséder la tête fine, l'encolure épaisse et ronde, l'épaule longue et musclée, le poitrail ouvert, la poitrine profonde, les hanches larges, l'arrière-main massif, la croupe arrondie, le dos, suivant l'expression consacrée, « comme un bélier de Southdown », les jambes courtes, la corne dure, une démarche balancée et surtout beaucoup de longueur dessous, c'est-à-dire du coude à la hanche. Sa taille moyenne est de 1 m. 63 environ. C'est du moins les types de ce genre que préfèrent les jurys dans les concours et celui vers lequel tendent les nombreux éleveurs du comté. Ce sont là les points caractéristiques de la race et qui se remarquent chez la majorité des sujets. Ceux qui s'en éloignent, dont l'encolure est maigre, la croupe fuyante, par exemple, ne sauraient être considérés comme de véritables suffolks. Ceux-ci se distinguent toujours par l'harmonie des lignes, l'uniformité de couleur, la qualité des os, la régularité des jambes qui manque fréquemment chez leur rival plus léger, le Shire ou le Clydesdale.

Dans les premiers concours de la Société Royale d'Agriculture, quand les Shires, les Clydes et les Suffolks étaient groupés en une seule classe, les prix revenaient toujours à ces derniers. De 1838 à 1860, ils ont été classés sept fois premiers et sept fois seconds.

Cette coutume de mélanger les classes a, du reste, été abandonnée depuis longtemps, et aujourd'hui c'est à la Société Royale d'Agriculture qu'on rencontre les meilleurs spécimens de la race ; comme marché, il faut lui accorder la place d'honneur ; néanmoins, les plus réussies de ses expositions ne sauraient donner qu'une idée insuffisante de l'espèce. Les arrangements pris par le Comité de cette Société l'obligent à tenir fréquemment ses concours assez loin du centre du Comté ; pour cette raison ce ne sont que les exposants les plus importants et les plus riches qui y amènent leurs produits.

En outre, le Comité, pour des raisons peu faciles à comprendre, élimine de la liste des récompenses les spécimens qui représenteraient le mieux la race : aucune jument âgée sans poulain, aucun étalon non plus au-dessus de trois ans ne peuvent, en effet, prendre part à ses concours.

Aussi ceux qui comptent sur ces réunions pour bien connaître le cheval de Suffolk, n'y voient-ils jamais un représentant de l'un ou de l'autre sexe arrivé à son plein développement.



BAWDSEY-HARVESTER, ÉTALON SUFFOLK, PROPRIÉTÉ DE SIR CUTHBERT-QUILTER

La Société d'Agriculture du Comté d'Essex fait également beaucoup plus pour ces chevaux qui ne sont cependant pas les siens : ses concours hippiques sont admirables dans leurs arrangements généraux ; des récompenses d'une importante valeur y sont offertes et les réunions ont lieu de ville en ville durant deux jours dans chacune.

De son côté l'Association d'Agriculture du comté de Suffolk encourage de son mieux ces chevaux, aussi bien que les Shire, les Clyde, les pur sang et les Hackneys possédant un pedigree. C'est donc dans ces concours qui se tiennent

dans les principales villes du comté, durant, eux aussi, deux jours, qu'il faut surtout chercher le cheval du Suffolk.

L'Association de bétail de Framlingham d'autre part a soutenu les éleveurs de moindre importance, en excluant quelques-uns des élevages les plus connus : les petits fermiers lui doivent donc beaucoup.

Il y a aussi les réunions du Club des Fermiers de Stowmarket ; du Comité des Concours hippiques de Woodbridge, et d'autres, aussi patronnées par le Club des Fermiers, tenues à Ixworth, Halesworth et Eye. Enfin, celles du sud du Suffolk.

*Historique du Cheval du Suffolk.* La généalogie de ce cheval remonte au XVII<sup>e</sup> siècle. Il y a plus de 140 ans qu'il est fait mention de lui, comme étant de pure race, et les travaux d'archéologie sur le comté en parlent comme existant il y a deux cents ans, et, sans aucun doute, dès cette époque reculée, son espèce avait un caractère distinctif.

Un point curieux est que chacun des animaux existant aujourd'hui descend en une ligne mâle directe d'un cheval né en 1760.

L'aspect de celui-ci, si l'on en juge d'après les annonces de l'époque, ressemble aux spécimens d'aujourd'hui, avec cette seule modification dans l'ensemble que peut produire l'introduction judicieusement faite d'éléments plus élégants.

Une description détaillée d'un descendant de ce cheval et né en 1799, description recueillie de la bouche même d'un témoin qui se souvenait fort bien de lui, variait bien peu avec le caractère général du cheval tel qu'on le trouve aujourd'hui.

L'infusion du sang d'autres espèces possédant un devant plus affiné, une plus grande activité et un plus joli contour, a fait du cheval de Suffolk actuel un des plus beaux animaux de l'Angleterre.

Mais toutes les introductions étrangères ont, depuis longtemps, disparu dans la ligne mâle ; et ces points caractéristiques remarquables, uniformité de couleur, jambes courtes, corps arrondi, endurance enfin accompagnée d'une vitalité atteignant fréquemment jusqu'à près de trente ans, sont encore maintenant propres au cheval de Suffolk.

Fort heureusement, dans les nombreuses tentatives faites au XVIII<sup>e</sup> siècle en vue d'introduire chez le suffolk un élément plus vif, la constitution robuste dont avait hérité la souche originelle n'a jamais été sacrifiée.

Aussi bien il supportera de longues heures de travail sans prendre de nourriture ; ce qui serait très préjudiciable au Shire ou au Clydale et ce dont ne saurait s'accommoder le cheval de camion de Londres ou de Liverpool, qui exige une nourriture abondante. Le Suffolk se contente d'une ration minime sans que son organisme et son développement en pâtissent.

Sa couleur est la même qu'il y a un siècle et demi : alezan, avec ou sans blanc, alezan de teintes diverses, mais toujours alezan.

Depuis longtemps, on a beaucoup parlé de la dégénérescence du Suffolk, principalement de ses pieds défectueux et de ses os trop petits.

Il est possible qu'il y ait eu du vrai dans cette accusation, mais grâce aux remèdes apportés par le Comité de l'Association d'Agriculture du Comté de Suffolk, il n'existe pas dans les concours hippiques de chevaux plus sains que les Suffolks d'aujourd'hui : les épreuves auxquelles ils sont soumis dans les concours avant d'être admis par les vétérinaires sont autrement sévères que celles de la Société Royale d'Agriculture d'Angleterre.

Dans un de ces derniers concours, sur 30 ou 40 chevaux, le vétérinaire appelé à les examiner déclara publiquement qu'il n'avait pas trouvé un seul cas d'état malsain.

En ce qui touche le reproche relatif aux mauvais pieds du Suffolk, il ne s'adresse qu'à quelques exceptions et ne saurait s'appliquer à la généralité de la race.

On a souvent dit et répété aussi que les jambes et les pieds du Suffolk ne peuvent endurer les pierres, mais ce n'est là que l'opinion des personnes qui ne l'ont jamais essayé.

A l'encontre de cette opinion erronée, on peut citer un exemple entre mille : une paire de Suffolks, au service de la Compagnie du Great Eastern Railway, a fait sur les pavés de la ville d'Ipswich le service de camionnage, pendant une période de huit années.

Le Shire ou le Clyde pourrait-il se vanter d'un pareil record ?

Pour les travaux d'agriculture, le Suffolk ne peut être surpassé, et nous doutons qu'il puisse être même égalé.

De deux à vingt-quatre ans, il peut faire n'importe quel travail et sur quelque sol que ce soit.

Pour le garage ou le changement de voies des wagons de marchandises et pour les lourds travaux des grands docks, il n'est peut-être pas le mieux qualifié, mais pour le camion, la voiture de laitier, etc., c'est-à-dire partout où le travail requiert de la force et de l'élan, l'éleveur de Suffolks a peu à craindre la concurrence.

A un autre point de vue, le Suffolk offre de grands avantages ; comme étalon de croisement pour la production du cheval d'artillerie, on ne saurait trouver mieux que lui.

Les envois de ces chevaux en Allemagne et en Russie, en proportion sans cesse grandissante, sont une preuve évidente qu'ils se sont parfaitement acquittés de leur tâche et que les essais auxquels ils ont été soumis ont donné d'excellents résultats.

Pour donner plus de poids et de substance aux juments légères d'Irlande, le Suffolk est encore tout indiqué.

Mais c'est dans les établissements d'élevage des colonies, dans les ranchs de l'Amérique du Sud et d'Australie, qu'il est le plus demandé.

On prétend que le Suffolk serait meilleur s'il possédait plus d'os sous le genou, ce qui tendrait à faire croire qu'il en manque. Il est facile de répondre à cette critique. En comparant ses canons à ceux d'un autre animal de trait plus important, par rapport à la hauteur de leur jambes, on constate que proportionnellement ils sont chez lui beaucoup plus larges.

A l'une des dernières exhibitions de la Société Royale d'Agriculture, le premier prix a été décerné à un animal qui mesurait 0 m. 28 au-dessous du genou et dont le poil était aussi fin que celui d'un pur sang. Ce cas est loin d'être unique.

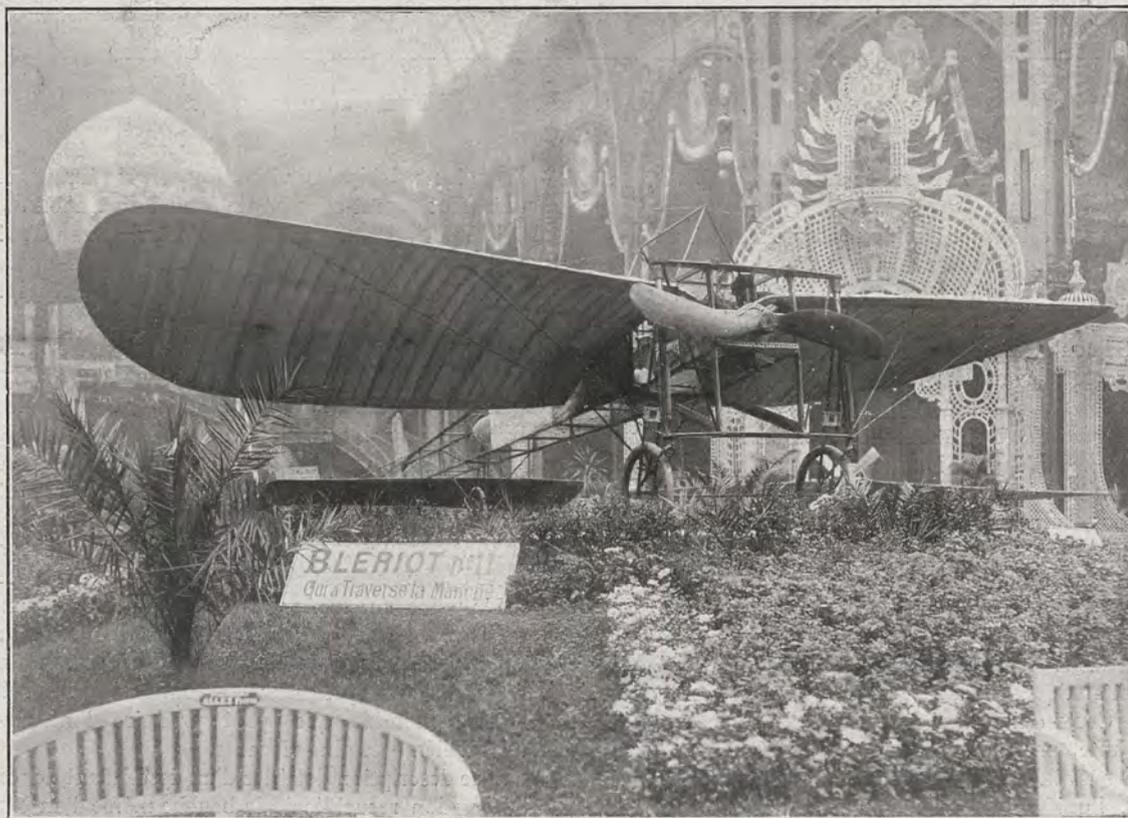
De même il ne faudrait pas considérer le Suffolk comme un animal de petite taille. Si, comme certains l'affirment, sa hauteur au garrot représente son tour de poitrine mesuré juste derrière les épaules, le Suffolk n'est pas un petit cheval.

## LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

Le premier Salon de la locomotion aérienne est ouvert !

Le Président de la République accompagné des ministres Brun, Millerand et Dupuy, en a fait l'inauguration le samedi 25 septembre dernier, date mémorable car elle confirme le triomphe de la locomotion aérienne et, en particulier, de l'aviation.

Après le Salon du Cycle, après le Salon de l'Automobile, le Salon de l'Aviation vient compléter ce cycle glorieux et rappeler à tous ceux



LE STAND D'HONNEUR DU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE — L'AÉROPLANE BLÉRIOT QUI TRAVERSA LA MANCHE

qui s'intéressent aux conquêtes pratiques de la science, les prodigieux progrès accomplis en quelques années.

Le spectacle de tous ces fabuleux oiseaux mécaniques, réunis dans la vaste volière que leur a élégamment aménagée M. Robert Esnault-Pelterie, produit en effet au visiteur un effet extraordinaire. C'est une vision de rêve ancien, de rêve longtemps poursuivi et enfin réalisé. Et la sensation qu'on éprouve est une sorte d'admiration stupéfaite !

L'on est du

reste heureux de constater que c'est la France qui, une fois de plus, s'est mise à la tête de ce mouvement. Les étrangers même sont venus chez nous pour vulgariser cette mirifique invention qu'est l'aviation.

C'est en France que les Wright, les Farman, les Blériot, les Paulhan, les Latham réussirent leurs plus sensationnelles performances.

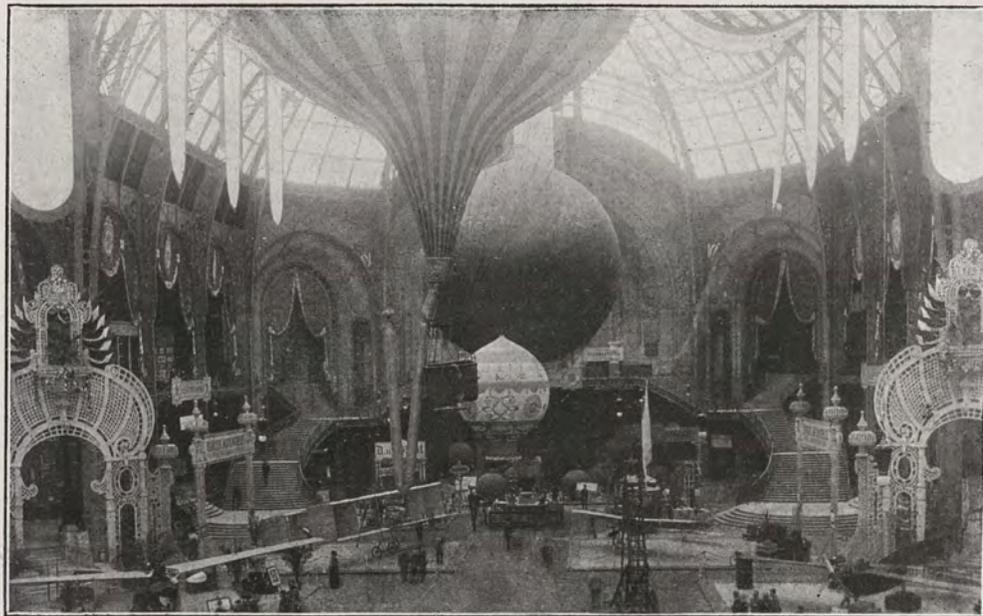
C'est à Reims que le premier grand meeting d'aviation déroula ses péripéties. C'est à Paris enfin que le premier Salon de l'Aviation permit au public d'admirer et de se familiariser avec

tous les merveilleux oiseaux dont il a lu les exploits.

Le Salon de l'Aéronautique va pour ses débuts connaître le triomphe et fait honneur à ses créateurs, MM. Robert Esnault-Pelterie et André Granet.

C'est avec une simplicité élégante et un rare bon goût qu'ils ont, en effet, su aménager dans la vaste nef du Grand Palais, les stands de tous les exposants. Tandis que les tapis bleu clair rappellent la couleur de l'atmosphère translucide, des velours orangés jettent une chaude lumière sur l'ensemble des appareils de toutes formes, de toutes dimensions, qui, tour à tour, attirent les regards des visiteurs.

En entrant, donc, le visiteur trouve devant lui un élégant parterre fleuri au centre duquel repose le Blériot de la Traversée de la Manche et que surmonte un aérostat bleu et blanc, reconstitution faite par M. Maurice Mallet, d'un ballon du siège de Paris.



SOUS LA COUPOLE

Aux quatre coins, sous la coupole, les quatre stands d'honneur sont occupés par REP, qui y présente un de ses monoplans; Antoinette, avec un monoplan; Wright, avec un biplan et Farman, avec un biplan.

Le regard est ensuite attiré, au fond, vers la rotonde d'Antin, par plusieurs sphériques et une mongolfière; à droite, un petit dirigeable, celui de Don Simoni; à gauche, la masse imposante d'un *Zodiac*.

Faisons rapidement le tour de la nef. En tournant à droite, voici d'abord le petit aéroplane de Santos Dumont

« la Demoiselle », un biplan Bayard-Clément, puis un monoplan Raoul-Vendôme n° 3; enfin un petit biplan Fernandez. Demi-tour en face du hangar qui occupe le fond de la nef, et voici un autre Wright. Traversons le rond-point central; quatre stands se font vis-à-vis dans l'allée qui conduit vers la rotonde d'Antin, l'un est occupé par un Voisin, tandis qu'à gauche, on voit d'abord un autre Antoinette; puis, un biplan Farman premier modèle, et, vis-à-vis, un monoplan Chauvière, l'hélicoptère Vuitton-Huber, et deux stands occupés par des Blériot.

Tout le long de la nef, entre les aéroplanes, se trouvent les moteurs Darracq, Gnôme, Panhard et Levassor, Bayard-Clément, Wolseley, Farcot, E. N. V., etc. Les accessoires de toutes espèces, matériel de sphériques, modèles réduits, expositions rétrospectives, sont réunis dans les galeries du rez-de-chaussée et du premier étage.

Nous nous promettons, du reste, de revenir en détail sur les stands de ce premier Salon de l'Aéronautique.

G. DRIGNY.



VUE GÉNÉRALE DU SALON DE L'AÉRONAUTIQUE



LE CAPITAINE FERBER

## LES VICTIMES

de la

## LOCOMOTION AÉRIENNE



LEFEVRE

**L**A locomotion aérienne, malgré ses prodigieux progrès vient d'enregistrer ses premières victimes, et, en moins de 20 jours, six de ses plus acharnés

partisans viennent de payer de leur vie les efforts tentés pour la conquête de l'air.

Le jeune pilote Lefebvre, qui s'était distingué au cours de la dernière Grande Semaine de Champagne et dont les exploits accomplis sur son Wright l'avaient fait classer parmi les aviateurs les plus adroits et les plus audacieux, ouvrait cette série funèbre en se tuant le 7 septembre dernier, à Port-Aviation, près de Juvisy.

Lefebvre réglait un nouveau biplan et se trouvait à une dizaine de mètres de hauteur, lorsque son appareil piqua du nez et s'écrasa sur le sol. L'aéroplane capota et le malheureux aviateur assommé fut tué sur le coup.

La deuxième victime de la locomotion aérienne ne fut autre que le capitaine Ferber qui, sous le pseudonyme de de Rue, participait au meeting de Boulogne-sur-Mer.

Concourant pour le prix de vitesse, le 23 septembre, l'aviateur reprenait terre brusquement, par suite du bris d'une aile, et les roues de son biplan heurtant fortement le bord d'un fossé peu profond, l'appareil se retournait complètement et le capitaine Ferber, écrasé par le poids de son moteur, succombait des suites d'une hémorragie.

Ferber était en France l'un des précurseurs de l'aviation. Depuis une douzaine d'années, il consacrait tout son temps à la recherche de la solution du « plus lourd que l'air ».

C'est en 1898 que les expériences de Lilienthal l'avaient frappé. Il construisit plusieurs planeurs et, avec son quatrième appareil, parvint, le 7 décembre 1901, à parcourir dans l'espace une centaine de mètres.

Un an plus tard, par l'intermédiaire de M. Chanute, le capitaine Ferber recevait communication des travaux des frères Wright.

Ferber s'abouchait alors avec M. Archdeacon et adapta un moteur de 6 HP à son appareil qui, suspendu à un gigantesque pylone élevé aux environs de Nice, manœuvra de façon à donner à son constructeur des espoirs de plus en plus tenaces.

C'est à cette époque que le commandant Renard, alors directeur des Ateliers aérostatiques de Chalais-Meudon, le fit venir à Paris et l'associa à ses travaux. Après la mort du commandant Renard, le capitaine

Ferber, désireux de reprendre son indépendance, demanda un congé de trois ans et entra à la Société Antoinette, dont il dessina et établit les premiers appareils des monoplans.

Le troisième accident que nous avons malheureusement à enregistrer prend les proportions d'un véritable désastre et coûte à la France avec l'anéantissement d'un des plus beaux dirigeables de la flotte aérienne la vie de quatre de nos meilleurs aérostiers militaires.

La catastrophe et la chute du dirigeable militaire *République* vient en effet d'ajouter à la liste des victimes de la locomotion aérienne le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré et les adjudants mécaniciens Vincenot et Réau.

Le *République* dont nous avons, dans un de nos derniers numéros, relaté le dégonflement, après un léger accident survenu au cours de son voyage Paris-Lapalisse, avait été rapidement réparé et avait magni-

fiquement évolué durant toute la durée des manœuvres décidant à maintes reprises du sort des engagements.

Il devait rallier son port d'attache de Chalais-Meudon et il quitta son hangar de Lapalisse le 25 septembre se dirigeant sur Paris.

Le dirigeable marchait magnifiquement à plus de 40 kilomètres à l'heure, lorsqu'à la hauteur de Treval, village situé à peu de distance de Moulins, une pale d'acier de l'hélice gauche se brisa et projetée en l'air à une vitesse effrayante creva le ballon sur une longueur d'environ 5 mètres.

L'aérostat, qui se trouvait à ce

moment à 150 mètres de hauteur, s'abattait alors à une vitesse vertigineuse, et, en moins de 5 secondes, s'écrasait sur le sol.

Les quatre passagers qui se trouvaient à bord de la nacelle, le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré, les adjudants Réau et Vincenot, étaient retrouvés morts lorsque l'on put les dégager de l'amas de toile, de bois et de fer fourni par les débris du dirigeable.

Cette catastrophe effroyable, survenue au moment même où le Président de la République inaugurait l'Exposition de l'Aviation du Grand Palais, a jeté la consternation générale, et la France entière a salué d'un cœur unanime ces vaillants qui sont morts pour le progrès et pour la patrie.

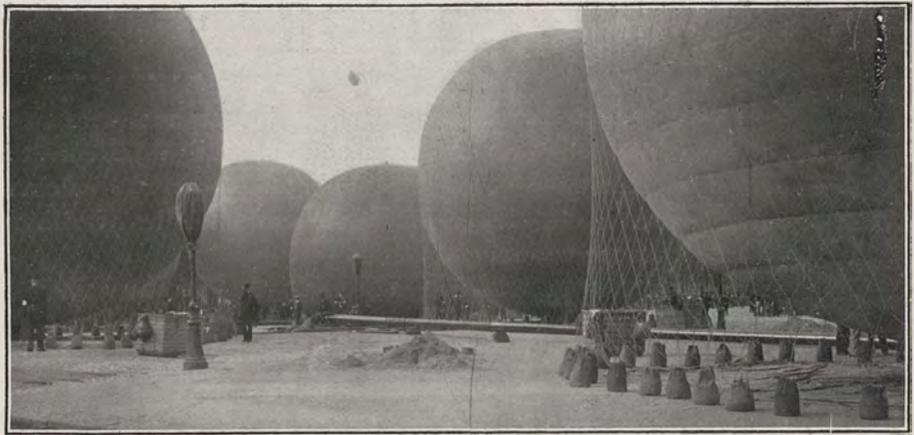


LES DÉBRIS DU DIRIGEABLE " RÉPUBLIQUE " APRÈS SA CHUTE  
DANS LE MÉDAILLON, LE CAPITAINE MARCHAL





DANS LES AIRS



PENDANT LE GONFLEMENT

## AÉROSTATION

*Le Grand Prix de l'Aéro-Club*

Grand Prix de l'Aéro-Club de France », disputé le 26 septembre dernier, a remporté son habituel succès.

**L**A belle épreuve annuelle de distance « Le

M. Pierre Gasnier, pilotant l'Aéro-Club V (900 mq), remporta la première place prenant terre à 900 mètres du point fixé.

Le départ du Grand Prix de l'Aéro-Club fut donné à 4 h. 1/2 aux vingt concurrents engagés. De minute en minute les ballons prirent leur vol et se dirigèrent vers le Sud-Est emportés par un vent de 7 à 8 mètres à la seconde.

Arrêtés par la Méditerranée, les concurrents ont dû atterrir pour la



L'ARRIMAGE DE LA NACELLE



PENDANT L'APPAREILLAGE

Le départ en était donné sur l'Esplanade des Invalides, où l'on avait procédé aux gonflements des trente aérostats engagés dans les deux épreuves portées au programme.

Cette belle manifestation aéronautique organisée au profit des œuvres municipales du VII<sup>e</sup> arrondissement et réunissant le double attrait du sport et de la bienfaisance, avait, comme les années précédentes, attiré un nombreux public et plus de 5.000 spectateurs se pressaient dans les diverses enceintes.

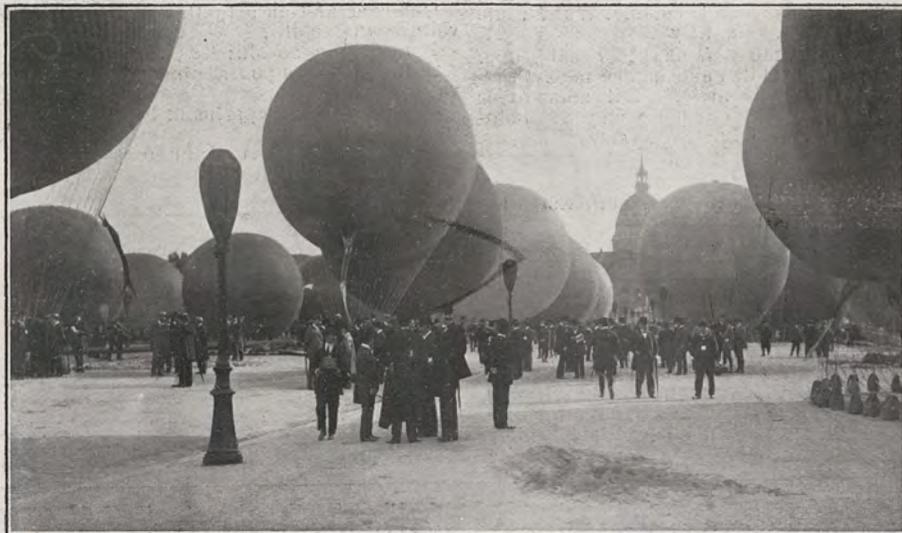
Dès 2 h. 1/2 de l'après-midi, le départ était donné aux concurrents du concours d'atterrissage.

Dix aérostats prenaient leur vol et devaient s'efforcer d'atterrir le plus près possible de Villiers-sur-Bierre (Seine-et-Marne).

plupart dans les Bouches-du-Rhône, en pleine Camargue et sur les bords de l'étang de Valcarès.

Le gagnant de cette épreuve est — comme en 1908 — M. Georges Blanchet, pilote du ballon Geneviève (1.600 mq) qui, accompagné de M. Pierron, a jeté l'ancre à Saint-Louis-du-Rhône, extrémité de la Basse-Camargue à 3 kilomètres de la mer et à 620 kilomètres de Paris.

Le Grand Prix de l'Aéro-Club de France fut gagné, respectivement en 1905, par M. Jacques Faure (Aéro-Club de France); en 1906, par M. Ernest Barbotte (Académie aéronautique de France); en 1907, par M. Albert Delobel (Aéro-Club du Nord), et enfin, en 1908, par M. Georges Blanchet. G. D.

VUE GÉNÉRALE DE L'ESPLANADE DES INVALIDES  
PENDANT LE DÉPART

## 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 —

### VILLE DE PARIS

A adj<sup>s</sup> s<sup>t</sup> 1 ench. Ch. des Not., Paris, 19 Octobre 09.  
**TERRAIN** Angle Bd HENRI IV et r. Jules  
Cousin (Ancienne Caserne du Petit-Musc).  
S<sup>e</sup> 507<sup>m</sup>36. M. à p. 402 f. le m. S'adr. M<sup>e</sup> MAHOT de LA  
QUÉRANTONNAIS et DELOIRME, l. r. Auber, dép. de l'ench. T

### VILLE DE PARIS (Terrains du Champ de Mars)

Adj<sup>s</sup> séparément s<sup>t</sup> 1 ench. Ch. Not. 19 Octobre 1909.  
**2 TERRAINS** Av<sup>e</sup> CH. FLOQUET et r. Thomy-  
Thierry. 1<sup>e</sup> En Bordure du Parc  
702<sup>m</sup>. M. à p. 220 f. le m. 2<sup>e</sup> 660<sup>m</sup>. M. à p. 180 f. le m.  
**TERRAIN** Angle. Av<sup>e</sup> de SUFFREN et r. du G<sup>ral</sup> LAMBERT.  
437<sup>m</sup>75. M. à p. 155 f. le m. S'ad. aux not.:  
M<sup>e</sup> DELOIRME et MAHOT de la QUÉRANTONNAIS, dép. de l'ench. T

### AVIS A NOS ABONNÉS

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

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

A vendre 2.000 fr. jument baie, 3 ans, 1<sup>m</sup>62 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, aubureau du journal. 198

Hunters irlandais à vendre, excès nombre, montés, attelés, garanties. Comte de Tanlay, Saint-Claud (Charente). 232

**Mystery**, 9 ans. **Elsa**, 7 ans, juments p. s. anglaises, grosses sauteuses, montées dames, prêtes à chasser, saines et nettes, avec garanties. 2.500 et 1.500 fr. Essai sur place. — Vicomtesse La Mettrie, Dinard. 239

**2 Hongres** et 1 j<sup>e</sup> p. s. 1<sup>m</sup>62, att. et saut. 850 fr. pièce, Robert, entrain. La Baule (L.-I<sup>re</sup>). 242

**Maytrank**, hongre alezan, 1<sup>m</sup>63 environ, 6 ans, très joli modèle, allures remarquables, vite, gros sauteur, absolument sain et net, très sage, peur de rien, a chassé en Angleterre, 2.600 fr. E. Grau, 12, rue de la Ferme, à Neuilly-sur-Seine. 244

Irlandais importés par propriétaire actuel, 6 et 7 ans, très bons sauteurs. Chevaux pour concours passant banquettes irlandaises de grande hauteur, très sages, bons chasseurs, peuvent être montés par dame. Wulff, route de Lamorlaye, Chantilly. 245

1.300 fr. **Jument**, 5 ans, 1<sup>m</sup>57, bai-brune, fille d'un cheval de pur sang, se monte, s'attelle, absolument nette, a fait manœuvres 1909, type hunter pour poids moyen. Photographie. Lieut. Olinet, à Nevers. 246

A vendre, cause fin concours, **Riquiqui**, sauteur connu, gagnant Coupe Mornay Paris, nombreuses Coupes province. Capitaine Bompard, Saumur. 247

A vendre excellent cheval de tonneau ou charrette, 5 ans, taille 1<sup>m</sup>54, vite et brillant, peur de rien, sain et net, avec garanties. 1.000 fr., occasion fin de saison, se presser. Raine, 1, rue Gaucher, S<sup>t</sup>-Germain-en-Laye. 248

A vendre en octobre, 500 fr., **Galette**, très belle pouliche 1/2 sang, née le 8 avril 1909, par Rocambole et Arsonval (Haras du Pin), Baie zain, saine, nette, garanties, papiers, Robert Stévens, Château de la Trinité,

Beaulieu par S<sup>t</sup>-Maurice-lès-Charencey (Orne). 249

Irl. alez., 1<sup>m</sup>54, 11 a., superbe modèle, remarq. sauteuse, gagnante nomb. prix conc. hip., ferait jument de chasse parf., prix modéré. C<sup>te</sup> de Champozou, Les Tilleuls, La Tronche par Grenoble. 250

Cessation concours, **Storm King** et **Airone**, hunters alezan et bai, 8 ans, 1<sup>m</sup>69, gros sauteurs d'hippique, nombreux prix, passent 2 inches. Toutes garanties prix modéré. L<sup>rd</sup> du Roy, 26, rue de la Vallée, Bruxelles. 251

Très beau pointer, blanc et foie, 30 mois, excellente origine, dressage complet par Hussion, pedigree et toutes garanties, essai 700 fr. A. B., bureau du journal, 243

### AUTOMOBILES

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

1<sup>o</sup> Le silence absolu;

2<sup>o</sup> La souplesse poussée jusqu'à celle de la vapeur;

3<sup>o</sup> 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 propagande d'une marque qui se consid



comme la première du monde. Plus essayeurs seront compétents et rompus à la pratique automobile, plus les dirigeants **Minerva** seront heureux de leur faire essayer leurs produits.

Le Gérant : P. JEANNIOT.

Société Générale d'Impression, 21, rue Ganteron, P. MONOD, directeur.

GENET D'OR ED. PINAUD

PARFUM  
ULTRA PERSISTANT

PARIS  
18, PLACE VENDÔME

## BOITIERIES, 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