

LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



RAY GRASS

VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE, MONTÉ PAR ALEC CARTER

CHRONIQUE

EN matière de sport, il suffit généralement que le chroniqueur émette une opinion pour que les événements viennent lui infliger un démenti à bref délai.

Il en est de même du temps. Au moment où nous célébrons les bienfaits du soleil méditerranéen, celui-ci s'est empressé de se cacher et de boudier le meeting niçois. Maintenant que nous avons constaté son absence peut-être consentira-t-il à se montrer.

Malgré le temps gris, le Grand Prix a du reste obtenu son habituel succès. Mais les parieurs ont éprouvé une grosse déception. Blagueur II avait fait une rentrée si brillante qu'on n'osait rien lui opposer malgré ses 77 kilos. Ce poids énorme sur le papier l'était beaucoup moins si on le compare aux 72 kilos portés par Hopper et surtout aux 70 kilos infligés à une jument de 4 ans, L'Argentière. Ces deux animaux ont cependant fini devant le crack, mais ils ont été mis d'accord par Ray Grass, à qui l'on ne pouvait vraiment songer il y a seulement quinze jours, ses titres étant plutôt modestes.

Une bonne part de son succès revient à la monte avisée d'Alec Carter. C'est lui, le jeune dragon, qui aura été le vrai triomphateur du meeting. Pendant les huit jours de permission que son colonel lui avait accordés, il s'est mis trois fois en selle et a gagné trois fois, remportant avec Sofa et avec Ray Grass, c'est-à-dire avec deux animaux peu qualifiés, les deux grosses épreuves de la réunion.

Voilà qui n'est pas banal. Il faut croire que la suppression des étriers, le trot à fond de selle, l'équitation des bleus en un mot, n'est pas absolument incompatible avec l'équitation de courses ; la souplesse naturelle et une bonne main permettent de s'accommoder alternativement de l'une et de l'autre.

Il faut savoir gré au colonel du 23^e dragons de nous en avoir fourni une démonstration aussi retentissante en autorisant son brigadier à faire le déplacement de Nice.

Mais, par comparaison, comme on trouve mesquine l'attitude de certains chefs de corps qui considèrent comme une mauvaise note pour leurs officiers la pratique des courses ou simplement des Concours hippiques.

Il en est malheureusement beaucoup qui, non seulement, considèrent d'un mauvais œil les officiers sportsmen, mais encore qui mettent de perpétuelles entraves à leur désir d'équitation extérieure, refusant des permissions, se retranchant derrière l'insuffisance de leurs chevaux pour leur interdire les Concours hippiques.

Comme si, à tous les points de vue, les riders énergiques, allants, entraînés, n'étaient pas le type même de l'officier de cavalerie dont le brio, la furia, le mépris du danger sont les premières qualités.

*
**

Nous venons de recevoir les conditions d'inscription pour les juments destinées aux étalons de tête de l'administration des Haras. Le ministre de l'Agriculture y a apporté des modifications profondes qui méritent une étude particulière.

Qu'il nous soit permis avant de les signaler de rappeler qu'à plusieurs reprises, nous faisant l'écho des éleveurs d'une part, envisageant, de l'autre, la réussite des reproducteurs officiels, nous avons demandé dans ce journal que ces conditions soient modifiées. Dans l'ensemble elles favorisaient les juments âgées ou usées au détriment de celles que l'on désirait consacrer de bonne heure à l'élevage. En même temps qu'elles conduisaient à ce contresens, elles avaient pour résultat de mettre les *sires* officiels dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis des étalons privés, les statistiques prouvant sans conteste que les juments jeunes produisent davantage et mieux.

Très épris de son métier, le nouveau directeur des Haras avait senti autant que nous cette faiblesse du règlement ; nous n'avons pas la prétention de lui avoir suggéré cette réforme. Il nous sera permis cependant de nous réjouir si nous avons pu, dans la mesure même la plus légère, contribuer à son élaboration.

On n'est pas allé aussi loin qu'on aurait pu. Mais nous aurions mauvaise grâce à nous plaindre de cette prudence qui doit s'exercer dans toutes les questions d'élevage. Les réformes ne portent que si elles sont progressives.

Examinons le détail du nouveau règlement :

Au lieu de classer brutalement les juments par sommes gagnées comme naguère, il établit une échelle suivant l'âge des candidates.

Désormais seront classées de 1^{re} catégorie, les juments de 3 ans, si elles ont gagné une somme de 10.000 fr. en plat ; à celles de 4 ans, on demandera d'avoir en courses plates gagné un prix de 10.000 fr. ou une somme de 15.000 fr. ou d'être arrivées secondes dans un prix de 30.000 fr. Les exigences augmentent pour les poulinières de 5 ans ; on veut soit qu'elles aient gagné le prix fatidique de 10.000 fr. en plat, soit une somme de 20.000 fr. dans la même spécialité ou qu'elles soient arrivées secondes dans un prix de 40.000 fr.

Pour les juments de 6 à 10 ans, il est nécessaire qu'elles aient donné un gagnant en courses plates d'un prix d'au moins 6.000 fr. ou d'une somme de 15.000 fr. ou bien encore de 30.000 fr. en plat et en obstacles.

Voilà qui va qualifier nombre de jeunes mères au début de leur carrière, le prix de 6.000 fr. n'étant pas rare. Comme par le passé, les juments ayant gagné un prix de 10.000 francs ou une somme de 20.000 fr. en plat, ou encore 40.000 fr. tant en plat qu'en obstacles, seront toujours qualifiées.

Les poulinières de 11 à 18 ans seront qualifiées lorsque : 1^o l'ensemble des sommes gagnées par leurs produits atteindra 60.000 fr. en plat ou 100.000 fr. en plat et obstacles ; 2^o elles auront donné un gagnant, en courses plates, d'un prix d'au moins 10.000 fr., ou d'une somme de 20.000 fr., ou bien encore de 40.000 fr. plat et obstacles.

On laisse encore cette catégorie ouverte, comme par le passé, aux juments ayant gagné un prix de 10.000 fr., ou une somme de 20.000 fr. en plat, ou 40.000 fr. en plat et obstacles. Cette modération aux exigences que l'on était fondé à émettre vis-à-vis des vieilles juments, pour créer une contre-partie aux avantages faits aux jeunes, s'inspire du souci de respecter les droits acquis.

Mais la nouvelle disposition qui attire surtout l'attention est la suivante, qui va assurer une nombreuse clientèle de jeunes mères aux étalons administratifs.

Désormais les pouliches et poulinières de 3, 4 et 5 ans seront qualifiées de première catégorie si leur mère, ou bien un de leurs frères et sœurs utérins, a gagné en courses plates un prix de 20.000 fr., à la seule condition qu'elles-mêmes aient gagné, en plat, une somme de 5.000 fr.

Cette clause est évidemment inspirée par ce fait que les meilleures poulinières ne sont pas toujours celles qui ont gagné le plus d'argent, mais les juments de haute origine que l'entraînement prolongé n'a pas épuisées.

On voit tous les jours un propriétaire offrir à une jeune jument, sœur d'un grand gagnant, la saillie d'un étalon de marque ; ces accouplements sont particulièrement heureux. Pour ne citer qu'un cas, Faucheur est issu de la propre sœur de Fourire, cette jument n'aurait pas eu droit à la saillie d'un étalon national tiré au sort. La disposition nouvelle permettra, par exemple, d'envoyer à Fourire quelques filles de Perth, accouplement qui paraît s'imposer et que l'ancien régime avait peu de chances de voir se produire.

Comme on le voit, sans que nous ayons besoin de nous étendre plus longuement, les modifications au règlement s'inspirent à la fois d'un excellent esprit sportif favorable aux éleveurs et tendent à relever le niveau de la clientèle des étalons nationaux de tête.

A ce double point de vue elles méritent tous les éloges.

Signalons encore, à propos de la prochaine monte, une mesure digne de remarque. Celle-ci a été prise pour répondre à un vœu du Syndicat des Eleveurs de Demi-Sang. Jusqu'ici les étalons qualifiés trotteurs, alors même qu'ils ne possédaient qu'une classe modeste et ne pouvaient, de ce fait, être employés à la fabrication des chevaux de course, voyaient cependant leur prix de saillie fixé, en Normandie tout au moins, à un tarif deux fois plus élevé en moyenne que celui des carrossiers. Or, entre deux reproducteurs lui plaisant également, le paysan, qui vise à faire naître un cheval de commerce ou de remonte, ira sans hésitation à celui dont les services sont le meilleur marché. Le trotteur coûtait 30 francs, le bourdon 10 francs ; il n'y avait pas d'hésitation. C'est ce qui fait que certains petits trotteurs recevaient moins de juments que les chevaux sans performances, leurs voisins. On a ramené à 15 francs le prix de leur saillie ; on pourra donc désormais juger équitablement à qui vont les préférences.

J. R.

NOS GRAVURES

LE classique GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE (steeple-chase 4.400 mètres), disputé le 11 janvier dernier, ne fut précisément pas favorisé par le soleil. Le temps resta sombre, en effet, durant toute cette réunion, qui remporta pourtant un complet succès tant au point de vue sportif qu'au point de vue public.

Cette épreuve classique qui, depuis quelques années, est devenue une épreuve à poids pour âge avec surcharges et décharges, semble prendre chaque saison de plus en plus d'importance et attire annuellement la plupart des meilleurs spécialistes français.

Douze concurrents se présentaient cette année au départ et si on a déjà compté des champs plus nombreux, on n'en pourrait citer qui aient été mieux composés.

Pour la troisième fois, Blagueur II venait s'aligner. Vainqueur en 1910, il avait dû céder le pas, en 1911, à son camarade d'écurie, Cheshire Cat. Depuis lors, Blagueur II avait ajouté à sa collection le Grand Steeple de Paris, mais tous ces exploits ne semblaient pas avoir laissé chez lui trace de fatigue et il se présentait au départ de cette épreuve

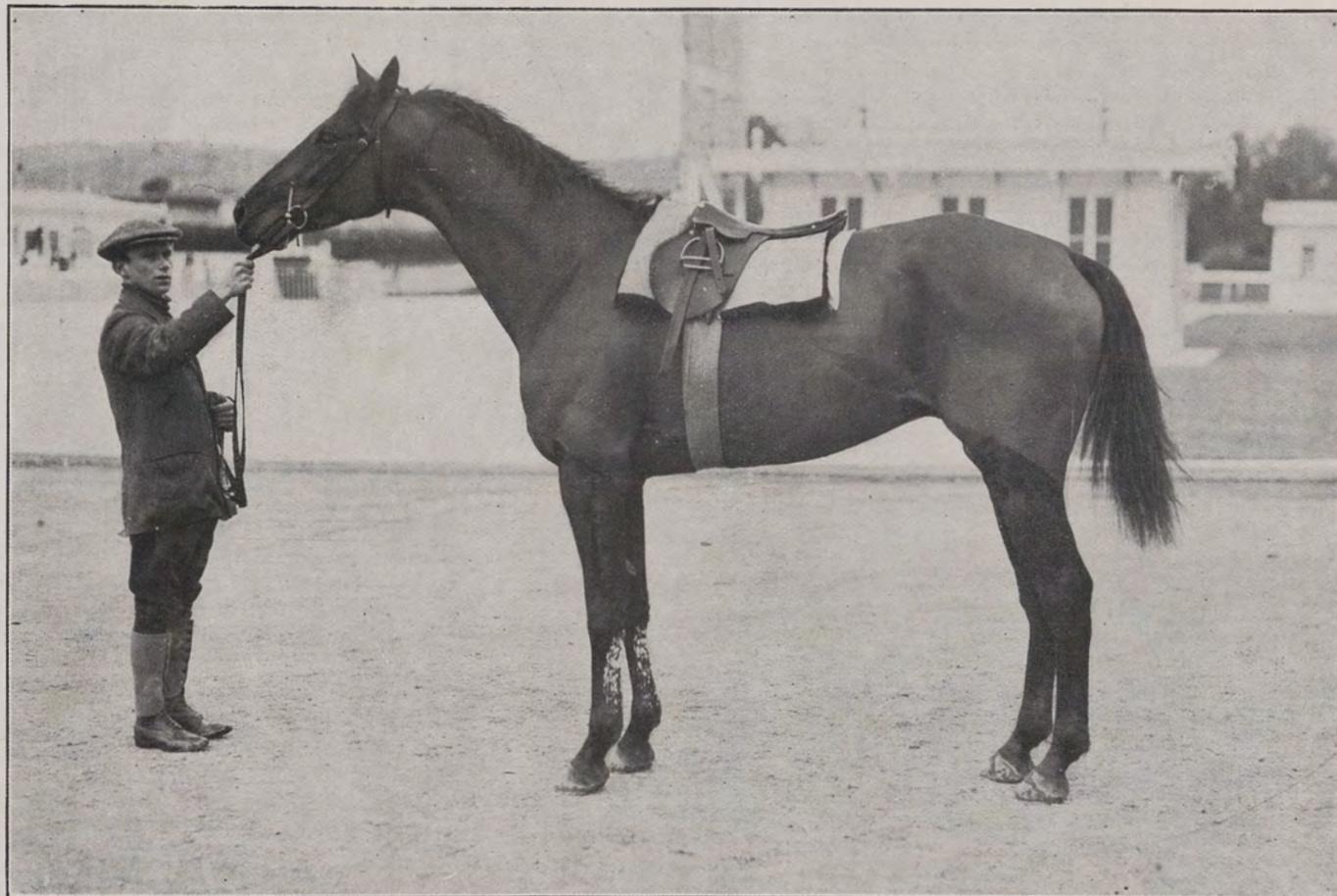


M. JAMES HENNESSY, PROPRIÉTAIRE DE RAY GRASS, DONNANT SES ORDRES A L'UN DE SES JOCKEYS, WOODLAND, EN PRÉSENCE DE SON ENTRAINEUR BATCHELOR

dans un état d'entraînement impeccable. Cette circonstance, toutefois, ne lui était pas spéciale, et Hopper, Ray Grass, Renteria, Ma Fille, Maïs II et Petit Duc se présentaient également en merveilleuse condition, ce qui n'empêchait pourtant le champion de l'écurie Veil-Picard d'être le favori des parieurs.

Après le défilé fort réussi comme à l'ordinaire, le départ était donné à la première tentative et Lucullus III se détachait nettement, menant un train des plus rapide. A dix longueurs de lui, venait L'Argentière II, suivie de Kumamoto, Renteria, Blagueur II, Hopper, tandis que Petit Duc, Maïs II, Clannish et Ma Fille, qui tombait au premier saut de la rivière, fermaient la marche. En face, Lucullus III augmentait encore son avance, et L'Argentière II était pour sa part bien détachée de tous ses suivants.

Au mur en terre, Petit Duc commettait une grosse faute, et, à l'obstacle suivant, il désarçonnait son jockey. En abordant pour la seconde fois la rivière des tribunes, Lucullus III était toujours en tête, mais L'Argentière II, Kumamoto, Renteria avaient diminué leur intervalle et précédait le peloton compact des concurrents où Ray Grass, Maïs II et Hopper se remarquaient par l'aisance de leur galop.



RAY GRASS, CHEVAL BAI, 5 ANS, PAR LOVE GRACE ET REINE DE GLACE, APPARTENANT A M. JAMES HENNESSY GAGNANT DU GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE



NICE, 14 JANVIER — LE DÉFILÉ DES CONCURRENTS DEVANT LES TRIBUNES, AVANT LE GRAND PRIX

En face, le peloton commençait à se resserrer, et Blagueur II se rapprochait vivement, mais, à la double barrière, il commettait une grosse faute, et Parfremont ne sauvait la chute qu'à grand'peine. Hopper et Ray Grass revenaient alors sur les leaders et venaient attaquer Lucullus, Maïs II et L'Argentière II.

Ces trois derniers entraînaient du reste de front dans la ligne droite ; L'Argentière II s'assurait d'abord l'avantage, mais de nouveaux assaillants ne tardaient pas à surgir : Hopper et Ray Grass l'attaquaient bientôt et sautaient avec elle la dernière haie, tandis que Blagueur II refaisait vivement le terrain perdu.

Hopper, mal engagé, perdait pourtant du terrain, et Ray Grass en profitait pour prendre le commandement. L'Argentière II, Hopper et Blagueur II faisaient d'inutiles efforts pour rejoindre le cheval de M. Hennessy, qui, admirablement soutenu par Alec Carter,



M. ARTHUR VEIL-PICARD APPUYANT LA CHANCE DE SON CHEVAL BLAGUEUR II, AVANT LE DÉPART DU GRAND PRIX

LE GRAND PRIX DE NICE S'EST DISPUTÉ DANS LA NUIT
LE SAUT DE LA PREMIÈRE HAIE, LUCULLUS III MÈNE DEVANT
L'ARGENTÈRE II ET RENTERIA

conservait le meilleur, battant de trois longueurs L'Argentière II, tandis qu'Hopper se classait troisième à une longueur et demie, précédant de deux longueurs et demie Blagueur II.

La victoire de Ray Grass fut relativement facile, et son jockey Carter a su profiter habilement de tous les incidents de la course.

Les trois représentants de l'écurie Veil-Picard fournirent une remarquable performance. Lucullus III mena un train fou, L'Argentière II se comporta également remarquablement ; quant à Blagueur II, il figura, malgré sa faute, à l'arrivée et il faut qu'il ait une qualité

LE PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES DE FRANCE (3.400 mètres) ne réunit que cinq concurrents, parmi lesquels les deux représentants de l'écurie Hennessy, Ray Grass et Lord Burgoyne, se détachaient nettement. Lord Burgoyne étant tombé en face, Ray Grass, qui, le dimanche suivant, devait s'adjudger le gros morceau du meeting, se maintenait derrière Epervier jusqu'à l'entrée de la ligne droite, prenait la tête et résistait sans peine à Sirius II qu'il laissait à deux longueurs.

LE PRIX BÉTHUNE (haies, 3.000 mètres) était une sorte de contre-épreuve du prix de Monte-Carlo entre Kumamoto, Rioumajou, Ravigote et Silver Cherry. Rioumajou, contrairement à ce que l'on attendait, remporta une victoire extraordinairement aisée, devant Escarmoucle, Kumamoto et Ravigote n'existant à aucun moment.

Avis d'un éleveur sur les Remèdes proposés à " la Crise du demi-sang "

(Suite)

Le Général. — Je vous offre cependant de belles primes.

L'Éleveur. — Oui, mais ces belles primes, il faut qu'elles aillent toujours aux meilleures. Il faut donc que je puisse éliminer de mon élevage toute poulinière, ou mauvaise, ou inféconde, ou méchante; en un mot que je reste juge des moyens de sélectionner au mieux de mes intérêts, qui sont aussi ceux de l'Etat.

Le Général. — Dans ce cas l'Administration des Haras pourrait vous autoriser à la vendre.

L'Éleveur. — C'est encourager la déloyauté. Avec une mauvaise poulinière, je pourrai toucher à la fois le montant de la prime et le prix de la jument; et si elle est bonne, j'aurai intérêt à dire qu'elle est mauvaise. Moi seul peux savoir ce qui en est. Comment l'Administration des Haras saura-t-elle donc si elle doit m'accorder ou refuser l'autorisation?

Si elle l'accorde, elle peut laisser vendre une très bonne poulinière; si elle la refuse de peur d'être trompée, ce qui est plus probable, elle m'obligera à garder en pure perte une mauvaise poulinière.

Le Général. — Mais tous les systèmes ont des inconvénients.

L'Éleveur. — C'est pour cela, mon général, que je n'en voudrais aucun d'absolu. Finalement, mieux vaudrait pour l'éleveur, et aussi pour l'Etat, un peu moins d'argent et plus de liberté. Tout compte fait, tout le monde y gagnerait.

Voilà à peu près l'accueil que recevrait de la plupart des éleveurs le projet du général Dubois.

Pour nous, la grosse erreur fondamentale du chapitre est de supposer que les juments au-dessus de onze ans, sans primes, seraient conservées à l'élevage. Aux prix où sont les poulains de sang, l'éleveur qui garde une poulinière non primée travaille à perte. Pour qu'il pût seulement joindre les deux bouts, il faudrait que sa jument produisît régulièrement tous les ans et ne fît pas un seul mauvais poulain.

Avec le projet qui nous occupe, l'éleveur conservera d'autant moins sa jument d'âge (non primée) que les avantages faits aux jeunes poulinières seront plus grands.

Toute innovation que l'on voudra faire, pour être bien accueillie des éleveurs, ne devra comporter aucun engagement.

Assurer au bon éleveur un bénéfice appréciable sans entraver sa liberté. Voilà le moyen de stimuler l'élevage.

Nous estimons que les sommes affectées aux primes de conservation sont presque suffisantes pour primer et retenir toutes les bonnes pouliches, et qu'il y aurait fort peu à faire de ce côté.

Nous pensons, au contraire, que les primes accordées aux poulinières d'âge ne sont ni assez fortes ni assez nombreuses pour les retenir. C'est pour cela que les bonnes surtout sont vendues avant que la limite d'âge ne les atteigne.

Ce n'est donc pas par des engagements qui empêcheraient de les vendre à la remonte, mais bien par des primes, précisément de 7 à 15 ans, moment où elles perdent le plus de leur valeur, qu'il faudrait les retenir à l'élevage.

Pourquoi l'éleveur, aujourd'hui, vend-il sa poulinière à la remonte?

Parce qu'il a intérêt à la vendre. Donnez-lui tout simplement des primes suffisantes pour qu'il ait plus d'intérêt à la conserver comme poulinière qu'à la vendre à la remonte et il la gardera.

Toute la question est là.

Voici peut-être de quelle façon on pourrait procéder. Soit en adoptant le système (pensions et catégories) que présente le général; soit en prenant tout simplement le système actuellement en vigueur (primes de conservation et concours).

Prenons comme base le système actuel de primes et de concours.

Retour en principe aux anciennes primes de conservation, primes données tout au moins dans certaines circonscriptions il y a une dizaine d'années et acceptées alors avec empressement, parce que sans engagements.

On donnait la prime de conservation en deux annuités : 250 fr. à 4 ans, 300 fr. à 5 ans. Total, 550 fr.

La jument ne recevait ses deux annuités que si elle était suivie au moins une fois. L'éleveur ne touchait donc pas toujours les 550 fr., il était tout de même plus satisfait qu'aujourd'hui.

Pour conserver la jument plus longtemps, nous augmenterions un peu le total de la prime de conservation pour pouvoir la répartir en trois annuités de 200 fr. ou 250 fr., ce qui vaudrait mieux. Soit, au total, 600 ou 750 francs.

Somme encore inférieure à la première catégorie du général Dubois qui est de 800 francs.

Toutes les jeunes poulinières donnant satisfaction, et ce sont les seules intéressantes, seraient conservées pendant ces trois ans.

Là-dessus le passé nous garantit l'avenir.

Mais à six ans, après la troisième et dernière annuité de la prime de conservation, l'éleveur aurait le plus souvent intérêt à la vendre.

C'est alors que, pour la conserver à l'élevage, il faudrait le million supplémentaire demandé par le général Dubois. Ce million permettrait de lui offrir des avantages supérieurs à la vente à la remonte.

Il faudrait assurer aux poulinières de 7 à 15 ans, sous forme de pension, une prime qui servirait à amortir le capital (capital représenté par la valeur de la jument à 6 ou 7 ans) et viendrait remplacer la prime de conservation.

Après le concours des poulinières, l'inspecteur des Haras ou son représentant examinerait les juments de 6 ans, ferait un nouveau choix, éliminerait celles qui n'ont pas tenu les espérances qu'elles avaient données et inscrirait les autres pour la pension.

Cette pension pourrait être divisée en 3 catégories par exemple : 1^{re} catégorie, 200 ; 2^e catégorie, 150 ; 3^e catégorie, 100.

Naturellement les poulinières pensionnées prendraient part aux concours, au même titre que les autres, et comme le font maintenant les poulinières ayant des primes de conservation. C'est ce double bénéfice de la pension et de la prime qui assurerait un bon recrutement de poulinières.

Nous ne prétendons pas que la solution que nous indiquons soit la meilleure, mais nous croyons qu'elle satisferait les éleveurs, mieux que celle qui est proposée par le général Dubois.

Dans tous les cas, nous pensons que tout système pratique devra toujours admettre comme un axiome que la jument de sang, non seulement ne nourrit pas son homme, mais ne peut pas se suffire à elle-même. Jeune ou vieille, le jour où elle n'est plus primée ou subventionnée, elle disparaît.

Cette question n'est pas nouvelle. Depuis quinze ans, on a beaucoup discuté au sujet des primes de conservation.

Elle a été traitée à plusieurs reprises dans le *Sport Universel Illustré*, par la plume autorisée de votre distingué collaborateur Touchstone.

Je viens de relire sa chronique du 27 décembre, numéro du 1^{er} janvier 1898, et ses conclusions seront les nôtres :

« On ne doit pas, sous prétexte d'encourager l'éleveur, entraver sa liberté et son initiative, et l'empêcher de remplacer sa jument primée par une autre qui lui convient mieux. S'il a réussi à obtenir une pouliche jugée digne d'être primée, il ne doit pas, sous peine de perdre la prime, être condamné à la garder indéfiniment. »

Une méthode trop perfectionnée, trop alambiquée en quelque sorte, ne donne pas toujours les améliorations que l'on désire, surtout quand on s'adresse à cet être trop souvent entêté et indépendant qu'est le petit éleveur; pour lui, le guide le meilleur et le plus sûr sera toujours son intérêt, qui lui fera faire tout naturellement ce qu'on n'obtiendrait jamais avec les raisonnements les plus persuasifs et les systèmes les plus séduisants... pour leurs auteurs. UN ELEVEUR.



LE HARAS DU PIN

L'ÉLEVAGE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

Le dépôt d'étalons du Pin (Orne)

DEPUIS 1730, date à laquelle le haras du Pin fut terminé d'après les ordres de Colbert, cet établissement fameux a influé d'une façon capitale sur les transformations successives de la race chevaline dans l'Orne, la majeure partie du Calvados, l'Eure et la Seine-Inférieure. En tracer l'histoire, c'est passer en revue l'histoire hippique de la Normandie, tâche assurément pleine d'intérêt mais qui déborderait le cadre de nos études habituelles.

Il ne nous est pas possible, toutefois, de promener nos lecteurs à travers les écuries du Pin sans jeter d'abord, en leur compagnie, un rapide coup d'œil en arrière. Le seul aspect de ce magnifique domaine convainc le visiteur qu'il a, dans l'histoire, des assises anciennes et qu'il est destiné à durer.

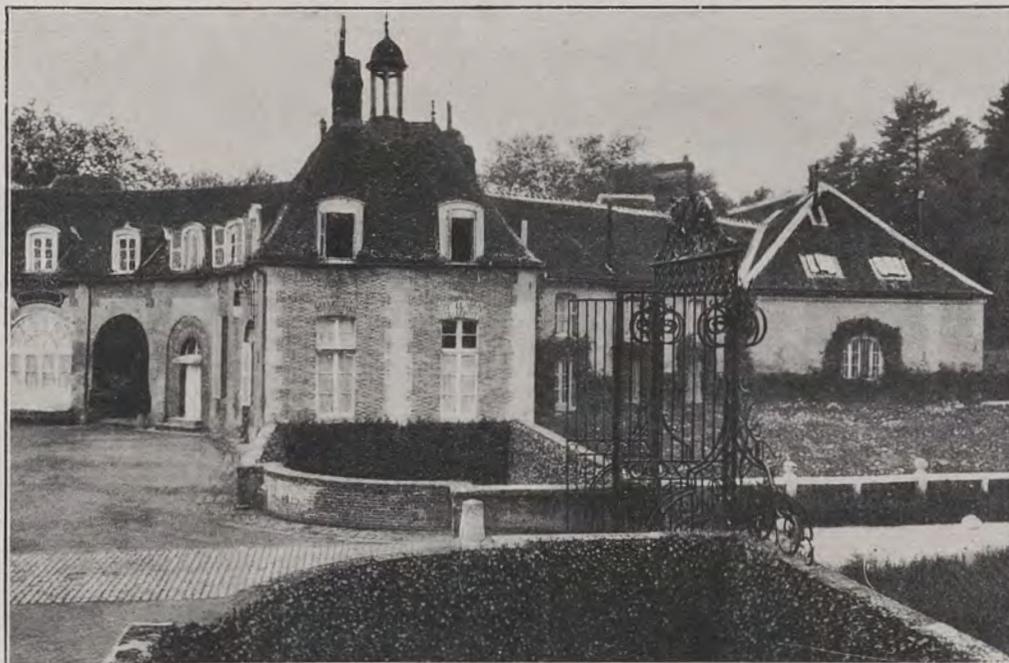
Il n'est pas jusqu'aux automobiles qui ne soient frappées en le découvrant dans un lacet de la route de Paris à Granville et qui ne ralentissent un moment leur moteur devant l'auberge du

Tourne-Bride pour se renseigner sur la destination de ce vaste château précédé d'une cour imposante, encadré de vieilles bâtisses, de gigantesques communs, et dont l'ensemble architectural se compose d'une façon voulue avec la route élargie en esplanade devant sa grille.

Faisons comme eux. Nous sommes entre Nonant-le-Pin, que nous venons de laisser derrière nous à huit kilomètres, et Argentan que nous trouverons à onze kilomètres vers l'ouest, c'est-à-dire en plein

Merlerault, dans le pays du cheval de qualité. Depuis Laigle, pendant plus de douze lieues, la route, grimpant les coteaux, descendant au fond des vallons, n'a traversé que des herbages d'un émeraude immuable, et cependant l'œil n'est point fatigué par ce flot de verdure, tant le paysage est varié dans son uniformité, grâce aux accidents de terrain, grâce aux belles clôtures d'aspect si différent, ici petites haies taillées d'aubépine ou de charme, là futaies majestueuses où toutes les essences se marient.

Le château du Pin se dresse au sommet



ENTRÉE DU HARAS : LES DOUVES ET LA GRILLE

Cliché Julien.

d'un mamelon, à 250 mètres d'altitude, dominant à l'est une vaste étendue de grands parcs, s'ouvrant à l'ouest sur la route de Granville et trois magnifiques avenues plantées d'arbres centenaires.

Empruntons à M. du Pontavice de Heussey, qui en fut si longtemps le directeur, sa description détaillée :

« L'établissement central se compose d'une cour d'honneur entourée de grandes écuries contenant chacune trente chevaux. A l'une des extrémités de cette cour, en face de la grille d'entrée, s'élève le château, demeure des directeurs successifs, bâti sur un coteau qui domine de riches vallées et d'où la vue s'étend jusqu'à la ville de Sées et l'immense forêt d'Ecouves à l'ouest d'Alençon.

« De la cour d'honneur, on pénètre par de larges voûtes dans plusieurs cours secondaires; les deux premières, la cour d'Aure et la cour Garsault, situées à l'ouest, contiennent tous les services de l'école, salle d'études et de conférences, bibliothèque, logements des élèves officiers, dortoirs et réfectoires, des élèves palefreniers, manège, remises, selleries, écuries des chevaux de l'école.

« Derrière le manège est une vaste carrière pour les exercices au dehors.

« A l'est de la cour d'honneur se trouvent : la cour Lambesc entourée d'écuries, de boxes, pour quarante chevaux, puis la cour d'Abzac qui donne accès aux divers bureaux, enfin la cour



LA COUR COLBERT ET L'AVENUE LOUIS XIV



L'AUBERGE DU TOURNE-BRIDE ACCUEILLE LES VISITEURS
A LA PORTE MÊME DU HARAS

Nointeil où sont situés des logements de palefreniers.

« De la cour d'Abzac, on passe dans la cour des Remises et dans une cour nouvelle où ont été construits trois écuries de vingt chevaux chacune et un pavillon couvert pour le service de la monte.

« Trois larges et belles avenues, bordées de magnifiques futaies, s'étendent en face de la cour d'honneur, rayonnant à partir de la grille d'entrée, l'une dans la direction de l'ouest, celle du milieu, l'avenue Louis XIV, dans la direction du nord-est, et la troisième vers le nord. »

Cet ensemble a été conçu, dit-on, par Mansard, sur la demande de Colbert; mais ce n'est pas le génial architecte qui l'a exécuté.

On tâtonna, en effet, pendant quelque temps dans le choix de l'emplacement. En principe, on a toujours eu en vue le sein du Merlerault. Colbert, qui avait constitué les haras publics par un arrêté d'octobre 1665, avait installé le premier établissement royal dans le bourg même qui a donné son nom à la région, à l'endroit connu aujourd'hui sous le nom d'hôtel Sainte-Barbe.

Mais le village se prêtait mal à l'installation d'un élevage. On jeta alors les yeux sur l'emplacement actuel et, en attendant l'achèvement des constructions, on installa les chevaux à Saint-Loyer, aux environs d'Argentan.

Le domaine du Pin une fois constitué, en partie par la torêt

d'Exmes que Colbert fit défricher, en partie par une propriété appartenant à M. de Béchameil, marquis de Nointeil, les constructions commencèrent en 1716; elles se terminèrent en 1728



LA SELLERIE — AU MILIEU LE SQUELETTE DE PERTH ; PAR TERRE LES PEAUX DE CHERBOURG, FUSCHIA ET AUTRES CHEVAUX CÉLÈBRES

et les animaux furent définitivement installés en 1730. Cinq ans après, on y comptait 400 têtes.

A l'exemple de ce qui se faisait en Autriche et en Allemagne, toute cette population devait vivre sur la propriété, dont l'étendue était calculée dans ce but.

Le Pin comprenait, dès l'origine, 1.129 hectares de terres. Aucun document n'indique l'affectation des différentes parcelles avant la Révolution, mais dès 1830, elles se décomposaient ainsi : jardin, cours et bâtiments, 11 hectares ; prés et pâtures, 488 hectares ; herbages, 2.590 hectares ; bois, 251 hectares ; labours, 85 hectares ; pièces d'eau, 5 hect. 64 ; allées, chantiers, terrains non productifs, 26 hectares.

A l'heure présente, ces chiffres ont peu varié ; seuls les bâtiments ont envahi un hectare de terrain supplémentaire.

A mesure que nous examinerons les diverses catégories d'étalons réunis au Pin, nous verrons en même temps les détails de leur installation et nous essaierons d'indiquer le rôle que chaque race a joué, la place qu'elle a tenue et les résultats qu'elle a donnés dans le passé de l'établissement.

Terminons, pour le moment, avec l'historique proprement dit.

Dans l'esprit de Colbert, le haras du Pin était non seulement destiné à tenir des reproducteurs d'élite à la disposition des éleveurs normands, il avait encore pour but de produire ces reproducteurs ; c'était donc un haras véritable, composé d'étalons, de poulinières et de poulains. Il avait aussi pour but de remonter en partie la maison du roi en chevaux de grosse cavalerie et de dragons.

Dès 1765, il était, à cet effet, placé sous la surveillance directe du grand écuyer, Charles-Eugène de Lorraine, duc d'Elbeuf et prince de Lambesc. Cet homme de cheval distingué vint habiter le haras et s'en occupa de la façon la plus active. Avec une compréhension très nette du rôle de cette pépinière d'Etat, il en écarta les animaux de races inférieures et mal fixées, danois et mecklembourgeois, que la mode y avait installés, et leur substitua des étalons anglais de race pure ou de demi-sang.

Quinze ans après son arrivée, le Pin comptait 31 étalons, dont 22 anglais et 2 barbes ; 61 juments, dont 22 anglaises, et 125 élèves de un à cinq ans.

Cette prospérité allait recevoir une première atteinte. Dès 1784, Louis XVI, acculé aux économies, convertissait le haras en simple dépôt d'étalons.

Six ans après, la Constituante supprimait les haras nationaux. En 1791, l'effectif fut vendu et dispersé ; le domaine aliéné et acheté par MM. Morard et La Salle.

On conserva cependant le dépôt et quarante-deux étalons qui trouvaient une nombreuse clientèle dans la région. Le directeur du Pin était un M. Wagner qui resta en fonctions jusqu'en 1797. Cependant, dès 1793, son emploi n'avait plus de raison d'être, les quarante-deux étalons ayant été eux aussi vendus par ordre. Par bonheur ils avaient été achetés par des éleveurs du pays. Aussi, lorsqu'en 1795 on décida de rétablir, avec

quelle peine, ce qu'on s'était hâté de détruire en haine du régime déchu, M. Wagner put retrouver quelques sujets dans les fermes du voisinage et les racheter un prix dérisoire, puisque le plus cher fut payé 185 francs, en numéraire il est vrai.

En 1797, M. de Grimoult succède à M. Wagner qui vient de mourir. Sous sa direction le domaine fut racheté 629.380 francs en espèces ; la restauration des bâtiments entraînait une dépense de 80.000 francs.

En 1807, M. d'Avaugour prend la succession du précédent et reste en fonction jusqu'en 1811 date à laquelle s'installe le chevalier d'Abzac dont la direction s'étendit jusqu'en 1818.

De 1818 à 1832, c'est le baron de Bonneval qui dirige le Pin ; il vit la suppression de la jumenterie de demi-sang ; on ne laissa dans les herbages du Pin que quarante juments de pur sang anglais, stud unique en France à cette époque, et dont les produits remportèrent, tant sur le turf qu'au haras, d'innombrables succès.

Le comte de Bony (1832-1833), le baron de Coetdinuel (1833-1835), MM. Perrot de Thannberg (1835-1839), Strubberg (1839-1840), Gayot (1840-1843) présidèrent aux destinées du haras à une époque où elles furent particulièrement brillantes.

En 1845, M. de Lespinats, qui le dirigea jusqu'en 1847, assista à la réduction de la jumenterie dont on abaissa l'effectif à dix têtes. M. Houël lui succéda de 1847 à 1850. Puis M. de Cormette (1850-1861) vit se consommer définitivement la suppression du stud par décret du 17 juin 1852.

A partir de cette date, le Pin n'est plus qu'un simple dépôt d'étalons, à la tête duquel nous trouvons successivement le comte de la Houssaye (1861-1870), le comte de Pardieu (1870-1879), le comte de Ganay (1879), M. de la Fargue-Tauzia (1879-1885), M. de Lanney (1885-1887), M. Ollivier (1887-1893), le comte du Pontavice (1893-1911) le comte de Tonnac-Villeneuve (1911-...).

Le haras du Pin, fondé pour alimenter d'étalons les pays d'élevage qui entrent aujourd'hui dans la composition de l'Orne, du Calvados et de l'Eure, a étendu peu à peu son action à la Seine-Inférieure, la Seine-et-Oise et la Seine.

Son effectif de 31 pères en 1780, passé à 80 en 1789, était de 60 étalons en 1840.

En 1877, au lendemain du vote de la loi organique sur les haras, 115 animaux desservaient 29 stations de monte.

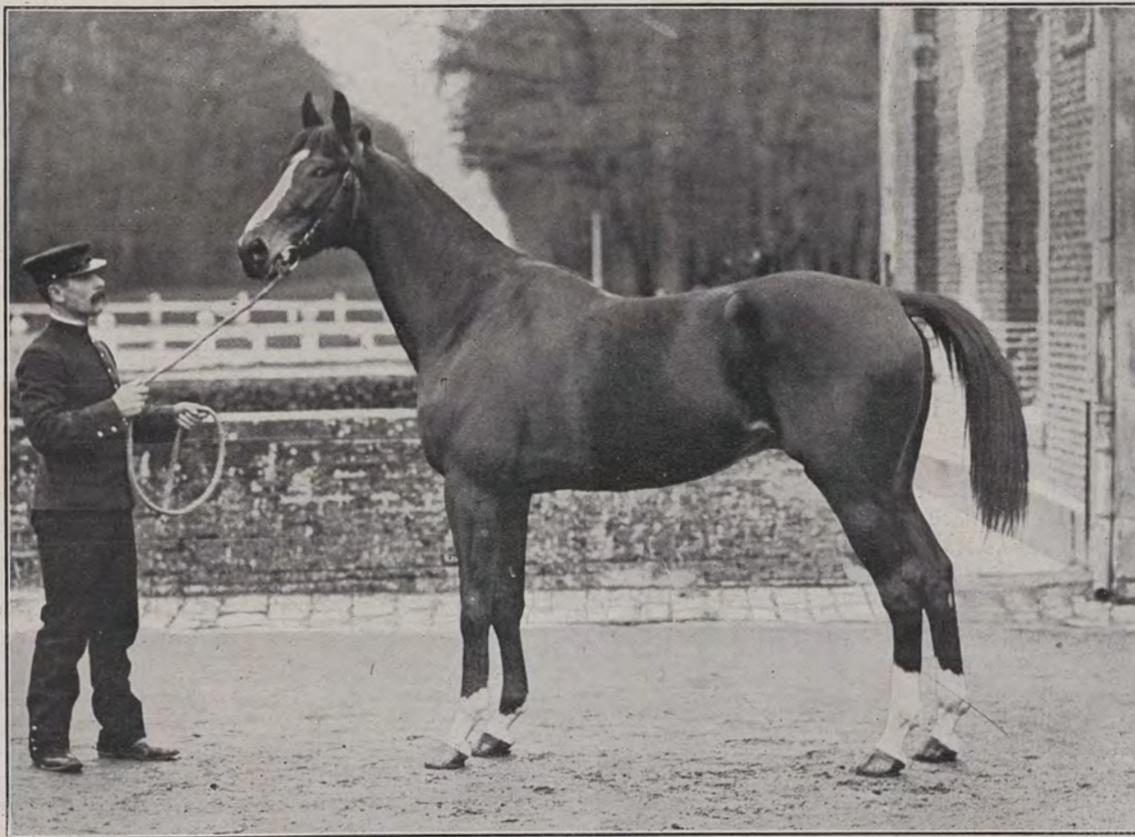
En 1897, le nombre des stations s'élevait à 55, le total des étalons à 258.

En 1911, le chiffre total des reproducteurs est de 307, appartenant

à six catégories différentes : pur sang, 22 ; trotteurs, 79 ; anglo-normands, 84 ; norfolks anglais, 13 ; percherons, 94 ; boulonnais, 15.

Comme on voit, l'effectif n'a jamais été plus élevé. Peut-on s'étonner dans ces conditions, comme on le feint dans certains milieux, que la moyenne des saillies ne s'abaisse ? C'est précisément au moment où la loi d'accroissement a produit son plein effet, que les éleveurs réduisent leur production. On ne peut donc pas tirer de cette baisse des conclusions défavorables.

(A suivre.)



LA DERNIÈRE ACQUISITION DU PIN
SABLONNET, ÉTALON DE PUR SANG, NÉ EN 1907, PAR GARDEFEU ET LA MARSAUDIÈRE



LE TRAVAIL DU PICADOR PENDANT LA CORRIDA

La protection des chevaux dans les courses de taureaux à l'espagnole

« Sans défense, massacré sans raison, tu meurs sans haine au milieu des plus atroces souffrances et des applaudissements frénétiques d'une foule en délire. Pauvre cheval ! »

Qui n'a entendu parler des courses de taureaux à l'espagnole ? Elles font partie de ces coutumes qui constituent le caractère et l'originalité d'une race. Elles sont la couleur locale du pays. Enlever les corridas à l'Espagne, serait lui enlever un des caractères principaux de sa race ; les supprimer dans le Midi de la France serait faire disparaître une source de revenus très productifs pour le pays et blesser des populations qui aiment passionnément ces divertissements.

Néanmoins, la question de ces courses est très controversée, selon que l'on envisage la beauté de l'ensemble du spectacle et son côté sportif ou que l'on se place au point de vue de la cruauté envers les animaux blessés ou tués dans ces jeux sanglants.

Il y a deux genres d'animaux sacrifiés dans ces courses : le cheval du picador et le taureau de combat. Le taureau espagnol est sauvage, dangereux, il aime la lutte, il a de terribles cornes pour se défendre. Je sais bien que la Cour de Cassation l'a jugé animal domestique parce qu'il appartient à quelqu'un et qu'il est nourri et élevé par les hommes, mais l'opinion publique n'a jamais voulu admettre ce jugement, car le taureau de combat est un animal d'une ardeur

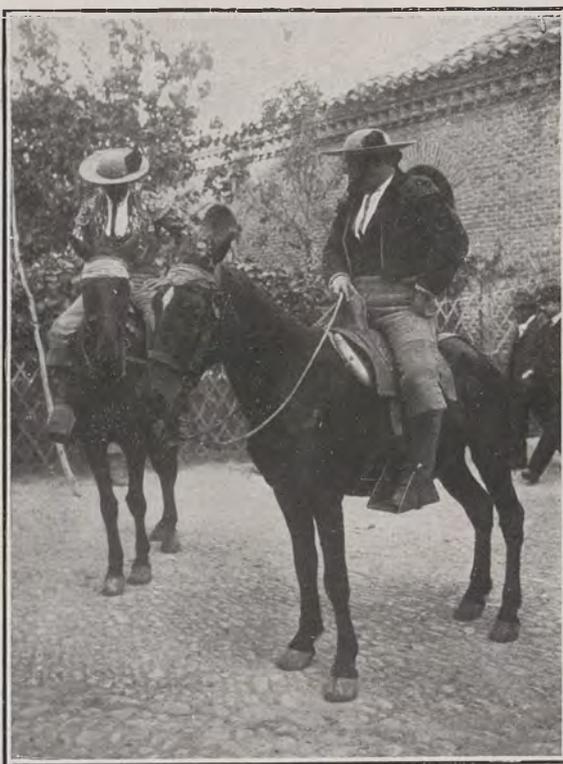
féroce qui ne ressemble en rien au paisible reproducteur qu'est le taureau normand ou charolais. De plus, la mise à mort du taureau, lacéré par quelques coups de pique et par les banderilles, est en général très rapide.

Mais le cheval, notre bon serviteur, n'aime pas la lutte. Pourquoi l'exposer sans défense aux cornes du taureau ? Pourquoi le faire éventrer, le recoudre et le ramener une deuxième fois ? Sa mort est un véritable martyre, une agonie horrible.

J'ai assisté dernièrement à Bayonne à une corrida. Un petit cheval blanc fut éventré par le premier coup de corne du taureau ; ses intestins sortaient comme de gros boudins qu'il traînait bientôt à terre en les foulant de ses propres pieds. Comme on le reconduisait à l'écurie, je crus qu'on allait l'abattre ; mais quel ne fut mon étonnement lorsque quelques instants après je vis revenir le même cheval blanc. Pendant l'entr'acte on lui avait rentré les entrailles et recousu le ventre si grossièrement qu'entre la ficelle je voyais une hernie intestinale étranglée. Ce pauvre cheval tremblant de peur, la crinière hérissée, la bouche béante, fut ramené à grand renfort de coups de trique devant un deuxième taureau qui l'éventra à nouveau et le tua enfin.

Et qu'on ne dise pas que c'est là un cas exceptionnel : il est au contraire tout à fait courant.

Le sentiment qu'éprouvent les étrangers



PICADORS ATTENDANT LEUR ENTRÉE AVANT LA COURSE

en assistant, pour la première fois, aux scènes d'égorgeement et d'éventration des chevaux est une impression repoussante, un serrement de cœur mêlé de dégoût et de pitié. On prétend qu'on s'habitue à ces horreurs. C'est possible, mais le fait de s'y habituer ne diminue nullement la souffrance de ces pauvres chevaux.

L'antipathie contre ces courses de taureaux provient donc en grande partie de cette tuerie de chevaux, une véritable boucherie, et s'il était possible de protéger les chevaux par un caparaçon sans nuire au succès de la course, ce serait non seulement une œuvre de pitié mais aussi enlever à ce beau spectacle ce qu'il a de hideux, de malpropre et de lâche.

Le problème se pose donc ainsi : le cheval est-il nécessaire à la course de taureaux, et s'il est nécessaire, peut-on éviter son massacre sans nuire aux règlements de la course ?

Pour élucider cette question, il nous faut avant tout étudier les différentes phases d'une course de taureaux à l'espagnole, phases qui ont pour but de fatiguer et de préparer le taureau à recevoir par le matador le coup d'épée final.

Acte premier. — Le taureau s'élance dans l'arène, portant haut la tête et fonce généralement sur le premier objet qu'il aperçoit. Les toréadors à pied le trompent par des jeux de capes qui l'excitent et le fatiguent. Puis, c'est le tour du picador qui, à cheval, doit infliger au taureau trois ou quatre coups de pique dans le garrot pour l'obliger à baisser la tête.

Acte deuxième. — Les banderilleros entrent en scène et plantent des bâtons munis de crochets de fer dans le garrot du taureau.

Acte troisième. — Le taureau commence à être alourdi et cherche moins à attaquer qu'à se défendre. Le matador, par divers jeux avec son chiffon rouge (muleta), finit par lasser l'animal qui, comme hypnotisé, suit ce chiffon, tourne la tête à droite, à gauche, en haut, en bas. Lorsque le taureau est bien d'aplomb sur ses quatre pattes, la tête baissée pour bien découvrir le garrot, le matador lui plonge l'épée entre les deux épaules. C'est la péripétie finale.

Telles sont, en résumé, les trois phases d'une course de taureaux à l'espagnole. Des deux dernières rien à dire, la première seule nous intéresse : le massacre des chevaux.

Le cheval est donc indispensable pour porter le picador, qui doit donner les trois coups de pique dans le garrot du taureau. Le picador, à cet effet, est armé d'une lance assez longue pour pouvoir protéger sa monture en arrêtant le taureau, ce qui serait son véritable rôle. Malheureusement, les picadors d'aujourd'hui ne remplissent pas leurs fonctions ; ils n'arrêtent pas le taureau et ne sauvegardent pas leurs chevaux. Au lieu de recevoir le choc par leur lance, ils laissent généralement le taureau enfoncer ses cornes dans le ventre du cheval et saisissent ce moment pour infliger au taureau les coups de pique. C'est donc presque toujours le cheval qui reçoit le choc.

Il est indiscutable que le taureau doit se fatiguer avant que le matador ose l'entreprendre. Il se fatigue par les banderilles, par les jeux de cape, par ses nombreux coups de cornes dans le vide, par ses

courses dans l'arène. Il se fatigue sur le cheval que, souvent, avec son cavalier, il soulève de son encolure puissante. Mais point n'est nécessaire pour cela que le cheval soit massacré, le taureau se fatigue par ses nombreux efforts musculaires, tout aussi bien sur un cheval cuirassé que sur un cheval nu.



PENDANT LA COURSE, LE TAUREAU ATTAQUANT LE CHEVAL

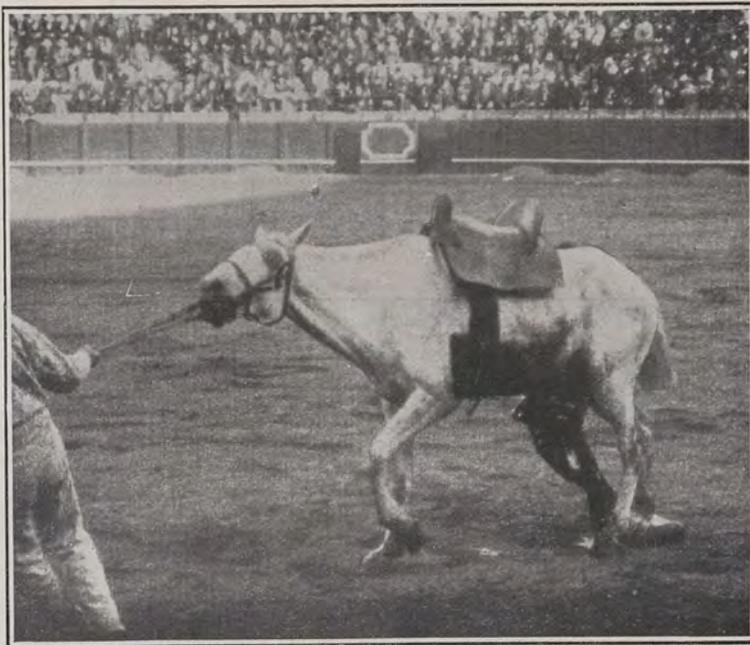
avec les chevaux non caparaçonnés, par les mêmes premiers matadors d'Espagne qui travaillent à Madrid, Saint-Sébastien, Bayonne, etc.

Le caparaçonnage des chevaux n'empêche donc nullement de fatiguer les taureaux et de les préparer à l'estocade finale. Il n'est, par suite, ni contraire aux règlements, ni nuisible au succès de la course.

Au contraire, les populations de Nîmes, par exemple, trouvent ces courses où les chevaux sont soigneusement caparaçonnés, plus propres et moins répugnantes que les courses avec des chevaux non protégés, du moins la grande majorité de ces populations, car il existe toujours, dans les amateurs de ces courses, une certaine catégorie de public qui aime voir le sang et les boyaux du cheval. Ce n'est pas, comme beaucoup le croient, le taureau qui a besoin de voir du sang pour s'exciter, non, c'est un certain public qui aime cette lutte inégale entre le taureau et le cheval, et qui se réjouit à l'avance de l'égorgeement du malheureux animal sans défense. Mais ne peut-on le négliger, ce genre de public ?

Quant aux Espagnols, on aurait tort de les croire plus cruels que les autres nations. La tuerie des chevaux ne les amuse pas du tout, comme on le pense généralement.

Dans la vraie corrida, tout converge vers un seul but : la mort du taureau, celle du cheval n'est pas nécessaire. C'est un accident. Lorsque le taureau attaque le cheval, les Espagnols ne regardent pas le cheval, mais plutôt les cornes du taureau pour voir si les pointes n'en ont pas été abîmées, ce qui mettrait dans le duel final le taureau en état d'infériorité vis-à-vis du

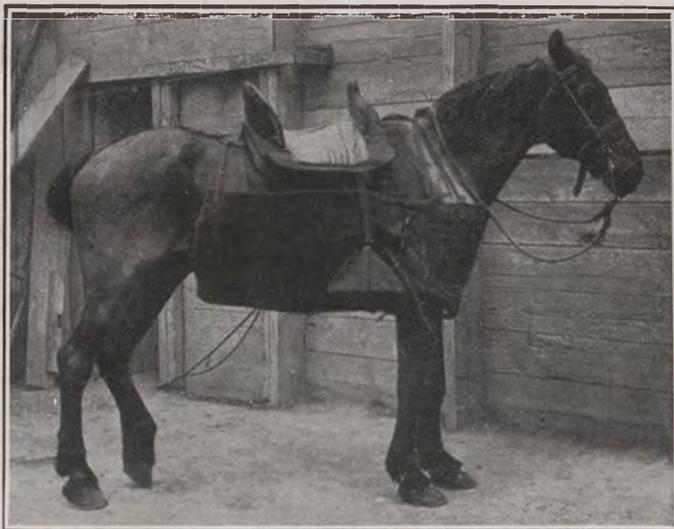


CHEVAL ÉVENTRÉ PAR UN TAUREAU ET DONT LES INTESTINS TRAINENT A TERRE

matador. La grande majorité des Espagnols est donc indifférente à l'égorgeage du cheval. Au contraire, si un picador, en arrêtant le taureau par sa lance, sauvegarde sa monture, ce qui arrive à de bons picadors, on l'applaudit.

Il convient donc de protéger le cheval, mais il va sans dire que le caparaçon que l'on emploie en la circonstance doit remplir certaines conditions pour ne pas nuire ni au cheval, ni aux règlements de la course. Il ne doit être ni glissant, ni trop dur, ce qui abîmerait les cornes du taureau et le dégoûterait d'attaquer un cheval dont la chair lui paraîtrait « en bois ». Au point de vue du cheval, il faut que la cuirasse ne gêne pas ses mouvements, il faut qu'elle soit assez résistante et épaisse pour le protéger, non seulement contre les déchirures externes, mais aussi contre les contusions internes, car le résultat serait aussi déplorable si le cheval, à la suite de lésions internes, périssait quand même.

Le caparaçon proposé aux arènes



CHEVAL MUNI DE SON CAPARAÇON PROTECTEUR

de la course; il s'agit maintenant, bien entendu, de perfectionner cette cuirasse et de la faire adopter par les différents entrepreneurs de courses.

Au point de vue financier aussi, un bon caparaçon n'est pas une mauvaise affaire pour les entrepreneurs de corridas, car, au lieu de dépenser deux ou trois mille francs en chevaux par course, ils dépensent cet argent pour des caparaçons qui peuvent durer plusieurs années, d'où bénéfice.

Un Comité, ayant à sa tête M. Dusaud, député de la Corrèze, vient de se former à Paris parmi quelques amis du cheval. Ce Comité a un double but : insister auprès du Parlement et auprès de la Fédération des Sociétés taurines pour la généralisation de l'emploi d'un bon caparaçon dans toutes les courses de taureaux en France et tâcher autant que possible de perfectionner ce caparaçon.

M. Barrier, inspecteur général des Ecoles vétérinaires de France, veut bien nous prêter son très précieux concours et suivre quelques corridas



1. Tablier de cuir du poitrail — 2. Matelas rembourré du poitrail — 3. Plaque de tôle rembourrée du poitrail — 4. Tablier de cuir des flancs, à l'intérieur duquel se trouve un matelas rembourré.



1. Plaque de tôle rembourrée — 2. Matelas protégeant le poitrail — 3. Matelas protégeant les flancs — 4. Tablier de cuir protégeant les flancs — 5. Tablier de cuir protégeant le poitrail.

LE CAPARAÇON PROTECTEUR

de Nîmes par deux Espagnols, MM. Gonzalès et Dide, et perfectionné par M. Sauze, le directeur actuel très connu des arènes de Nîmes, protège le poitrail du cheval par un tablier en tôle rembourré et un matelas en cuir qui couvre aussi le ventre et les flancs de l'animal. Ce matelas est lui-même rembourré de liège, de carton et de toile forte, le tout recouvert d'un épais tablier en cuir. Cette triple cuirasse ne gêne nullement le cheval dans ses mouvements, et les cornes du taureau ne s'émoussent pas.

La question de principe est donc résolue, à savoir que la protection du cheval n'est pas incompatible avec le règlement



TAUREAU CHARGEANT UN CHEVAL CAPARAÇONNÉ

avec chevaux caparaçonnés, dans le Midi, afin d'étudier sur place les perfectionnements à apporter à la cuirasse. Des manufactures de sellerie comme Hermes et Bidal nous ont de même offert leur concours de techniciens. C'est sur un modèle envoyé par la Direction des arènes de Nîmes que nous allons établir d'autres caparaçons qui seront expérimentés dans les courses du printemps prochain. Toutefois, il nous faudrait un peu d'argent pour cela et je serais très heureux si cet article tombait sous les yeux de quelques amis du cheval qui voudraient bien adresser leur obole.

Docteur GUGLIEMINETTI,
82, Boulevard Flandrin.

CHASSES SUR L'EAU

Les précieuses et anciennes *Tablettes de Saint Hubert*, bien connues de tous les chasseurs, racontent qu'aucune chasse n'est comparable par ses délices à la chasse aquatique, quoiqu'elle soit fort nuisible à la santé à causé des rhumes et des rhumatismes qu'elle lègue à ses adeptes.

Ces maladies qui, d'ailleurs, sont souvent la résultante d'une tout autre cause, ne doivent pourtant pas porter préjudice à cet agréable passe-temps et tous les chasseurs d'eau, et ils sont légion, se passionnent à son exercice à la fois délicieux et bienfaisant. Qu'y a-t-il de plus agréable que de se laisser bêatement aller au fil de l'eau, épiant les moindres bruits, les moindres gestes; quoi de plus agréable que d'entendre la canardière résonner joyeusement et trahir le silence naturel tandis que les oiseaux effrayés tourbillonnent affolés autour de la petite barque.

Content de son tableau ou bredouille, le chasseur sur l'eau rentre toujours satisfait, car cette promenade matinale lui remplit les poumons de l'oxygène le plus pur et les yeux d'aurore.

Cette chasse enivrante et vivifiante au possible, qui déroule ses péripéties au milieu de la solitude des fleuves et des marais, passionne même le débutant qui jamais ne ressent aucune mauvaise impression, mais qui, au contraire, réconforté par sa pratique, ne demande qu'à recommencer à la première occasion sa course à travers les roseaux.

Tous les éléments contribuent, en effet, pour rendre la chasse sur l'eau comme le plus agréable et le plus émouvant des divertissements consacrés à saint Hubert, et pour en goûter toutes les joies il convient à ses adeptes de se lever dès l'aube, moment où tout le genre humain s'abandonne encore à la douce joie du sommeil. C'est là un des inconvénients de la chasse en rivière, mais en ce monde

toute chose a son mauvais côté et il faut reconnaître qu'en l'occurrence ce lever matinal en vaut bien la peine, puisqu'il procure le délicieux plaisir de voir paraître l'aube et que, balancé tranquillement sur la barque, on assiste délicieusement à la naissance du jour et à l'éveil de la nature. Bientôt, en effet, apparaissent les oiseaux, qui vont saluer le soleil de leurs joyeux chants et lorsque plonge dans l'eau l'étoile du matin, leurs bandes joyeuses montent à l'assaut du ciel. Silencieusement, glissant au fil de l'eau, la barque légère descend le cours du fleuve, longeant les rives; soudain un léger bruit derrière une petite touffe d'herbes fraîches et la canardière fait carnage, projetant sa mitraille.

Le fleuve semble s'entr'ouvrir alors pour recueillir la proie qui agonise et se débat encore; un bouillonnement, un cri et le silence infini, un instant violé par cette détonation imprévue, renaît de nouveau sur l'eau.

Pourtant le jour grandit, le ciel de plomb s'entr'ouvre et se colore de rose, de jaune argenté puis d'azur; le soleil se lève enfin et continuant sa brillante ascension réchauffe bientôt l'atmosphère de ses rayons vivifiants. Quel beau spectacle offre alors le fleuve! Comme il est séduisant avec son onde cristalline! Comme il est noble et imposant!

Mélancoliquement le courant poursuit son cours, salue les collines, côtoie des rangées de peupliers et de mûriers ou des maisons blanches pour refléter plus loin une rive basse, pauvre, dénudée, où l'on peut à peine distinguer d'une manière visible la clarté de l'eau de celle du ciel. Par sa splendide luminosité, par le grand sens de la liberté, d'air et de lumière qu'elle éveille dans le cœur, par sa rude et fraîche poésie qui fut chantée par tant de poètes, l'eau a charmé bien des sportsmen et rien d'étonnant à ce que sa chasse toute spéciale compte par centaines ces fervents adeptes.

DE FABIANI.



LE DÉPART AU LEVER DU JOUR



PENDANT LA CHASSE



HEUREUX CHASSEUR

AÉROSTATION

UN RECORD DU MONDE BATTU

UN glorieux record du monde vient de passer de vie à trépas. Il ne s'agit rien moins que du fameux record de distance pour sphériques établi les 9, 10 et 11 octobre 1900 par le comte Henry de La Vaulx, pilotant son ballon de 1.630^{m³} *Le Centaure*, et qui avait couvert en 35 heures 45 minutes les 1.925 kilomètres qui séparent Vincennes de Korosty-chew (Russie).

Pendant douze ans cette merveilleuse performance resta debout et ce long raid à travers l'atmosphère ne fut ni égalé ni approché. Depuis le 8 janvier ce record fameux a vécu et tout l'honneur de cet exploit revient à notre champion pilote Emile Dubonnet qui, en compagnie de son ami Pierre Dupont, a couvert sur son ballon *Condor III*, les 1.985 kilomètres qui séparent à vol d'oiseau La Motte-Breuil de Sokolowska (Russie).

Emportés par la tempête, les vaillants aéronautes français accomplirent ce merveilleux raid en moins de 30 heures ; voici, du reste, la copie de leur journal de bord, copie qui donnera plus que de longs discours tous renseignements sur ce voyage aujourd'hui historique.

7 JANVIER. — Départ de La Motte-Breuil, à minuit 5 minutes. Lest : 80 sacs de 21 kilogr. Le pesage a été fait dans le hangar avec une grande rupture d'équilibre. Puis les aides ont ouvert la porte et nous ont lancés dans le vent. Tout d'abord, les remous, déterminés par le hangar, ont provoqué un violent et insupportable balan qui a duré une dizaine de minutes.

Equilibre difficile pendant cinq heures. Vitesse approximative : 100 kilomètres à l'heure. Traversons les Ardennes, laissons à droite les forges de Montmédy et Longwy. Déjà à 3 h. 1/2, sommes en vue de Trèves et arrivons au Rhin, franchi à 5 heures entre Mayence et Worms. Puis Darmstadt.

Vers 9 h. 30, quittons la Bavière pour entrer en Bohême. L'équilibre est meilleur. A midi apercevons Prague. Pendant que nous longeons l'extrême partie sud de la Silésie, la neige nous oblige à dépenser pas mal de lest. A 4 heures, frontière russe à gauche. Laissons Cracovie à gauche. Traversons la Galicie au nord des Karpathes, que nous franchissons à 3.500 mètres d'altitude, près de Lemberg. La nuit est tombée.

9 heures du soir. — La neige nous oblige à monter. Thermomètre : — 12°. La translation est toujours aussi rapide.

10 heures. — Descendons un peu. La direction a changé. Marchons N.-E.

8 JANVIER. — Minuit 10. — Traversé grande ville longée par grand fleuve gelé (Kiew). Le vent tombe, nous rejette vers le sud. L'équi-

libre est bon, mais faisons presque du « sur place ». Souffrons terriblement du froid. Thermomètre : — 20°.

8 heures matin (heure russe). — Arrivons près du sol pour reconnaître la direction. C'est alors que nous allons vers le sud-ouest. Revenons donc sur notre route. Malgré que notre provision de lest disponible soit représentée par 30 sacs, décidons d'atterrir. — EMILE DUBONNET ; PIERRE DUPONT.

Ce bref résumé de ce voyage, unique quant à sa longueur, n'indique certes pas les souffrances subies par les vaillants aéronautes qui, emportés par la tourmente, durent, pendant 30 heures, résister au froid qui les assaillit et reprisent contact avec le sol dans une plaine déserte et gelée où une violente tourmente de neige faisait rage.

Abandonnant leur glorieux ballon à son malheureux sort, Dubonnet et Dupont, transis de froid, mourant de faim, tentaient de s'orienter sur la steppe déserte et trouvaient, après plusieurs heures de marche, une pauvre cabine habitée par deux hommes et située à 12 verstes de la petite station de chemin de fer de Sokolowska.

Après une nuit de repos, les deux aéronautes gagnaient cette station en traîneau après une longue randonnée de huit heures et ce, sous un froid de — 25°.

Soixante heures leur étaient nécessaires pour rallier Paris où, comme bien on pense, le monde sportif et l'Aéro-Club fêtèrent dignement cette belle performance.

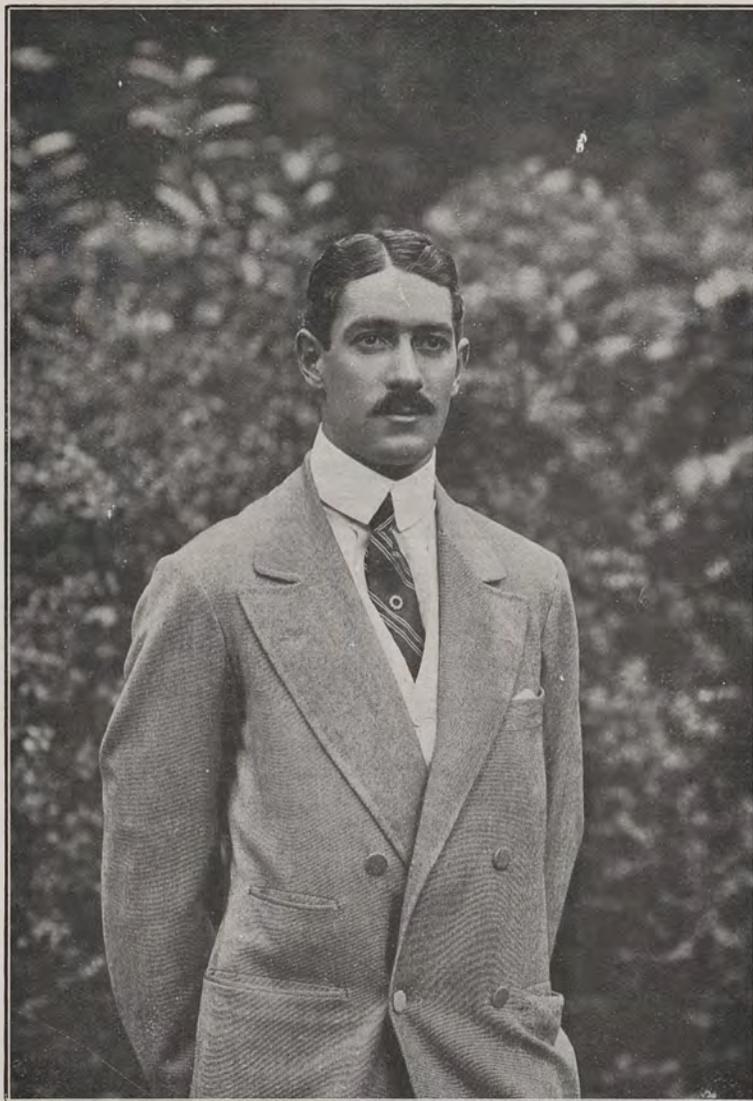
Ce merveilleux tour de force est la juste récompense de la malchance qui avait poursuivi nos deux vaillants champions dans la récente Coupe Gordon-Bennett, disputée en Amérique et dont nous avons relaté ici même les péripéties.

Ce record est, certes, tout à l'honneur du député-pilote Emile Dubonnet qui en est à sa 72^e ascension, car, certes il était des plus téméraires de le tenter à cette époque de l'année, et c'est un véritable miracle que les deux aéronautes, étant donné

les froids effroyables qu'ils durent endurer, se soient tirés sains et saufs de cette redoutable et merveilleuse performance.

Félicitons donc sincèrement ces deux vaillants de leur remarquable exploit qui inscrit une fois de plus le nom de la France sur le glorieux palmarès des records du monde.

G. D.



M. ÉMILE DUBONNET, PILOTE DU "CONDOR III", AVEC LEQUEL IL VIENT DE S'ADJUGER LE RECORD DU MONDE DE DISTANCE POUR SPHÉRIQUES



AUTOMOBILE

LES CARROSSERIES MODERNES

(Suite)

DISGRACIEUX d'aspect et d'allure, le véhicule qui est trop long en avant ou en arrière est dur à conduire, dangereux à occuper, onéreux à posséder.

Mercédès l'avait si bien compris que dès 1902-1903 cette firme s'arrangeait pour rendre impossible le placement sur ses châssis des carrosseries en porte-à-faux à l'arrière, alors si laides et si répandues.

La réputation d'élégance qu'elle y gagna lui rendit au centuple les quelques affaires que cette sage précaution lui fit perdre.

Et qu'on ne nous objecte pas que l'observation de ces règles impose l'adoption d'un grand empattement : elle oblige seulement à proportionner l'empattement au nombre des places et à l'importance de la carrosserie ; or, tout dans la vie n'est-il pas une question de mesure et de proportions ?

2 m. 40 pour deux baquets, 2 m. 70 pour 3 ou 4 baquets, 2 m. 90 pour un double phaéton semblent être les cotes minima.

Il est d'ailleurs aussi laid de gréer en double phaéton un châssis de 2 m. 40 que de monter une rotonde à deux places ou un double baquet sur un châssis de 2 m. 90 *normal* (c'est-à-dire dont la direction n'a pas été inclinée et reculée).

Dans l'un et l'autre cas, la voiture sera laide et peu confortable pour des raisons inverses mais péremptoires. Si l'arrière est trop chargé et en porte-à-faux, il y aura du « ballant » et des coups de raquette. Si l'avant porte moteur et voyageurs, tandis que l'arrière ne porte rien ou presque rien, il y aura du « fringement ». Dans les deux alternatives les pneus s'useront avec une rapidité désespérante, tantôt parce qu'ils sont trop chargés et mal chargés, et tantôt parce que leur adhérence étant insuffisante, leur rotation n'est que partiellement utilisée en propulsion et sert pour le surplus à les user contre le sol.

Les courses, auxquelles l'automobile doit le plus clair de ses enseignements, ont appris que la meilleure place dans une voiture est située au tiers de l'empattement vers l'arrière. Dans les 120 HP des derniers Grands Prix, le dos du conducteur était sur le plan vertical tangent au pneu de la roue arrière (tangent extérieurement dans la Fiat et intérieurement dans la Brasier ou la Lorraine-Dietrich). Aussi voyons-nous les grands carrossiers s'efforcer (toutes les fois que le châssis et son propriétaire le permettent) de rapprocher les sièges du tiers postérieur du châssis. Ils reculent ceux d'avant, ils avancent ceux de l'arrière de manière à « centrer » la voiture. Laissez Belvalette, Vinet, Renault, à leur initiative, et jamais ils ne feront un phaéton dont les dossiers

dépassent le plan vertical tangent aux *jantes* des roues vers l'arrière, et si même ils peuvent faire une voiture bien symétrique dont la carrosserie ne dépasse pas plus l'axe arrière que le capot ne dépasse l'essieu avant, soyez sûrs qu'ils s'empresseront de l'établir ainsi. Ils savent, en effet, qu'une automobile bien « équilibrée » est non seulement plaisante à l'œil, mais aussi et surtout agréable à posséder, parce que confortable, et à conduire, parce que tenant bien la route.

Cette question de la « tenue de la route » est d'ailleurs capitale pour l'amateur qui se fait construire un torpédo. En effet, la carrosserie découverte et élégante est par excellence celle de la voiture vite que son propriétaire conduit lui-même. Or, sa tenue de la route est la condition *sine qua non* de sa sécurité et de sa facilité de conduite aux vives allures. Fatigue et danger ou sécurité et confort dépendent donc uniquement du bon équilibre de l'ensemble de la voiture.

Les constructeurs de châssis l'ont si bien compris d'ailleurs qu'ils se sont efforcés, de leur côté, de ramener autant que possible les pièces pesantes au centre du châssis et la distance de celui-ci au sol à la hauteur du rayon de la roue.

Les carrossiers qui, de leur côté, ont su comprendre et suivre cet exemple, ont bien vite accaparé tous les clients de certaines marques spécialisées dans les engins légers et vites comme les Grégoire, Hispano-Suiza, Roland-Pilain etc., et de tous ceux qui, chez des marques plus éclectiques, comme Unic, Delahaye, etc., avaient choisi des châssis légers destinés au sport ou au grand tourisme rapide.

Mais il ne faut pas croire que la nécessité du centrage et de

l'équilibrage ne s'impose qu'aux véhicules très légers ! Tous doivent s'y soumettre.

Quelle que soit la marque du châssis, il faut le choisir équilibré, bas et muni de grandes roues (1), et quel que soit le carrossier chargé de l'« habiller », il faut lui commander une caisse *adaptée au châssis, à son empattement, à sa vitesse et à son poids.*

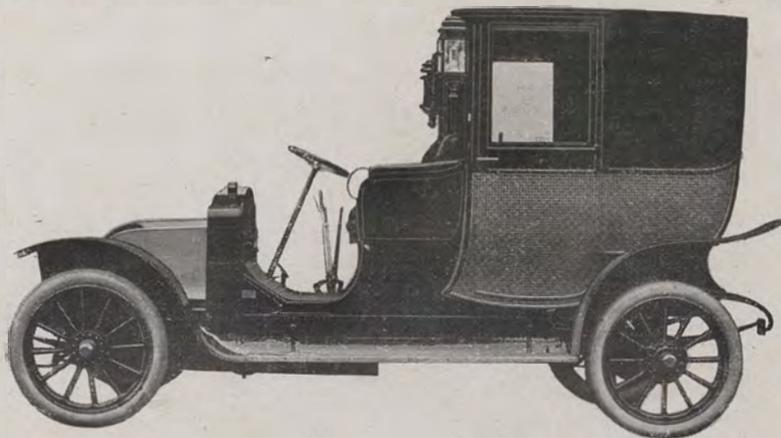
Si l'on transgresse les lois que nous avons analysées ci-dessus on fera presque à coup sûr une voiture disgracieuse et inhabitable. Une voiture légère comme le torpédo ne peut être confortable que par construction, car le poids ne viendra pas, en écrasant les ressorts comme dans une limousine, pallier les erreurs d'études ou de conception. Il en est de cela comme de la langue d'Esopé, ce peut être la meilleure des choses ou bien la pire, suivant que les grands principes dominants de la mécanique automobile auront, ou non, été violés.

Mais leur observation ne suffit pas à elle seule à faire un engin parfait et, à côté des principes généraux dont la violation a des conséquences graves, il en est d'autres qui, s'ils ont une moindre importance, influent cependant beaucoup sur l'agrément du véhicule ou sur son esthétique. Ces règles varient d'ailleurs avec chaque genre de voiture.

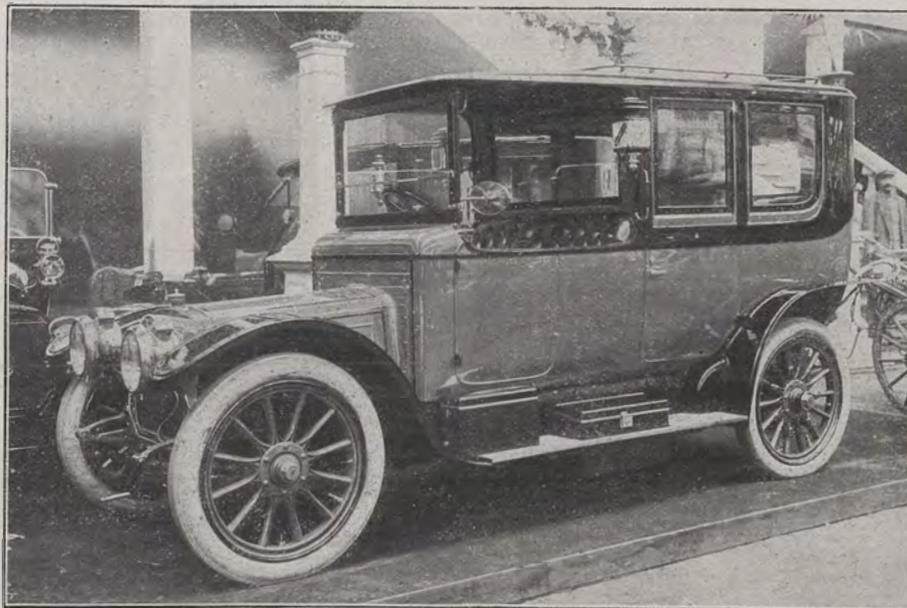
N. et A. GALLIOT.

(A suivre.)

(1) Nous recommandons vivement de choisir de grandes roues : un pneu de grand diamètre revient meilleur marché qu'un petit parce que le même point de sa surface étant moins souvent en contact avec le sol, il s'use moins ; et surtout une roue de 870x90 étant beaucoup plus confortable qu'une 765x105. Tel pavé qui vous secoue terriblement avec des 820x120 passe inaperçu avec des 875x100 et surtout des 910x90 et, à tortiori, avec 920x120 !!



COUPÉ CHARRON



LIMOUSINE PANHARD ET LEVASSOR EXPOSÉE ACTUELLEMENT AU SALON DE BRUXELLES

CHOSSES ET AUTRES



Les prochains Concours Hippiques.

Le prochain Concours hippique international du Touquet aura lieu du 9 au 18 juillet prochain (10 jours). Plus de 18.000 fr. de prix seront distribués (4.000 fr. de plus qu'en 1911).

Le Comité de la Société hippique de la Seine-Inférieure a fixé le concours de Rouen, pour l'année 1912, aux samedis 8, dimanche 9 et lundi 10 juin. Il se fera, comme d'usage, au Cours-la-Reine.

L'annuel Concours hippique de Roubaix, organisé par le Club hippique de cette ville, aura lieu les 16 et 17 juin prochain.



Tableaux princiers.

Du livre de chasse de feu le prince de Schaumburg-Lippe:

Tout le gibier tué par ce prince, décédé le 29 avril 1911, comprend 18.634 pièces de gibier utile et nuisible. Dans ce livre figure, comme premier gibier tué, un phoque. En 1860 suivit le premier brocart et en 1861 le premier cerf. Son dernier cerf, un seize-cors régulier, fut tué par le prince le 23 septembre 1910, dans la forêt de Schaumburg. Le dernier gibier tué était une bécasse, le 30 mars 1911, donc environ quatre semaines avant sa mort.

Les 18.634 pièces comprennent: 1 taureau d'élan, 714 cerfs mâles, 1.324 cerfs divers, 206 daims mâles, 175 biches de daims, 592 gros sangliers, 536 moindres et marçassins, 1.070 broquarts, 4 chevrettes, 48 chamois, 1 loup, 441 renards, 1 chat sauvage,

8.427 lièvres, 148 lapins, 5 grands tétas, 175 coqs de bruyère, 4.069 faisans, 230 perdrix, 278 bécasses, 32 bécassines, 5 oies sauvages, 77 canards sauvages, 4 phoques, 3 loutres, 4 martres, 1 syraptre, 9 dindons sauvages, 1 aigle et 49 pièces diverses. Les meilleurs cerfs (le prince était évidemment presque exclusivement chasseur au gros gibier): 1 cerf vingt-six-cors irrégulier, 5 vingt-cors, 24 dix-huit-cors, 42 seize-cors, 64 quatorze-cors et 76 douze-cors. En vingt-huit années de chasse en Hongrie, à Darba, le prince tua 141 cerfs.



Ce tableau est battu par celui du comte Hans Uhlrich von Schaffgotsch, à Koppitz, lequel, à son 80^e anniversaire, le 16 octobre 1910, put déposer le bilan suivant:

1 élan, 176 chamois, 4 bouquetins, 249 bons cerfs et 100 moindres, ainsi que 360 biches, 412 grands daims à bois complets, 413 moindres, 1.153 biches de daims, 3 cerfs-cochons, 1 mouton, 2.288 broquarts, 1.061 chèvres, 84 sangliers, 46.756 lièvres, 2.088 lapins, 21 grands tétas, 7 coqs de bruyère, 21.581 faisans, 26 bécasses, 12 bécassines, 16.970 perdreaux, 23 oies sauvages, 549 canards, 4 pigeons, 146 cailles, 47 oiseaux aquatiques divers, 24 renards, 1 putois, 6 belettes, 1 écureuil, 4 oiseaux de proie, 23 pies et corbeaux, 3 chiens (*sic*) et 3 chats. Total: 91.326 pièces.



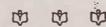
Les Canots automobiles à Monaco.

Le 9^e meeting des canots automobiles aura lieu à Monaco, du 1^{er} au 15 avril prochain.

La liste des engagements est ouverte à l'International Sporting Club et contient déjà quelques unités intéressantes.

La lutte s'annonce particulièrement passionnante grâce à la participation assurée de nombreux canots étrangers.

Toutes les demandes de renseignements doivent être adressées au Sporting Club et nous rappelons que la liste des engagements sera close le 29 février prochain à minuit, sauf pour les yachts à moteur auxiliaires dont les engagements seront reçus jusqu'au 15 mars.



Le Rallye automobile de Monaco.

Le Sport Automobile de Monaco vient de publier la liste des engagements au Rallye Automobile national.

90 concurrents sont inscrits et partiront des ci-après:

Paris.....	30 voitures
Le Havre.....	7 —
Boulogne.....	7 —
Genève.....	8 —
Turin.....	2 —
Vienne.....	14 —
Bruxelles.....	8 —
Amsterdam.....	4 —
Berlin.....	9 —
Saint-Petersbourg.....	1 —

Par le nombre des engagements et par sa propre organisation, cette manifestation sera classée comme la plus importante épreuve de tourisme qui ait eu lieu jusqu'à ce jour.

D'un autre côté, la vitesse étant limitée, ce revêtira, cette année, un cachet d'exceptionnelle gance.

Les Automobiles-Clubs, chargés d'organiser les parts et les contrôles avec toute la régularité comportent, ont réservé au S. A. M. un accueil presse et cordial.

Donc, tout concourt pour assurer à ce 2^e Rallye Automobile, un succès sans précédent.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS

A adj^r s'ench. Ch. des Not. Paris, le 6 février 1912.
2^e TERRAINS: 1^{er} Bd Henri IV et r. du Petit-Musc, 473-50. M. à p. 440 f. le m. 2^e ANGLE r. du Petit-Musc et J.-Cousin, 362-22. M. à p. 300 f. le m. S'ad. M^{rs} MAHOT DE LA QUÉRANTONNAISE et DELORME, r. Auber, 11, d'ench. T

Vente au Palais, à Paris, le 10 février 1912, à 2 h.
1^{er} HOTEL RUE DE PRONY, N^o 10
Contenance: 550^m21 environ. — Revenu brut: 20.000 francs. Mise à prix: 500.000 francs. — 2^e

MAISON PL^{ce} du MARCHÉ S^t-HONORÉ
N^o 24 Revenu br. 17.265 fr. M. à p. 230.000 fr.

3^e MAISON IMPASSE COMBOUST, N^o 3
rev. br. 13.460 fr. Mise à prix: 160.000 fr.

4^e PROPRIÉTÉ à AMBLAINVILLIERS, communes de Verrières-le-Buisson et Ligny (S.-et-O.). Conten.: 14 hectares 61 ares 40 cent.

Mise à prix: 110.000 francs — S'adresser M^{rs} DANET, et Béguin, av.; Lucien Baudrier, not. N

9^e P^{ts}: 1^{er} R. ABBÉ-GROULT, 127; 2^e R. YVART, 14; 3^e AV. CHATILLON, 51. C^{ts} 1.000, 500 et 330 m. Rev. 3.200, 2.000 et 2.000 fr. M. à p. 50.000, 30.000 et 30.000 fr. Adj. C. 1^{er} not. 30 janv. M^{rs} BOURDEL, not. 30 r. G^l-Beuret. N

Les 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

mêmes employ. Hautes références. S'adresser au bureau du Journal.

A vendre huit années Sport 1898 à 1905 inclus, en 16 vol. tr. b. maroquin. Prix 150 fr. — S'adresser 59, bd Pereire.

On demande tonneau tout attelé, exigée, prix modéré. S'adresser à Morgan, 5, avenue Montaigne.

PETITES ANNONCES

fraies de correspondance. Dernier délai pour les petites annonces à paraître dans le numéro de la semaine: Mardi, 10 heures.

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

Beau cheval noir, 7 ans, 1^m66, sain, net, fort, parfaitement attelé, vite, sage, peur de rien. Toutes garanties, photographie. — Lieutenant de Goulaine, Saumur. 23

Deux jolies jumantes de chasse, baias, 6 et 7 ans, 1^m60 et 1^m62, attelées, montées, beaucoup de fond, peur de rien, saines, nettes, garanties. 1.600 fr. chaque. Possibles commission. — M. de Glos, Ourscamp (Oise). 24

Cause cessation concours: Sefton, 7 ans, très bel irlandais, modèle remarquable, très membré, peut porter très gros poids. 1^m67, très gros sauteur, gagnant plusieurs prix, peur de rien, très doux. S'attelle, se monte en dame. Pressé. — Jean Pecquet, à Conty (Somme). 25

Ravissant cheval prenant 4 ans, formule cheval de guerre, gros sauteur, toutes garanties. 1.600 francs. — Jean de Rasilly, château Noir-Auverse (Maine-et-Loire). 26

Essai chaque semaine derrière chiens en pleine condition, 2 chevaux sages, ayant 3 bonnes allures, vendus avec garanties: 1^{er} Le Vénus-Berg, par Le Var et La Variante, beau et fort pur sang bai, 6 ans, 1^m65, sain, net, sauf léger cornage. 1.500 fr.; 2^e Ravissant cob irlandais rouan, 8 ans, 1^m54, sain, net, se monte en dame, s'attelle. 1.800 fr. — Emmanuel Kiant, Cosnes-sur-Loire (Allier). 30

A vendre, joli cheval, 5 ans, très près du sang, se monte et s'attelle. 1.100 fr. — Capitaine Chevillotte, Guingamp (C.-du-N.). 31

Ugoline, ancienne jument course trot, baie, belle silhouette, très vite, douce, facile conduire, pas peureuse, pourrait être montée dame, habituée chasse, pa-se partout, a été at elee, ferait aussi magnifique poulainière, 1^m66, née 1898, papiers, garanties. 700 fr. — Bacque, Sore (Landes). 32

1^{er} Hunter irlandais pour gros poids, ayant déjà chasse en mauvais terrain, bai, 1^m62, 7 ans, très osseux et fortement charpenté, pouvant porter n'importe quel poids, très sage attelé et monte, s'attelle seul et à deux, vendu net de tares et de vices rédhibitoires. large essai. 2.000 fr.; 2^e Jument de selle, baie, 1^m61, 7 ans, ayant déjà chasse, sagesse absolue attelée et montée, jument de dame de 1^{er} ordre, vendue avec garantie, large essai. 900 fr.; 3^e Jument de chasse, de 1^{er} ordre, 1^m63, 7 ans, sagesse absolue attelée et montée, vendue avec garantie. 900 fr. S'adresser pour ces 3 chevaux à M. Jules Sacré à Xanton-Chassenon, près Fontenay-le-Comte (Vendée). 33

Fox-terrier poil dur; beau lot de chiens et chiennes de haute origine à céder à des prix avantageux. — Georges Leroy, 10, rue Collange, Levallois-Per et. 36

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

Garde-chef, médaille or élevage, médaille répression braconnage, 15 ans de fonctions comme garde-chef-régisseur, demande



Le Gérant: P. JEANNIN

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

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