

LE

SPORT UNIVERSEL ILLUSTRÉ



M^{lle} THÉRÈSE RENZ DANS SON NUMÉRO DE LA LOÏE FULLER A CHEVAL

CHRONIQUE

Au lendemain de la réunion dans laquelle il s'adjugeait les quatre épreuves du programme de Marseille, M. Arthur Veil-Picard a-t-il éprouvé une allégresse sans mélange ? J'aime à le penser et tous les sportsmen avec moi. C'est alors qu'il n'a point lu les récentes ordonnances promulguées à l'effet de conjurer la crise chevaline. S'il en avait eu le loisir, son sommeil en aurait été troublé et il n'aurait pas manqué de téléphoner à son entraîneur pour l'engager à plus de discrétion. Car cet entraîneur, en véritable Américain, se soucie fort peu, lui aussi, de ce qui se dit et s'imprime en France ; il doit ignorer qu'il ne fait pas bon, ici, s'élever au-dessus du commun et que c'est une tare de réussir, tare d'autant plus grave que la réussite est plus grande.

Dans un travail récent dont nous avons déjà parlé, le général Dubois formule comme un grief à l'encontre de quelques éleveurs le fait de s'être vu attribuer la grande majorité des primes dans les concours.

Voilà une preuve nouvelle après tant d'autres que, dans les concours, du moins comme on les comprend en France, les questions de personne tiennent la plus grande part. Et ceci n'est pas fait pour nous réconcilier avec un système d'encouragement dont le concours serait la base exclusive.

Sur l'hippodrome, avec très juste raison, le propriétaire ne compte pas ; seul le cheval, quelle que soit l'étiquette sous laquelle il figure, a été envisagé par le législateur. Quand même une écurie arriverait à accaparer toutes les épreuves d'un meeting, on ne pourrait trouver dans l'arsenal du Code des Courses un moyen de mettre un frein à ces débordements. Quand une épidémie de succès sévit dans une maison, elle est du reste relativement courte ; les événements se chargent d'y mettre bon ordre sans que le Règlement ait besoin d'intervenir. On n'a pas encore vu de courses ouvertes aux propriétaires dont l'écurie est maiden.

C'est ce qu'on désirerait faire dans certains milieux, à propos des concours. Opposer une digue aux succès des éleveurs méritants de ce qu'on appelle les grands éleveurs, pour favoriser les petits.

Faisons-nous bien comprendre : nous trouvons très naturel, très légitime et d'une bonne politique d'encourager les éleveurs modestes. Nous ne ferons même pas état de ce fait que les grands éleveurs de l'heure actuelle ont débuté dans les rangs des petits avec les mêmes moyens d'action ; c'est à leur connaissance du cheval, à leur travail, à leur économie, à l'amour de leur métier, à un sens particulier d'éleveur qu'ils doivent d'être sortis de leur milieu.

Nous admettons donc que ces industriels qui ont réussi ne soient plus aussi intéressants maintenant que jadis aux yeux du législateur. Ils ont joué leur rôle, contribué à former un noyau imposant de chevaux de tête, ils ont amélioré nos races chevalines par en haut. En égoïste, le rédacteur du programme trouve aujourd'hui qu'il peut s'en désintéresser ; oublier même les services rendus, puisque ces services ont trouvé leur récompense. C'est un point de vue.

Mais ce qu'on ne peut admettre sans protester, c'est qu'on tente de dresser les uns contre les autres deux catégories de producteurs, en développant le ferment de jalousie bien humain latent au cœur des moins heureux. C'est de la mauvaise besogne, on ne fondera rien d'utile sur des bases semblables.

Ce procédé découle malheureusement d'un état d'esprit qui se généralise chez nous, on ne croit pas qu'il soit possible d'édifier un système sans que ce soit au détriment de quelqu'un. Vous verrez très peu de gens consentir à louer le cheval breton sans accompagner ces éloges d'un dénigrement radical du cheval normand et réciproquement. Les amis du cheval anglo-arabe exècrent tous les chevaux du Nord et le disent.

On ne réfléchit pas qu'en abaissant le point de comparaison choisi, on supprime une partie de la valeur de l'objet prôné.

Les Anglais se gardent bien de tomber dans ce travers ; les éleveurs de clydesdales, par exemple, n'ont que des éloges pour les shires espèces concurrentes, mais après avoir exposé les qualités de cette race, ils font valoir que le clydesdale les a portées à un degré bien plus élevé. En France, dans le même milieu, le propriétaire de percherons croit bien faire non pas en vantant la supériorité de son cheval sur le boulonnais, mais en démontrant les défauts de ce rival.

Voilà comment nous nous aliénons les marchés étrangers.

Il suffit aux producteurs anglais et allemands d'aller chercher dans nos articles de polémique, dans les ouvrages de quelques personnalités pourvues de titres, un certain nombre d'assertions pour dénigrer notre marchandise avec nos propres armes.

Cet état d'esprit, nous le répétons, se généralise ; on rêve l'application de la méthode de dénigrement. On oppose, par exemple, naisseurs et éleveurs, on attise les conflits d'intérêts qui ne les divisent que trop par la force des choses.

Prenons un exemple. On a parlé d'augmenter de deux cents francs le prix de chaque cheval de remonte. Après réflexion, on a admis que cette majoration — prochaine — serait de 100 fr. seulement, le budget ne permettant pas plus de largesse. En même temps, on s'est avisé que le naisseur du cheval de remonte étant plus intéressant à encourager que son éleveur, celui qui a acquis le poulain à six mois et l'a conduit jusqu'à trois ans et demi, il était juste de lui donner une prime. Cette prime sera de 10 %. On arrive ainsi à ce résultat paradoxal, qu'on porte de 1.000 à 1.100 fr. par exemple le prix d'un dragon, mais que l'éleveur touchera 10 fr. de moins sous le nouveau régime que sous l'ancien.

En effet, les 10 % attribués au naisseur étant prélevés sur le prix d'achat, il restera 990 francs en moyenne au lieu de 1.000 fr. au vendeur.

Comment ne se rend-on pas compte de l'antagonisme que l'on risque de créer ainsi entre deux catégories d'industriels aussi indispensables l'une que l'autre à notre Remonte ? Il est évident que sans le naisseur, l'éleveur ne peut subsister ; mais la réciproque est vraie.

Si par hypothèse, en encourageant les premiers au détriment des seconds, on arrivait à faire augmenter le nombre des saillies, et par conséquent des naissances dans de fortes proportions, on n'arriverait qu'à un encombrement meurtrier. Le cultivateur qui fait naître a besoin de se défaire de son poulain au sevrage ; si l'éleveur, se trouvant lésé par les dispositions nouvelles, le lui laissait pour compte la débâcle serait précipitée avec une rapidité inouïe.

Cet exemple, entre beaucoup d'autres qu'on pourrait fournir, démontre l'absolue solidarité du monde du cheval, solidarité qui va d'un bout à l'autre de l'échelle ; il démontre encore qu'on ne saurait trop étudier, avant de les appliquer, les effets probables des mesures proposées dans une bonne intention, mais presque toujours sans une connaissance suffisante du sujet.

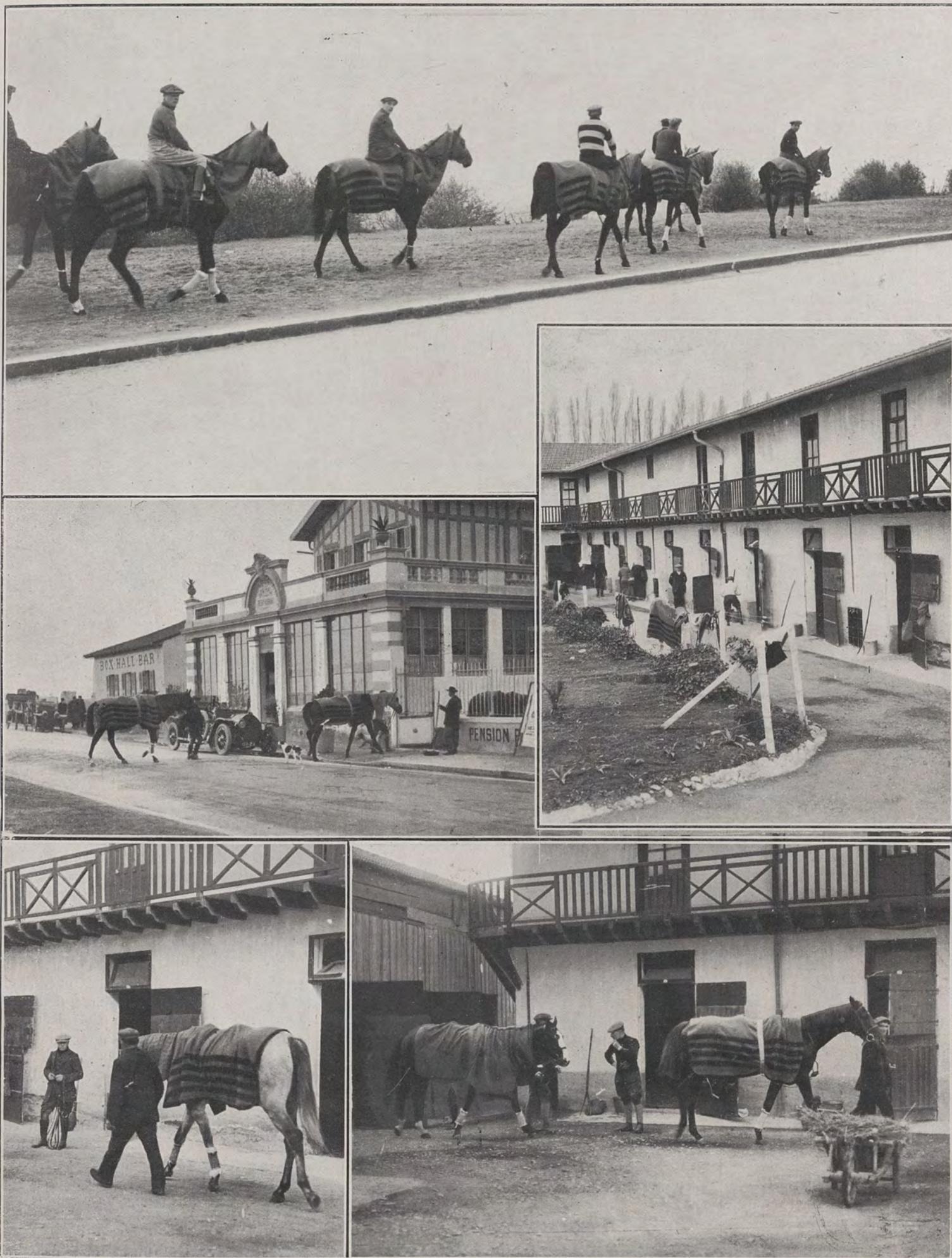
Espérons qu'on le comprendra et qu'on s'efforcera de ne pas couper en deux les producteurs comme on l'a proposé récemment, dans le but mesquin de limiter les bénéfices de deux ou trois écuries considérables.

Point n'est besoin de démolir celles-ci pour assurer l'avenir du petit cultivateur. On peut et on doit soutenir le cheval de remonte sans se désintéresser des studs importants qui sont le conservatoire de la race. En effet, si ceux-ci périssent, ou même plus simplement s'ils échappent d'une façon absolue à l'influence officielle, ils évolueront de plus en plus vers le type flyer dont on se plaint déjà. Où donc ira-t-on recruter, lorsque cette évolution sera terminée, les reproducteurs nécessaires aux propriétaires d'une ou de deux juments ? Ce ne sont certainement pas les poulinières que l'on trouve déjà insuffisantes pour fabriquer le troupiier qui assureront le recrutement de nos étalons nationaux.

Oui, certes, il est bon, il est juste, il sera bienfaisant de s'occuper de la jumenterie plébéienne. Nul plus que nous n'est acquis à ce projet que le commandant Martin du Nord a exposé d'une façon définitive dans les colonnes du *Sport Universel Illustré*. Mais il ne faut pas opposer ces encouragements nouveaux et nécessaires à ceux qu'il convient de continuer aux chevaux de tête.

Je vais plus loin, il est nécessaire d'augmenter ceux-ci pour conserver une action plus efficace sur nos futurs reproducteurs, qu'ils soient de pur sang ou de demi-sang. Il faut qu'en face du budget des courses celui de l'Etat ne fasse pas l'effet d'un verre d'eau au bord de l'Océan. S'il paie on lui fera les reproducteurs du type qu'il spécifiera et cela beaucoup plus rapidement qu'on ne pense. Mais pour arriver à ce résultat, il suffirait de payer, et il est tout à fait inutile de discréditer notre production. Arrivera-t-on enfin à le comprendre ? Moins de critiques malveillantes et un peu plus d'argent, voilà ce que nous demandons à nos guérisseurs et ce que nous souhaitons à l'élevage à l'aurore de l'année 1912.

J. R.



NOS CHEVAUX DE COURSE S'INSTALLENT SUR LA COTE D'AZUR



LES TRIBUNES ET L'HIPPODROME DES TROTTEURS A SAINT-PÉTERSBOURG
AU PREMIER PLAN PROSTY PAR PASSE ROSE (AMÉRICAIN) ET MASCHYSTAJA (ORLOFF)

Le Trotting Russe — Influence du Croisement Américain

On sait que, dans le cours du meeting d'hiver à Vincennes, deux grandes épreuves internationales, ouvertes à tous chevaux sans distinction de sexe, d'âge et d'origine, mettront aux prises nos trotteurs avec les américains, les autrichiens et les russes, du moins y sont-ils conviés.

D'autre part, nos champions sont invités à se rendre, quelques jours après cette rencontre, à Moscou, où la Société Impériale offre, le 25 février, un Prix International de 25 000 roubles ou 65.000 fr. pour chevaux âgés de six ans et au-dessus, à disputer sur 3.200 mètres.

Il nous paraît intéressant, à ce propos, de reproduire ici, d'après un de nos aimables correspondants, M. Prawockenski, un court historique du trotting russe, au cours des vingt dernières années, c'est-à-dire depuis que le croisement avec le trotteur des Etats-Unis, l'introduction des professionnels américains, la généralisation de leurs méthodes, ont transformé les courses au trot en Russie.

Nos lecteurs jugeront, non seulement d'après les vitesses qui ne peuvent être mises en parallèle

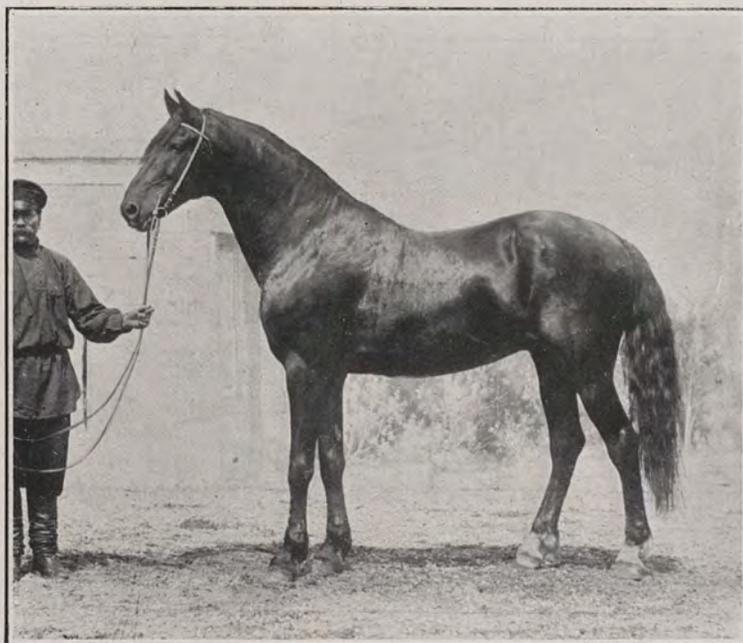
avec les nôtres, étant donnée la différence des hippodromes, mais surtout par la ligne que leur fournit la victoire de Bob Douglas au mois d'octobre dernier; si l'on se souvient que Custer en a eu raison en Autriche, nos éleveurs jugeront de la chance réelle qu'ils possèdent

contre les champions russes dans les prochaines rencontres internationales.

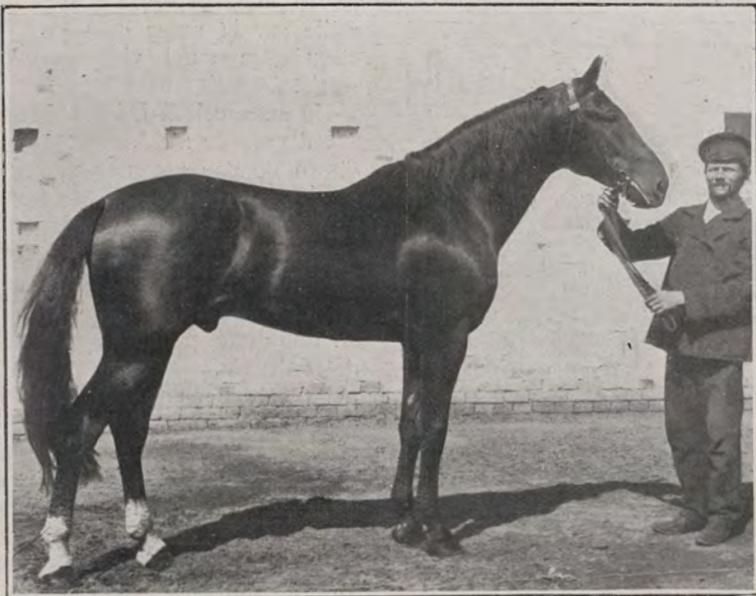
Il y a déjà plus de vingt ans que la supériorité comme cheval de courses du trotteur américain sur le trotteur russe s'est affirmée à Moscou lorsqu'une jument, venue des Etats-Unis sans grandes performances, réussit à battre tous les meilleurs chevaux indigènes, de la façon la plus complète. Cette date reste encore présente à la mémoire de tous les sportsmen moscovites.

A partir de ce moment commencèrent les importations de reproducteurs yankees, certains d'entre eux appartenant presque à la première classe, comme Baron Rogers (2'09 1/4 sur le mille) et Alwyn (2'11 1/4).

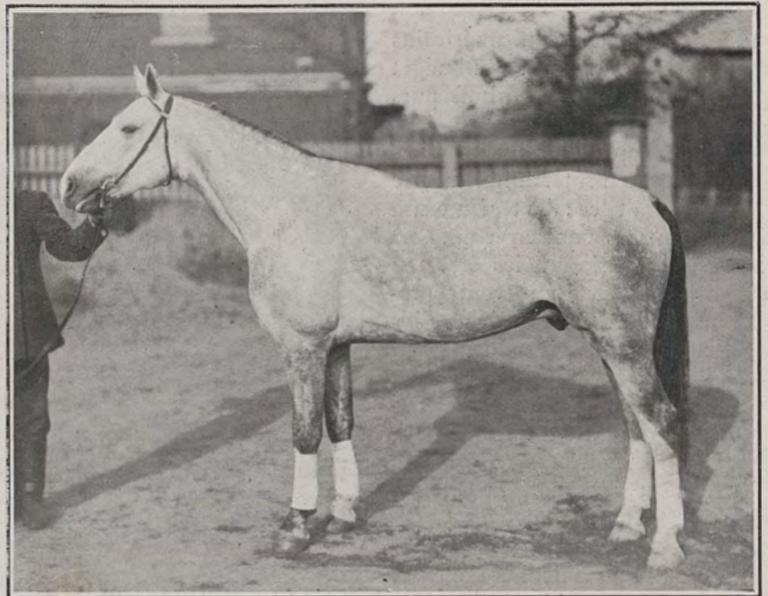
La fusion de ces deux races sélectionnées sur le même sport dans des milieux différents était très discutée.



TYPE DE L'ANCIEN TROTTEUR ORLOFF



OUNMIJ, PAR QUARTER PAR PAN OUESIN (AMÉRICAIN)
ET OULYBKA (RUSSE) — RECORD 2'15 1/2



ACCRECLITIFF, PAR ALWEENE (AMÉRICAIN) ET JUMENT ORLOFF
VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE 4 ANS (60.000 FR.) EN 1907

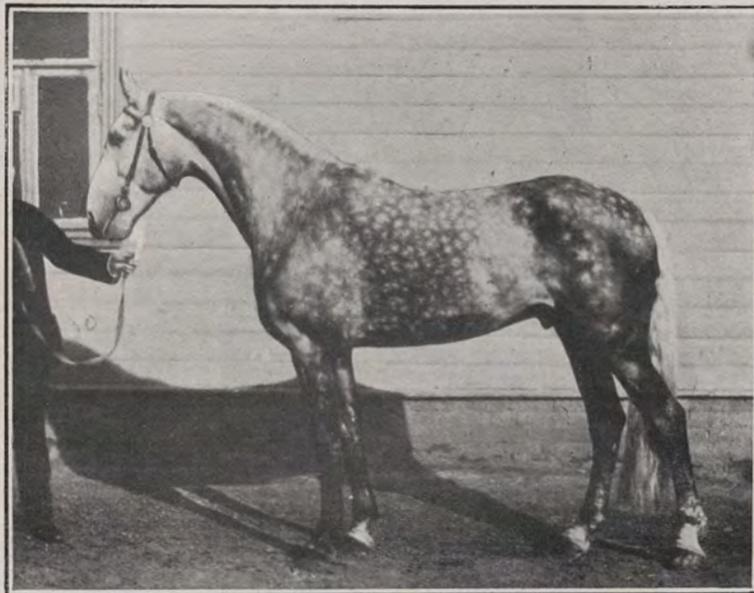
Dès la première génération les poulains issus du croisement américain-russe attirèrent l'attention, certains montrèrent en effet une classe nettement supérieure non seulement à celle de leurs mères indigènes, mais encore à celle de leurs ascendants américains.

On chercha à expliquer cette réussite inespérée par ce fait que l'orloff détenait en puissance une très haute qualité, mais qu'elle ne s'était pas révélée d'abord à cause d'une alimentation insuffisante pendant des générations, et surtout parce que le système des courses russes ne visait depuis longtemps à produire que des stayers. Immédiatement les sportsmen russes, devant la vitesse déployée par ces élèves nouveaux, adoptèrent le système des Etats-Unis, c'est-à-dire la course en parties liées sur de courtes distances, la verste et demie qui correspond au mille anglais, 1.600 mètres français.

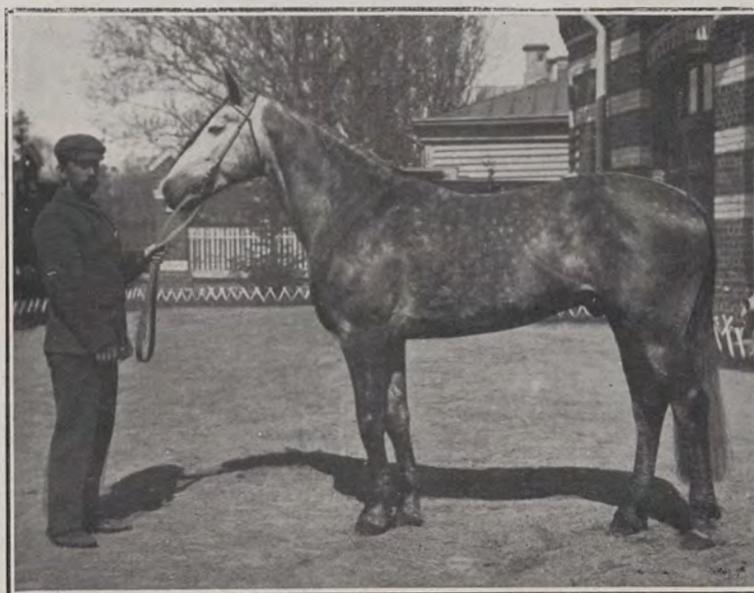
Pour justifier le choix de ce nouveau mode de sélection, les Russes font observer qu'aucun trotteur européen ne pouvait battre les américains, sur quelque distance que ce fût, démonstration irréfutable, semblait-il, de la supériorité de l'épreuve de vitesse.

On a vu que nos trotteurs français sélectionnés sur des épreuves de 3.000 et 4.000 mètres ont infirmé depuis ce jugement.

Ceci d'ailleurs qui justifiait la supériorité de l'américain sur le russe ne suffisait pas à faire comprendre le progrès réalisé par les chevaux croisés sur leurs ascendants yankees. Pour l'expliquer on a prétendu avec juste raison, nous semble-t-il, que le trotteur américain était un animal constitué par un inbreeding vraiment exagéré sur Hambletoniam. On a poussé à



TYPE DE L'ORLOFF PUR ACTUEL : KRJÉPYCH, PAR GROMADNY ET KOKICTKA
CHAMPION DES TROTTEURS ORLOFF, RECORD 2'08 3/8, L'HIVER, A MOSCOU



PYLJUGA, 2'08 1/2, CHAMPION DES TROTTEURS RUSSES
PAR HARLO (AMÉRICAIN) ET POTEERA ORLOFF

la dernière limite, outre-Atlantique, les croisements incestueux. L'apport d'un sang trotteur tout à fait étranger a permis à la souche primitive de rejaillir comme une greffe avec une vigueur nouvelle.

Voilà une considération qui ne doit pas laisser indifférents ni nos éleveurs de demi-sang qui voient s'accroître dans des proportions effrayantes la consanguinité sur Fuschia et Phaëton, ni même nos éleveurs de pur sang, qui en s'inspirant de principes analogues devraient rechercher les sangs de galopeurs américains.

Pour revenir à notre sujet, la première jument issue du croisement américain-orloff a été Kleopatras, superbe jument appartenant à M. Kouchine, née chez le prince Polizine par Prince Warwick (2'24) et Krala. Cette jument a amélioré le record paternel et l'a porté à 2'17 1/2, soit 1'24 1/2 le kilomètre.

Le mouvement dès lors se précipita et les plus grands éleveurs, le grand-duc Serge de Leuchtenberg, le comte Worontzoff-Dachkoff, Télégueine, etc., entrèrent dans la voie nouvelle. De nombreux amateurs du sang orloff pur persistèrent de leur côté dans les antiques méthodes. Et le monde de l'élevage se divisa en deux camps qui mènent encore une lutte acharnée.

Les partisans du métissage sont moins nombreux, mais plus heureux sur le turf. Les fidèles de l'orloff les combattent avec toutes armes et demandent au gouvernement de limiter l'invasion yankee en restreignant le nombre des courses ouvertes aux chevaux croisés.

Ils ont obtenu que, dans la plus grande Société d'Encouragement

à Moscou, les demi-américains n'ont droit qu'à 50 % du budget total, tandis que les orloffs purs peuvent se mettre en ligne dans toutes les épreuves.

Malgré ce protectionnisme, le métissage fait des adeptes à mesure que ses succès vont croissants. Ils sont si accentués que les éleveurs russes envisagent un avenir prochain où leurs élèves seraient les trotteurs les plus vites du monde.

Après Kléopatra, il faut citer parmi beaucoup d'autres, Alwin-Molodoj, né chez M. Kouschine, par Alwin et Zawietnaja. Sa vitesse fut de 2'11 1/4, mais sa carrière brillante a été courte.

En revanche, il faut accorder une mention particulière à Iris, le trotteur de M. Télégouine, réputé pour son endurance; il était par Baron Rogers et Iskra et s'est surtout fait remarquer comme stayer. Sur le mille, il a trotté en 2'11 1/2; sur 3.200 mètres, il a trotté en 4'26 6/8, c'est-à-dire à peine moins vite. C'est un record européen. Sur la neige Iris a couvert les 3.200 mètres en 4'31 1/4. En droshki, voiture à quatre roues, sans pneus et sans roulements à billes, Iris a trotté 3.200 mètres en 4'48". Sur six verstes (6.400 mètres), Iris a couru en 9'42".

En face de cet incomparable stayer on peut dresser le flyer Pylinga, par Harlo américain et Potieva orloff. Il a trotté, à Moscou, le mille en 2'08 1/2, record européen en son temps. De l'avis des drivers yankees, sur les pistes américaines ce cheval aurait abaissé son temps à 2'04.

Alwine, Iris, Pylinga sont entrés au haras et leurs premiers produits se sont fait remarquer.

Parmi les autres américains-russes, il nous faut encore citer pour son magnifique modèle Zamysiel, fils de Quarter Ouegun, qui a trotté en 2'11 1/4, et la petite jument Prosty qui a fait le même temps sur la neige. Elle détient actuellement le record russe sur le pied de 1'20" le kilomètre et a couvert au mois d'août dernier 4.800 mètres sur le pied de 1'25" 9/10.

Tous les ans, le nombre des métis dotés de records de 1'24" au kilomètre va grossissant.

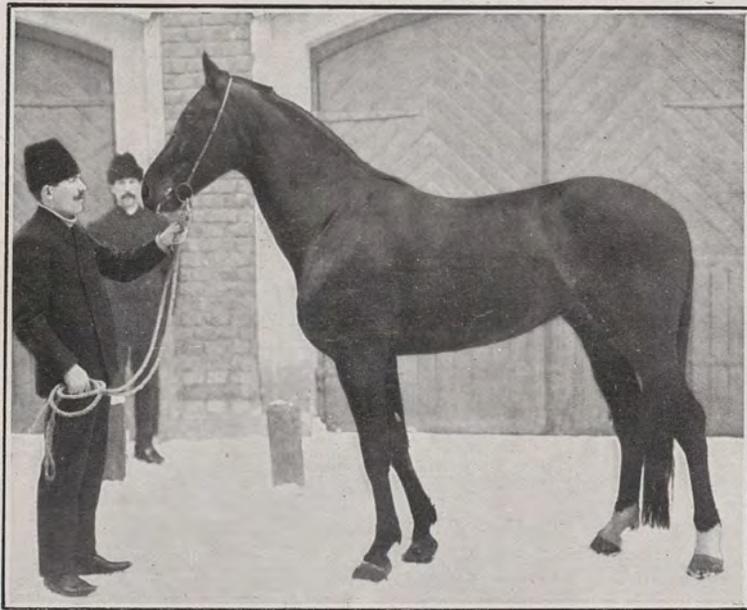
Il faut dire que, grâce aux encouragements spéciaux et aussi à l'exemple fructueux donné par les entraîneurs américains, les orloffs purs ont progressé également. On les trouve moins lymphatiques que naguère et ils déploient plus de vitesse. Un de ceux qui se sont révélés, grâce au training américain, comme dignes de lutter avec le cheval étranger, est Kriepysch qui a couvert le



IRIS, PAR BARON ROGERS (AMÉRICAIN) ET ISKRA (ORLOFF), CHAMPION DES STAYERS RUSSES, A COUVERT 3.200 MÈTRES EN 4'26 6/8



L'ENTRAÎNEMENT SUR LA NEIGE



ZAMYSIEL, PAR QUARTER QUESUN (AMÉRICAIN) ET JARJA (ORLOFF) RECORD 2'11 1/4

mille sur la neige en 2'11 7/8, c'est-à-dire aussi vite que les métis.

Un autre orloff, Laisan, malgré dix degrés de froid, a déployé la vitesse de 4'34 1/2 sur 3.200 mètres. Ces records d'hiver sont particulièrement méritoires. Aussi attache-t-on une importance considérable à celui de Kak-Mila qui atteint 1'28 sur la verste, 1.21 1/2 au kilomètre pendant une gelée de 16 degrés.

Pour donner une idée de l'aptitude des *sprinters* révélée par le croisement américain, on cite des chronométrages pris sur des fractions de parcours qui dénotent des bouts de vitesse merveilleux. Kriepysch a été souvent pris pour un kilomètre en 1'17 1/2, un train de steeple-chaser. Au cours des épreuves sur longue distance, Prosli et Zamysiel ont été chronométrés pour des demi-verstes en 41 secondes, soit 1'15" au kilomètre, bouts de train qui approchent la vitesse de la fameuse reine du trotting Lou Dillon.

Aussi les trotteurs purs américains déclinent-ils maintenant toujours la lutte dans les internationaux où ils sont pénalisés de trois secondes.

Encouragées par ces progrès incontestables, les grandes Sociétés d'Encouragement russes ont décidé d'inviter les trotteurs de toutes nationalités et particulièrement les américains, à se mesurer avec les russes.

Elles sont d'ailleurs admirablement armées pour le combat, ayant été chercher outre-Atlantique les meilleurs étalons yankees. On sait qu'elles ont importé entre autres Cresceus, 4'17 sur 3.200 mètres, le roi des trotteurs; son fils, Crescent Route, 2'08 3/4; Onward Silver, 2'05 1/2. Ce dernier est la propriété de la Société Impériale d'Encouragement de Saint-Petersbourg, etc., etc.

L'importation ne s'est pas limitée aux étalons, on a acheté des juments (notons entre parenthèses que c'est le croisement à l'envers qui a donné les résultats les meilleurs en France). M. G. K. Uschkoff possède en Crimée un lot de superbes poulinières américaines, telles que Falara, 2'09 3/4; Susy J., 2'06 1/4; Countess Eywe, 2'09 3/4; elles ont été données à un étalon orloff pur, Letoune.

Pour provoquer les luttes internationales qu'ils désirent, nos amis les Russes n'hésitent pas devant les belles allocations, ils offraient en octobre un grand prix de 20.000 roubles, environ 50.000 francs, qui était ouvert aux étalons et juments de 4 ans

et au-dessus de tous pays. C'est l'américain Bob Douglas qui en est sorti vainqueur en 2'12", soit 1'22 1/2, échec sensible pour l'élevage russe, mais très flatteur pour nous puisque le champion, après avoir remporté la première épreuve du Championnat d'Europe à Baden, avait été battu dans la finale par le trotteur français Custer.

Par la comparaison de leurs trotteurs purs ou croisés avec les étrangers, les Russes espèrent non seulement démontrer les progrès dans le sens de la vitesse, mais aussi que leur cheval est devenu aujourd'hui le plus bel animal d'attelage grâce au croisement. C'est que dans le grand empire slave, l'automobile ne tient pas encore la même place que chez nous; le cheval est un moyen de transport que rien ne peut remplacer, il conserve toute l'affection du peuple et des sportsmen.

(D'après PRAWOCKENSKI.)

Une Nourrice pour poulain orphelin

DANS quelques jours les premières mises-bas vont avoir lieu, et malheureusement il est à prévoir comme d'habitude de nombreux accidents. Il n'est pas de stud un peu nombreux qui ne risque de compter un orphelin parmi ces naissances nouvelles.

Si le foal a quelques semaines quand il perd sa mère, on l'allaite artificiellement avec du lait de vache coupé d'eau et sucré pour le ramener à la densité et le rapprocher du goût du lait de jument. Malgré quelques difficultés le poulain consent presque toujours à téter le biberon à veau qu'on lui présente, et même à boire à même une terrine présentée à la main. C'est généralement ainsi qu'on se tire d'affaire avec les orphelins. Bien que le lait de vache ne soit pas sans inconvénient, car il donne souvent le gros ventre, et surtout n'assure pas le même développement du squelette que le lait de jument plus phosphaté, et en tout cas d'une composition plus adéquate aux besoins du poulain; malgré cette infériorité on cite plusieurs cas de poulains élevés de cette façon qui ont bien tourné. Sans parler de Cade, un des ancêtres de la race pure, on peut citer plus près de nous l'exemple très probant de Dolma Baghtché que la nourriture au lait de vache n'a pas empêché de gagner le Grand Prix de Paris.

Mais lorsque le jeune foal reste orphelin, dès les premiers jours il est assez difficile et quelquefois impossible de le faire boire. S'il est de belle venue et de bonne origine, s'il présente une réelle valeur, le mieux à faire est de se procurer une jument commune suivie, de sacrifier son foal et d'en faire une nourrice. Avec quelques précautions l'adoption se passe sans accidents. Encore pour cela faut-il avoir dans son voisinage une jument de trait ou de demi-sang ayant du lait. Dans le cas le plus fréquent, celui où vous en êtes réduits à ne compter que sur votre propre jumenterie et où, par conséquent, vous ne songez pas à sacrifier un poulain à un autre, il est un moyen de se tirer d'affaire, il consiste à faire allaiter deux poulains à la fois par une seule mère.

Lorsque la jument est laitière, il suffit souvent de la priver de son

poulain pendant quelques heures de façon à ce qu'elle ait la mamelle gonflée pour lui faire accepter le nourrisson étranger, désireuse qu'elle est de se faire téter pour se soulager. Quand elle a fait connaissance avec l'intrus, on lui rend son fils qui prend sa part de lait naturel. Il va de soi qu'il faut nourrir fortement la poulinière qui entretient ainsi deux foals. On peut appliquer encore l'allaitement mixte et donner aux deux foals une ration de lait de vache à la terrine à heures régulières. C'est le procédé qui a été employé avec la jument dont nous donnons la photographie. Douchka qui a été une bonne trotteuse a en effet allaité et mené jusqu'au sevrage sans fatigue pour elle, sans dépérissement pour ses nourrissons deux foals, le sien Karacho, un mâle par Champaubert et une pouliche de Bémécourt dont la mère Ithaque était morte en mettant bas. Les deux poulains ont eu 2 ans le 1^{er} janvier, ils sont normalement développés, le mâle né plus grand que la femelle ayant constamment conservé son avance.

La nourrice avait été si peu éprouvée qu'elle a été primée au concours du Pin au lendemain de son double sevrage dans un rang excellent.

L'adoption dont il s'agit s'est effectuée sans la moindre difficulté, Douchka étant d'un caractère particulièrement doux et montrant de l'affection pour tous les jeunes poulains, à tel point qu'elle se laissait téter indistinctement par les foals qui suivaient ses compagnes d'herbage. C'est, d'ailleurs, la constatation de ce fait qui a incité à tenter cette adoption et qui l'a rendue si facile. Mais toutes les poulinières ne sont pas douées de cet altruisme, il est donc nécessaire de prendre quelques précautions. D'abord il convient de choisir une jument dont le produit a un âge rapproché du nourrisson à faire accepter, de façon à ce que les deux animaux, de la même force et du même appétit, s'habituent à un partage équitable.

La jument choisie, séparée de son foal, lorsque sa mamelle est suffisamment gonflée pour qu'elle réclame un soulagement, est amenée au milieu d'un petit paddock, on lui bouche les yeux, de façon à ne pas lui permettre de reconnaître le poulain, on lui lève le pied pour prévoir tout accident et on fait approcher l'orphelin qui n'hésite pas à se gorger de lait. A ce moment, on amène le second poulain et avant que l'allaitement soit terminé, on débouche les yeux de la jument qui, presque toujours, se comporte avec l'inconnu comme elle le fait avec son propre rejeton.

L'adoption est naturellement d'autant plus facile qu'elle a lieu plus près de la mise bas. Tout ceci, bien entendu, ne peut s'appliquer qu'à une jument suffisamment laitière.

L'exemple tout récent que nous donnons, a ressuscité une méthode ancienne. Nous avons, en effet, trouvé la relation d'un cas analogue dans un document daté de 1825. Le vétérinaire des écuries de la duchesse de Berry, M. Chef, après avoir tenté sans succès l'élevage au lait de vache qui faisait des animaux chétifs, insuffisamment développés, maigres, avec un gros ventre et une longueur de poils révélatrice d'un mauvais

état de santé, se décida à tenter une mise en nourrice.

La poulinière éleva ses deux poulains comme Douchka sans que sa santé en ait souffert et sans que la croissance des jeunes ait été ralentie.

Rien d'extraordinaire à cela, constatait notre praticien : les juments sont, en effet, multipares puisqu'elles mettent bassouvent deux poulains et, d'ailleurs, la nature les a pourvues de deux mamelles!



LA POULINIÈRE DOUCHKA ALLAITANT DEUX FOALS : LE SIEN, KARACHIO, L'AUTRE DONT LA MÈRE, ITHAQUE, ÉTAIT MORTE EN METTANT BAS

VÉNERIE

Le Hunting est-il menacé en Angleterre ?

DEPUIS longtemps déjà les veneurs français ressentent de fortes inquiétudes sur l'avenir de la chasse à courre; le morcellement de la propriété et surtout l'esprit nouveau des populations entourent de difficultés toujours plus agaçantes la pratique du noble art de vénerie.

Il paraît que nous ne sommes pas les seuls à nous plaindre et l'Angleterre elle-même, l'Angleterre traditionnelle, émet des craintes analogues en ce qui regarde le sport national : le hunting.

On va jusqu'à en prévoir outre-Manche la disparition, sinon au cours de la génération actuelle, au moins dans la suivante.

Sans doute ces craintes sont excessives et prématurées, il n'en reste pas moins qu'on éprouve le besoin dans le Royaume-Uni de faire valoir les titres que le hunting a conquis pour réclamer son droit à la vie.

Ce sport bien anglais a commencé à fleurir au XVIII^e siècle, mais s'est développé avec intensité surtout au début du XIX^e. Les Hugo, Meynell, les John Warde, Peter Beckford, etc., en ont été les précurseurs; ce sont eux qui en ont établi les règles et en ont fait un art, sinon semblable, du moins comparable à notre vénerie. Entré rapidement dans les mœurs, le laisser-courre du renard n'a fait que s'étendre depuis lors, et nul sport ne connaît autant d'amateurs passionnés.

A l'heure actuelle, on chasse d'un bout à l'autre de l'Angleterre; il n'est pas un comte qui ne possède sa meute de hounds chassant depuis août jusqu'en avril.

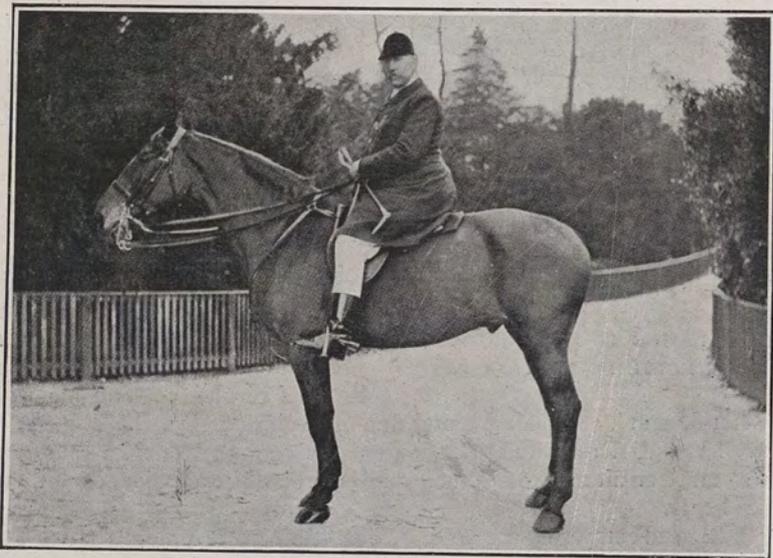
L'Ecosse et le Pays de Galles possèdent tous deux de nombreuses meutes, et en Irlande seulement, on en compte 75.

Le Royaume-Uni, dans son entier, comprend 456 meutes ainsi divisées : Angleterre et Pays de Galles, 364 dont 173 composées de foxhounds, 88 de harriers, 16 de staghounds, 11 de draghounds, 58 de beagles et 18 de chiens de loutre; en Irlande, il existe 25 meutes de foxhounds, 40 de harriers, 4 de staghounds et 6 de beagles; en Ecosse, on compte 11 meutes de foxhounds et 1 de harriers, 3 de beagles et 2 de chiens de loutre.

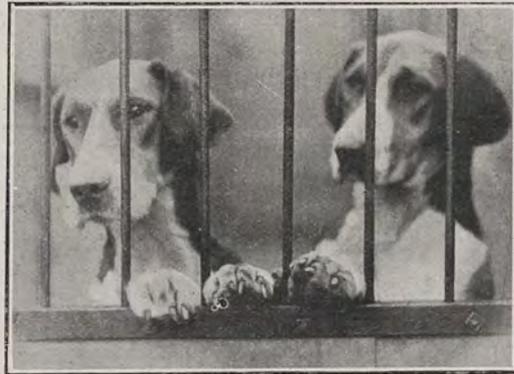
Les meutes qui chassent le renard et le cerf comptent 9.000 couples de chiens, et celles composées de harriers et de beagles 3.500 couples.

La valeur des foxhounds, naturellement varie beaucoup, ceux des meilleurs chenils atteignant souvent plus de 2.500 fr. aux ventes.

Les harriers et les beagles atteignent également de hauts prix, bien que sur une moindre échelle.



LE DUC DE BEAUFORT, MAÎTRE DE MEUTE



DEUX BEAUX CHIENS

DEUX AUTRES
QUI LE DEVIENDRONT

Le *Pall Mall Magazine* estime que chaque journée de chasse, étant admis que les chiens sortent quatre fois par semaine, entraîne, pour un équipage, une dépense moyenne de 25.000 francs. Il va même jusqu'à prétendre que certaines meutes entraînent une dépense qui peut aller jusqu'à 37.500. Ce qui représenterait, pour une trentaine de chasses, un budget d'un million. Il nous semble que le total est fort exagéré.

Il s'applique d'ailleurs aux seuls équipages « classiques » découlant dans les shires.

En général, on estime que 12.500 francs par journée de chasse est un prix déjà très élevé. Mais les dépenses ne cessent d'augmenter tant par suite de l'élévation du prix de la vie que parce qu'une folle émulation pousse les maîtres d'équipages à toujours vouloir faire mieux que le voisin.

Quoi qu'il en soit, on estime que l'ensemble des meutes de fox-hounds en Angleterre coûte quinze millions de francs tous les ans, et les 3.500 couples de harriers et de beagles plus de 2 millions et demi.

Quant aux otter hounds et aux draghounds, ils nécessiteraient une dépense de 7.500.000 francs, soit un total de 25.000.000.

Mais ce chiffre formidable est peu de chose comparé à ce que coûte la pratique du hunting aux milliers de

M. GÉRALD HARDY, MAÎTRE DE MEUTE
QUITTANT LES ÉCURIES DU MEYNELL HUNT

personnes qui suivent les équipages. Achat et entretien des chevaux, équipement des propriétaires et de leurs hommes, harnachement, sellerie, frais de déplacement, etc., etc.

On estime qu'il y a 20.000 chevaux consacrés au hunting. En les mettant à 1.500 francs par tête, ils représentent 30.000.000 de francs, et cela ne paraîtra pas excessif si l'on songe qu'un hunter ne vaut jamais moins de 1.000 francs et atteint souvent 12.500 francs.

De même, comptant la pension de ces chevaux à 1.000 francs, soit moins de 3 francs par jour, on trouve une dépense de 20.000.000 de francs.

Ce budget formidable donne à vivre à quantité de petites gens et surtout a permis à l'Angleterre de maintenir au plus haut degré de perfection sa race chevaline.

Ce serait donc un véritable cataclysme que



LE VICOMTE PORTMAN, UN DES PLUS CÉLÈBRES MASTERS



LE COMTE DE LONSDALE, MAÎTRE DE MEUTE

la disparition du hunting. Quels symptômes permettent de la redouter ?

D'abord la diminution des revenus agraires qui ont atteint les immenses fortunes de certains lords. Ceux-ci, il est vrai, ont passé la main à d'autres « masters », récemment enrichis et qui sont trop heureux en prenant rang parmi les grands huntsmen, de se faire une place en vue dans la société.

Il reste cependant de nombreux masters dont les équipages datent de vingt, trente et quarante ans : ce sont : le vicomte Portman, le duc de Beaufort, lord Middleton, le marquis de Zetland, lord Fitzhardinge, M. George Fitzwilliam, lord Tredegar, le comte de Yarborough, le duc de Buccleuch, etc.

Dans certains cas, les masters et les propriétaires terriens assurent toutes les dépenses entraînées par le hunting, c'est le cas de lord Portman,

lord Fitzhardinge, lord Tredegar et dix-sept ou dix-huit équipages.

Mais, la plupart du temps, c'est par souscription qu'on assure l'entretien des hunts, et que sont couverts tous les dommages causés, c'est seulement dans le cas où ces souscriptions sont insuffisantes, que le master parfait la différence.

Ce n'est donc pas, la plupart du temps, une question d'argent qui menace le hunting.

Dans la majorité des hunts, les chiens sortent trois et quatre jours par semaine, et il n'y a plus guère que le duc de Beaufort et le comte de Lonsdale qui ont conservé la vieille coutume de chasser six jours de la semaine.

Puisque la question des dépenses n'est pas la principale dans le déclin futur du hunting, il doit y en avoir une autre. L'apathie qui ne va qu'en grandissant à l'endroit de ce sport ?

Peut-être. Mais en tout cas, ce n'est ni l'automobile, ni l'aviation qui en sont cause.

Tout au contraire, l'automobile n'a fait qu'être utile au hunting en facilitant aux chasseurs l'accès de lieux très distants.

Quant à l'aviation, ce sport n'en est encore qu'à ses débuts.



Will Oms 1^{er} fouet Ch. Gillson Huntsmann J. Dovn 2^e fouet

LES WHIPS DU MEYNELL HUNN



WILLY DALLE, HUNTSMAN DU DUC DE BEAUFORT

Non, la véritable raison du déclin du hunting est dans le changement qui s'est produit dans le caractère typique de certaines régions du pays.

La population s'est accrue dans de très grandes proportions et augmente tous les jours. Les villages sont devenus des villes et les petites villes de grandes cités.

Des mines de charbon ont été découvertes, des lignes de chemins de fer ont été tracées, puis ouvertes, que sais-je encore, toutes ces transformations ont fait disparaître ou ont tout au moins morcelé de grands domaines, et c'est de ce côté qu'il faut chercher la cause du déclin du hunting et de sa disparition future, si elle doit se produire un jour, ainsi qu'on nous le prédit.

COMMENT ON FABRIQUE LE PLOMB DE CHASSE

Vous êtes-vous parfois demandé, mes chers confrères en saint Hubert, alors qu'à l'ouverture, poursuivant perdreaux et cailles, vous lancez sur ces innocentes bestioles la fine grenaille qui gonfle vos cartouches, comment se peuvent faire les petites sphères luisantes qui arrêteront dans leur essor les pauvres oiseaux épouvantés, à moins que, — et c'est une supposition que vous voudrez bien nous pardonner, — l'émotion des premiers coups de fusil, la joie de voir se lever à bonne portée un gibier intéressant, et, oserons-nous le dire, une erreur de visée, vous aient fait, bien malgré vous, épargner la pièce convoitée, si vite hors de portée ?

Avez-vous songé, en versant dans le tube immaculé, vierge encore, les grains minuscules de 7 ou de 8, aux difficultés que doit présenter l'obtention des milliards de petites balles, dont chacune peut être meurtrière, employée chaque année par les chasseurs ? Oui, sans doute, et vous vous êtes demandé, vraisemblablement, à la suite de quelles multiples opérations les lourds saumons de plomb, venant de la fonte, pouvaient être ainsi transformés. Si vous voulez bien nous suivre, à Marseille, chez MM. G. et A. Figueroa qui, très aimablement, nous ont ouvert les portes de leur usine, nous vous ferons assister aux phases successives et si intéressantes de cette transformation.

Les lourds saumons de plomb, pesant chacun, en moyenne, 68 kilos, sont transportés au bas d'une haute tour, de 40 mètres d'élévation, que vous apercevez sur une de nos gravures, et, à l'aide d'un monte-charges, élevés à la partie supérieure de cette tour.

Vous savez sans doute déjà, comme nous l'avions appris nous-même, que le plomb de chasse est obtenu par un passage, dans une sorte de passoire, de plomb préalablement fondu et additionné de quelques millièmes d'arsenic, le plomb chimiquement pur ne prenant pas la forme sphérique. Mais, si le principe de cette fabrication est bien

connu, il n'en est généralement pas de même des conditions dans

lesquelles elle s'opère, ainsi que des difficultés qu'elle présente.

Il y faut, en effet, un tour de main qui ne s'acquiert que très difficilement. Chose surprenante, les Espagnols semblent mieux doués, pour ce genre de travail, que nos compatriotes, et, en fait, au sommet de la tour que nous vous montrons, c'est toujours un ouvrier espagnol qui est chargé de cette coulée.

Il emploie pour cela des passoires percées de trous dont le diamètre peut varier, de quart en quart de millimètre, entre un quart de millimètre et six millimètres, chaque passoire ne portant que des trous d'un même diamètre.

Ce serait une erreur, d'ailleurs, de croire qu'un ouvrier, même en le supposant très habile, puisse couler à volonté la grosseur du plomb qu'il désire. En réalité, il peut, par l'emploi d'une passoire appropriée, obtenir un maximum de plomb d'un numéro déterminé, il n'en est pas moins vrai qu'à ces grains sont mélangés une infinité d'autres grains de toutes grosseurs.

La passoire employée a l'aspect d'une sorte de poêle perforée. Le plomb fondu est versé dans cette poêle, constamment agitée, et passe à travers les ouvertures qui y sont pratiquées.

Il tombe alors dans un grand tuyau où tube ayant la même hauteur que la tour, et communiquant avec un puits dont l'eau refroidit le grain et le solidifie. Les grains de plomb, pendant leur chute de 40 mètres, prennent une forme sphérique, sinon pour tous, du moins pour la plupart d'entre eux.

Malgré la hauteur de chute, il n'est d'ailleurs pas possible, en été, et à Marseille surtout, d'obtenir des plombs d'une grosseur supérieure à cinq millimètres.

L'air du tube, en effet, surchauffé par le plomb en fusion qui le traverse, ne peut se refroidir suffisamment, en raison même de l'élévation de la température ambiante. Pour cette raison, ces gros plombs sont encore mous lors



TOUR DE 40 MÈTRES AU SOMMET DE LAQUELLE A LIEU LA COULÉE DU PLOMB. — ACCOLÉ A CETTE TOUR LE TUBE DANS LEQUEL DESCENDENT LES GRAINS DE PLOMB. — DANS LA COUR, PYRAMIDE DE SAUMONS DE PLOMB



PLAN INCLINÉ FORMÉ DE LAMES DE VERRE SÉPARÉES PAR INTERVALLES OU LES GRAINS RONDS SONT TRIÉS MÉCANIQUEMENT ET SÉPARÉS DES GRAINS DÉFECTUEUX

qu'ils arrivent au bas de la tour, et la plupart d'entre eux s'y déroment.

Les plombs refroidis et reposant au fond du puits y sont recueillis par une chaîne à godets qui les élève et les déverse au fur et à mesure dans un tuyau incliné chauffé extérieurement à l'aide de la vapeur.

Ils descendent lentement à l'intérieur de ce tuyau, y sont séchés au cours de cette descente, et à sa partie inférieure, sont déversés par une gouttière dans une vaste trémie dont l'une des faces est percée de quatre ouvertures fermées à l'aide de portes en forme de chatière.

Ces quatre portes ouvrent sur une sorte de plan incliné formé de lames de verre, au nombre de douze, mesurant chacune deux mètres de longueur sur trente centimètres de largeur, séparées entre elles par un espace de dix millimètres, et placées de telle façon que le bord inférieur de chaque lame de verre se trouve à environ dix millimètres au-dessus du bord supérieur de la lame qui la suit immédiatement.

Les chatières étant ouvertes, les grains de plomb venant de la fonte s'écoulent sur le plan incliné. Ceux qui sont parfaitement sphériques, roulant avec une grande rapidité, franchissent sans encombre l'intervalle que séparent

les lames de verre, et viennent tomber, à la partie inférieure de ce plan incliné, dans un récipient destiné à les recevoir.

Les grains qui présentent quelque défaut, au contraire, glissent plutôt qu'ils ne roulent. Dans ces conditions, et par suite de leur manque d'élan, ils ne peuvent franchir tous les intervalles et disparaissent dans l'un quelconque d'entre eux, avant d'arriver à la partie inférieure du plan incliné. Recueillis dans un récipient indépendant du premier, ils sont remontés au sommet de la tour pour être fondus à nouveau.

Les plombs bien sphériques, ainsi que nous l'avons vu, ne peuvent être obtenus tous d'un même numéro. Il faut donc, maintenant, procéder à leur triage. Ils sont, pour cela, transportés près d'une longue caisse supportée par des pieds, et divisée en un grand nombre de compartiments au-dessus desquels, suspendus par des cordages, se balancent des cribles percés de trous de toutes dimensions.

Les plombs sont tout d'abord déversés dans le crible perforé des trous les plus grands. Ceux

qui passent tombent dans le compartiment placé sous ce crible, et qui porte une ouverture à sa partie inférieure. Celle-ci étant ouverte, les plombs coulent et sont recueillis dans un seau placé au bas de chaque compartiment.

Déversés successivement dans d'autres cribles, dont les trous sont de plus en plus petits, ils laissent sur ces cribles, à chaque opération, un certain nombre de plombs, jusqu'au moment où aucun d'entre eux ne peut plus passer dans les trous du crible employé. Ils sont ainsi classés par catégories.

Il est indispensable, maintenant, de polir ces grains légèrement rugueux. Ils sont, pour cela, déversés par numéro de même grosseur dans des barils tournant à une vitesse d'environ 750 tours à la minute, et renfermant un mélange de plombagine et de soufre.

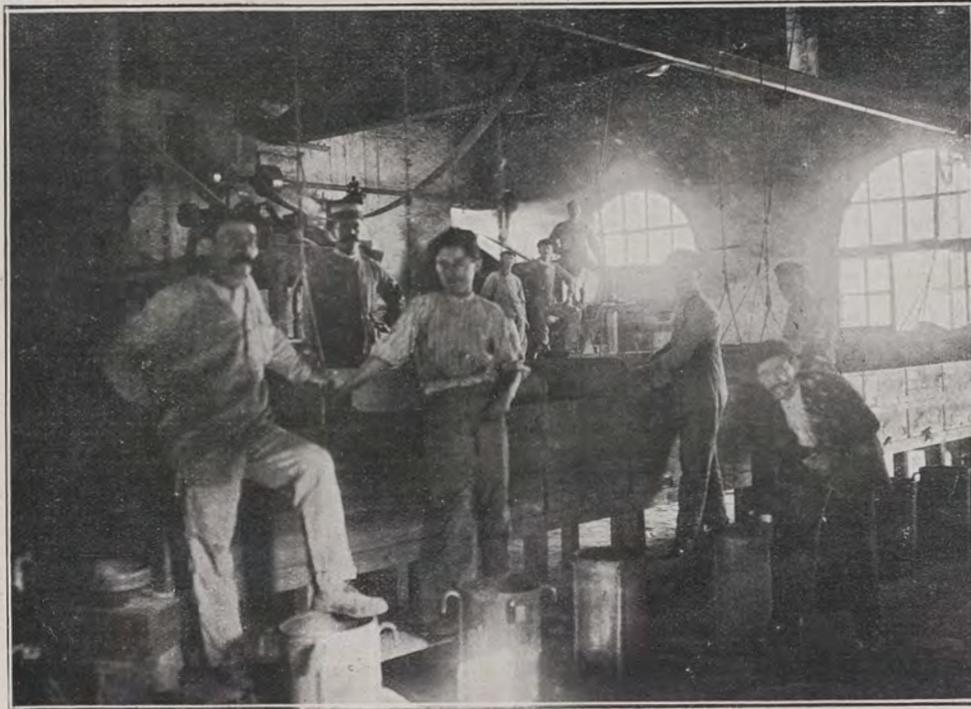
La durée de ce polissage varie entre un quart d'heure et une demi-heure : un quart d'heure pour les plus gros, une demi-heure pour les plus petits, dont le polissage demande plus de temps. Au sortir des tonneaux, les plombs sont reportés aux cribles et triés à nouveau, le polissage ayant pu modifier le diamètre de quelques-uns d'entre eux. Ce second triage est suivi d'un bril-

lantage, opéré dans les mêmes barils, renfermant également de la plombagine et du soufre, à une vitesse de 700 tours par minute, et dont la durée est de quelques minutes. Les plombs ayant subi ce brillantage définitif sont transportés dans la salle d'emballage.

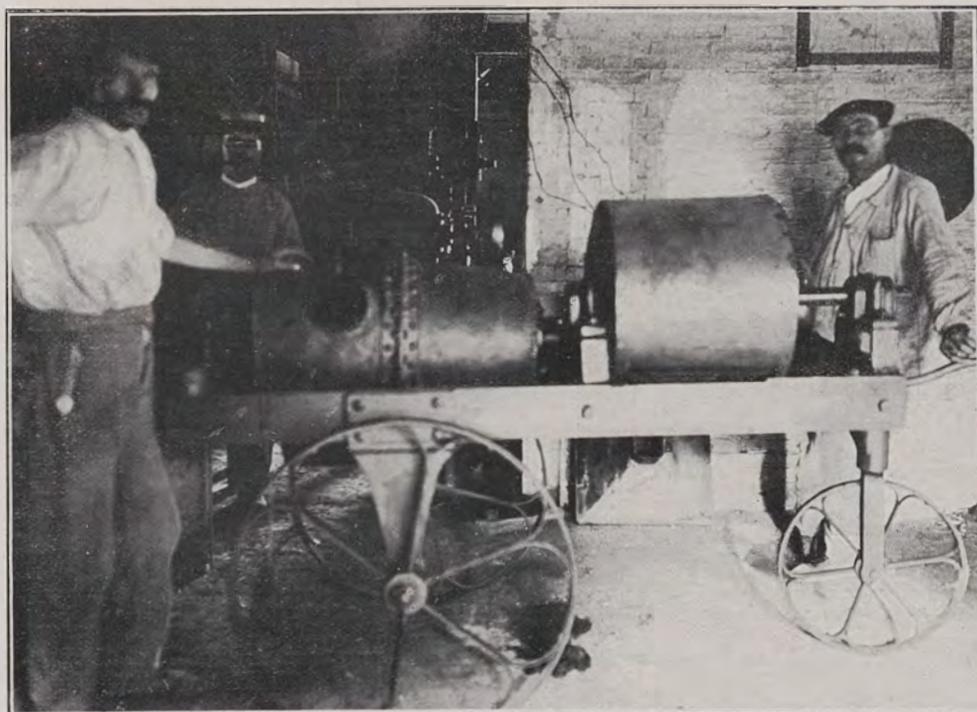
Celui-ci s'effectue en sacs de toile de cinq kilos. Chaque ouvrière, ayant devant elle une balance, pèse ce poids de plombs et les déverse dans un sac qui est rapidement noué. Mais il est fait usage également, à l'établissement, d'une bascule automatique, effectuant seule la pesée, et à laquelle il suffit de présenter les sacs pour qu'elle les remplisse avec une grande rapidité et sans erreur possible.

Transportés sur un chariot dans la salle d'emmagasinage, les plombs y sont entassés, par sacs d'un même numéro dans des compartiments séparés par de simples planches fixées à des montants de bois.

Au moment de notre visite, qui avait lieu quelques jours après l'ouverture de la chasse, à une époque, par conséquent, où tous les clients de la maison, armuriers grands et



CAISSE SERVANT AU TRIAGE PAR GROSSEUR — AU DESSUS DES COMPARTIMENTS DE LA CAISSE ET SUSPENDUS PAR DES CORDAGES, LES CRIBLES SERVANT AU TRIAGE



BARIL TOURNANT A 700 TOURS A LA MINUTE OU S'EFFECTUE LE POLISSAGE ET LE BRILLANTAGE DU PLOMB DANS UN MÉLANGE DE PLOMBAGINE ET DE SOUFRE

petits, avaient déjà fait leurs commandes, la réserve en magasin était encore de quatre cents tonnes.

Si l'on songe qu'une cartouche de 16 (calibre moyen) renferme environ 30 grammes de plomb, il y avait donc là, toutes expéditions faites, de quoi charger environ 13 millions 333.333 cartouches, soit une moyenne de 22 pour chacun des 600.000 chasseurs de France, et la fabrication continuait tous les jours.

Ne craignez donc pas, Ami Lecteur, de manquer de munitions. Par monts et par vaux, poursuivez le gibier fuyard, et, sans crainte, saluez-le à toute occasion. C'est ainsi, en jetant votre poudre aux moineaux, et votre plomb aux quatre points cardinaux, que vous acquerrez, si vous ne les possédez déjà, le sang-froid et le coup d'œil



SALLE D'EMMAGASINAGE — LES SACS DE PLOMB DE 5 KILOS SONT ENTASSÉS PAR NUMÉROS

qui font le bon chasseur et qui vous permettront dorénavant de ne plus connaître la hideuse bredouille. C'est là, mon cher Confrère, la grâce que vous souhaitez de tout cœur

Georges LANORVILLE.

* * *

Chasseurs, les beaux jours sont finis et la chasse au chevreuil, à la perdrix et au lièvre sera fermée dans le département de la Seine à la date du 7 janvier. Dans de nombreux départements la chasse à la perdrix est déjà close; il est vrai que près d'un mois reste encore aux fervents du fusil pour traquer le gros gibier, la sauvagine et le lapin.

La clôture générale de la chasse à tir qui a déjà eu lieu le 25 dé-

cembre en Haute-Savoie, n'est fixée en effet qu'au 28 janvier 1912 et, d'ici là, nos chasseurs pourront encore s'adonner à leur plaisir favori.

LE 3^e SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

LE Salon de l'Aéronautique vient de fermer ses portes et, comme nous l'avons annoncé dans un récent article, nous allons brièvement passer en revue les nouveautés de cette intéressante Exposition.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, nos constructeurs tendent à généraliser l'emploi du métal dans la construction du fuselage et de la membrure; quelques-uns même dans la voilure.

Paulhan, Voisin, Coanda, Bréguet et Sommer pour les biplans; Train, Borel et Rep pour les monoplans, semblent avoir solutionné la question au mieux des intérêts de tous. Un appareil même, le Tubavion de Ponche et Primard, possède une voilure en tôle d'aluminium, intéressante innovation qui promet d'obtenir un beau succès en cas de réussite, car c'est là la disparition des poches et la suppression de l'incendie qui furent si souvent funestes aux aviateurs. Ne terminons pas cette rapide revue des nouveautés de la voilure sans signaler le nouvel appareil

Marçay Moonan à ailes pivotantes, monoplan très pratique quant à son transport.

De même que l'emploi du fer dans la construction s'est généralisé, de même d'importantes modifications ont été apportées dans le fuselage et dans le confort des nacelles. La plupart des monoplans exposés au dernier Salon sont à fuselage entièrement fermé, l'avant étant

muni d'un capot métallique en aluminium ou en tôle d'acier, l'arrière étant entoilé; pourtant parmi les biplans plusieurs comportent un fuselage analogue, ce qui a le don de permettre l'adoption de carrosseries vraiment confortables pour pilotes et passagers.

Blériot avec sa berline aérienne, Caudron et Paulhan avec leurs sabots, Bréguet enfin avec sa luxueuse torpédo de tourisme, dont nous reproduisons ci-contre la photographie, présentent toute une série d'appareils qui n'ont certes plus rien à envier comme confort à nos modernes automobiles.

Constatons également l'emploi quasi général de la stabilisation laté-



UNE CONFORTABLE TORPÉDO DE TOURISME MONTÉE SUR UN BIPLAN

rale par gauchissement et la simplification des appareils de commande : leviers multiples, barres et pédales ont fait place au levier unique avec ou sans volant et au palonnier.

Côté châssis et trains d'atterrissage, rien de bien nouveau, trains de roues, patins et roues sont indifféremment employés par les constructeurs.

Côté moteurs par contre, plusieurs nouveautés intéressantes, notamment au stand ANZANI où étaient exposés cinq moteurs, deux trois cylindres de 30-35 HP, deux six cylindres, un de 80, l'autre de 60, et enfin un monstre de 100 HP, 14 cylindres.

Tous ces moteurs à refroidissement par ailettes pesaient moins d'un kilo et demi par cheval.

Après une année de demi-sommeil (en 1910), cette maison, la doyenne du moteur d'aviation, vient de faire une fin de saison très brillante : record du Brevet militaire (300 kilomètres en trois heures), Jeton d'Or, qualification de Védrières à Reims, etc., etc., et son nouveau 3 cylindres en V, né depuis un mois et demi à peine, figurait sur les appareils légers de tous les grands stands du Salon : Blériot, Caudron, Deperdussin, Morane, etc ; ceux qui ne l'exposaient pas l'avaient pourtant également adopté, tels Bristol, Borel, Sommer, etc., etc.

Ce n'est, du reste, que justice, car, grâce à son effet gyroscopique, le moteur Anzani, dont 1.200 à l'heure actuelle volent de par le monde (notamment une centaine dans les écoles militaires), ne cause pas d'accident ; il vient, en effet, de terminer la saison 1911 sans un seul accident grave et s'en fait gloire, car ce qui a manqué jusqu'ici à l'aviation sont moins les records que la sécurité.

Ne terminons pas cette rapide revue du 3^e Salon de l'Exposition aérienne sans mentionner l'intéressant panneau exposé par le *Courrier de la Presse* dans le Salon d'honneur, panneau dont nous reproduisons la photographie et qui fut exécuté par un ingénieur assemblage de publications s'occupant

d'aéronautique et d'aviation, au nombre desquelles figure le *Sport Universel Illustré*.

Le côté le plus original de ce tableau est d'être entièrement exécuté avec des titres de journaux ou de revues : chaque pierre du pont, chaque brique de la maison, chaque ardoise du toit sont, en effet, constituées par autant de publications différentes, de même que la gracieuse spectatrice qui est à sa fenêtre et le chien qui semble vous regarder.

Ce travail de patience méritait d'être signalé.

*
**

Le Salon de l'aviation auquel exposaient trois firmes étrangères, une anglaise et deux allemandes, prouve une fois de plus la valeur de la construction française en matière d'aviation. Nous possédons sur tous les autres pays une avance énorme quant à la navigation aérienne ; espérons, qu'à l'encontre de l'automobile, nous saurons conserver l'écart qui nous sépare de nos voisins, et à cet effet, il convient d'applaudir et d'en-

courager le beau geste suscité par notre confrère Desgranges dans l'*Auto*, qui préconise l'achat d'appareils pour notre armée par chacune de nos provinces françaises.

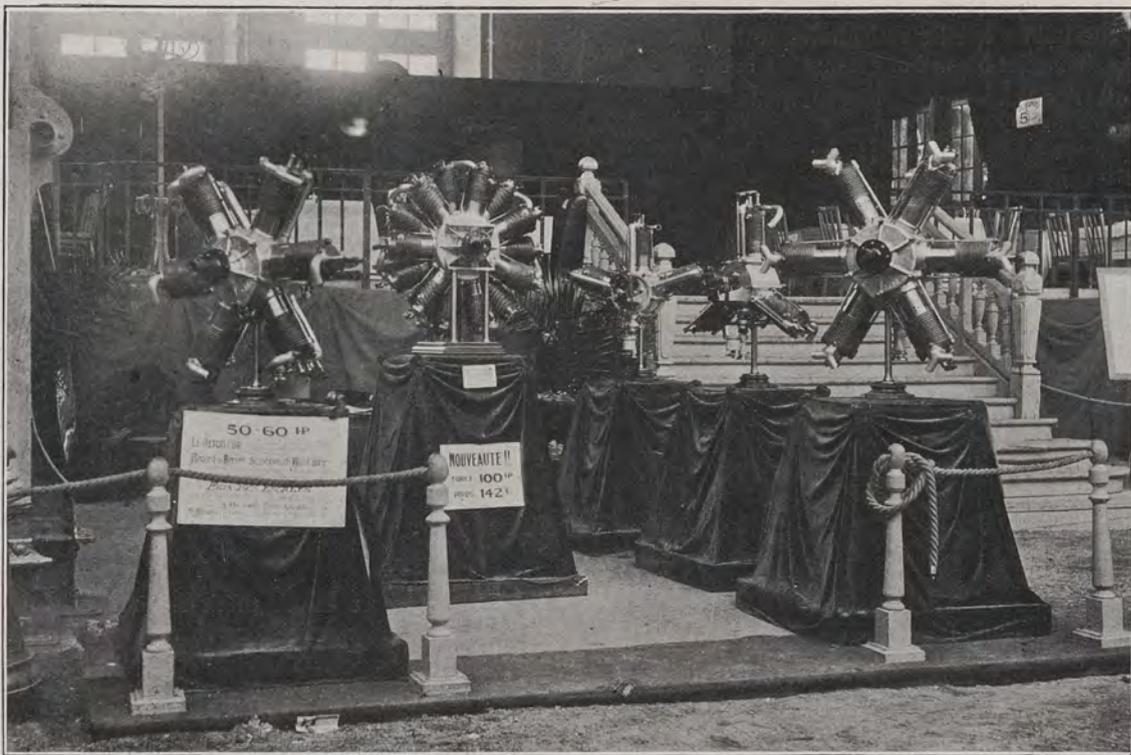
Des souscriptions seraient centralisées dans nos départements, et les sommes ainsi obtenues seraient versées à l'autorité militaire aéronautique qui déciderait des commandes et les passerait aux constructeurs.

Il n'y a donc pas lieu de redouter que l'argent des généreux souscripteurs s'évanouisse dans les caisses de l'Etat : sitôt les fonds

recueillis, la commande serait passée directement par les départements ; les donateurs auraient la satisfaction de constater l'emploi immédiat de leurs libéralités, et les constructeurs seraient réglés immédiatement, ce qui les inciterait à livrer sans retard leur appareils.

Plusieurs provinces, la Picardie en tête ont déjà répondu à cet appel. Espérons que leur exemple sera suivi et que notre armée, grâce aux dons départementaux, pourra toujours s'enorgueillir de la plus belle flotte aérienne du monde.

G. DRIGNY.



LE STAND ANZANI



L'ORIGINAL PANNEAU DU COURRIER DE LA PRESSE

AUTOMOBILE

LES CARROSSERIES MODERNES

PARCE qu'elles étaient plus parfaitement adaptées à leur destination, Viollet-le-Duc proclamait avec raison les forteresses féodales plus admirables que les cathédrales gothiques.

L'adéquation de l'objet à son but est en effet la condition nécessaire de la beauté, à supposer qu'elle n'en soit pas la condition suffisante.

Cette règle qui pèse inconsciemment sur nos jugements facilite le progrès en nous faisant trouver belles les machines bien adaptées à leur fonction et en les mettant à la mode.

C'est elle qui nous a insensiblement amenés de la « voiture sans chevaux » de 1897 au torpédo d'aujourd'hui. L'une était laide parce qu'elle ressemblait à une hippomobile dételée; l'autre est jolì, au contraire, parce qu'il est manifestement fait pour la vitesse, but suprême, raison d'être essentielle de l'automobile.

Tandis, en effet, que les formes de l'ancêtre n'étaient pas étudiées pour diminuer le plus grand des obstacles à une rapide progression dans l'espace : la résistance de l'air, le véhicule moderne a été établi pour sacrifier le moins possible de la puissance motrice à refouler et à diviser ce qu'on nomme en jargon d'aviation « les filets d'air ».

Ce sont, il est vrai, les avantages économiques de la moindre résistance, beaucoup plus que des préoccupations esthétiques qui ont conduit à l'effilement des lignes de la voiture moderne, mais ce qui a profité au rendement a profité aussi à l'aspect, confirmant une fois de plus la loi de perfection concomitante de la forme et de l'utilisation proclamée avec tant de vérité par Viollet-le-Duc.

Il est évident, en effet, que si l'on a adopté des lignes fuyantes et sans aspérités, c'est surtout pour diminuer le travail demandé au moteur.

Facilitant la pénétration dans l'air, ces formes exigent pour une même vitesse un moindre effort. Et, dès lors, un moteur plus faible suffit avec ses avantages de légèreté et d'économie en combustible et surtout en pneumatiques.

(L'usure de ceux-ci étant, comme chacun sait, fonction *et* du cube du poids *et* de la puissance par eux supportée.)

Mais si la carrosserie à lignes fuyantes est une impérieuse nécessité pour la voiture légère moderne, de puissance et de poids réduits, que l'on veut cependant rapide, il est évident que l'on se serait prêté à regret à cette nécessité si l'élégance et le confortable n'y avaient pas aussi trouvé leur compte.

Si, au contraire, la mode s'en est emparée et l'a « lancée », on ne peut se refuser à constater qu'elle correspondait au goût du moment, à l'esthétique de la majorité de la clientèle automobile, et, par conséquent, de l'élite sociale, étant donnée la nature de cette clientèle.

Nous pouvons donc poser en principe à la base de cette étude sur

l'évolution, l'affinement, l'effilement des carrosseries modernes, que tout progrès dans leurs lignes est le fruit d'un progrès mécanique et d'une meilleure adaptation des voitures à leur destinée d'engins de vitesse.

Toutes les règles que nous dégagons, tous les progrès que nous analyserons se ramènent à cela en définitive : vitesse plus grande pour une force égale ou vitesse égale pour une force moindre, et ce résultat atteint, le confortable et la sécurité sont venus par surcroît, accessoirement en quelque sorte.

En allant du simple au complexe, du petit au gros, comme la logique l'impose, nous commencerons aujourd'hui par le torpédo.

LE TORPEDO

Multipliez les coussins et les capitonnages, vous ne rendrez pas confortable une voiture mal établie; calculez bien son équilibrage et sa combinaison avec le châssis et la carrosserie la plus simple vous paraîtra moelleuse et agréable à habiter.

C'est pourquoi nous avons noté les premiers torpedos vraiment réussis que nous avons rencontrés, car l'adoption de cette nouveauté et sa judicieuse application dénotaient chez leurs auteurs une connaissance approfondie, un sens réel de

la mécanique et de l'esthétique, connaissances qui, ajoutées à la science professionnelle du carrossier, en décuplent la valeur.

Les noms de Vinet, Belvalette, Saoutchik nous reviennent naturellement en mémoire, dès que s'évoque en nous le souvenir des premiers ensembles élégants composés avec cette forme de carrosserie qui sembla révolutionnaire lorsque la mode nous en vint d'Angleterre.

Les règles qu'ils ont appliquées n'ont d'ailleurs rien de mystérieux et elles sont intéressantes à connaître pour le gentleman qui entend commander lui-même sa carrosserie et habiller son châssis comme sa personne, à son goût, c'est-à-dire avec goût et non comme le vulgaire, en confection.

Pour faire une jolie voiture, il faut d'abord que le châssis s'y prête.

Tous les constructeurs sont d'ailleurs venus petit à petit aux mêmes formes — que régissent certaines règles.

La première est que le radiateur ne doit pas dépasser le plan vertical passant par les centres des roues directrices.

C'est la maison Mercédès qui, la première, appliqua ce principe et peu à peu, de gré ou de force, tous ont dû s'y conformer.

Plus le radiateur est reculé vers l'arrière, plus la voiture paraît élégante et « racinglike », même avec un capot carré. Qu'on se rappelle à ce point de vue combien semblaient fines et vites les Brazier victorieuses en Auvergne.

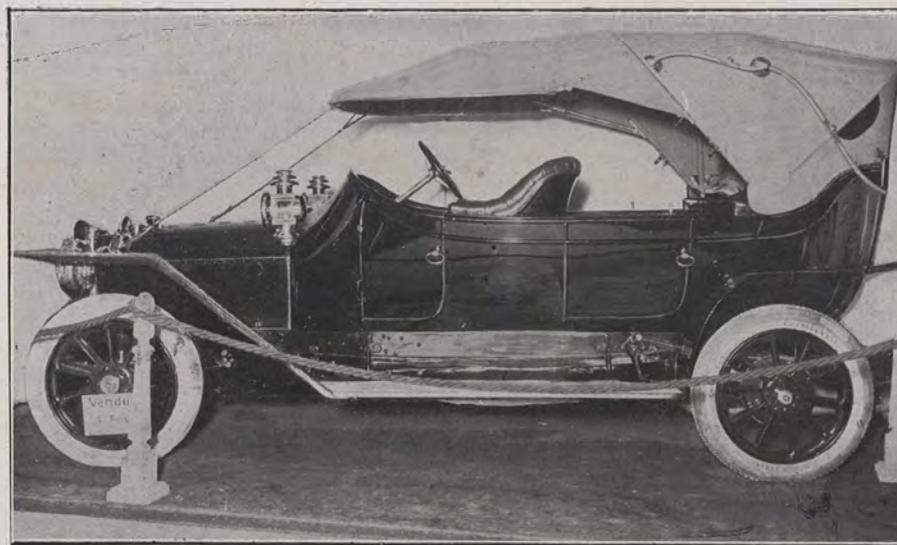
La deuxième règle n'est que l'application du même principe à l'arrière de la voiture. La carrosserie ne doit pas dépasser l'essieu moteur... ou le moins possible.

Une voiture établie sur ces bases sera bien centrée, virera et se conduira facilement, sera agréable à habiter parce qu'elle ne donnera pas de coups de raquette, agréable à conduire parce qu'elle ne dérapera pas, économique enfin parce qu'elle usera moins ses pneus arrière auxquels le balan est néfaste.

N. et A. GALLIOT.



CARROSSERIE TORPILLEUR VINET



CARROSSERIE TORPEDO SAOUTCHIK

LES JEUNES ESCRIMEURS

Norbert Tilloy-Mérignac

NON seulement Mérignac aura été le plus grand tireur de son temps, mais à ses qualités d'escrimeur invincible il joint celles d'un professeur étonnamment perspicace et consciencieux. Nul maître n'est plus attaché à son

élève, plus intéressé à ses progrès, plus habile à se conformer à ses dons physiques, à modifier sa leçon sur son tempérament. Chevillard, Laroze, Henri Masson, Lucien Mérignac, pour ne citer que ceux-là, sont des preuves vivantes de son savoir-faire. Et pour clôturer son admirable carrière, le grand patron a dit : « Je veux en faire encore un », et comme le fleuret qu'illustrèrent Jean-Louis et Kirchhoffer et qu'illustrèrent encore les Rue, Prevost, Rouleau, Rossignol, Mimiague, Ramus, est encore à prendre parmi les jeunes maîtres, le grand patron a dit à son petit-fils : « En garde ! »

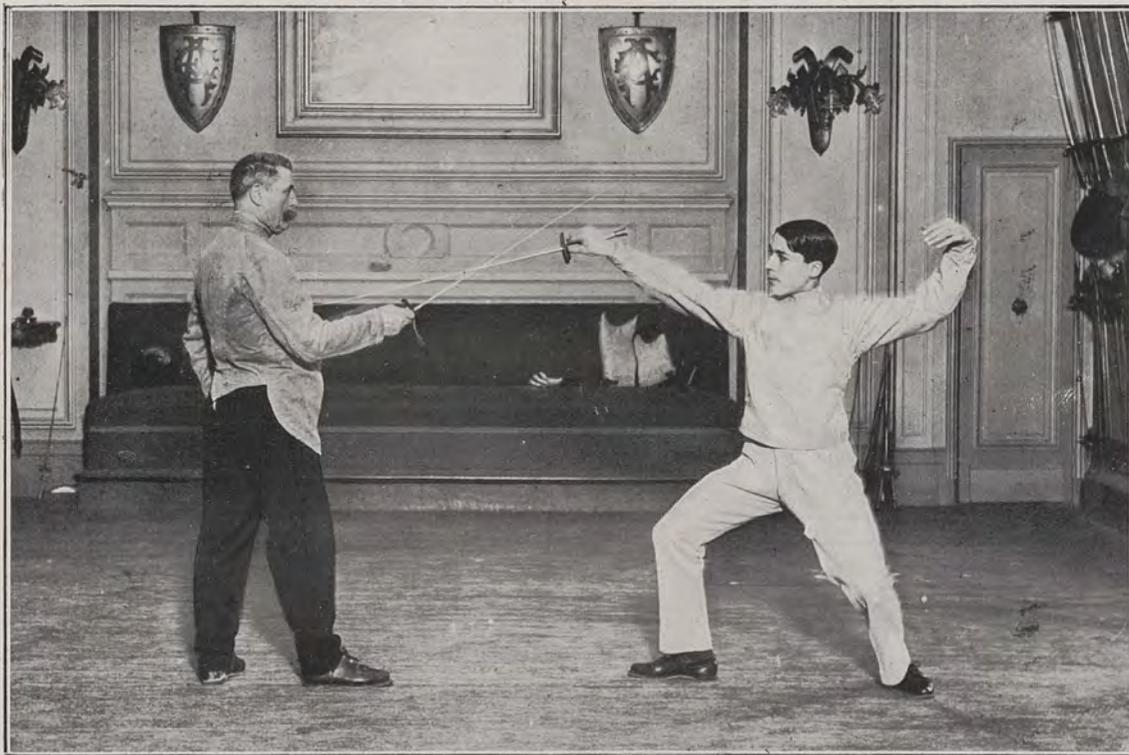
Donc, en 1909, alors que le Cercle d'Escrime et des Arts était encore rue Taitbout, le jeune Norbert prit ses premières leçons. Mais comme il était encore trop jeune (il n'était âgé que de 13 ans) pour supporter un entraînement sévère, son professeur se contenta de lui donner les premières notions d'escrime avant de l'envoyer en Angleterre pendant un an, où il fit de la boxe pour assouplir et renforcer ses muscles. Revenu à Paris, Norbert Tilloy-Mérignac reprit ses études, car son grand-père veut en faire un maître d'armes instruit, sachant riposter du tac au tac, aussi bien par la parole que l'épée à la main. Parlant couramment l'anglais, il travaille actuellement l'espagnol ; quant à l'italien, je soupçonne fort qu'il l'apprendra durant ses matches futurs au delà des Alpes, et qu'il saura vite ce que signifie le mot « Toccato ».

Son véritable entraîne-

ment n'a commencé qu'au mois d'octobre de cette année. Il plastronne tous les jours dans la salle d'armes du Cercle d'Escrime et des Arts, devant son maître qui se montre d'une sévérité impitoyable. Mais à ce régime, les progrès vont à pas de géant. Déjà Norbert s'est essayé avec les meilleurs élèves du patron.

Sa feinte est souple, aisée, et sa silhouette rappelle étrangement celle de son oncle Lucien, auquel il ressemble beaucoup. Il fait assaut encore très rarement, afin de ne pas prendre de mauvaises habitudes.

D'ailleurs ses adversaires le dirigent dans ses premiers pas plutôt qu'ils ne le combattent ; ils lui font du jeu, le ménagent et le touchent. Ils ont raison d'ailleurs — car il me semble bien qu'ils n'en ont plus pour longtemps !



NORBERT TILLOY-MÉRIGNAC S'ENTRAINANT AVEC SON GRAND-PÈRE LOUIS MÉRIGNAC

Annulation d'une Carence

Le Jury d'honneur, composé de MM. Beauvoix-Devaux, Jacques Boulenger, le Dr Edom et Bernard Gravier, a annulé le procès-verbal de carence qui avait été prononcé contre M. P. Custot.

M. Pierre Custot est donc intégralement rétabli dans ses droits et peut désormais tant insulter d'une manière valable que d'exiger une réparation par les armes pour toute cause que ce soit.

Tous ceux qui connaissent ce galant homme en seront satisfaits sans être surpris.

TRAPANI.

L'IRLANDE BAT LA FRANCE EN RUGBY

Lundi dernier 1^{er} janvier s'est disputée, au Parc des Princes, la première des quatre grandes rencontres annuelles de football rugby, qui opposent notre équipe représentative aux teams sélectionnés d'Angleterre, d'Irlande, du Pays de Galles et d'Ecosse.

L'équipe de France fournit une partie superbe, dominant à maintes reprises, mais dut pourtant s'incliner devant le redoutable quinze irlandais qui s'assura le meilleur par 11 points (3 essais, 1 but) à 6 (2 essais Paoli-Dufau).

L'équipe de France était composée comme suit : arrières Varvier (Paris) ; trois-quarts : Dufau (Biarritz), Jhingoué (Bordeaux), Lane (Paris), Failliot (Paris) ; demis ; Larribau (Périgueux), Burgun (Paris) ; avants : Mauriat (Lyon), cap. Paoli (Paris), Mounic (Toulouse), de Beysac (Bordeaux), Communeau (Beauvais), Forgues, Domercq (Bayonne), Boyau (Bordeaux). G. D.



UNE MÊLÉE, TOURNÉE A L'AVANTAGE DES FRANÇAIS LORS DU RÉCENT MATCH FRANCE-IRLANDE

CHOSSES ET AUTRES



Le Rallye Automobile de Monaco

Le Sport Automobile de Monaco, organisateur de cette intéressante épreuve, nous annonce qu'il a prorogé au 5 janvier courant, dernier délai, la clôture irrévocable des engagements, afin de permettre à tous la régularisation des adhésions.

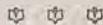
Ainsi donc, les engagements qui ne seront pas parvenus au siège du Club le 5 janvier, au plus tard, ne seront admis sous aucun prétexte.

Cette manifestation touristique fait présager un succès sans précédent, qui est tout à l'honneur du Sport Automobile de Monaco. 46 engagements sont actuellement régularisés avec départs de villes suivantes :

St-Petersbourg.	3.257 kil.	le 13 janv.	à 8 h. mat.
Lisbonne.....	2.160 —	le 18 —	—
Amsterdam....	1.642 —	le 19 —	—
Berlin.....	1.700 —	le 19 —	—
Madrid.....	1.460 —	le 20 —	—
Bruxelles .. .	1.340 —	le 21 —	—
Vienne.....	1.319 —	le 21 —	—
Boulogne-s-Mer	1.272 —	le 21 —	—
Le Havre.....	1.229 —	le 21 —	—
Paris.....	1.020 —	le 22 —	—
Genève.....	670 —	le 23 —	—
Turin.....	544 —	le 24 —	—

Comme l'an dernier, la S. A. V. M. fait frapper une

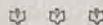
plaquette grand module, en argent, qui sera remise à tous les concurrents ayant effectué régulièrement le parcours. Un timbre spécial, très artistique, dû au crayon de M. Fautrero, le peintre de talent, récemment décédé, a été imprimé à l'occasion du Rallye.



Les Concours Hippiques en 1912

Les différents concours organisés par la Société Hippique française auront lieu en 1912 aux dates suivantes :

Bordeaux du 3 au 11 février, Nantes du 24 février au 3 mars, Paris du 20 mars au 12 avril, Nancy du 26 mai au 2 juin, Vichy du 26 juin au 5 juillet, Boulogne-sur-Mer du 19 au 28 juillet.



Le Concours Hippique de Brest aura lieu les 30 et 31 mai, les 1^{er} et 2 juin 1912.

Il comprendra des épreuves pour chevaux de classe attelés seuls, attelés en paires et montés, puis des courses d'obstacles. (Prix des Dames, 550 fr. — Prix de la Coupe, 1.300 fr. — Prix des Habits-Rouges, 600 fr. — Coupe militaire, 800 fr. — Prix Saint-Hubert, 500 fr.)



Un assaut en l'honneur de Pini

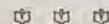
Le chevalier Pini va revenir en France. D'accord avec le maître, MM. Georges Breitmayer

et Louis Chevilliard vont offrir, gracieusement, en son honneur, à la presse française et au monde de l'escrime, un assaut franco-italien, fleuret, épée, sabre.

Cette fête des armes, qui aura lieu après l'assaut organisé par la Fédération Nationale d'Escrime, sera donnée au Nouveau Cirque et sous les plus hauts patronages.

A chaque assaut et pour chaque arme, un tireur italien sera opposé à un tireur français.

La charité ne perdra pas ses droits, et elle sera sollicitée par une quête en faveur des victimes de *La Liberté* et des blessés italiens.



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



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

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON R. LESUEUR, 23, Rev. br. 13.400 fr. (16^e arr.). C^e 219^m. M. à p. 150.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 23 janv. 1912. S'adr. not. M^{me} Amy et G. Morel d'Arleux, 15, r. des Saints-Pères. N.

VENTE au Palais de justice, à Paris, le samedi 3 février 1912, à deux heures :

PROPRIÉTÉ RUE DE CRIMÉE, N° 148 A PARIS (Dix-neuvième arrondissement). Contenance : 205 mètres 84 cent. environ. Revenu brut : 10.095 francs environ. **Mise à prix : 100.000 francs.** S'adresser à MM^{es} FERTE, et Marcel Bourgeois, avoués à Paris; à M^e Leclerc, notaire à Charenton-le-Pont (Seine) et à M^e Houdart, notaire à Paris. N.

VENTE au Palais à Paris, le samedi 27 janvier 1912, à deux heures, en deux lots :

1^o MAISON A PARIS, RUE VAVIN, N° 13
Revenu brut : 19.275 fr. 80 environ. **Mise à prix : 240.000 francs.** — **2^o MAISON A PARIS, RUE DUBAN, 4. & RUE LEKAIN, 10**
Contenance : 244 mètres 94 cent. environ. Revenu brut : 12.409 fr. 70. **Mise à prix : 155.000 francs.** S'adresser à M^{me} PEYROT, Diolé et Beau, avoués, et à M^e Lindet, notaire à Paris. N.

VENTE au Palais de justice, à Paris, le samedi 27 janvier 1912, à deux heures :

1^o HOTEL RUE GALVANI, N° 5
Contenance : 300 mètres; **Mise à prix : 100.000 fr.**
2^o TERRAIN RUE J.-B.-DUMAS, 15 OU 19
Contenance : 368 mét. 61; **Mise à prix : 70.000 fr.**
3^o PROPRIÉTÉ DE CAMPAGNE «Les Brosses», à SAINT-OUEN-D'ATEZ, par BRETEUIL (EURE). Contenance : 2 hectares 84 ar. 4c. **Mise à prix : 20.000 fr.**
4^o PETITE PROPRIÉTÉ au même lieu. Contenance : 300 mètres; **Mise à prix : 600 francs.** S'adresser à M^{me} MARIN et Bourgeois, avoués à Paris; et à M^e Nottin, notaire à Paris. N.

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.

Jument 3/4 sang, baie, 1^m64, bonne action au galop, trotte en moins de 2", se



monte, douce aux chiens; sage; s'attelle parfaitement, peur de rien. Très grand fonds. 975 francs avec garantie. A. B., bureau du journal. 955

Cendrillon, 1/2 sang, 1^m60, par Katmie et Petitville, primée au concours hippique de Paris, bai brun, s'attelle seule et à

deux, très bonne jument de chasse, douce, habituée chiens, saine et nette. Papiers et garanties. 1.600 fr. — Challemel, château du Petit-Jard, La Ferté-Macé (Orne). 11

Plusieurs **Hacks** et **Hunters** de 5 à 10 ans, pour tous poids, parfaits montés et attelés, gros sauteurs, prêts pour chasse et concours. Sains et nets. A partir de quinze cents francs. — F. de Rovira, Perpignan. 13

2 000 fr., ravissant **anglo-arabe**, 8 ans, toutes garanties, avec papiers, belles allures, sagesse absolue, modèle cheval armes ou de chasse pour poids léger. Appartient au comte L. d'Havincourt. Visible chez M. Courault, 19, rue d'Orléans, à Neuilly-sur-Seine. 15

1^o Ponette baie brune, 1^m40, 7 ans, très doublée, modèle remarquable, sagesse absolue, pour jeunes enfants, très confirmée, attelée et montée, vendue avec toutes les garanties exigées et à l'essai. Prix : 1.200 fr.; **2^o Irlandais** rouan, modèle remarquable, 6 ans, 1^m64, très osseux et très membré, gros sauteur, pied très sûr, cheval de chasse de 1^{er} ordre, sagesse absolue, attelé seul et à deux et monté, vendu avec garanties. Prix : 2.500 fr. — J. Sacré, éleveur, à Xanton-Chassenon (Vendée). 16

Magnifique **cheval alezan doré**, 6 ans, taille 1^m58, sans tare, très brillant, apte à faire beau cheval d'armes. 2.500 francs. — S'adresser à M. Benoist, 250, rue du Faubourg Saint-Honoré. 17

P. s. hongre, bai brun, 10 ans, net, garanties, papiers, résistant, chasse régulièrement, prix modéré, intermédiaire journal. — Baron le Pelletier, 10, boulevard Raspail, Paris. 19

Ensemble ou séparément **2 beaux et bons irlandais** en plein service chasse, armes, attelage seuls, ou en paire. Prix très modéré. — Comte Joseph Rochaid, Deux-Rives, Dinard. 20

Très joli cheval **anglo-arabe**, alez., 8 a., 1^m58, parfaitement net, saute bien, très agréable, 1.500 fr. — Bocquet, 10, r. Vézelay, Paris. 21

Très joli **couple loulous** nains de Poméranie, d'une fourrure blanc neige admirable, vigoureux, bien sains, très amiteux et petits gardiens extra, 300 fr. — Hôtel d'Amade, Binche (Belgique). 18

Double phaéton, 16 HP, Unic, capote cuir, pare-brise, tendelet, pneus état neuf 815x105. Mécanisme revu à l'usine. Carrosserie état neuf. Vitesse : 60 kilom. à l'heure en palier. Moyenne : 45 kilom. l'heure. Prix : 3.900 fr. — S'adresser à M. J. Romain, au Journal. 973

Le Gérant : P. JEANNIOT.

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

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE ED. PINAUD. PARIS



BOITERIES, TARES MOLLES, FLUXIONS DE POITRINE, ANGINES

des CHEVAUX, CHIENS, BÊTES à CORNES
sont RADICALEMENT GUÉRIES par

TOPIQUE DECLIE-MONTET

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