

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



UN ABREUVOIR DANS LES HERBAGES DU HARAS D'OUILLY

CHRONIQUE

Nous l'avons eue cette fameuse discussion à propos de l'article 48. A s'en rapporter aux rumeurs de couloirs elle eut dû être plus chaude. Mais l'ardeur des combattants s'était calmée dans une attente prolongée, et l'attention de la Chambre, sollicitée depuis le commencement du mois, commençait à se détendre. Aussi le défilé des honorables mécontents a-t-il été moins serré qu'on ne craignait et leurs doléances plus courtes.

C'est toujours la même antienne. Personne n'est content de son sort. Les Bretons, malgré les immenses progrès de leur marché, ou plutôt à cause de ces progrès mêmes, se plaignent qu'on ne paye point leurs chevaux assez cher et surtout qu'on maintienne chez eux les étalons carrossiers dont ils n'ont cure.

Ils oublient qu'on a cessé de leur en envoyer depuis quelque temps déjà; comme ils oublient aussi les résultats acquis grâce aux carrossiers d'antan. M. Engerand a rappelé fort à propos que dans plusieurs concours bretons, ceux dont on invoque les résultats avec le plus de raison : les concours de la Société de Trait léger, ce sont des fils d'étalons normands qui ont remporté la très grande majorité des primes.

Il y a donc réelle ingratitude à méconnaître l'influence heureuse du Normand d'autrefois, celui qui était choisi sur la qualité autant que sur le modèle. En revanche, nous nous associons pleinement aux plaintes des éleveurs à qui l'on a envoyé depuis cinq ou six ans les bourdons informes et sans influx nerveux que la direction des Haras précédente a fait éclore en Normandie.

Cette remonte en mauvais chevaux a certes contribué au discrédit de l'étalon de demi-sang dans tous les coins de la France; c'est elle qui a fourni le prétexte à la levée de boucliers présente. On nous pardonnera de rappeler que nous avons prédit ce résultat.

Mais à dépouiller les cahiers de doléances exposés à la tribune par les députés des régions les plus diverses, on est amené à une constatation plus générale et plus inquiétante.

Ce n'est pas parce que Normand et mauvais que nos éleveurs ne veulent plus de l'étalon de demi-sang, c'est par ce qu'il est de demi-sang, qu'il procréé des demi-sang et que ce type de cheval, dont la remonte presque seule a besoin aujourd'hui, la Remonte le paye si mal qu'aucun éleveur ne consent à en débarrasser le naisseur au sevrage, comme cela a lieu pour toutes les autres races de chevaux.

Aussi d'un mouvement unanime, tous les pays de production s'orientent vers un plus gros cheval. Ceux qui peuvent nourrir les véritables chevaux de trait n'y manquent point et se tirent heureusement d'affaire; les autres se rendant compte que leur sol s'oppose à cet élevage rémunérateur, se rabattent sur le postier.

Nous avons entendu un représentant de l'Auvergne, région qui disputait jadis au Limousin la première place dans la production des races de selle, réclamer des postiers pour essayer de faire revivre le genet célèbre du moyen-âge! N'insistons pas.

Un autre député, breton celui-là, M. Cloarec a une singulière conception du rôle des pur sang de l'Administration. Il a cru faire une trouvaille en constatant dans le Rapport annuel des Haras qu'il y avait 2 étalons de pur sang pour 4 juments pures à Annecy, 14 étalons pour 20 juments à Aurillac, 28 étalons pour 83 juments à Perpignan, et 12 étalons pour 5 juments à Ajaccio... Et la Chambre de s'esclaffer à cette singulière statistique. Cet effet comique une fois produit, M. Cloarec ajoute: Vous me direz qu'un certain nombre de ces étalons servent aussi aux juments de demi-sang...

Voilà les procédés de bonne foi qu'emploient à la tribune les adversaires de nos chevaux de qualité... Cela ne serait pas pour étonner si M. Cloarec n'était membre du Conseil supérieur des Haras!

M. Fernand Engerand a ramené le débat dans les voies qu'il n'aurait pas dû quitter. Il a rappelé à la Chambre que l'Administration des Haras est régie par une Charte étroite, la loi de 1874, dont le but unique et précis est d'assurer la remonte de notre cavalerie et de notre artillerie. Si cette dernière trouve à recruter les chevaux nécessaires assez facilement, la cavalerie voit diminuer tous les ans le stock parmi lequel elle pouvait faire un choix. De 1905 à 1907, le nombre des saillies en vue de la production du cheval de selle est tombé de 111.927 à 71.000: soit une diminution de naissance de 40%. En revanche, les saillies d'étalons de trait sont passées de 146.000 à 171.000.

Rien mieux que ces chiffres ne peut démontrer l'intérêt qui sollicite les éleveurs du côté du gros cheval.

Cette tendance qui sera fatale à notre remonte à brève échéance, l'Etat doit la combattre en soutenant par des primes de tous genres le cheval de demi-sang, qu'il soit normand ou méridional. Car la situation n'est pas plus brillante au Sud-Ouest qu'au Nord-Ouest de la France.

Il ne suffit pas en effet de se dire que les départements du Midi étant incapables de nourrir le cheval de trait, on n'a pas à craindre dans ces régions l'abandon du cheval de troupe au profit de son gros frère.

Calcul égoïste qui entrainerait dans un délai plus ou moins long la cessation de l'élevage.

En résumé, la question se résume en quelques mots:

Le demi-sang anglo-arabe, vendéen, normand et breton, n'a devant lui qu'un marché étroit, et, pour subvenir à la demande du commerce il suffirait d'un nombre très limité d'animaux. Or, l'Etat a besoin qu'on élève un stock important de sujets de ce type, pour pouvoir exercer son choix d'abord et aussi pour maintenir dans le pays une population chevaline d'un modèle déterminé nécessaire à la mobilisation. De même qu'il paye ses fusils, ses canons, ses vaisseaux, l'Etat doit aujourd'hui payer ces chevaux-là. C'est à quoi il n'a pu encore se résoudre. Quand il y consentira, prenez garde qu'il soit trop tard.

**

Disons un mot maintenant d'une intervention qui intéresse plus spécialement les sportsmen.

Ce n'est pas au titre de représentant d'une région d'élevage, c'est, en effet, comme propriétaire d'une écurie de courses importante et d'un haras de pur sang, que M. James Hennessy a pris la parole dans la discussion.

Nul n'était sous ce rapport, à la Chambre, plus qualifié que l'honorable député de la Charente-Inférieure. Et cela nous fait davantage regretter le sens de son intervention.

M. Hennessy a cru devoir s'élever contre le projet — encore à l'état d'embryon — qui consisterait à augmenter la distance des courses et le poids porté par les concurrents. Le cheval destiné à améliorer la race, a-t-il posé en axiome, doit avoir de la vitesse et de la précocité.

Personne, croyons-nous, ne met la chose en doute. Oui, il faut de la vitesse et de la précocité. Mais faut-il *toujours plus de vitesse et toujours plus de précocité*? Là gît le problème.

D'excellents esprits soutiennent que non, et appuient leur opinion sur des raisonnements serrés et, ce qui vaut mieux, sur des faits.

Dans la lutte entreprise avec la nature pour arriver à la plier à nos besoins, l'homme, quand il travaille la matière vivante, se meut dans d'étroites limites. Arrivées à un certain degré de perfection, ce qu'elles gagnent dans un sens, les races d'animaux le perdent dans l'autre.

Par exemple, nous ne pouvons acquérir la précocité qu'au détriment de la durée et de la solidité.

Le cheval de pur sang a payé, d'une moindre densité des os, sa formation hâtive. La rançon de sa précocité c'est l'ostéite de fatigue.

De même, sa vitesse excessive n'est obtenue qu'au détriment de son équilibre. Le cheval de courses se raccourcit dans ses lignes, voit son centre de gravité reporté en avant; il monte sur jambes. Toutes dispositions qui favorisent le train au détriment de la commodité et de la sécurité du cavalier.

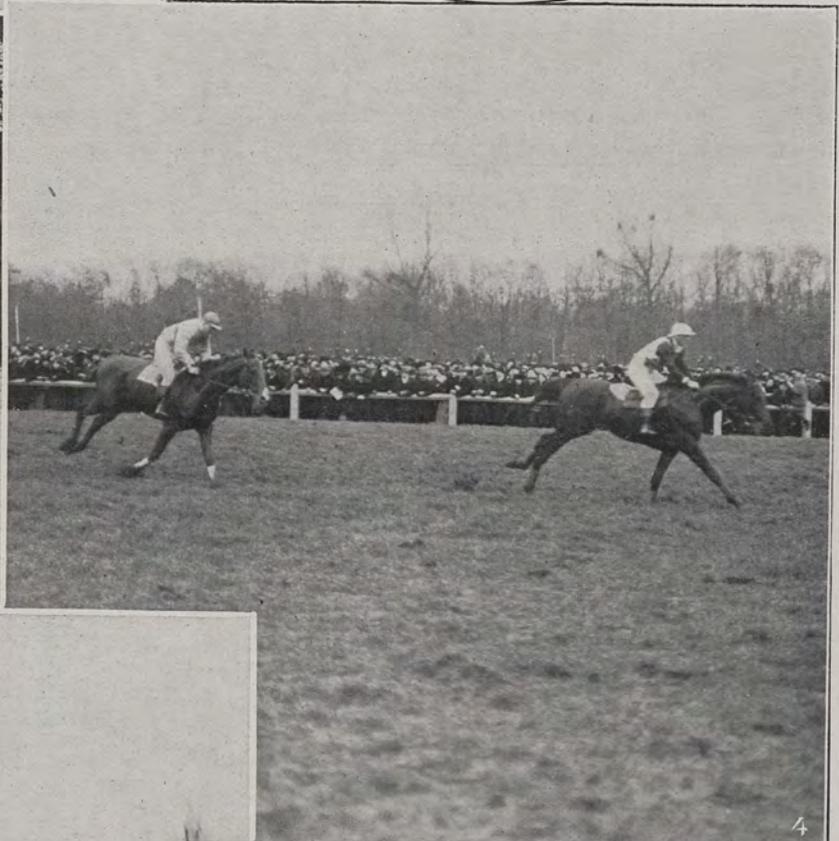
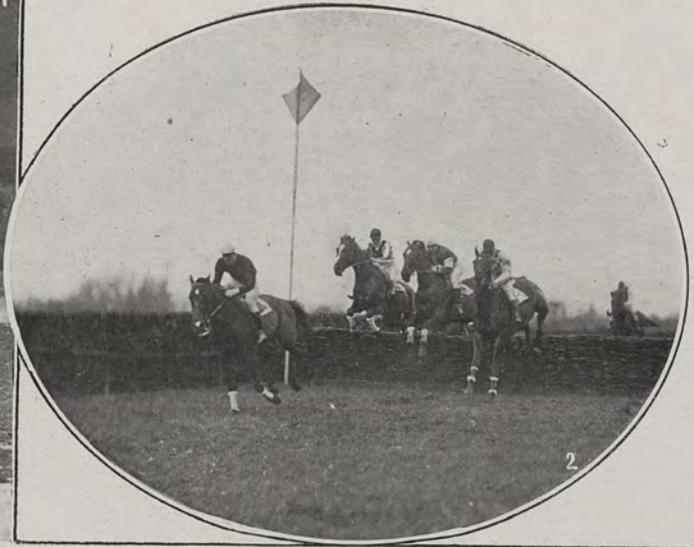
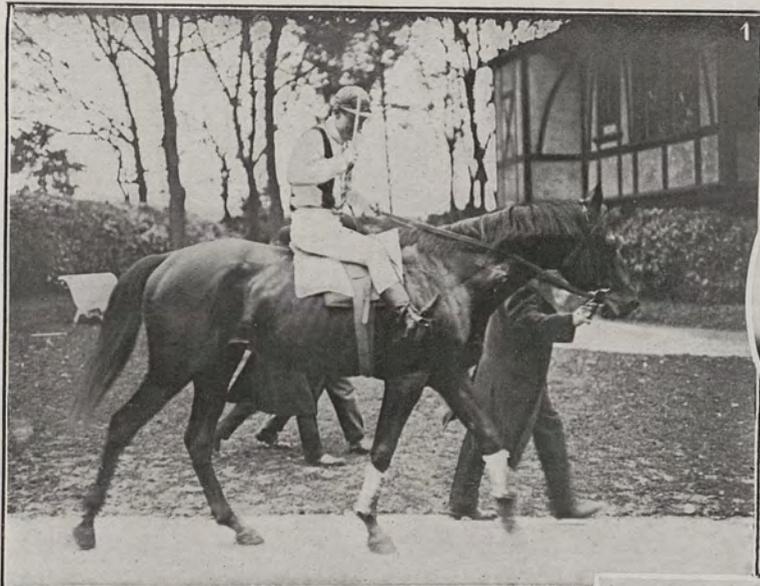
Ces défauts, aujourd'hui apparents pour les observateurs consciencieux, ne sont pas encore l'apanage fatal de la race, ils le deviendront si l'on persévère dans le système actuel.

Le seul remède vraiment pratique ne consiste pas à bouleverser notre régime de courses — la chose est, d'ailleurs, quasi-impossible — le seul remède est de développer les courses de fond sous de gros poids, de leur attribuer un budget considérable de façon à créer à côté de la carrière présente, où brillent les animaux de sang vites et précoces, une autre carrière où pourront se développer et fleurir les représentants des races de jadis plus tardives, mais plus sérieuses et mieux équilibrées, qui, elles, fourniront à l'Armée les reproducteurs dont elle a besoin.

**

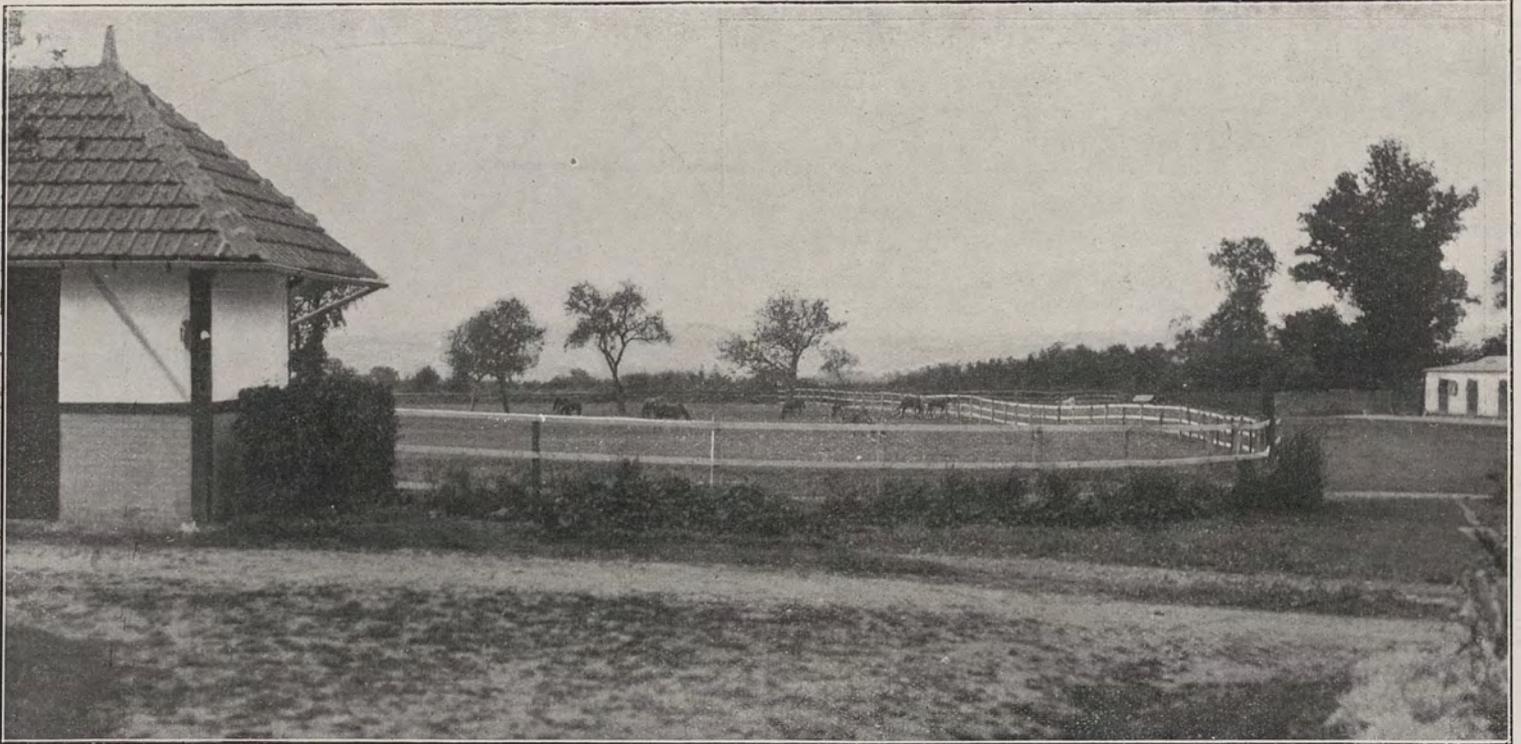
Ne terminons pas cette Chronique sans enregistrer les nouvelles nominations au Conseil supérieur des Haras. M. le général Dubois vient y renforcer le parti de la Guerre, qui jouit déjà de deux représentants au sein de cette assemblée; quant au parti du turf, il voit le siège du regretté comte de Kergolay attribué au marquis de Ganay, dont la nomination a été accueillie avec la plus grande faveur par tous les sportsmen.

J. R.



LA RÉUNION DE CLOTURE A AUTEUIL

I. MERRY KNIGHT, Pⁿ B. B., NÉ EN 1906, PAR KNIGHT OF THE THISTLE ET MERRY THOUGHT, APP^t A M. HARRY LA MONTAGNE, GAGNANT DU PRIX BAUDRES. 2. LE DÉPART DU PRIX BAUDRES. 3. UN COIN DU PADDOCK. 4. L'ARRIVÉE DU PRIX FRANCISCO MARTIN, MELBOURNE BAT LUTTEUR III. 5. LE SAUT DU MUR DANS LE PRIX FRANCISCO MARTIN. 6. LUTTEUR III, HONGRE ALEZAN, NÉ EN 1904, PAR SAINT DAMIEN ET LAUSANNE, APP^t A M. J. HENNESSY, SECOND DU PRIX FRANCISCO MARTIN



LES PADDOCKS DES JUMENTS SUITÉES SONT CONTIGUS AUX BATIMENTS

L'ÉLEVAGE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

(Suite)

Le Haras d'Ouilly, par Mesnil-Hubert (Calvados)

I. — Élevage de M. M.-X. Balli

KING JAMES n'en reste pas moins un spécialiste. Mais dans sa spécialité il y a tant d'argent à gagner que s'il transmet ses aptitudes à ses descendants il arrivera à se classer en bonne place parmi les étalons gagnants.

C'est en tout cas l'opinion générale, car dès sa première année de monte la liste de l'étalon d'Ouilly s'est trouvée complète.

Il faut dire qu'une circonstance inattendue a contribué à sa vogue : la mort prématurée de son père Perth, dont il est avec Northeast et Magellan le représentant le plus qualifié.

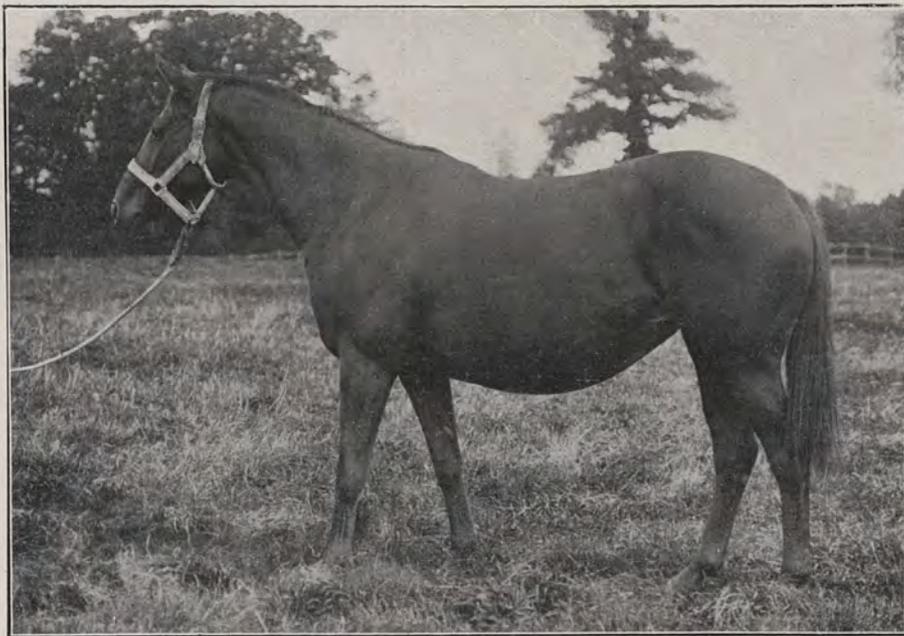
King James ne rappelle cependant qu'assez peu son père dans le modèle. Le souvenir tout frais laissé par le cheval de M. X. Balli, comme aussi la photographie que nous avons publiée dans notre dernier numéro, nous dispensent d'une description oiseuse.

Le jeune étalon se différencie de Perth d'abord par son format. Son père était d'une taille à peine moyenne; lui, dépasse 1 m. 65, il a, en outre, beaucoup de masse. C'est en quelque sorte un hercule. Ses inclinaisons osseuses sont également différentes; il a l'épaule un peu plus couchée et surtout la hanche beaucoup plus abattue. Cette disposition très particulière de l'ar-

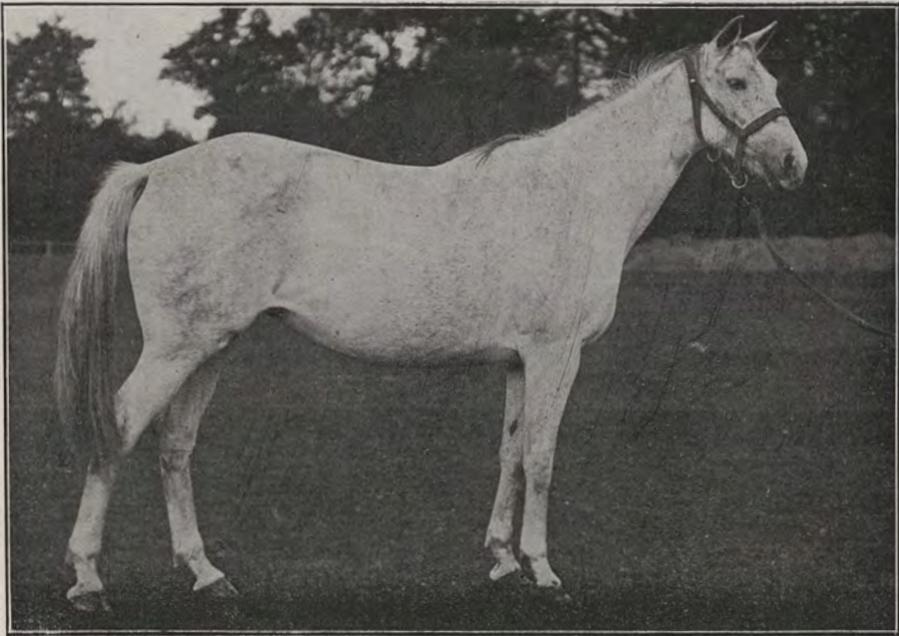
rière-main de King James est peu apparente sur son portrait, le cheval étant étendu; elle frappait sur un hippodrome surtout pendant la marche; car King James s'écrasait sur les jarrets les engageant fortement sous la masse avec un jeu très caractéristique, peu élégant mais procurant une impression réelle de puissance. C'est d'ailleurs grâce à cette force peu commune d'arrière main, à cette obliquité de la hanche, à sa faculté de venir prendre son terrain très en dessous de la masse qu'il devait son déboulé foudroyant et parce que foudroyant d'une durée limitée.

Pour revenir à son origine, il nous paraît inutile de nous étendre sur son père un des meilleurs chevaux que notre élevage ait produits, gagnant sur toutes les distances à 2, 3 et 4 ans, vainqueur de la Poule d'Essai, du Derby, du Grand Prix, du Cadran, et de 780.000 fr. d'argent public, père de Northeast, Sauge Pourprée, Magellan, Borax, Sourdine, My Pet, Go To Bed, Hag To Hag, Poor Boy, Ramesseum, Eglantine, Magali, Faucheur, etc... Ses produits depuis 1905, date à laquelle les premiers ont eu trois ans, gagnent jusqu'à l'heure actuelle 3.136.000 francs environ en plat et 350.000 francs en obstacles.

Sa mère Queen Helen, née en 1894, fut importée



MEDGE, POULINIÈRE ALEZANE, NÉE EN 1904, PAR CHESTERFIELD ET PERSEAT



WEEPING WILLOW, POULINIÈRE GRISE, NÉE EN 1900, PAR LE SANCY ET ACCALMIE

dans le ventre de Conchita et naquit en 1894 chez la comtesse Le Marois. C'est à la vente des yearlings de Pépinvast que M. X. Balli l'achetait pour 7.000 francs. Elle ne devait courir que deux fois, remportant facilement le Prix d'Essai des Pouliches à deux ans sur un lot nombreux ; puis, victime d'un accident d'entraînement, ne reparait plus qu'une seule fois l'année suivante dans le Biennal de Maisons-Laffitte sans figurer, après quoi elle était envoyée au stud. Son mérite est mal défini, mais elle avait inspiré une très grande confiance à son entourage.

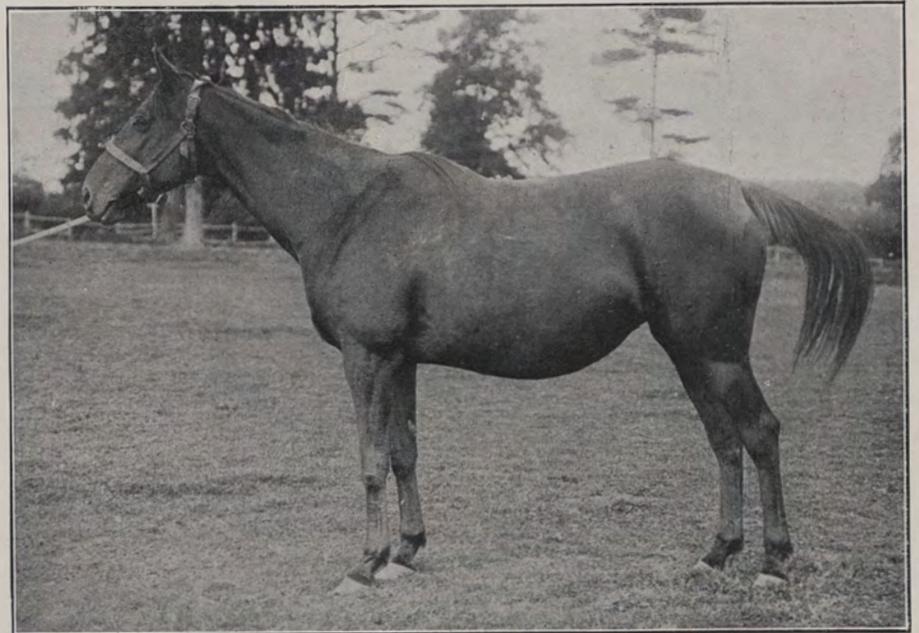
Elle est issue d'Enterprise, fils de Sterling.

Précoce et vite, le père de Queen Helen a gagné les New Stakes, les July Stakes et les 2.000 Guinées ; c'est le second de Middle Park de Florentine.

Conchita, la mère de Queen Helen, fille de Charibert, est née chez M. Lambton et fut importée de bonne heure en France, où elle a donné depuis Queen Helen, Rastouère, Ubu-Roi, Xény, qui ont galopé.

En somme, cette origine maternelle ne s'élève pas au-dessus d'une honnête moyenne.

Mais l'union de Perth et de Queen Helen était des plus rationnelles, en ce sens qu'elle procurait à la jument les sangs de Galopin et de Barcaldine qui lui faisaient défaut ; elle apportait en même temps à l'étalon les courants



INDIAN SHORE, POULINIÈRE BAIE, NÉE EN 1898, PAR THE BARD ET INDIAN SUMMER

précieux de Sterling et Thormanby, avec un retour sur Stockwell.

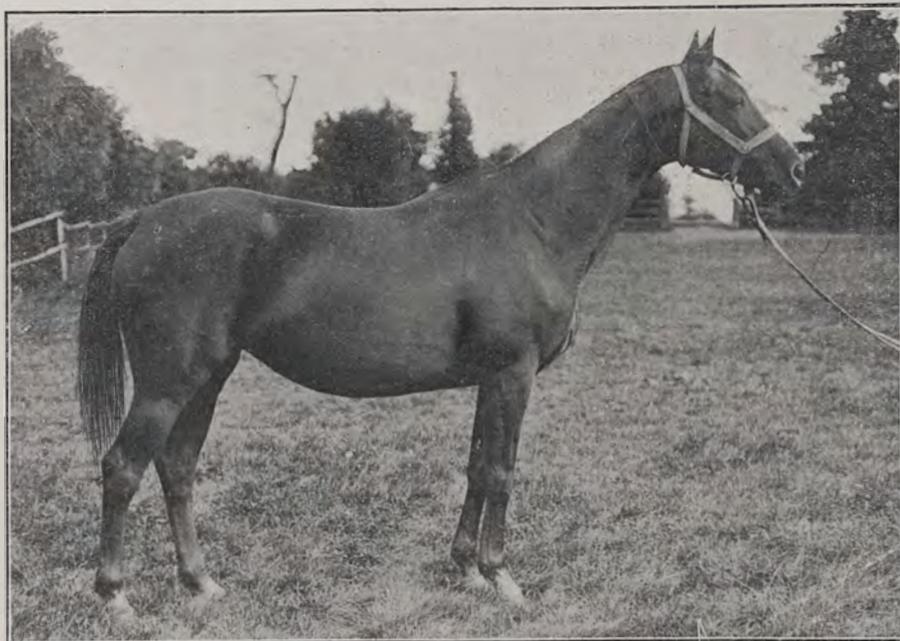
Le pedigree de King James est très outbred ; le premier in-breeding rencontré a lieu de la troisième à la quatrième génération sur King Tom, le second a lieu sur Stockwell au 5^e degré.

Il paraît, d'autre part, assez difficile de provoquer un in-breeding rapproché chez les futurs produits ; la répétition de Galopin s'impose en tout cas, et c'est très probablement avec des juments, petites-filles ou arrière-petites-filles de cet étalon illustre, qu'il devra réussir le mieux ; il en est de même pour Sterling, malheureusement assez rare en France.

D'autre part, le sang fashionable de Bend'Or, celui d'Hermit, si répandu chez les bonnes poulinières, sont appelés à rencontrer parfaitement avec les courants qui prédominent chez King James.

Il est donc fort possible que ce jeune étalon, vite et d'une construction puissante, donne naissance, comme cela a souvent lieu dans la descendance mâle de Galopin, comme cela a eu lieu pour son grand-père War Dance, à des poulains d'une qualité plus haute que celle de leur père.

Les premiers produits sont, d'ailleurs, de bonne taille, bien venus et vigoureux.



FÉE URGÈLE, POULINIÈRE ALEZANE, NÉE EN 1897, PAR BÉRENGER ET FÉROZA

Nous avons dit que ses premières listes sont absolument complètes, grâce aux inscriptions de juments étrangères, car M. X. Balli ne dispose que de treize juments, dont trois en sont encore à leurs débuts.

La doyenne du haras, dont nous venons de parler, est QUEEN HELEN, baie, née en 1894. Elle a donné successivement Roissy, avec Saint Frusquin, un bon vainqueur, aujourd'hui étalon des haras ; King George, avec Saint Frusquin, Mélissa, avec Moulat, deux vainqueurs ; et après, King James, Pierre le Grand et King Henry, qui, eux aussi, ont gagné. Elle possède une pouliche yearling par Perth à l'entraînement et depuis est restée vide.

LIBATION, baie, née en Angleterre, en 1895, chez M. Hawker, importée en 1900, est par Saint Simon et Chianti (Canary). Sa grand-mère, Claretto par Claret. Elle a fait partie du haras de M. de Bremond, où elle a donné Soirée d'Ivresse.

CYCLOPÉE, baie, née en 1896, chez M. Maurice Ephrussi, par War Dance et Cyclopædia, par Blair Athol et The Martyr (Rosicrucian). Cette jument a porté heureusement les couleurs de M. X. Balli, gagnant près de 40.000 francs.

(A suivre.)

J. R.



LE FURET S'ATTARDE DANS LE TERRIER; LES CHASSEURS ÉCOUTENT SI LES LAPINS TAPENT A L'INTÉRIEUR

LE FURET

PARMI les auxiliaires du chasseur, il en est un qui mérite toute sa sollicitude et qui n'en est pas moins trop souvent négligé, c'est le furet. Peuh! diront les dédaigneux, le furet, qu'est-ce que c'est que ça? Le furet, un auxiliaire de la chasse, de la chasse au lapin, peut-être, la belle affaire! Eh! oui. Ce n'est que ça. N'est-ce pas déjà suffisant, n'est-ce pas déjà beaucoup? Sans lui, aurions-nous le plaisir de ces journées amusantes, où l'on trouve encore l'agrément du sport quand les perdrix sont devenues trop fuyardes, quand les lièvres sont devenus rares et quand on a décidé de ne plus inquiéter les faisans. Et puis, le lapin au déboulé, c'est encore un coup de fusil qui n'est pas si commode. Or de quelle façon reconnaît-on ces services?

Mal logé, mal nourri, mal soigné, le furet traité en paria est relégué dans le coin le plus sombre de l'écurie d'où on ne le sort que pour lui demander de se dévouer.

Sous le prétexte stupide que quand il ne mange pas, il dort, — ce qui, d'ailleurs, n'est pas toujours exact — on l'emprisonne dans un réduit sans nom. Un peu de paille comme litière et c'est tout. Aucun éclairage, aucune aération, aucune hygiène.



LA BONNE MANIÈRE DE METTRE LE FURET AU TROU



AFIN DE RENDRE LE FURET PHOSPHORESCENT ON FROTTE ENTIÈREMENT SON CORPS AVEC UME POIGNÉE D'ALLUMETTES

Alors qu'arrive-t-il? Confiné dans ce local étroit, infecté par l'urine et par l'odeur forte que dégage l'animal lui-même, le furet ne peut se maintenir dans un état de santé satisfaisant. Il s'anémie, devient sujet à des affections variées, principalement d'origine fiévreuse et qui le plus souvent déterminent la mort.

Sans s'astreindre à des soins minutieux et coûteux, il est cependant indispensable d'entretenir le furet d'une façon plus confortable. Prenez un tonneau si vous voulez, mais un tonneau propre, convenablement désinfecté. Ce local assez spacieux sera divisé en deux par un double fond établi un peu au-dessous du niveau de la bonde. Placé verticalement, le tonneau présentera ainsi deux compartiments. Celui du bas, percé d'un grand nombre de trous permettant l'écoulement de l'urine, sera le cabinet de toilette. L'animal pénétrera dans celui du haut par le moyen d'une planchette inclinée, munie de baguettes en saillie qui formeront escalier. Un trou dans le double fond : voilà la porte d'entrée ; ce double fond, lui-même recouvert de paille fraîche, c'est la chambre à coucher. Cröyez-moi, le furet s'accommodera bien vite d'une installation dont il saura reconnaître toutes les commodités et il ne s'en portera que mieux, surtout si des ouvertures, portes et fenêtres habilement pratiquées, le mettent dans la possibilité de jouir à son aise de l'air et de la lumière.

C'est encore un préjugé imbécile que celui qui défend de donner de la viande au furet, sous le prétexte qu'il ne faut pas l'habituer à prendre le goût de la chair fraîche, et pour éviter qu'il ne suce les lapins au terrier. Aussi que lui offre-t-on ? du pain et du son le plus généralement. A ce régime, on conviendra qu'il ne puisse guère prendre beaucoup de forces, et l'on s'étonne alors qu'ainsi maltraité le furet dépérisse et ne puisse résister à la maladie.

Non, son alimentation doit être surtout carnée et cela presque exclusivement. Au pain et au lait qu'il aime en petite quantité, il faut ajouter de la viande qu'il ne faut pas craindre de lui donner en abondance : têtes et cœurs de lapins, entrailles de volailles sont les mets qu'il préfère. Loin de l'habituer à « coller » les hôtes du terrier, cette nourriture lui ôterait plutôt toute idée de ce genre. Elle le rend en outre sain et vigoureux, elle développe ses moyens physiques et rend plus ardent encore son tempérament chasseur. En fait, tous ceux qui ont essayé ce mode d'alimentation se sont toujours déclarés satisfaits des résultats obtenus.

Si l'on veut se livrer à un furetage consciencieux et efficace, il est préférable d'employer simultanément deux furets, mâle et femelle. C'est encore une idée assez répandue que deux furets chassant ensemble se jaloussent et font un moins bon travail. J'ai souvent entendu des gardes, cependant expérimentés, tenir ce raisonnement. Rien n'est moins exact. Au contraire l'emploi de deux animaux, surtout dans les grands terriers, permet toujours de les vider plus complètement.

Malgré toutes les précautions que l'on peut prendre, il est pourtant encore des furets qui s'obstinent à « coller » le lapin qu'ils sont parvenus à cerner dans un accul et sur lesquels ils s'acharment. Pour éviter cet inconvénient, certains conseillent une muselière d'un modèle spécial dont un système



POUR RAMENER LE FURET,
LORSQU'IL NE VEUT PAS QUITTER LE TERRIER, ON Y DESCEND
UN LAPIN MORT ATTACHÉ A UNE CORDE

toujours efficace, peut les tirer d'embarras. Il s'agit pour cela de prendre tout simplement un lapin et une cordelette assez forte et suffisamment longue. On attache par les pattes de derrière le lapin à la cordelette et après l'avoir introduit dans le trou on le fait glisser aussi loin que possible en le poussant au besoin avec les canons du fusil, une canne ou une branche d'arbre. Puis on appelle Coco tout doucement de façon à ne pas l'effrayer et à l'inviter à venir dans la direction du lapin. Guidé par l'odeur de ce dernier le furet ne tarde pas à venir, s'approche et s'accroche à la tête du garenne mort. Lentement vous tirez à vous la cordelette qui amène à l'air libre le lapin avec Coco toujours accroché.

Toutefois un bon furet ne devrait jamais coller. Ce peut être un accident qui lui arrive, mais ce ne doit être qu'un accident. S'il devait se renouveler souvent, mieux vaudrait se débarrasser d'un animal devenu gênant et plutôt que de le tuer, d'en faire cadeau à un ami, on peut encore s'arranger de façon à ce que le furet tombe entre les mains d'un braconnier opérant sur son territoire et à la première ou deuxième sortie il le perd sans espoir de retour.

Parfois aussi le furet ne revient pas, sans qu'il soit retenu par un goût trop vif pour le sang de lapin. Quelque renard, quelque fauve caché dans le terrier l'a vu, saisi et tué. On peut encore empêcher pareil accident. Une simple précaution suffit. Avant de mettre le furet au trou on le frotte entièrement avec une poignée d'allumettes. Il devient alors phosphorescent dans l'obscurité. C'est une boule lumineuse qui se promène dans les galeries et les fauves possibles, terrorisés, s'enfuient à l'approche de ce feu mouvant. Leur frayeur est telle qu'il peut arriver de les voir sortir du trou préférant les risques du dehors au voisinage du petit animal phosphorescent. Dans ce cas, n'hésitez pas ! Vous avez l'occasion d'un coup de fusil rare. Ne le manquez pas et cette fois encore remerciez le furet de vous avoir rendu service en vous permettant de supprimer un voisin redoutable pour votre gibier.



LE FURET ACCROCHÉ AU LAPIN EST RAMENÉ AVEC PRÉCAUTION

JACQUES LUSSIGNY.

LE XII^e SALON DE L'AUTOMOBILE

3-18 DÉCEMBRE 1910

APRÈS avoir attiré pendant quinze jours, au Grand-Palais, la foule habituelle, le XII^e Salon de l'Automobile et du Cycle vient de fermer à jamais ses portes, et nous allons, si vous le voulez bien, revenir sur cette exposition pour en signaler les nouveautés.

Dans le précédent article, nous avons mentionné, sans toutefois les étudier, les nouvelles méthodes de recherche des constructeurs d'automobiles et les traits dominants de la construction actuelle. Nous approfondirons aujourd'hui un peu plus ces différentes questions.

Certes le Salon, qui vient de clore ses portes, nous a fait constater de réels progrès; et ses caractéristiques peuvent être résumées en ces deux mots : silence et confortable.

Les constructeurs actuels semblent s'ingénier pour supprimer au conducteur toute manœuvre désagréable et unissent leurs efforts pour rendre la voiture silencieuse au possible.

Pour la conquête du silence, le pont arrière a supprimé la chaîne, qui, par contre, et toujours pour la même cause, commande maintenant les arbres de distribution et se voit employée pour les changements de vitesse.

Les moteurs, d'autre part, présentent de plus en plus l'aspect d'un bloc.

Plus de tuyauteries inutiles; le moteur et ses accessoires, l'embrayage et la boîte de vitesse sont maintenant réunis sur un carter général, ce qui simplifie ainsi le montage tout en le rendant plus parfait.

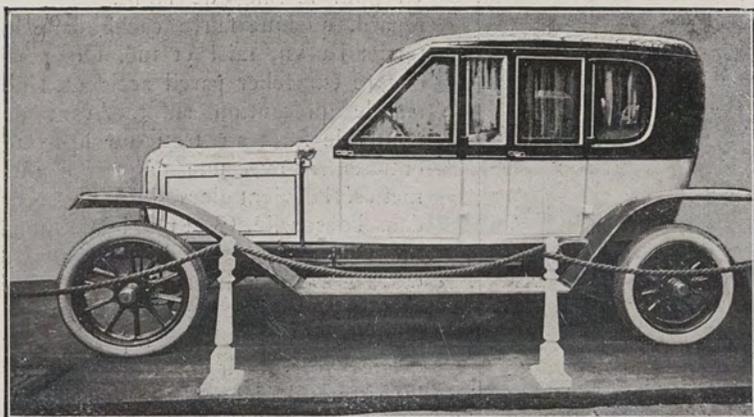
Les constructeurs ont de plus recherché l'amélioration du rendement et c'est ce qui nous vaut le moteur sans soupapes, dont plusieurs modèles étaient exposés au Salon.

Nous reproduisons ci-contre la coupe d'un de ceux-ci, le Knight, un des plus admirés des connaisseurs.

La grande vitesse des moteurs actuels accentuant les défauts des soupapes (chocs, martelage, bruit et dérèglement fréquent) a poussé les constructeurs actuels à revenir aux distributions par tiroirs.

Ces tiroirs cylindres sont constitués soit par des tiroirs-pistons, latéraux aux cylindres, soit, et c'est le cas de la photographie que nous publions, par des fourreaux concentriques au cylindre moteur.

Commandés desmodromiquement et séparés du cylindre moteur



UNE LIMOUSINE DE FORME NOUVELLE

par d'épaisses couches d'huile, les fourreaux concentriques au cylindre moteur masquent et démasquent, tous les quatre temps, les lumières d'admission et d'échappement.

Le moteur sans soupapes Knight, adopté par Panhard, Mercédès,

Minerva, Daimler, assure, sans contredit, le meilleur rendement; il a déjà prouvé sa valeur et son réglage une fois donné en demeure invariable.

Avec le moteur sans soupapes, les carrosseries furent véritablement les caractéristiques du Salon 1910.

Comme nous le disions dans notre dernier numéro, la carrosserie Torpedo, qui fit son apparition lors du dernier Salon, semble rallier la majorité des suffrages; le type pourtant est devenu plus gracieux et la continuité de lignes entre le capot et la carrosserie commence à s'affirmer.

Notons également la présence, dans de nombreux stands, de doubles limousines de grand tourisme, aux coins arrondis et aux lignes fuyantes, dont nous reproduisons ici-même quelques photographies.

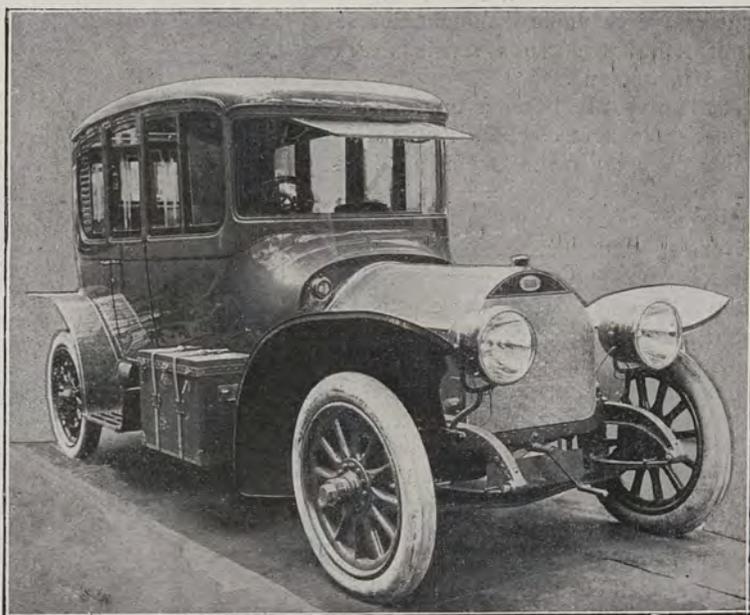
En résumé, le Salon de 1910 nous a apporté des voitures de plus en plus souples, de plus en plus dociles, de plus en plus silencieuses et aussi de plus en plus confortables.

Son succès que l'on pouvait croire amoindri par suite du récent Salon de l'Aéronautique fut tout aussi éclatant qu'à l'ordinaire.

Les transactions furent également tout aussi nombreuses que lors des derniers Salons et quoi qu'on en dise l'industrie automobile ne souffre pas encore de la concurrence de l'aviation. Certes les magnifiques exploits, les randonnées superbes accomplies par nos aviateurs ont capté l'attention du public, mais l'automobile est encore loin d'être détrônée par son redoutable concurrent et la meilleure preuve en réside dans le rapport que vient de produire M. Robert Ducasble, conseiller du Commerce extérieur de la France et qui traite de la répartition à travers la France des voitures automobiles.

Ainsi en 1910, le nombre des voitures automobiles qui ont été frappées par le fisc s'élève à 53.669. L'année 1909 n'avait vu enregistré que 44.769 voitures.

L'accroissement est donc de 8.900 voitures en un an.



UNE DOUBLE LIMOUSINE DE TOURISME

Parmi les nouveautés exposées au dernier Salon, il en est une qui semble être adoptée par la plupart des grands fabricants français et anglais, celle du bloc moteur et il convient de remémorer que cette véritable innovation fut présentée pour la première fois, il y a cinq ans déjà, par notre grande firme bordelaise, la Maison MOTOBLOC.

Depuis cette époque, nombreux furent les imitateurs du créateur du bloc-moteur, dû, rappelons-le, à M. E. Dombret, l'actuel Directeur-Administrateur de la Maison Motobloc.

Cette innovation qui réunit en un seul bloc le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesse, a donné d'excellents résultats.

Dans une voiture conçue suivant l'ancien système, on commençait par monter le moteur, puis à grand peine, on rentrait la boîte de vitesses : même, en raison de la fatale imperfection du système, il fallait le plus souvent prévoir des cardans entre l'embrayage et la boîte.

Aujourd'hui, grâce au bloc moteur, plus de bruit, plus d'usure, plus de brutalité d'embrayage et par là confortable et économie de pneumatique.

Les Usines Motobloc, en cinq années d'expériences, ont acquis une maîtrise incomparable dans l'exécution de cette élégante solution et le stand que la firme bordelaise avait au Grand Palais remporta de ce fait un succès complet.

Les Motobloc, dont le rendement merveilleux et la sobriété de consommation sont aujourd'hui proverbiales, doivent ces brillantes qualités :

1° Au volant central, brevet de M. Dombret, directeur-administrateur de l'Usine Motobloc, qui, placé au milieu des deux groupes de cylindres et maintenu par des paliers solides permet un équilibre parfait et des reprises souples et aisées.

Il convient, en effet, de signaler que ce qui est une vérité mécanique pour un moteur à quatre cylindres en ce qui concerne le volant central devient un dispositif indispensable à employer lorsqu'il s'agit de moteur à 6 cylindres étant donné la longueur de l'arbre vilebrequin.

C'est à ce dispositif que Motobloc doit le nombre très important de commandes enregistrées durant le Salon, car il est le seul dont l'arbre vilebrequin ne vibre pas lorsque l'on marche à grande vitesse.

2° A la forme hémisphérique des chambres de compression et à de larges soupapes d'admission placées dans l'axe des cylindres, ce qui assure au Motobloc un rendement très élevé.

3° A la disposition du groupe moteur, l'excellent rendement du moteur étant utilisé pour le mieux par la transmission qui en gaspille le moins possible, grâce à cette disposition ; moteur, embrayage à disques, changement de vitesse ne formant qu'un tout réuni en un carter, séparés simplement par des cloisons intérieures, pas de joint à cardan entre l'embrayage et la boîte de vitesses, pas de décentrage de l'organe d'embrayage, lors des torsions fréquentes qu'imprime la route au châssis.

Le pont très simple, est de plus très robuste, il présente les caractéristiques générales des meilleurs systèmes connus à ce jour, et ses dispositions particulières en font l'un des plus sûrs qui existent.

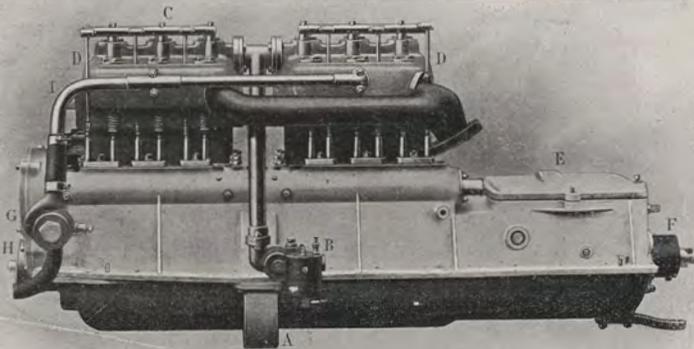
Les roues, sur roulements à billes de gros diamètre, sont montées sur les tubes du pont qui leur servent de fusées et non sur les axes du différentiel qui ne font que les entraîner en les attaquant extérieurement par un plateau de grand diamètre et à l'exclusion de tout clavetage.

Le pignon d'attaque, qui est d'une seule pièce avec son arbre, est monté entre deux roulements à billes. Ce dispositif rend impossible le décentrage du couple conique, en assurant à la denture de ce couple un travail normal et

sans vibrations. L'emplacement sur le châssis du changement de vitesses et la disposition de ses différents organes permet, d'autre part, un démontage beaucoup plus facile et une accessibilité nettement supérieure à ceux des systèmes dans lesquels la boîte de vitesses est placée sous les carrosseries. Tels sont les avantages qui ont permis à Motobloc de se placer au premier rang de la fabrication française.

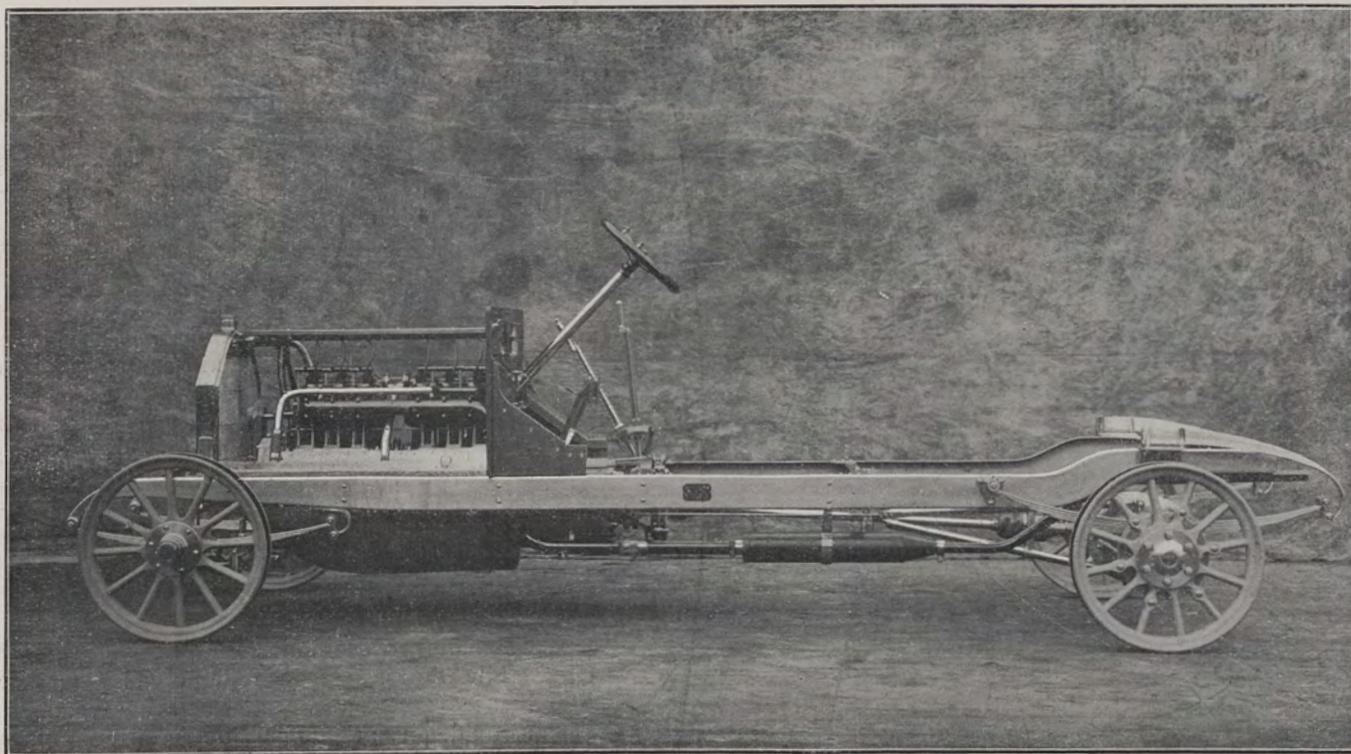
En dix ans à peine, la maison Motobloc a su, en effet, se faire une large place au soleil et, de petite marque régionale, elle est vite devenue une de nos plus grandes marques françaises, grâce à la longue durée qu'assure à ses voitures une construction bien comprise.

Il est agréable de signaler ce résultat ainsi que l'important succès commercial obtenu par la marque Motobloc pendant le Salon.



LE BLOC MOTEUR (6 CYLINDRES) MOTOBLOC

A. Volant central — B. Carburateur — C. Soupapes d'admission au centre — D. Culasse hémisphérique — E. Boîte de vitesse et embrayage — F. Joints de cardan — G. Pompe à eau — H. Poulie du ventilateur — I. Circulation d'eau.



LE CHASSIS 16 HP (6 CYLINDRES) DE LA GRANDE MAISON BORDELAISE MOTOBLOC

Un des succès les plus marquants du Salon fut indiscutablement pour la célèbre voiture légère américaine « FORD » qui s'est affirmée comme définitivement accréditée en France.

Pendant toute la durée du Salon, le stand de la FORD MOTOR CO a été assailli par la foule des curieux et des acheteurs et nous ne pensons pas qu'aucune autre marque, même parmi les plus anciennes et les plus fameuses, ait réalisé des affaires aussi brillantes.

Grâce à ses formidables moyens de production, la Ford Motor Co, qui est de beaucoup la plus puissante fabrique d'automobiles des

Etats-Unis et du monde, peut offrir au public sa célèbre voiture légère 16 HP, 4 cylindres, qui est considérée dans le monde entier comme le type de la voiture légère rationnelle à un prix qui est certainement inférieur à ce que serait le prix de revient des autres constructeurs pour une voiture du même genre.

Il faut savoir, en effet, que, si fabuleux que paraisse un tel chiffre, la Compagnie Ford annonce qu'elle produira en 1911 40.000 châssis du même type. Si l'on songe que les plus grandes usines européennes construisent annuellement 2 à 3.000 voitures de dix modèles différents, soit une moyenne de 2 à 300 voitures de chaque modèle, on constate quel est l'abîme qui sépare le prix de revient de la voiture Ford de celui des voitures du même genre construites en Europe, et l'on comprend que, malgré son bas prix, la voiture Ford peut être d'une construction absolument irréprochable.

La meilleure preuve de la haute qualité des voitures Ford est d'ailleurs donnée par l'augmentation incessante de la production des usines Ford, qui a été de 15.000 voitures en 1909, 25.000 voitures en 1910 et qui dépassera 35.000 en 1911.

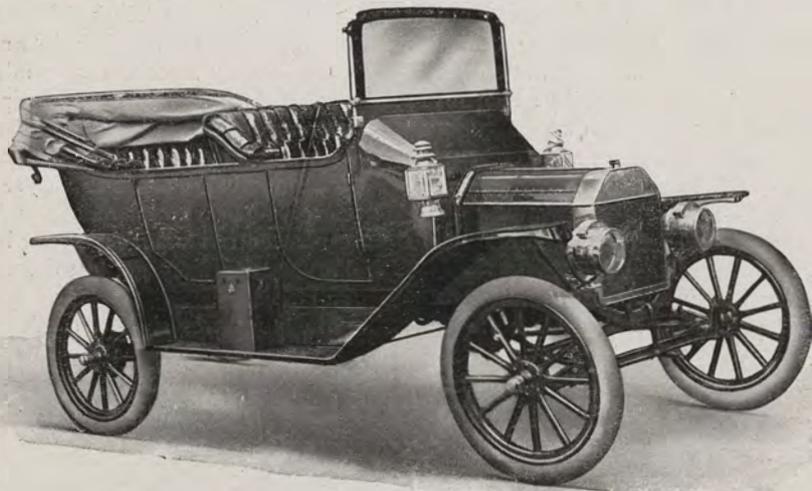
Ces chiffres disent par eux-mêmes que la Ford est de loin la voiture la plus répandue dans le monde entier.

Partout où il y a des hommes et des routes, on rencontre des voitures Ford, et il est bien évident qu'une production aussi formidable ne peut reposer que sur une construction absolument consciencieuse et irréprochable et sur un type de voitures qui répondent parfaitement aux besoins généraux de la plupart des automobilistes.

Et il semble bien, en effet, que la voiture Ford constitue le véritable type de la voiture légère rationnelle, c'est-à-dire vraiment légère, solide, économique et bon marché.

Le châssis Ford, d'une construction mécanique si simple et si pure, a du reste séduit au Salon tous les connaisseurs.

Certains dispositifs employés par la Ford depuis plusieurs années, comme son pont arrière en acier embouti, se sont trouvés au dernier Salon sur plusieurs Stands et non des moindres. N'est-ce pas là la

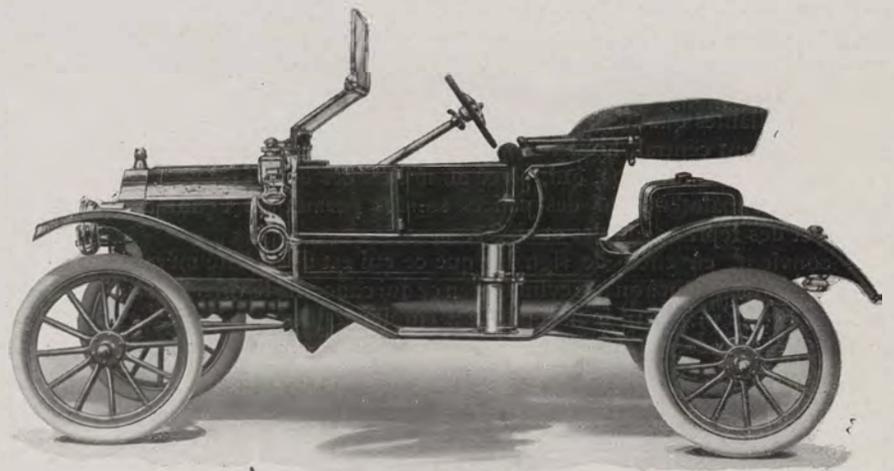


TORPEDO DE LUNE, CARROSSERIE FRANÇAISE, 16 HP, 4 CYLINDRES

ralisés dans l'industrie automobile et qui permettent de réduire le poids des pièces tout en augmentant leur solidité.

Sur ce point, la Ford ouvre indiscutablement la voie du progrès. Son poids doit être considéré comme le poids normal d'une voiture automobile.

Il est évident que les autres constructeurs devront chercher à s'en rapprocher; ce n'est qu'une question de temps.



RUNABOUT TORPEDO, TYPE SPORT, DIRECTION INCLINÉE

D'une simplicité telle qu'elle ne demande aucun entretien, d'une conduite si facile que l'apprentissage peut être fait en quelques instants, munie d'une suspension idéale, consommant comme une 6 chevaux et marchant comme une 24, la Ford semble vraiment être la voiture pratique qui peut convenir à tout le monde.

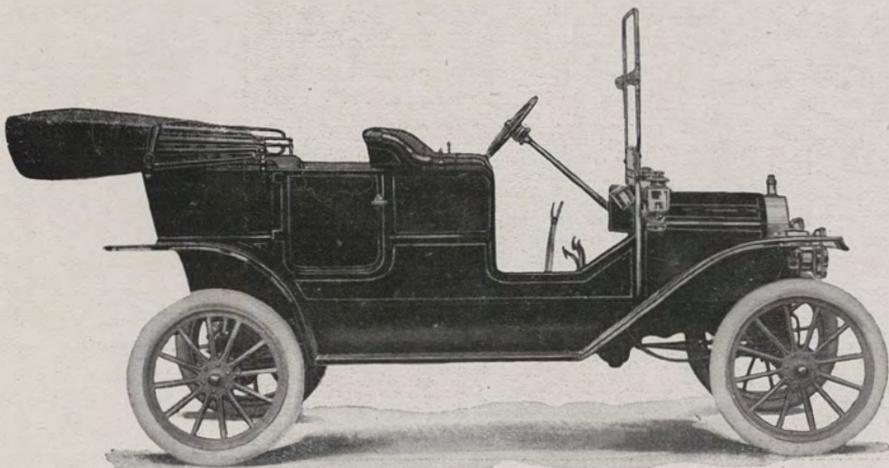
On ne doit pas oublier que la plupart des voitures automobiles, 4 cylindres, baptisées voitures légères, pèsent, carrossées, 900 kilogs ou davantage.

La « FORD », chargée de ses 5 voyageurs, n'atteint même pas ce poids; or, en automobile, le poids c'est l'ennemi et une différence de 300 kilogs transportés inutilement augmente le prix de revient dans une proportion considérable.

Le prix moyen de revient kilométrique d'une « FORD » est d'environ 0 fr. 10. Si la voiture pèse environ 2 ou 300 kilogs de plus, le prix de revient kilométrique sera au moins doublé.

Si l'on admet qu'une bonne voiture automobile doit faire 100.000 kilomètres pour être amortie, il s'ensuit que l'on aura économisé, par l'emploi de la « FORD », une somme d'au moins 10.000 francs.

Elle se répand, du reste, chaque jour davantage en France et ceux de nos lecteurs qui voudraient la connaître de plus près ou en faire l'essai pourront s'adresser à M. Henri DEPASSE, Agent général de vente des voitures Ford, 52, Boulevard Bourdon, Neuilly-sur-Seine.



DOUBLE-PHAÉTON, ENTRÉES LATÉRALES

Les voitures légères exposées par la maison F. DE BAZELAIRE furent également fort prisées des connaisseurs.

Faire de la voiture automobile non plus un luxe mais un moyen de travail répondant à un besoin précis de toute une clientèle fort intéressante; rendre ce moyen rapide et agréable, tout autant qu'économique, tel est du reste le but, et, il est des plus louables, de la maison F. de Bazelaire.

Nous reproduisons ci-dessus un châssis de cette marque fort connue et nous sommes heureux d'en donner les généralités.

Moteur 12 et 14 HP F. de Bazelaire du type vertical à soupapes commandées, cylindres fondus par paires; vilebrequin acier nickel 5 % sur paliers annulaires à billes; arbre à cames unique.

Allumage par magnéto Simms.

Refroidissement par thermo-siphon à large canalisation et volant ventilateur.

Carburateur Claudel.

Embrayage métallique F. de Bazelaire à lamelles de décollement pour permettre, étant parti du point mort, de prendre les vitesses sans débrayer.

Changement de vitesses F. de Bazelaire à deux trains baladeurs, trois vitesses avant, une arrière et comprenant un système particulier de verrouillage rendant toute fausse manœuvre impossible.

Transmission par cardans longitudinaux et latéraux.

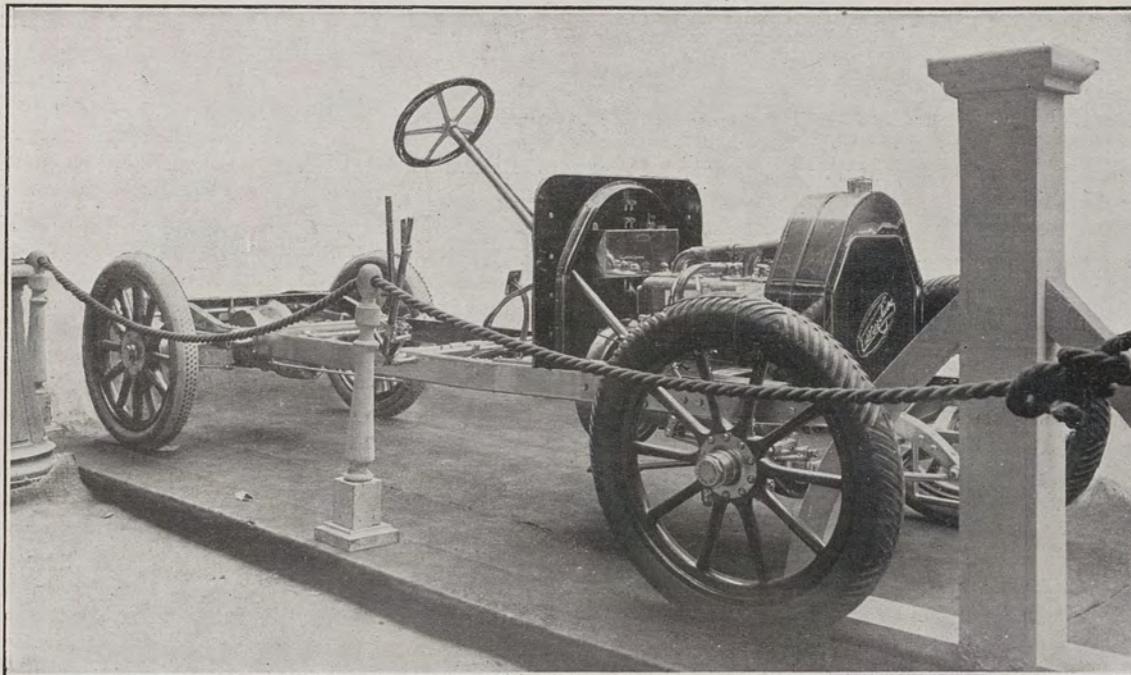
Freins inférieurs agissant l'un sur les roues arrière, l'autre sur le différentiel.

* Direction F. de Bazelaire à secteur hélicoïdal et vis sans fins sur deux butées à billes lui assurant une très grande douceur. Le mécanisme d'attelage est placé derrière l'essieu de façon à ne pas être exposé aux obstacles que l'on peut rencontrer sur la route.

Châssis en tôle d'acier embouti.

Graissage par pompe spéciale.

Telles sont les caractéristiques de la voiture légère de Bazelaire qui certes, on le voit, est spécialement étudiée et construite en vue de se plier à la multiplicité des services qu'une clientèle en attend.



CHÂSSIS DE VOITURE LÉGÈRE EXPOSÉ PAR LA MAISON F. DE BAZELAIRE

BARRÉ, le sympathique constructeur de Niort, exposait un châssis qui, par sa simplicité et la robustesse de ses organes, nous a véritablement émerveillé et dont nous sommes heureux de signaler les particularités.

Ce châssis comprenait en effet un moteur à 4 cylindres 75×120 , donnant au frein 16 à 18 HP et vendu très modestement pour donner 10/12 HP; le type de ce moteur était monobloc, soupapes commandées,

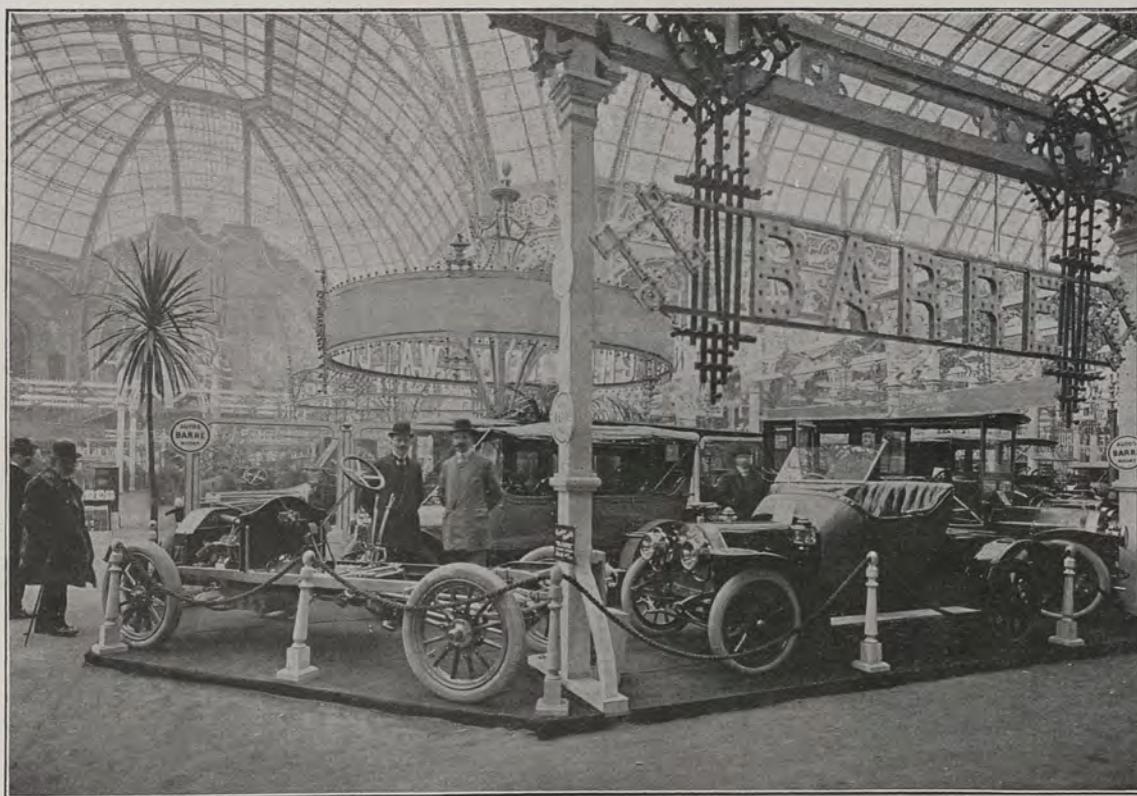
allumage direct par magnéto à haute tension Bosch ou Nilmeliour, carburateur Claudel ou Zénith; l'embrayage se fait par cône progressif. Le changement de vitesse est à trois vitesses et marche arrière, il a deux trains baladeurs, est extrêmement silencieux et d'un fonctionnement facile.

Le pont, ou essieu arrière, est étudié d'une façon absolue pour absorber toutes les trépidations; en effet, monté sur coussinets oscillants et amortisseurs compensateurs, les moindres secousses de la route viennent s'amortir sur ces appareils et, par ce fait, diminuer d'autant les trépidations que le châssis aurait à subir.

Pour être complet, nous ajouterons que les châssis « Barré » de Niort ont les dimensions qui permettent, pour carrosserie de deux places et coffre de voyage, d'utiliser 2 m. 10 d'emplacement; pour double phaéton, entrées latérales ou pour carrosserie torpédo, 2 m. 30; pour carrosserie torpédo grand modèle, landaulet ou limousine, 2 m. 50.

La maison « Barré » s'est du reste fait une véritable spécialité de la voiture utilitaire, de commerce, c'est-à-dire que ses automobiles sont transformables et peuvent recevoir un camionnet qui s'ajoute aux deux places avant et remplace les places arrière.

La voiture Barré joint à ces multiples qualités celle de la modicité de son prix d'achat; le type dont nous avons parlé, muni d'un moteur 75×120 , pouvant faire une moyenne de 60 kilomètres à l'heure, dépensant de 10 à 12 litres par cent kilomètres, n'est, en effet, vendu que 6.800 francs en double phaéton, entrées latérales, transformable en 2 et 4 places, et 7.300 francs en torpédo démontable de luxe.



LE STAND DES USINES BARRÉ DE NIORT

LA SOCIÉTÉ NOUVELLE DE LA BUIRE AUTOMOBILES exposait de son côté plusieurs châssis qui, certes, faisait honneur à la grande marque lyonnaise.

La Buire qui fut une des premières usines ayant décidé la suppression de la chaîne pour adopter la cardan à la transmission, présentait cette année plusieurs nouveautés intéressantes parmi lesquelles il convient de signaler l'emploi des chaînes à la transmission des engrenages de distribution et un graissage d'un modèle nouveau, tout à fait spécial et intéressant.

Parmi la série des six types de châssis créés par la nouvelle Société La Buire pour 1911, le plus intéressant était sans contredit le 6 cylindres qui comprenait un moteur de 24 HP 85/140, ou un moteur de 28 HP 90/140. Cette merveille de mécanique, impeccable en ses moindres détails, fit l'admiration des visiteurs.

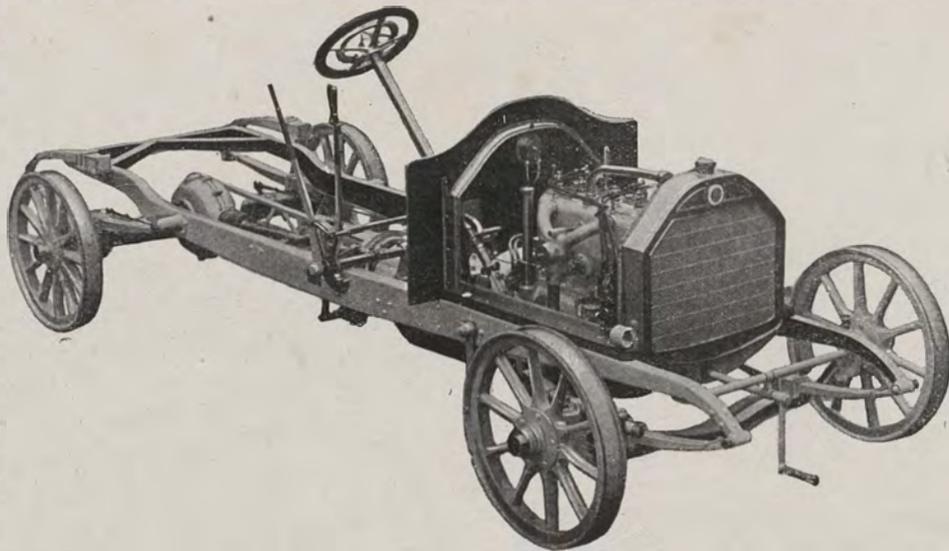
Le changement de vitesse mérite en effet qu'on lui accorde quelques instants d'étude, car il est des plus silencieux grâce au chevronnage des engrenages commandant l'arbre intermédiaire, engrenages toujours en prise.

Une particularité également très intéressante à signaler dans la boîte de vitesse La Buire est l'enclenchement de la prise directe qui se fait par un manchon à griffes sans que le conducteur soit obligé de débrayer et sans que la vitesse du moteur ait à intervenir en aucune façon.

Les véritables automobilistes touristes sont certains de trouver dans les modèles sortis par la Société Nouvelle La Buire pour 1911, du robuste, du simple, de l'accessible, de l'économique, du silencieux, et aussi du consciencieux.

La préoccupation constante des dirigeants de cette Société a toujours été la mise au point de châssis de tourisme.

Pays de tourisme par excellence, il fallait à Lyon et à ses environs des voitures robustes et vites, et c'est ce qui explique la raison prédominante des efforts fournis par la Société nouvelle de la Buire. Il est en effet de toute évidence que si cette Société continue à augmenter le nombre de ses clients, qu'elle recrute nombreux depuis quelques mois, parmi les Lyonnais et tous les départements limitrophes, c'est-à-dire toutes régions accidentées au premier chef, sa réputation ne tardera pas à lui attirer une clientèle considérable, non seulement en France, mais encore à l'étranger.



CHASSIS DE LA SOCIÉTÉ NOUVELLE DE " LA BUIRE " AUTOMOBILES

Tout comme l'automobile, la bicyclette reçut au Grand Palais la visite de nombreux admirateurs et les galeries du premier étage, réservées aux grands constructeurs de bicyclettes, furent durant toute la durée du Salon le rendez-vous de tous les fervents de la petite reine d'acier.

Parmi les stands les plus admirés du public, il convient de citer l'exposition de la célèbre maison TERROT et Cie de Dijon qui présentait, sans contredit, l'exposition la plus complète en matière de cycles et de motos.

Terrot exposait cette année au Grand Palais sa légendaire *Levocyclette*, la

machine idéale du touriste, qui, comportant dix vitesses, permet l'accès des routes les plus escarpées et de franchir sans fatigue les cols fameux du Tourmalet.

Plus loin se trouvaient les modèles à trois et six développements directs sans intermédiaires quelconques ; la *rétro-directe* à 2, 3 et 4 vitesses et enfin le modèle nouveau à 4 vitesses directes.

Indépendamment de ces modèles devenus aujourd'hui classiques, la maison Terrot présentait une merveilleuse motorette, ravissante bicyclette à moteur, munie d'un moteur Terrot-Zedel de 2 HP avec nouvelle fourche élastique articulée, changement de vitesse progressif, qui est sans conteste la machine la plus sûre et la plus durable que l'on connaisse. De notables perfectionnements apportés dans ses détails, dans la magnéto, la classent en effet comme une machine absolument hors ligne et de tout repos.

Terrot exposait également une voiture légère 10 HP, construite avec les soins qui caractérisent sa construction, et qui, certes, prenait place parmi les voitures légères les plus agréables et les plus économiques présentées au dernier Salon.

Le succès complet remporté par Terrot prouve que la grande marque dijonnaise reste plus que jamais la marque préférée des touristes.

De tous les constructeurs de cycles et de motocyclettes, Terrot, en effet, s'est fait une réputation spéciale et très enviée.

Ne s'attachant qu'à la construction des machines soignées en vue de rendre le tourisme plus agréable, cherchant toujours l'amélioration des bicyclettes sortant de ses usines et maintenant malgré tout des prix normaux, la grande marque dijonnaise s'est faite une réputation méritée de maison consciencieuse, ce qui lui a valu la clientèle d'élite du cyclisme français.



LE STAND DES USINES TERROT ET Cie, DIJON

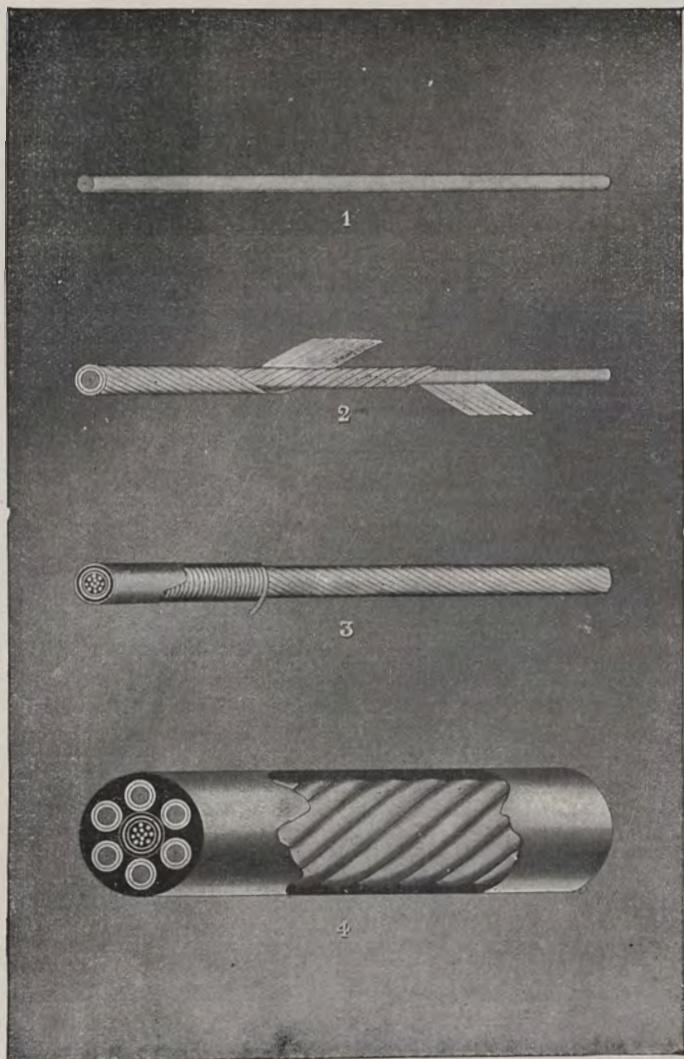
Du côté des pneumatiques, la maison ROUSSILLON remporta un gros succès auprès du public, et ce fut justice, car la célèbre firme a véritablement résolu le problème du pneumatique.

En remplaçant les toiles par deux nappes de câbles d'acier dont les fils sont complètement isolés du caoutchouc, Roussillon a, d'un seul coup :

- Quintuplé la résistance à l'éclatement;
- Rendu problématiques les crevaisons;
- Supprimé la déformation de l'enveloppe;
- Annulé presque l'échauffement.

Voici, du reste, comment se fabrique le pneu Roussillon, dans lequel les toiles sont purement remplacées par des câbles d'acier, ce qui lui assure une résistance cinq fois plus grande que celle des pneumatiques à toiles.

Un fil d'acier de trois dixièmes au millimètre de diamètre (fig. 1), dont la résistance à la rupture et à la flexion est constatée sur dyna-



COMMENT SE FABRIQUE LES CABLES MÉTALLIQUES
DANS LE PNEU ROUSSILLON

1. Le fil d'acier nu.
2. Le fil entouré de deux couches de coton.
3. L'âme de coton.
4. Le câble composé de l'âme entourée de fils et enveloppée de dissolution de caoutchouc (agrandi sept fois)

momètres spéciales, est entouré de deux couches de coton enroulées l'une sur l'autre en sens contraire (fig. 2).

Les fils d'acier sont ensuite enroulés eux-mêmes autour d'une âme en coton enduite de caoutchouc et entourée, elle aussi, d'un fil de coton (fig. 3), et constituent alors un câble qui est finalement enduit de dissolution de caoutchouc (fig. 4).

Le fil d'acier passe alors dans la « guipeuse », où il reçoit sa première enveloppe, puis dans la « câbleuse », d'où il sort complètement terminé.

Ces câbles gainés de caoutchouc sont disposés côte à côte et en biais et forment une nappe que l'on pose sur le noyau du moule où le pneumatique va se confectionner.

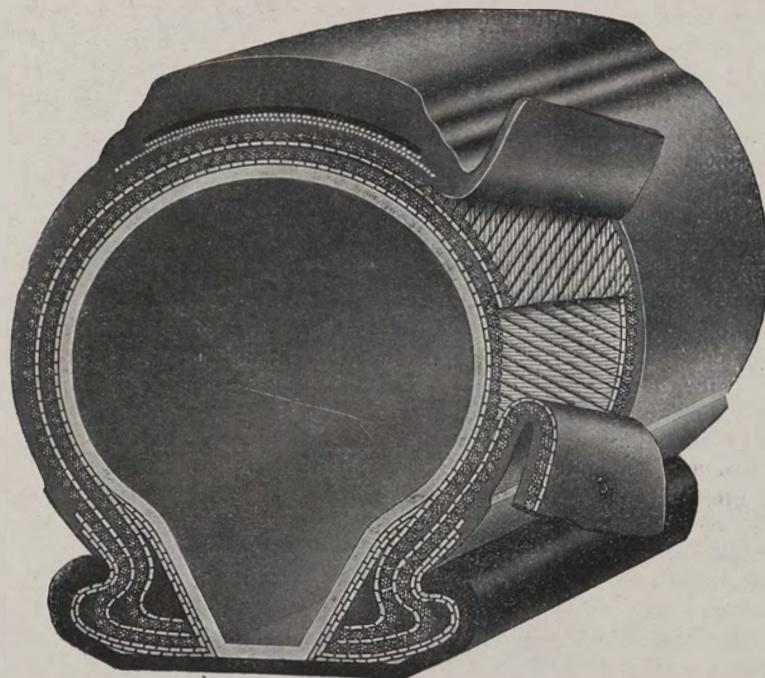
Une seconde nappe est alors posée immédiatement sur la première, mais le biais est placé en sens contraire.

Lorsque les deux nappes sont posées et enserrrent exactement le moule jusqu'au-dessous des talons qu'elles enveloppent, les gomm-

es et le croissant sont disposés comme dans tous les autres pneumatiques.

Après vulcanisation dans une presse autoclave, le pneumatique Roussillon est livré au public.

Cette fabrication, des plus soignées, assure au pneu Roussillon les avantages suivants :



COUPE D'UNE ENVELOPPE ROUSSILLON
MONTRANT LA DISPOSITION DES NAPPES DE CABLES MÉTALLIQUES
ET LE CONFECTIONNEMENT DU TALON

- 1° Garantie quasi-complète contre l'éclatement;
- 2° Garantie presque égale contre la crevaison. Un clou pouvant difficilement traverser les deux nappes de câbles métalliques;
- 3° L'inextensibilité de l'armature. Dans le Roussillon, à l'encontre des pneumatiques à toiles, la section ne varie jamais, et, comme le caoutchouc conserve sa même élasticité, sa même homogénéité, la chambre à air ne subit aucun effort supplémentaire;
- 4° L'absence presque complète d'échauffement.

Le pneumatique Roussillon a, du reste, déjà prouvé à maintes reprises les qualités que nous énumérons ci-dessus, et la merveilleuse performance accomplie en juin 1910, à Brooklands, par une voiture munie de ces bandages, et dont nous sommes heureux de donner une photographie, prouve surabondamment la valeur de ce pneumatique.

Un double phaéton pesant 1.900 kilogrammes et muni de deux pneus arrières de 920 X 120 a couvert sur l'autodrome anglais 10.500 kilomètres en 32 jours, et ce, à une vitesse de 42 kilomètres à l'heure.

Les deux enveloppes, usées jusqu'aux fils métalliques, n'avaient pas



LA VOITURE MUNIE DE PNEUS ROUSSILLON
PENDANT L'ESSAI OFFICIEL EFFECTUÉ A L'AUTODROME DE BROOKLANDS

crevé une seule fois, et huit pneumatiques ordinaires avaient dû être changés à l'avant de cette voiture pendant ce raid peu banal.

Sécurité, Durée, Économie et Bien-Être, tels sont donc les avantages du pneumatique Roussillon.

Le stand du pneu PALMER à cordes fut également fort prisé des connaisseurs.

De confection tout à fait différente à celle du pneu à toiles, le pneu Palmer à corde oppose, en effet, aux inconvénients de ce dernier, de par sa construction spéciale, des qualités remarquables.

Le gros défaut inhérent aux pneus à toiles est la faiblesse de tension qui existe dans les fils composant les différentes toiles superposées.

L'âme de l'enveloppe Palmer au contraire est constituée par deux couches de cordes posées en sens inverse comme l'indique la photographie que nous publions ci-contre. Ces deux couches de cordes posées à l'aide d'une machine spéciale qui fonctionnait à titre démonstratif dans le stand du pneu Palmer et dont nous reproduisons également le cliché, offrent, de par leur régularité de tension, le summum de la perfection en matière pneumatique.

Chaque unité de ces cordes, étant entièrement privée d'air et noyée dans une dissolution de gomme est imperméable à l'humidité alors qu'au contraire lorsqu'il se produit une piqûre ou coupure dans les enveloppes à toiles, l'humidité pénètre par la brèche et par suite du principe de capillarité est pompée par le tissu, d'où pourriture de la première toile qui se propage ainsi dans toute la carcasse.

En cas de perforation dans l'enveloppe à toiles, la déchirure, ne peut, à l'usage, que s'agrandir. Dans l'enveloppe Palmer à cordes, si une ou plusieurs cordes viennent à être coupées, les voisines n'en sont nullement inquiétées et le pneu continue son service de façon normale.

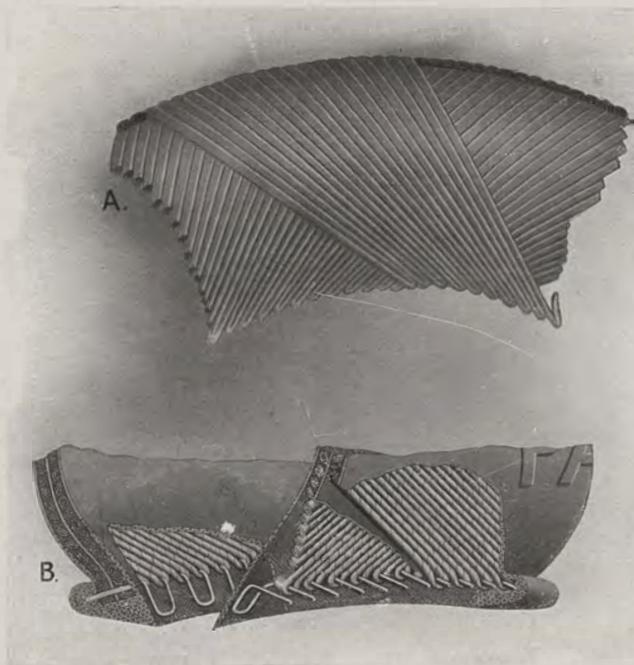
La chape à trois nervures également employée dans le pneu Palmer et dont nous reproduisons ci-contre la photo-



LA CHAPE A TROIS NERVURES EMPLOYÉE
PAR LE PNEU PALMER

graphie, est d'une efficacité remarquable comme antidérapant puisqu'elle oppose à la boue de la route, en raison de sa forme particulière, trois saillies de caoutchouc; l'enveloppe ne peut donc ni glisser ni éprouver de déplacement latéral, pas plus sur la neige que sur le pavé.

Nous terminerons en soulignant un dernier point fort intéressant pour les possesseurs de lourdes voitures.



LES DEUX COUCHES DE CORDES SUPERPOSÉES
DU PNEUMATIQUE PALMER

Les jumelés adoptés jusqu'ici ont été avantageusement remplacés par les pneus Palmer de 135 et 175 m/m et leur emploi supprime le démontage et le remontage toujours longs avec le jumelage, et de plus, donnent à la voiture un extérieur plus luxueux, un confort incomparable, et leur durée dépasse de beaucoup des jumelés.

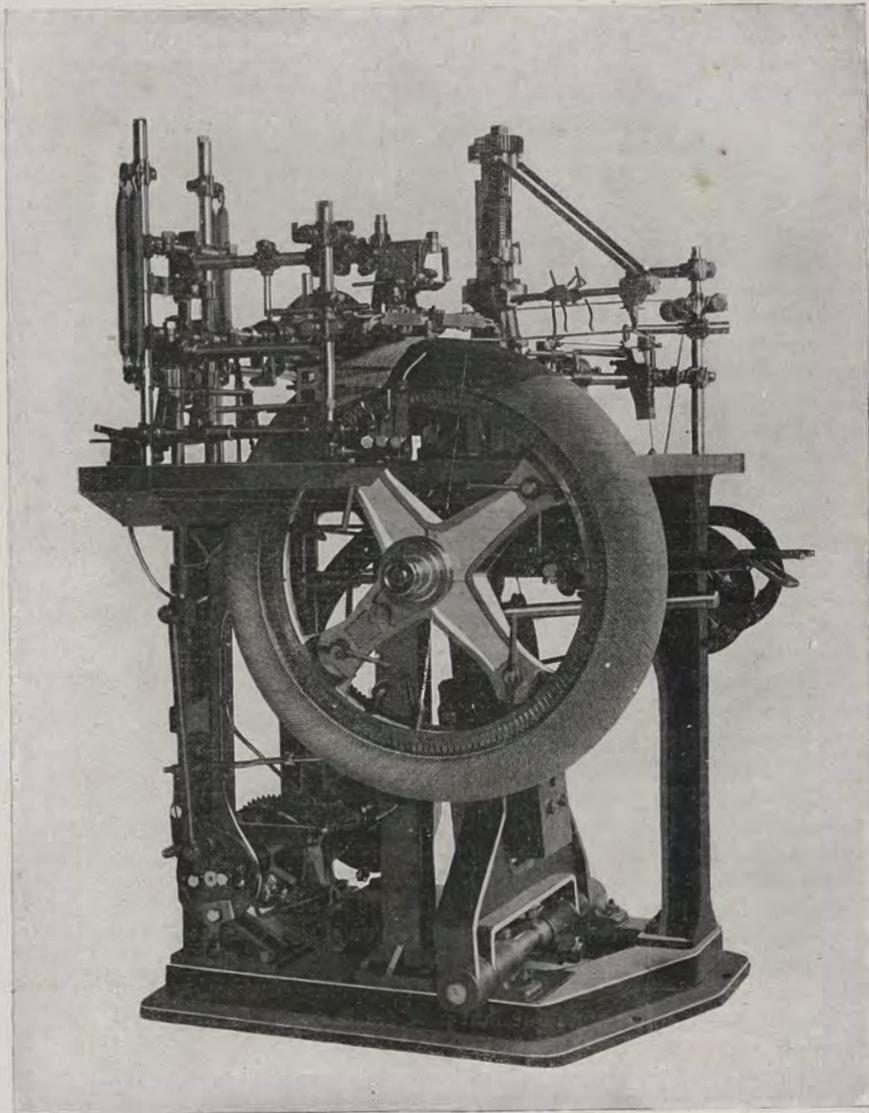
La Société des Pneumatiques Palmer, 152, avenue Malakoff a édité une brochure descriptive de la fabrication de ses pneus, et a bien voulu nous autoriser à informer nos lecteurs qu'elle leur serait envoyée dès qu'ils en exprimeraient le désir.

Du côté des nouveautés exposées dans les accessoires, mentionnons tout d'abord la tendance de l'emploi de l'électricité pour l'éclairage des voitures et le nouvel éclairage électrique par dynamo « Phi » exposé par la société BLÉRIOT sera adopté par tous les propriétaires d'automobiles.

Côté avertisseurs, KLAXON remporta un succès complet; n'est-il pas en effet le véritable cri de l'automobile;

le Klaxon ouvre en quelque sorte la route, il est le plus sûr des avertisseurs, celui à qui l'on obéit parce qu'il est impossible de ne pas l'entendre.

Dans la section malles et bagages, la maison AU VOYAGE AUTOMOBILE fut certes une des plus appréciées car elle présenta toute une série de malles, de nécessaires et de sacs qui, certes, doivent satisfaire les voyageurs les plus difficiles et les plus méticuleux.



MACHINE POSANT LES CORDES SUPERPOSÉES
DU PNEUMATIQUE PALMER

Nous avons signalé au commencement de cet article qu'un des gros succès du salon de 1910 avait été remporté par les carrossiers.

Nous avons également reproduit quelques types véritablement nouveaux de carrosserie; nous ne voudrions pourtant pas terminer cette rapide revue des grands stands de l'Exposition Automobile, sans mentionner celui de la carrosserie SAOUTCHIK dont les modèles exposés ont produit une véritable sensation dans le monde des connaisseurs.

Les voitures carrossées par Saoutchik sont, en effet, d'une pureté de ligne remarquable et soutenaient victorieusement la comparaison avec tous les modèles exposés au Grand Palais.

Le coupé grand luxe sur châssis Mercédès et les deux limousines de grand tourisme sur châssis Panhard et Hotchkiss signés du carrossier de la rue Jacques-Dulud, à Neuilly, suscitèrent l'admiration générale et la très jolie Torpedo, dont nous reproduisons ci-contre la photographie, fut considérée comme une des plus parfaites du Salon et eut les honneurs d'être insérée comme type dans le très réputé *Journal de la Carrosserie*.

Sans bruit, sans réclame tapageuse, sans usine grandiose, Saoutchik par son bon goût, par le fini de sa construction a su égaler les meilleurs, et le succès qu'il a remporté au Salon méritait d'être signalé.

Nombreuses furent les commandes enregistrées par le sympathique constructeur qui compte, du reste, ses clients de par le monde entier.

Fournisseur de la Cour de Norvège, des familles de Castels, Pellegrini et Stegmann de Buenos-Ayres, du général Roccaïn, ancien président de la République Argentine, du marquis de Bréviaire d'Alaincourt, du vicomte de Breteuil, etc., etc., le carrossier Saoutchik ne connaît pas de rival pour l'élégance et le fini de sa construction et, qui plus est, pour la modicité de ses prix.

Ne terminons pas ce compte rendu du XII^e Salon de l'automobile sans mentionner la vogue remportée pendant la durée du Salon par le fameux monoplan DEPERDUSIN.

Tous les jours, dans les allées et à tous les stands, acheteurs et vendeurs ne tarissaient d'éloges sur les exploits de ce fameux monoplan qui piloté par Bussion vient d'évoluer à Issy à plus de 100 kilomètres à l'heure et qui va bientôt prendre son vol pour Bruxelles en vue de la conquête du Grand Prix d'Aviation de l'Automobile-Club de France.

K. J.

Le Championnat international de hockey de l'Hippodrome Skating Rink

Il n'est bruit en ce moment à Paris que du Championnat International de hockey sur patins à roulettes qui va dérouler ses péripéties à l'Hippodrome Skating Rink.

Ce Championnat, le premier de ce genre organisé à Paris, mettra aux prises toutes les meilleures équipes européennes; il se disputera sous les règles de l'*Amateur Rink Hockey Association* et sera arbitré par M. Byng Hall, vice-président de la « National Skating Association » d'Angleterre, dont la compétence et l'autorité sont universellement connus. La Suisse, l'Allemagne, la

Belgique et l'Angleterre seront officiellement représentées et viendront disputer la victoire à nos meilleurs teams français.

Vingt équipes seront aux prises pour la conquête de ce véritable championnat du monde; Dublin, Marseille enverront leurs teams champions, et la fameuse équipe de Burnley Coliseum de Lancashire, la seule équipe qui n'ait jamais connu la défaite, disputera ce joli tournoi.

Ajoutons qu'à chaque séance, en dehors des rencontres inter-

nationales de hockey, seront disputées des courses d'amateurs et de professionnels dans lesquelles on applaudira le fameux Charles Wilson, 17 fois champion d'Angleterre.

Le Championnat international de hockey de l'Hippodrome Skating Rink, qui commencera le 26 décembre prochain, sera sans contredit le great event de la saison sportive d'hiver à Paris.

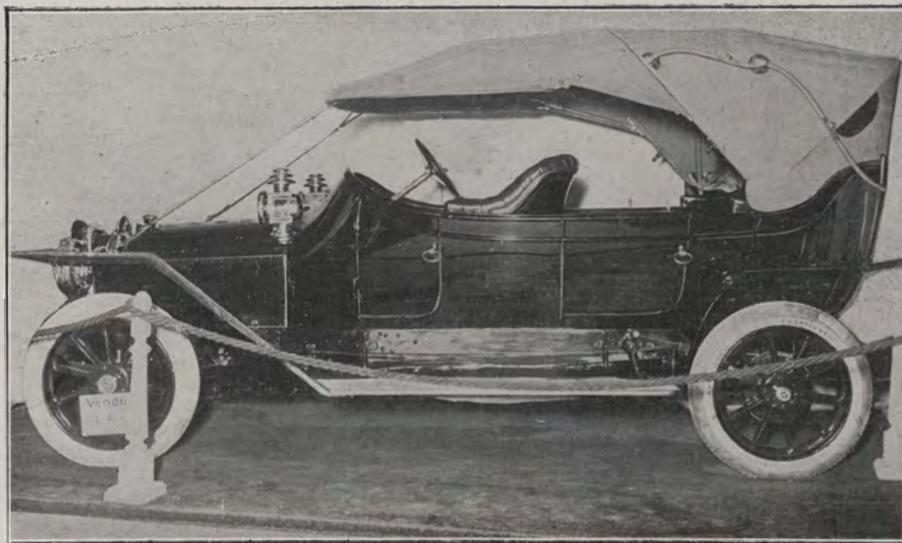
Avis à nos Abonnés

L'échéance de janvier étant une des plus fortes de l'année et le service de la poste étant assez encombré à cette époque, nous prions ceux de nos abonnés dont l'abonnement prend fin à cette date de vouloir bien nous faire parvenir le plus tôt possible leur renouvellement: pour la France, 32 francs; pour l'Étranger, 40 francs.

Après le 1^{er} janvier, pour les abonnements de France et de Belgique qui n'auraient pas été renouvelés, les quittances seront présentées à domicile augmentées de 0 fr. 50 pour les frais de poste.



LE STAND SAOUTCHIK



UNE DES PLUS JOLIES TORPEDO DU SALON CARROSSÉE PAR SAOUTCHIK

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Marché bien tenu dans l'ensemble, mais aucune animation dans aucun compartiment de la cote. Il ne saurait en être autrement, l'approche des fêtes du nouvel an, paralysant régulièrement toutes affaires de Bourse.

Notre grand fonds national reste en bonnes dispositions. La crainte d'une tension des rapports franco-allemands avait tout d'abord provoqué des ventes assez nombreuses. Mais les déclarations faites au Reichstag par le Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères ont ramené à sa juste proportion le fait d'entrée d'un vaisseau français dans le port fermé d'Agadir, entrée qui avait ému l'opinion publique allemande. L'incident est clos à la satisfaction des deux parties et les ventes qui s'étaient produites sur notre Rente Française ont pris fin!

Chez nos voisins, les élections sont achevées, influençant assez mal le marché de Londres. La situation créée à l'Angleterre par la lutte entre libéraux et unionistes est extrêmement grave, car elle pourra aboutir à une rupture de l'équilibre jusqu'ici maintenu entre l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse, et on ne voit actuellement aucun moyen de sortir de cette situation. D'autre part, la situation monétaire étant excellente, on espère que l'année financière s'achèvera dans de meilleures conditions.

Impression moins bonne sur les « choses de Russie », l'entrevue du Tsar et du Kaiser a porté ses fruits ; et l'influence allemande en Perse prévaut nettement sur nos intérêts économiques et financiers. Rien n'est changé dans la situation des alliances européennes, clament les chanceliers allemand et russe ; en attendant, il apparaît que le Tsar s'est franchement rapproché de Guillaume II et de sa politique germanique. Qu'y a-t-il au fond de ce revirement, personne ne le sait, ni ne le dit encore, mais le fait éclatant, c'est que l'alliance franco-russe subit de ce chef une diminution morale considérable... en attendant pis... peut-être.

Situation assez tendue en Asie Mineure. La nouvelle révolte des Bédouins de Kerak a pris de graves proportions — suivant la coutume, cette révolte signale par des massacres et des pillages répétés. Les garnisons turques sont assiégées, et la Turquie va avoir de grosses dépenses à faire pour pacifier tous ces pays turbulents. Il faut bien employer l'argent allemand à quelque chose, il est vrai que Krupp y trouvera son compte. Ce qui vient de la flûte... retourne au tambour.

Toujours la question Crétoise ! Les Consuls ont no-

tifié au Comité Exécutif de l'Ile la déclaration suivante des puissances protectrices aux Ambassadeurs Ottomans. Les droits souverains de la Turquie sur la Crète furent et restent reconnus par les puissances — conséquemment, il n'y a pas lieu pour la Porte de prêter attention à ce qui se passe dans l'Assemblée Crétoise, laquelle a déjà fait une manifestation en faveur de l'annexion de l'Ile à la Grèce, et n'exerce aucun effet sur la détermination des quatre puissances de maintenir les droits souverains. Voilà parler net de manière à clore l'incident Turco-Grec — quant à l'administration future de la Crète, les quatre puissances sont décidées à examiner la question aussitôt qu'une occasion favorable se présentera.

A New-York, M. Dickson, ministre de la Guerre, vient de publier sur l'état des forces américaines un rapport sensationnel ; il estime que le pays ne peut pas avec son armée de terre, être considéré en état de repousser une attaque dirigée contre lui par une puissance de premier ordre possédant des navires de guerre pour assurer le transport de ses troupes et réclame tout bonnement une armée de 450.000 hommes régulièrement organisée. Renvoyé à la Cour de la Haye pour favoriser l'idée du désarmement ! Au point de vue affaires, Wall Street reste complètement inactif. Les spéculateurs ne se décident pas à prendre position. D'autre part, le développement atteint par les voies ferrées et le chiffre de leurs affaires sont si considérables, qu'ils sont un facteur formidable dans les institutions financières du pays, et conséquemment ce dernier doit se ressentir des crises qu'elles supportent. Jusqu'à présent, les Compagnies ont emprunté pour s'agrandir, souvent à court terme, et quelquefois sans s'inquiéter des réfections et du remplacement de matériel qui deviendraient indispensables à un moment donné. Le moment arrivé, de nouveaux fonds deviennent nécessaires, tant pour les travaux nouveaux et les commandes de matériel, que pour le remboursement des emprunts à court terme.

L'argent étant rare, la situation pouvait être quelque peu tendue, fort heureusement les espèces sont abondantes, mais peut-être pas suffisantes pour faire face aux dépenses considérables nécessitées par l'entretien et la création de nouveaux chemins de fer, aussi doit-on faire appel au vieux continent — qui, bien garanti, tout naturellement n'hésite pas à ouvrir ses caisses — on prévoit de ce chef un important mouvement d'affaires à Wall Street, qui nécessairement aura sa répercussion sur notre marché français.

Notre 3 % fléchit à 97 après 97.15.

Au Parquet, les Etablissements de Crédit satisfaisants. La Banque de Paris à 1847, le Comptoir ferme à 930, le Lyonnais à 1460, la Générale à 740, le Crédit mobilier à 717 et l'Union Parisienne à 1122. Tous bien maintenus.

Nos Chemins de fer toujours très faibles : l'Est à 870, le Lyon à 1200, le Midi à 1127, le Nord à 1595, l'Orléans à 1305, l'Ouest à 930.

Les Chemins étrangers sans changement, les Andalous à 281, le Nord de l'Espagne à 400, Saragosse à 422.

Les valeurs de traction sont calmes : le Métro cote 582, le Nord-Sud 310,5 les Omnibus 640, les Voitures à Paris 265.

Les valeurs d'Electricité toujours très demandées : la Thomson cote 775, la Société d'Electricité de Paris 524, les Câbles télégraphiques 176, le Froid Industriel 112, le Secteur Edison 1100.

Le Suez va gagner son coupon, 5495.

Les Fonds d'Etat Etrangers font preuve de fermeté en majorité.

Le Consolidé Anglais cote 80.5, le Brésil 4 % 1910 447, l'Extérieure 96.5, le Japon 1910 95, le Roumain 4 % 1910 92.5, le Russe 4 % Consolidé 1901 97.10, le 3 % 1891 83.40, le 5 % 1906 104.5 et le 4 1/2 % 1909 103.6, le Serbe 4 % 1902 atteint le cours de 503,75, le Turc Unifié cote 92,80.

Le Rio Tinto 1755, El Boleo 820, la Tharsis 141, le Cape Copper 169, toutes bien maintenues.

Les mines d'or toujours très lourdes : la Rand Mines cote 213, la Robinson Gold 250, la Goldfields 140.

Parmi les valeurs territoriales faibles : Chartered 40.5, Zambèze 110, East Rand 128, Mozambique 28.

Les mines diamantifères calmes : De Beers 450, Jagersfontein 210.

Le Platine en hausse à 655.

Les valeurs de caoutchouc sont lourdes : la Financière à 323, l'Eastern à 61, le Malacca à 200.

La Shansi sans changement à 53.

Les valeurs pétrolières calmes : Apostolake 130, Spies Pétroleum 36.5, Maikop Spies 15.5.

A Lille, nos grands charbonnages sont toujours sans marché : Anzin cote 8400, Courrières 3405, Lens 1135, Ostricourt 3079, Bruay 1230.

A Bruxelles, la bourse est également très calme : Fontaine-l'Évêque cote 3287, Noel-Sart 3640, Sacré-Madame 5195, Trieu Kaisin 1290, Monceau-Fontaine 8300, Houillères unies 574.

PIERRE RIVIÈRE.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS

A adj^{te} s^{te} ench. Ch. des Not. Paris, 10 Janvier 1911, Terrain au boulevard ROCHER, 20-22 s^{te} 602 n^o 17. M. à p. 500 fr. le m. S'adr. à M^{re} DELORME et MAHOT de la QUERANTINNE, 14, r. Pyramides, dép. de l'ench. T.

Offre occasion exceptionnelle : Superbe anglo normand. prend 6 ans, alezan, 1^m68, très beau trois allures, toutes garanties, sain et net, peut porter très gros poids. — J. Renard-Manceau, à St-Selne, par Castres (Gironde). 665

1.300 francs l'un au choix, cause mal appairés comme taille et modèles : 1^o Gibraltair, charmant cob, 1^m51, alezan, prend 5 ans, 1^{er} prix attelé concours hippique Nancy (photo n^o 723 S. U. I.), descendance Phaëton ; 2^o Gugusse, 1^m55, rouan, prend 4 ans, 2^e prix sportive Courses Troyes, montés, attelés seuls et à deux. — G. Quilliard, Villars-en-Azois (Haute Marne). 675

A vendre : Froufrou, h. al. 7 ans, 1^m57, 3/4 sang, beau du gros, sage attelé et monté. Bon sauteur, 2 000 fr. — M. P. Blot, château de Bernapré, par Romescamps (Oise). 660

A vendre : Pour excès de nombre, la Jument Violette (par Caimakou pur sang arabe et Robellé 1/2 sang) bai brun, 10 ans, 1^m 50 ; gagnante de nombreux prix en concours. Très douce montée et attelée. Prix modéré — S'adresser Capitaine Maillard, 30^e Artillerie, Orléans. 666

Pur sang, 8 ans, importation Bartlett, 1^m70, gros sauteur, venu pour excès de nombre ;

photo, essai sur place. Faire offres. — Comte O. de Vaujuas Langar, pavillon de Villiers St-Pierre-la-Cour (Mayenne). 667

Alezan 1/2 sang. Anglo-Arabe. 3 ans 1/2, préparé pour concours, remarquable, sauteur peut chasser Très doux, calme. Prix 3.000 fr. — V. Martineau, Longueville, par Marmande (Lot-et-Garonne) 668

Cause départ, libre le 15 janvier, Jument de chasse, idéale, connaissant à fond son métier, rouanne, 7 ans 1^m65, infatigable, douceur, sécurité, sagesse absolues. 1.300 fr. — Jean de Razilly, Château-Noir, Auvergne (Maiue-et-Loire). 669

A vendre : Magnifique Jument de selle et d'attelage de grande origine trotteuse, (par Jean-Baptiste, Fuschia et Phaëton et Niniche par Fuschia). Alezane 4 ans, très nette, taille 1^m58, caractère idéal sage partout, très brillante, peur de rien, conviendrait à une Dame. Papiers. — M. Raphaël Bouffart, éleveur à Abbeville (Somme). 670

Vaches bretonnes tuberculines, bidets bretons. — Bot, vétérinaire, Pontivy. 591

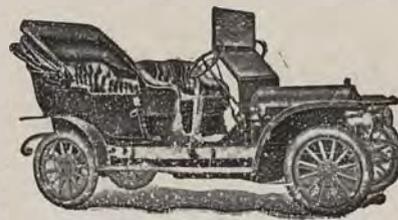
A vendre : Splendide propriété pr haras particulier. Installation parfaite. — M. Champrosay, Argentan. 661

AUTOMOBILES

On croyait que le type "ne varietur" de l'automobile était établi depuis plusieurs années, et qu'il n'y aurait plus guère que des

PETITES ANNONCES

changements de détail dans les châssis. Et voilà que le fameux moteur Knight sans soupapes a été introduit en France avec ses non moins fameux châssis Minerva ! Personne n'ignore la véritable révolution que ces châssis ont amenée sur le marché.



Songez donc : Souplesse approchant celle de la vapeur ; Consommation réduite de 30 % ; Rendement augmenté de 25 % ; Silence absolu.

Et tout ceci n'est que l'expression de la plus stricte vérité. Les chiffres officiels, contrôlés par les fabricants concurrents eux-mêmes, sont là pour le prouver. De plus tous les essais seront accordés avec empressement à ceux des lecteurs du *Sport Universel Illustré* qui les demanderont à M. Outbenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine.

Voir suite des Petites Annonces ci-contre

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET d'OR **VIOLETTE**
PARFUM PARFUM BRISÉ
ULTRA-PERSISTANT LA CORRIDA F. BAUMÉE

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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