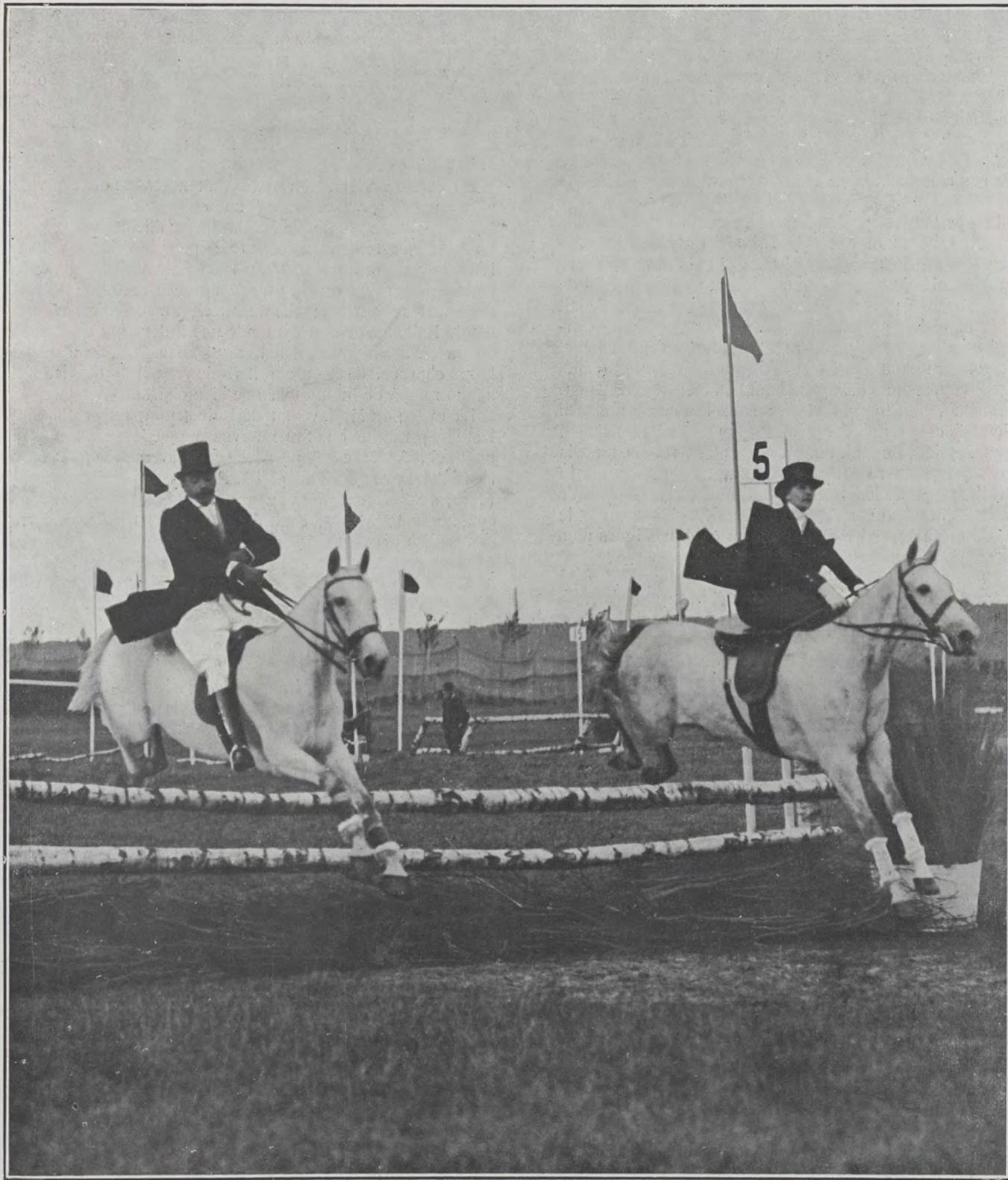


LE

SPORT UNIVERSEL

ILLUSTRÉ



AU CONCOURS HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

Cliché de Givenchy

M^{me} LA COMTESSE ET M. LE COMTE DU PASSAGE, FRANCHISSANT UNE BARRE DANS LES PRIX COUPLÉS

CHRONIQUE

DIMANCHE dernier, à la réunion de clôture de Longchamp, il y avait au moins deux concurrents dont la robe n'était point celle que leur attribuait le programme officiel. Celui-ci ne faisait d'ailleurs que se conformer aux indications du Stud Book, et sans doute peut-on prétendre qu'il était ainsi à l'abri de toute critique : du moment qu'il reproduisait fidèlement les mentions des paperasses administratives, on ne pouvait rien lui demander de plus. Soit ! Mais pourtant, ce programme qui se proclame lui-même programme officiel à la première ligne de son titre, répudie ce caractère dès la sixième ligne du même titre, laquelle est ainsi conçue : « Les diverses mentions figurant à ce programme ne sont données qu'à titre de renseignements. » Reste à savoir alors s'il vaut mieux que ces renseignements soient faux mais authentiques (comme c'était le cas l'autre jour), ou bien inauthentiques mais exacts. De la part du public, au service exclusif duquel est en somme destiné ce programme et qui paie pour être renseigné, la réponse ne fait pas de doute : allez chercher où vous voudrez vos renseignements, mais qu'ils correspondent à la réalité ; ne nous présentez pas comme bais ou alezans des animaux que nous voyons gris.

Bien peu de spectateurs probablement se sont donné la peine de regarder avant, pendant ou après le Prix de Cavalerie la pouliche Hermance, qui officiellement est alezane et en réalité gris fer. Mais tout le monde, absolument tout le monde, a vu que le Prix de Saint-Firmin était gagné par un cheval gris et que l'on affichait comme gagnant un cheval porté au programme comme bai. Pourtant, en ce qui concerne ce Hip, l'erreur est plus qu'excusable et l'on peut se demander si, malgré le témoignage de plusieurs milliers de paires d'yeux, ce n'est pas la nomenclature officielle qui a raison. Le fils du Samaritain était tondu de frais ; sous le peu de poil qui restait sur le haut du corps, poil assurément plus ou moins mélangé, la peau transparaissait et donnait l'impression d'une robe d'un gris assez clair ; mais quand on regardait les jambes, épargnées par la tondeuse, on était frappé de les trouver presque noires, de ce noir qui appartient en général aux animaux du bai le plus franc et le plus riche. Peut-être quelques jours plus tôt ou quelques jours plus tard Hip nous aurait-il paru bai.

Mais la réforme que l'on pourrait, que l'on devrait apporter en tout cas à la rédaction du programme est celle-ci : très souvent, à la naissance d'un cheval, on est fort embarrassé pour déterminer sa robe et le Stud Book porte alors mention des deux ou trois nuances entre lesquelles il conviendra plus tard de préciser la robe réelle : par exemple, alezan ou gris, bai brun, rouan ou gris. Presque toujours le programme ne reproduit que la première de ces mentions, laquelle risque fort d'être la moins exacte. Pourtant, dimanche, Le Bavard était bien indiqué comme gris ou rouan (gr. r.). Rien ne serait plus facile — cela se fait couramment pour les courses au trot — que de généraliser ces indications multiples et de diminuer ainsi les chances d'erreurs parfois tout à fait choquantes.

Si l'on a beaucoup regardé le poulain de M. Kélékian après sa victoire, on ne l'avait guère remarqué auparavant dans le paddock. Aucun de ses concurrents ne monopolisait cependant l'attention du public et le lot du Prix de Saint-Firmin a paru cette fois plus insignifiant que jamais. Benoiton et les trois pouliches de la course, La Rose, Pétrimolle et Aurore Boréale, pouvaient trouver quelques partisans qui escomptaient leur vitesse et surtout leur préparation relativement avancée ; d'autre part, on pouvait noter pour l'avenir Prestigieux, encore bien chargé de viande, et Terminus, un Macdonald de taille singulièrement réduite, presque aussi petit qu'As d'Atout. Mais Hip a réglé tout le champ avec une réelle désinvolture, en animal léger, dont les membres n'ont pas grand'chose à porter ; il est même un peu haut sur jambes, avec plus d'air sous le ventre que n'en ont les meilleurs produits du Samaritain.

Des autres courses récentes pour two year olds (non compris, bien entendu, le Prix Eclipse, disputé trop tard pour qu'il en soit tenu compte ici), la plus notable est le Prix de Condé qui, cette année, avait réuni un champ particulièrement intéressant. Sur cette distance de 2.000 mètres, les surcharges se font lourdement sentir ; Frileux a pu rendre huit livres à Silvano et le battre de nouveau,

mais il a dû laisser passer devant lui Dacier, précédé lui-même par Oreste II et Le Ritto. La nouvelle et très facile victoire du fils de Mon Général a fait impression et lui assure en tout cas une des premières places dans l'élite de sa génération.

Quatre jours plus tard, Dacier a failli de peu gagner le Critérium de St-Cloud, battu seulement par un adversaire qui ne paraissait pas bien redoutable sur le papier, mais qui a dû surtout bénéficier d'un départ avantageux. En réalité, cette dernière performance de Dacier est encore une bonne note pour les poulains du Prix de Condé, et, par voie de conséquence, pour Le Grand Pressigny.

Dans le Prix du Petit Couvert, sur un parcours qui semblait tout à fait favorable aux aptitudes de Highly, la fille d'Ajax a succombé aussi nettement contre la Malfiera que la fois précédente contre Roselys ; La Malfiera, qui faisait ce jour-là partie du lot battu, était sévèrement pénalisée et avait eu en outre contre elle un incident de course ; rien d'étonnant donc si elle a pris sa revanche sur Highly, peut-être même doit-on la considérer comme une des deux ou trois meilleures pouliches actuellement connues dans la production de 1911.

A Maisons, dans le Prix Heaume, un des rares produits d'Arizona entraînés en France, Spirt a battu de façon fort plaisante Veillée qui, par sa régularité bien établie, semble fournir une ligne assez sûre ; en raison de cette course, et aussi de son origine, Spirt peut être classé comme un poulain d'avenir.

Du côté des vicieux chevaux, il faut noter la nouvelle victoire remportée par Orsonville, grâce à son courage et à sa persistance dans le Prix Salverte ; le fils de Maximum semble déjà s'annoncer comme un des concurrents les mieux armés pour le Prix Gladiateur de 1914. Romagny a porté un nouveau coup à la vieille légende, déjà bien malade, et prouvé que la grande épreuve de 6.000 mètres n'est aucunement meurtrière ; elle a semblé, au contraire, stimuler chez le fils de Rabelais et de Raymonde une ardeur qui avait autrefois tendance à s'assoupir, et il a livré dans le Prix du Pin une nouvelle lutte acharnée, dont on aurait voulu le voir sortir victorieux. Afsar n'a eu raison de lui que par une bien courte tête.

L'élevage du Midi venait déjà de triompher brillamment dans le Handicap Limité où, toute nerveuse qu'elle se fût montrée dans le paddock, Ardèche a joué avec sept adversaires plus ou moins sérieusement avantageés au poids. Par la comparaison avec le Prix de Flore, disputé deux jours auparavant, et où la fille d'Airlie, dans des conditions analogues, avait fini seulement troisième derrière Trinqueseuse, on peut estimer que celle-ci mérite d'être classée assez haut dans sa génération, tout près, en tout cas, des pouliches de tête. Moïa, dans ce même Prix de Flore, suivait Ardèche, à qui elle rendait quatre livres, mais qui a bien paru la battre d'autant.

*
**

En obstacles, la suprématie de l'écurie Veil-Picard s'affirme plus que jamais. Les pensionnaires de Davis ont enlevé quatre épreuves jeudi à Auteuil et une lundi à Saint-Ouen ; à côté des vétérans comme Romarin II et Bozkario, les nouveaux venus comme Perdigaïl et Zénith II montrent une sûreté qui doit leur assurer encore de nombreuses victoires. Zénith II surtout, ainsi d'ailleurs qu'il était à prévoir d'après son origine et sa conformation, paraît prendre à merveille son nouveau métier.

*
**

Commencés le 24 septembre dernier à Bernay pour se terminer le 5 novembre prochain à Maisons-Laffitte, les achats d'étalons se continuent suivant le rite annuel.

La Roche-sur-Yon, Landerneau, Caen et Toulouse, qui virent en ligne des lots nombreux, feront l'objet d'articles spéciaux ; constatons pourtant d'ores et déjà que les achats à Caen, notamment pour les trotteurs, furent inférieurs à ceux des années précédentes.

Vingt-quatre demi-sang trotteurs furent acquis pour une somme de 283.500 francs contre 331.000 francs réalisés en 1912 pour 29 étalons et 345.000 francs en 1911 pour 31 étalons.

Il est pourtant juste d'ajouter que la Commission était cette année limitée quant au nombre et que le lot des présentés n'avait certes rien de bien exceptionnel.

Les plus gros prix d'achat revinrent à Kohr à M. Th. Lallouet et Impétueux à M. Thibault qui furent achetés 25.000 francs.

INTÉRIM.

NOS GRAVURES

La saison de plat tire à sa fin, Longchamp vient de donner le signal des clôtures et a fermé ses portes le 26 octobre dernier ; cette dernière semaine pourtant fut chargée en épreuves intéressantes et nous donna l'occasion d'assister à quelques belles victoires venant heureusement récompenser l'indéniable valeur de quelques pouliches honnêtes qui avaient été peu heureuses durant la saison qui s'achève. Ardèche, Caroline et Trinquouse furent de ce cas et s'assurèrent par leurs derniers succès la fiche de consolation que méritaient certes leur bonne forme et leur courage.

CORALINE, dont nous reproduisons ci-contre la photographie, s'assura la première épreuve du Prix Edgard Gillois, au Tremblay, devançant à 17 livres et contrairement à l'opinion générale le gagnant de notre Grand Prix, Brûleur, qui certes fut loin de montrer sa valeur habituelle.

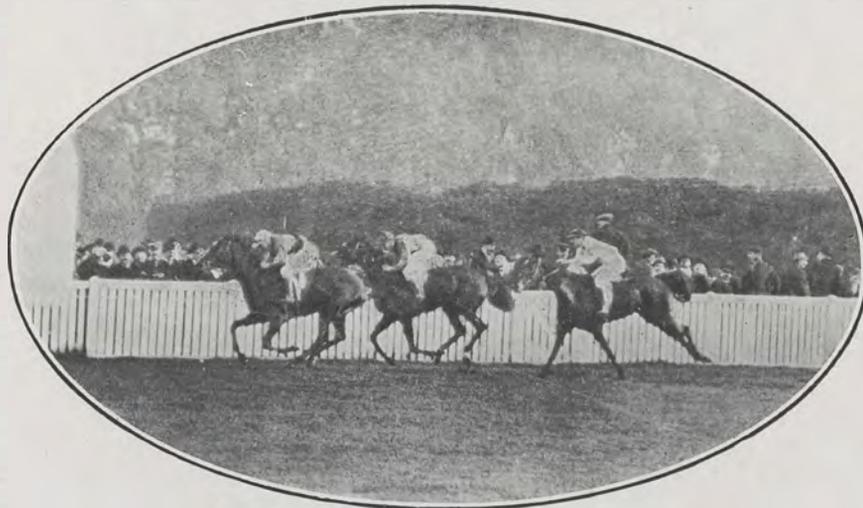
Coraline, rappelons-le, née en 1910 chez M. Wsocki, par Henry the First et Cora, débuta seulement cette année sous les couleurs de M. C. Fouchard dans le Prix de Bagatelle, puis remporta le Prix de Royau-
mont et le Prix de la Route Milliard à Chantilly, ainsi que le Prix du Garage à Saint-Cloud, mais elle avait été distancée dans cette dernière épreuve de la première place.

Le PRIX DE FLORE (2.000 mètres), dernière grande épreuve de la saison réservée à nos pouliches, fut disputé le 24 octobre à Maisons-Laffitte et mit aux prises toutes nos meilleures représentantes, y compris Moïa et Ardèche, respectivement pénalisées de 18 et de 14 livres.

La course, rapidement menée par Beauté du



CORALINE, POULICHE BAIE, NÉE EN 1910, PAR HENRY THE FIRST ET CORA
APP^t A M. A. LÉVY-PICARD, GAGNANTE DU PRIX EDGARD GILLOIS, AU TREMBLAY



Trinquouse Beauté du Diable Ardèche
MAISONS-LAFFITTE, 24 OCTOBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX DE FLORE

Diable, resta à l'avantage de Trinquouse qui, se livrant très courageusement, l'emportait finalement de trois quarts de longueur sur Beauté du Diable, précédant du même intervalle Ardèche qui, après un bon effort à la distance, n'avait pas répondu aux dernières sollicitations de son jockey. Moïa, malgré son handicap, terminait quatrième, mais à distance respectueuse.

TRINQUEUSE, née en 1910, par Simonian et Triviale, au haras de Notre-Dame-de-Livraye, chez M. Boucherot, fut achetée yearling 10.000

francs par M. Calmann lors d'une vente Chéri, à Deauville.

Elle débutait à 2 ans, paraissait quatre fois sur nos hippodromes, remportant une victoire dans le Prix Richelieu à Maisons-Laffitte.

Cette année, elle se classait, pour sa rentrée, troisième du Prix du Parc des Princes à Longchamp, derrière Baldaquin et Mastuvu, seconde du Prix Rabelais à Maisons-Laffitte, derrière Shannon, remportait le Prix de la Cascade à Longchamp, puis se plaçait pour ses dernières sorties seconde du Prix Saint-Angelo au Tremblay, derrière Prude, et quatrième du Prix Perth à Maisons-Laffitte, derrière Fidélio, Afgar et Chut.

Ardèche, enfin, clôturait le cycle de la réhabilitation de nos pouliches de 3 ans en s'adjudgeant, malgré son top-weight, le Handicap Limité de Longchamp, où elle précédait, il est vrai, un lot assez modeste mais qui comprenait pourtant Careless, Le Bavard, Ignotus et Genillé.

Notre jeune génération fit également les frais des réunions de la dernière semaine et le Prix Condé, disputé le 23 octobre à Longchamp, confirma la bonne impression fournie par ORESTE II qui, par l'aisance



TRINQUEUSE (ROBINSON), POULICHE BAIE, NÉE EN 1910, PAR SIMONIAN ET TRIVIALE
APPARTENANT A M. M. CALMANN, GAGNANTE DU PRIX DE FLORE

avec laquelle il remporta cette dernière victoire, se place au tout premier rang de notre jeune génération.

Le cheval de M. Jean des Forts précéda, en effet, dans cette course, Silvano, Dacier et surtout Frileux III, le runner-up du Grand Pressigny dans le Grand Critérium, qui, il est vrai, était pénalisé de huit livres de surcharge.

Né au haras de la Bascoc, à M. Jean des Forts, son propriétaire actuel, par Mon Général et Gunfire, Oreste II est un poulain de grande taille qui remonte à Bay Ronald, père de Bayardo et de Macdonald II du côté paternel et à Sainte Marguerite du côté maternel.

Il débuta dans le Prix de Pierrefonds à Compiègne, où il se classait huitième derrière Junta, Maestria, Satyresse, Cholérine, Méfisto, Sylviane T et Duncan II; non placé dans le Prix du Putois, également à Compiègne, derrière Rikuit, Robine et Allumeur, dans le Prix Hampton au Tremblay, derrière Amilcar, dont nous reparlerons plus loin, Silvano et Secundus, puis plus récemment encore dans le Critérium de Dieppe, derrière La Malfiera, Satyresse et Le Ritto, le fils de Mon Général ne trouvait sa forme qu'au commencement d'octobre et prélevait à sa dernière victoire en s'adjudgeant à Longchamp le Prix des

Réservoirs, où il devançait aisément Maître et Seigneur et Ambre II, deux jeunes poulains qui ont déjà fait leurs preuves.

Oreste II, que nous reverrons en public cette saison, dans le Prix Eclipse à Maison-Laffitte, est engagé dans toutes nos grandes épreuves classiques de la saison prochaine : Prix Delatre, Prix Lagrange et Prix Miss Gladiator à Maisons-Laffitte, Grand Prix de Bruxelles, Prix Hocquart, Prix Daru, Poule d'Essai, Prix La Rochette, Prix Royal-Oak, Prix Lupin, Grand Prix de Paris Longchamp, Prix du Jockey-Club Chantilly, et Grand Prix de Bade.

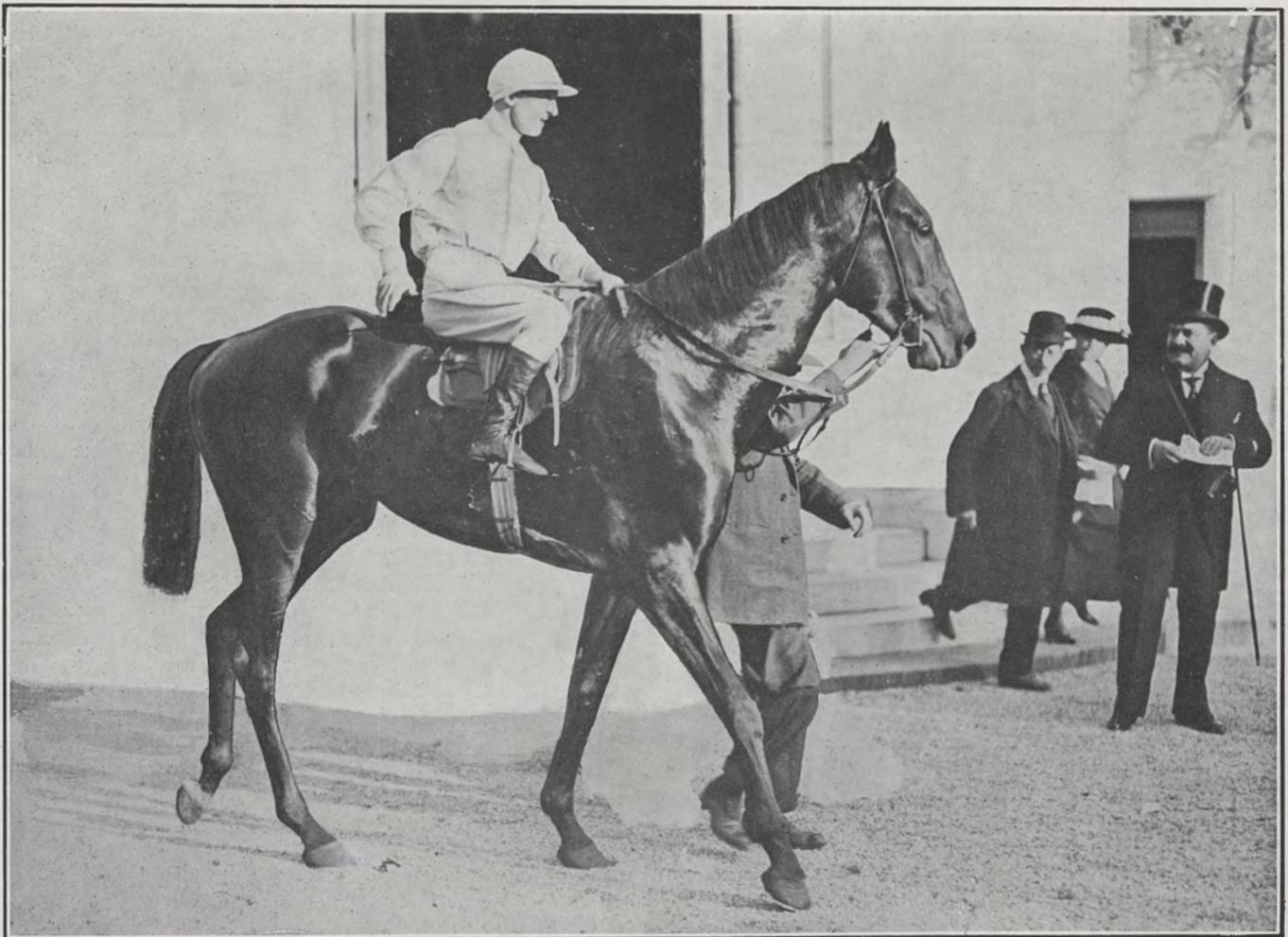
AMILCAR, dont nous reproduisons ci-contre la photographie et qui s'est adjudgé récemment au Tremblay le Prix Protector, devant La Tekkah et Lathyrus, est un honnête poulain de 2 ans qui semblerait pourtant manquer de tenue.

Véritable spécialiste du Tremblay, il débutait sur cet hippodrome en remportant à 179 contre 1 le Prix Hampton, devant Silvano, Secundus et Iota. Troisième du Prix de Saint-Léonard à Chantilly, derrière Mont d'Or et Lathyrus, il s'adjudgeait une nouvelle victoire au Tremblay, dans le Prix Mon

Etoile, où il précédait New Star et Esmeir. Ses dernières sorties le voyaient terminer cinquième du Prix des Coteaux à Longchamp,



AMILCAR (MAC GEE), P^h AL., NÉ EN 1911, PAR TARPOLEY ET ALBERGE
APP^t A M. A. WEILL., GAGNANT DU PRIX PROTECTOR, AU TREMBLAY



ORESTE II (ALLEMAND), POULAIN BAI BRUN, NÉ EN 1911, PAR MON GÉNÉRAL ET GUNFIRE, APPARTENANT A M. J. DES FORTS
GAGNANT DU PRIX DE CONDÉ, A LONGCHAMP



Aurore Boreale 6^e La Rose Benoiton 5^e Tom Barclay
 Terminus 7^e Orphée II 4^e Odin II 3^e Pétrimolle 2^e
 Hip 1^{er}

LONGCHAMP, 26 OCTOBRE. — L'ARRIVÉE DU PRIX DE SAINT-FIRMIN

derrière Roselys, Highly, New Star et Monétrie, et second du Prix Vitupère où, sur une distance plus longue que lors de sa dernière victoire, il échouait derrière Esmeir, mais, devant Red White and Green, Ruthenium et Oréas.

Amilcar, né au haras du Mesnil, à M. L. Houel, par Tarpoley et Alberge, fut acheté 5.500 fr. yearling lors d'une vente Chéri à Deauville.

Le classique PRIX SAINT-FIRMIN (1.100 mètres), disputé lors de la réunion de clôture de Longchamp, mit aux prises quelques débutants d'excellente origine, mais nullement plaisants et n'ayant rien des Clamart, Ermak, Ajax et Isard II, qui en chevaux tardifs firent leurs débuts dans cette épreuve.

Il se termina par la victoire relativement facile de Hip, qui l'emporta d'une longueur et demie devant Petrimolle

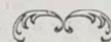
que suivaient Odin II, Orphée II, demi-frère d'Oreste II et Benoiton.

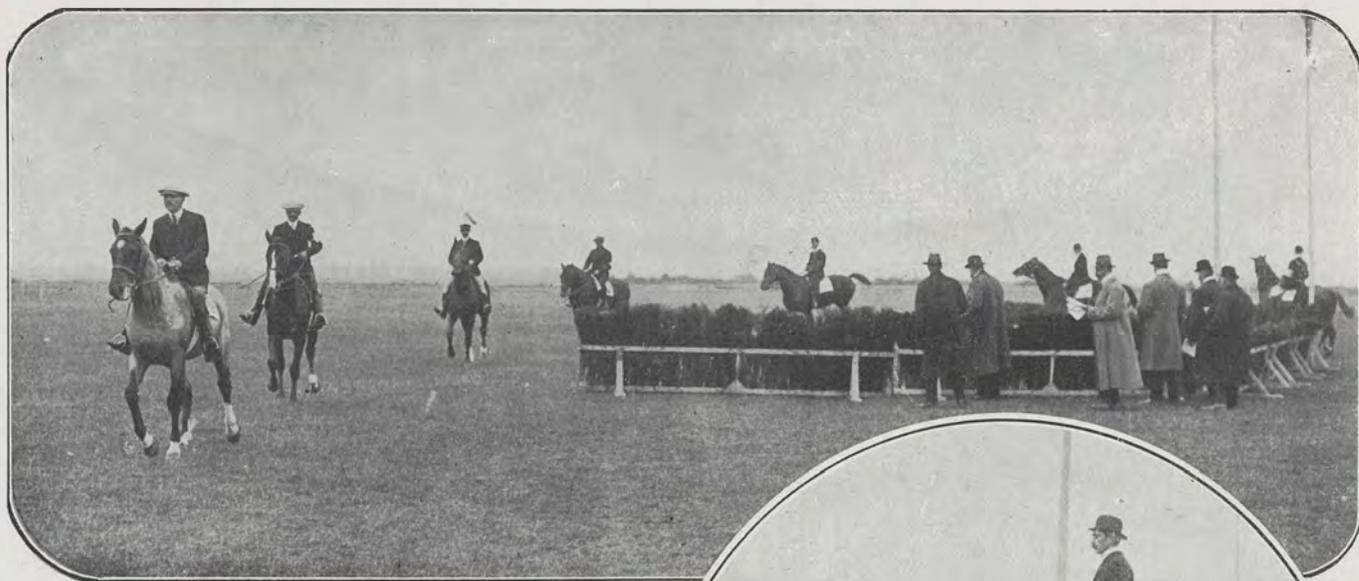
HIP, le vainqueur, né au haras de Pépinnast, chez Mme la comtesse Le Marois, est un assez joli poulain rouan, fils du Samaritain et de Paulette, et demi-frère d'Isard II, vainqueur de cette même épreuve en 1912. Il remonte par son père au Sancy et par sa mère à Saint-Damien et à Persanne, pedigree fashionable s'il en est.

Il fut acheté yearling la saison dernière par M. Kélékian, son propriétaire actuel, 9.100 francs lors d'une vente Chéri à Deauville, et est engagé la saison prochaine dans la Poule d'Essai et le Grand Prix de Paris ainsi que dans les Prix Citronnelle et Le Sancy au Tremblay.



HIP, POULAIN GRIS, NÉ EN 1911, PAR LE SAMARITAIN ET PAULETTE, APP^t A M. D. KÉLÉKIAN GAGNANT DU PRIX DE SAINT-FIRMIN





LE DÉFILÉ DES LAURÉATS DU CONCOURS-ÉPREUVE
EN TÊTE KACHEMIR ET KAZAN

Les Achats d'étalons à Caen

LE CONCOURS-ÉPREUVE



KRONPRINZ, A M. JOURDAN, DEVANT LA COMMISSION D'ACHATS

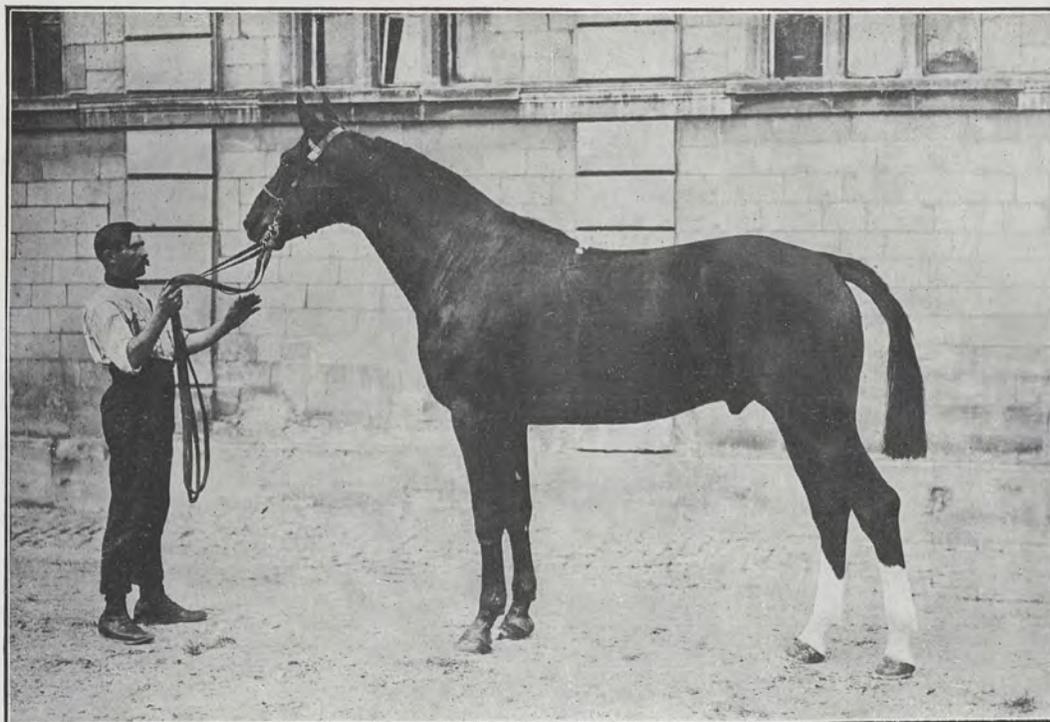
LE Concours-Epreuve d'étalons de type selle pour poids lourds, précédant les achats, a eu lieu à Caen, le mercredi 15 octobre, à neuf heures du matin, sur le terrain de Cormelles, aménagé à cet effet.

La Commission, présidée par M. Ollivier, inspecteur général des Haras, assisté de M. Simonin, inspecteur général, et de MM. de Tonnac-Villeneuve, directeur du haras du Pin, et Belamy, directeur du haras de Saint-Lô, a procédé à l'examen des 44 étalons inscrits au programme.

L'ensemble répondait peu à la formule demandée, non que les animaux présentés ne fussent pas des chevaux de selle, ils l'étaient presque tous, mais parce que très peu étaient des étalons de selle pour poids lourds. Ils étaient, pour la plupart, des poids moyens. Un seul répondait assez vaguement à la formule : Roméo, alezan, 3 ans, 1 m. 60, par Vaucros, demi-sang, et Mahomet II, demi-sang, à M. Godefroy, cheval important et compact, avec des épaules à la place et des jarrets assez justes. Il manquait bien un peu d'étendue et de distinction et on eût voulu lui sentir un peu plus d'espèce, mais, tel quel, il est un facteur ac-

ceptable de chevaux de selle. La majorité était composée d'issus de demi-sang ou de trotteurs; les fils de pur sang n'y figuraient qu'en petit nombre, puisque 7 seulement se réclamaient de cette origine, 4 étaient faits par une mère de pur sang et un nombre égal comptait un ancêtre de pur sang à la troisième génération.

D'une façon générale, les fils de pur sang, ceux surtout nés d'un père de sang pur, étaient bien faits dans leur modèle, avec des épaules et des jarrets justes, et leurs allures étaient bonnes, mais ils étaient légers dans leur ensemble, et surtout dans les dessous. Ils étaient de jolis chevaux de selle, mais non des étalons de gros poids pour fabriquer des chevaux de selle. Ils n'en avaient ni l'importance ni le gabarit. Le type, réclamé actuellement par l'administration des Haras, est peu connu en France. Il est bien différent de ce qui a été livré jusqu'à présent. Ces étalons doivent être étendus, compacts, très éclatés, très près de terre et membrés; le garrot doit être rejeté en arrière, la poitrine profonde, les hanches longues, les jarrets rappro-



KRONSTADT, ALEZAN, 3 ANS, 1 M. 65, PAR PRESBOURG ET NOBLESSE PAR CHERBOURG
1^{er} PRIX DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 12.000 FRANCS A M. J. THIBAUT

chés du centre, la fesse descendue et les articulations larges et rapprochées de terre. A ces qualités de modèle et de conformation, ils doivent joindre l'espèce et l'aptitude à porter le cavalier.

Du jour où nous posséderons en assez grande quantité des pères de ce genre, nous produirons des chevaux de selle pour poids lourds, chevaux qui égaleront ceux que produit l'Irlande, et que le monde entier viendra se disputer à prix d'or.

Nous n'avons pas vu un seul cheval fait dans le type de Kordofan, par Le Sphinx, pur sang, primé premier à Saumur cette année, et de Jockey, champion des demi-sang. Pourtant la Normandie, qui est le plus riche pays d'élevage, tant par l'importance de sa jumenterie, que par la qualité de son sol, doit arriver à produire d'une façon régulière des animaux imprégnés de sang pur, assez importants pour faire de bons reproducteurs.

C'est là une direction nouvelle que devra prendre son élevage, poussé par la force des choses. Elle doit s'y attacher avec persévérance pour conserver la place qu'elle a acquise dans le monde par la sélection et de longues années de travail.

Bien évidemment, ce que l'on demande actuellement à la Normandie est l'antipode de ce qu'elle a fait jusqu'à présent, et le revirement qui s'impose sera peut-être pénible et long, mais elle surmontera la crise et saura faire face aux nouvelles exigences. Elle ne faillira pas à la tâche. « Noblesse oblige. »

En ce qui concerne la présentation proprement dite, quelques remarques nous semblent utiles.

Tout d'abord, notons le manque de préparation d'une grande partie des chevaux, qui ne savent pas obéir aux aides du cavalier et s'en vont trop souvent à la dérive dans les tournants. Les étalons présentés à cette dernière épreuve devraient être plus prêts; je ne dis pas qu'ils devraient être absolument au point, comme un parfait cheval de selle, mais ils devraient être assouplis par un travail méthodique. Ce serait, au reste, tout à leur avantage, ils ne seraient pas enfermés dans la main, leur encolure serait plus juste, la tête serait mieux placée, ils ressembleraient davantage à des chevaux de selle et il serait plus facile de juger de leurs aptitudes. Ils pourraient aussi être plus utilement aidés de la main dans leur galop. Mais tout ceci ne saurait, en aucun cas, être obtenu par une préparation de quelques jours.

Quant à la présentation au galop, disons de

suite qu'elle est à tort faite dans le style de course; elle serait, à tous points de vue, plus utile, accomplie à un galop de chasse bien coulant, à la suite duquel les chevaux pourraient être lâchés sur quelques centaines de mètres seulement.

Le cheval classé premier, Kronstadt, par Presbourg et Noblesse par Cherbourg, à M. Thibault, est un poulain alezan, mesurant 1 m. 65; très suffisamment grand, on lui désirerait plus de quantité et d'étendue. Son épaule est juste, ses jarrets sont assez en place, mais la fesse est insuffisamment descendue et la hanche est courte;

il galopait bien et l'ensemble de sa présentation était suffisante. Il a été acheté 12.000 francs.

Kandalar, le second, à M. Guérout, est un fils de Le Sphinx, pur sang, et d'une fille de Kent. C'est un bel alezan de 1 m. 60, très fait en cheval de selle, très bien orienté dans ses rayons, avec une belle profondeur de poitrine et une grande finesse de tissus. On lui voudrait plus d'importance dans son ensemble pour faire un étalon; son galop est parfait. Il a atteint 10.000 francs aux achats.

Roméo, par Vaucros, à M. Godefroy, classé troisième et acheté 9.000 fr., dont nous avons déjà parlé, était l'animal le mieux fait en étalon de selle.

Le quatrième, Kepler, par Osiris, demi-sang, et Nisko, demi-sang, à M. Guérout, acheté 8.500 francs, est un animal très osseux, d'un joli modèle, très type selle, avec les épaules en place, la fesse descendue et les articulations près de terre. Ce sera un bon étalon quand il aura pris du gros; ses allures sont très bonnes. Il a été acheté 8.500 francs.

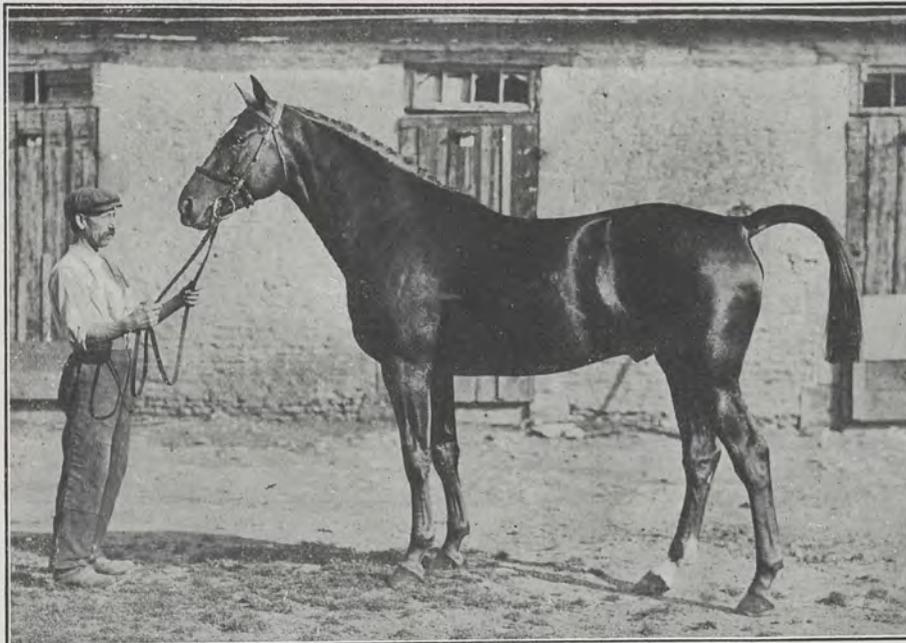
Kiki, par Cymbalier, demi-sang, et Fuschia, à M. Brion, cinquième prime, est un animal d'une jolie silhouette; l'épaule est bonne, mais le jarret est un peu loin. Il fut acheté 8.000 francs.

Kaki, par Benjamin et James Watt, à M. Ballière, classé sixième, est un animal bien fait, important et compact; son jarret est bien en arrière et ses articulations sont près de terre. Il galope bien et a été payé 7.000 francs.

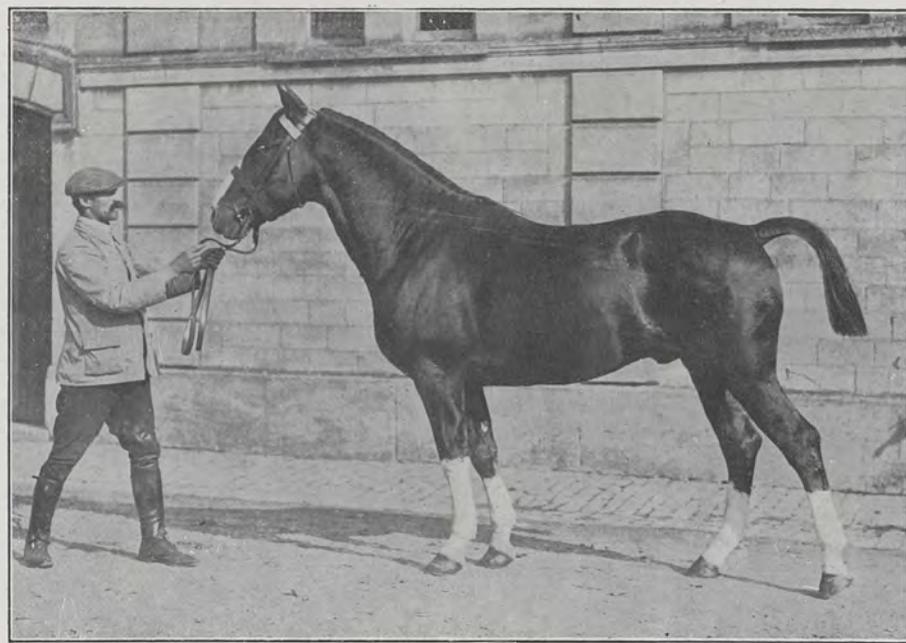
Le septième, Kachemir, un bon rouan, par Quartier Maître et fille de Levraut, à M. Desmanneaux, était acheté 7.000 francs.

Kazan, classé huitième, un Le Sphinx et fille de Vobiscum, d'un joli modèle quoiqu'un peu léger, appartenant à M. Godefroy, faisait 6.500 francs.

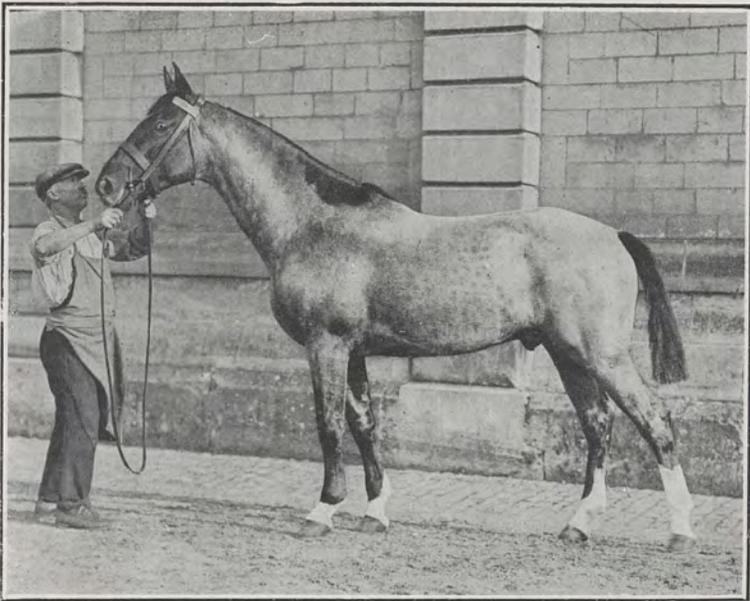
Kronstadt, le neuvième, animal distingué et important, par Azur et Harley, à M. Desmanneaux, atteignait 6.500 fr.



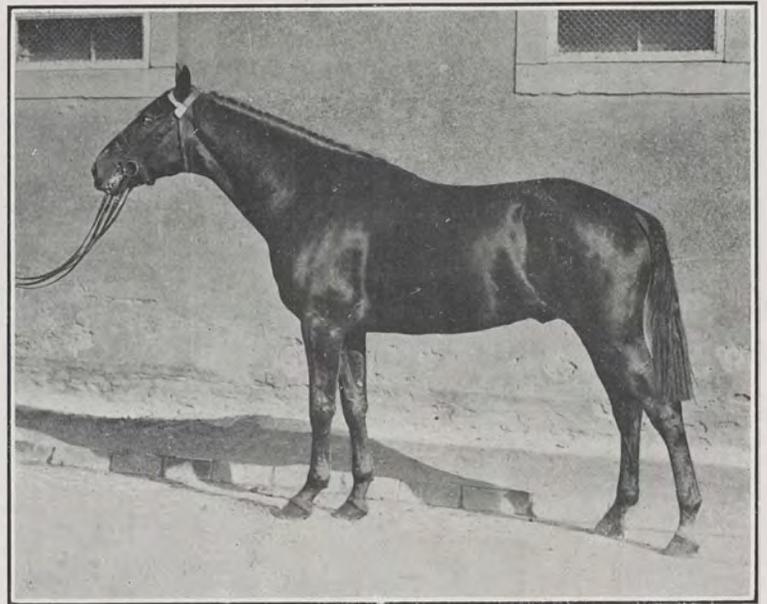
KANDALAR, ALEZAN, 3 ANS, 1 M. 60, PAR LE SPHINX, P. S., ET FILLE DE KENT, 1/2 SANG DEUXIÈME DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 10.000 FRANCS A M. GUÉROULT



ROMÉO, ALEZAN, 3 ANS, 1 M. 60, PAR VAUCROS, 1/2 SANG, ET FILLE DE MAHOMET II TROISIÈME DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 9.000 FRANCS A M. GODEFROY



KACHEMIR, ROUAN, 3 ANS, 1 M. 60, PAR QUARTIER MAITRE ET FILLE DE LEVRAUT
7^e DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 7.000 FRANCS A M. DESMANNETEAUX



KAKI, ALEZAN, 3 ANS, 1 M. 65, PAR BENJAMIN ET FILLE DE JAMES WATT
6^e DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 7.000 FRANCS A M. R. BALLIÈRE

La dixième prime revenait à Joyeux, par Lorient et Dacapo, à M. Hubert, et Kalnoky, par Azur et James Watt, à M. Lebaudy, se classait onzième et était pris pour 6.500 francs.

Kronprinz, par Cerbère et une fille d'Ali, pur sang, qui s'assurait la douzième prime, bel animal qu'on eût voulu voir plus étendu, était acquis 6.500 francs à M. Jourdan.

Jack Bonita, enfin, par Dick Bonita et Tamise par Célestin, pur sang, à M. A. Roy, très joli cheval, important et compact, accusant beaucoup de qualité, auquel on pouvait toutefois reprocher des dessous un



LE TERRAIN DE CORMELLES PENDANT LE CLASSEMENT

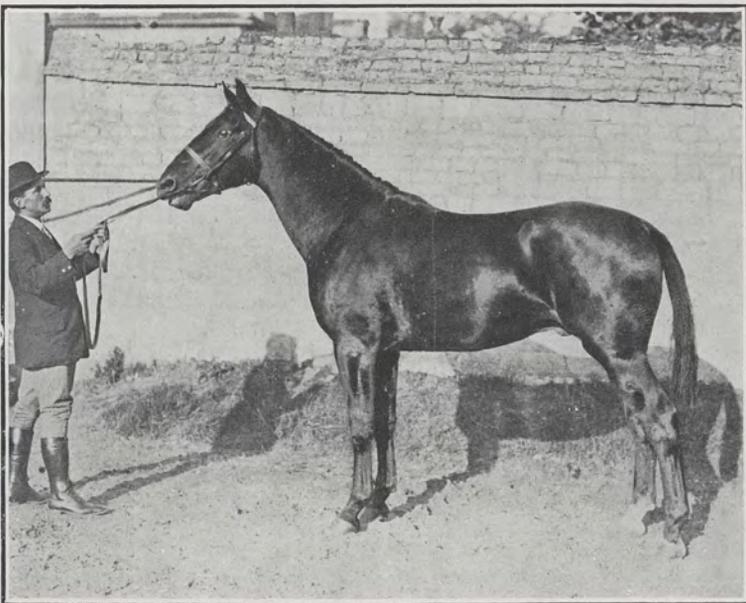
peu légers, s'adjugeait la dernière prime et était acheté 6.500 francs.

Ajoutons, pour terminer, que 13.800 francs, répartis en 13 primes variant de 2.000 francs au premier à 800 francs au treizième, furent alloués aux propriétaires des chevaux classés dans cette épreuve.

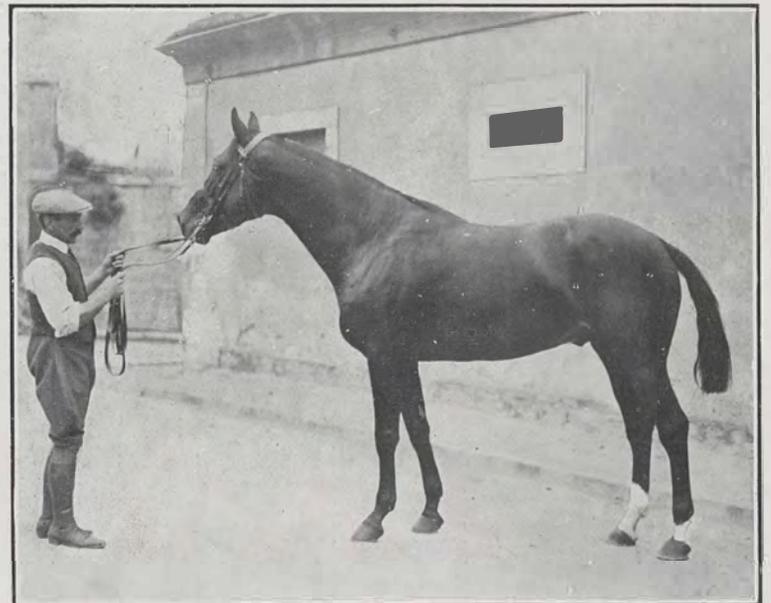
Nous continuerons dans notre prochain numéro le compte rendu des achats de Caen au cours desquels 114 étalons de demi-sang furent achetés pour une somme totale de 845.000 fr.

A. LE COMTE.

(A suivre.)



KÉPLER, BAI, 3 ANS, 1 M. 61, PAR OSIRIS ET FILLE DE NISKO
4^e DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 8.500 FRANCS A M. GUÉROULT



JACK BONITA, BAI, 4 ANS, 1 M. 60, PAR DICK BONITA ET FILLE DE CÉLESTIN
13^e DU CONCOURS-ÉPREUVE, ACHETÉ 6.500 FRANCS A M. A. ROY



VUE GÉNÉRALE DE LA PISTE DU CONCOURS HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

Clichés de Givenchy

CONCOURS HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

La jeune Société du Concours Hippique de Compiègne vient d'ouvrir pour la seconde fois ses portes au public, du 5 au 13 octobre dernier.

Le cadre en est charmant. Le parcours, formé d'obstacles naturels, paraît gros au premier abord ; mais il est très sautant et les chevaux vraiment supérieurs peuvent y déployer leur talent.

Le Comité est présidé par son fondateur, l'honorable député et maire de la ville, M. Robert Fournier-Sarlovèze, toujours tout dévoué à la chose publique, c'est-à-dire à la prospérité de Compiègne. Il est assisté de deux vice-présidents : le comte Ch. de l'Aigle, sportsman accompli, l'auteur d'un mémoire sur l'*Utilité de la Vénérerie en France*, couronné par l'Académie des Sports en 1911, et le comte Alexandre d'Orsetti, le sympathique président du Concours Hippique du Touquet.

M. Jacques de Vienne, l'habile commissaire général, dirige les opérations avec une sûreté de coup d'œil, qui ne né-

glige aucun détail. C'est dire que rien ne cloche. Les concurrents sont venus nombreux, car plus de 200 chevaux ont pris part aux différentes épreuves et les propriétaires ont paru contents, ce qui est bien rare à l'époque actuelle.

Dimanche 5 octobre. — Malgré la concurrence de Longchamp (Prix du Conseil Municipal), Compiègne vit affluer un public local très empressé à voir les attelages de chevaux de trait du pays.

Le matin, le jury, composé de MM. d'Agnel de Bourbon, directeur des Haras, président, le baron de Ségonzac, président de la Société Hippique du Norfolk Compiégnois, et M. Gaillard, avait examiné ces chevaux en détail. — Prix : 1^{er}, M. M. Cardon pour son attelage à deux ; 2^e, Impérial Cadet, au comte de Toulouse-Lautrec ; 3^e, Rivoli, à M. Cardon, etc. La séance se termina par l'exhibition de trois superbes breaks des Haras, attelés l'un de 5 ardennais, le second de 4 hackneys et le troisième de 4 anglo-normands.

Puis vint le Prix de La Forêt (offi-



QUELQUES OFFICIELS DU CONCOURS DE COMPIÈGNE

De gauche à droite : MM. G. Prisse, Ch. de Salverte, comte A. d'Orsetti, J. de Vienne, commissaire général R. Fournier-Sarlovèze, président général Dor de Lastours, duc de Gramont, baron Merlin, comte H. de Buisseret



BROWN OWL, MONTÉ PAR M. LE COMTE DE PRACOMTAL
ESCALADANT LE PIANO



FENIMORE, MONTÉ PAR M. P. CRÉPIN, FRANCHISSANT
LA BUTTE

ciers), 30 engagements. — Les six premiers, « sans aucune faute », se classaient comme suit, d'après le temps : 1^{er}, Allons-Y, à M. le capitaine Augier, monté par le propriétaire ; 2^e, Vigilante, au lieutenant Hartaude, monté par le lieutenant de Cheffontaine ; 3^e, Othello, au lieutenant Evain, monté par le lieutenant Lassardière, etc.

Lundi 6 octobre. — Chasse à courre de l'équipage du Francfort, à M. le marquis de l'Aigle.

Mardi 7 octobre. — Concours des hunters de poids légers. — Le jury, composé de MM. le général de Lagarenne, président, baron de la Motte et le comte H. de Buisseret, examine dans la matinée les 36 chevaux inscrits dans cette catégorie, au double point de vue du modèle et des allures. A deux heures, les mêmes chevaux sont présentés au galop sautant par deux des obstacles très faciles.

Le premier classé, Avenue Montaigne, à M. Paul Miot, est un ravissant modèle de hunter pour 80 kilos. Sa pièce d'épaule est admirable, ainsi que son passage de sangles. Comme tous les chevaux bâtis en montan, il paraît un peu court de côtes et limité dans son arrière-main, mais c'est un effet d'optique occasionné par l'exagération de son épaule.

Le second classé, Insolent, à M. Brodin, est très connu par ses nombreux succès en 1912 et 1913. Il était un peu lourd d'aspect pour la classe des poids légers.

Il est puissant et doit être encouragé.

Le troisième, Le Touquet, au comte Léopold d'Orsetti, monté par le lieutenant d'Orsetti, son frère, est un excellent serviteur, très gros sauteur, que nous avons vu cette année à Spa dans les steeple-chases pour hunters.

Le quatrième, Fauvette, à la comtesse du Passage, doit surtout sa place, je pense, à la monte impeccable de sa charmante propriétaire, une de nos meilleures amazones actuelles.

Puis venaient un grand nombre de bons chevaux. On peut dire que tous les animaux présentés étaient classables de selle. Quels progrès on a fait en France depuis quelques années !!!

A 2 h. 1/2 se disputa le Prix de la Ville de Compiègne (officiers), qui comportait 1.200 fr. de prix. Le 1^{er} revint à Chantrelle, au chef d'escadrons de Palma, montée par M. le lieutenant de Martimpres ; 2^e, Galopin, au chef d'escadrons Chevalier, monté par le lieutenant Barrière ; 3^e Vigogne, au lieutenant Cheffontaine, monté par le propriétaire, etc.

Mercredi 8 octobre. — Le paper-hunt porté au programme fut conduit par M. Henri Catoire, qui s'acquitta de ses fonctions de la façon la plus satisfaisante. Reçus au château de Rimerlieu par M. le comte de Béthune, qui les accueillit avec la plus grande affabilité, trente-



AVENUE MONTAIGNE, A M. P. MIOT
PREMIER DU CONCOURS DE HUNTERS POIDS LÉGERS

cinq cavaliers, dont six dames, prirent le départ à 9 h. 45.

L'arrivée eut lieu au château d'Annel, où M. et Mme Depew et Mlle Park offrirent très gracieusement un lunch debout.

L'après-midi, 65 concurrents disputèrent le Prix Lafayette. En voici les résultats : 1^{er} prix, Actéon, à M. Gailliard ; 2^e, Heart's Delight, à M. J. Potin, montée par M. Louis Bourbon ; 3^e, Grasshopper, à MM. le comte d'Havrincourt et J. Lebon, monté par M. Léon, etc.

Jeudi 9 octobre. — Chasse à courre de M. le vicomte de Chézelles, et courses plates sur l'hippodrome du Putois.

Vendredi 10 octobre. — La matinée fut consacrée au concours des hunters pour *gros poids*, qui réunissait 25 concurrents. Le jury était composé de MM. le général de division Dor de Lastours, président, Jénart et Ch. de Salverte. Après examen du modèle et de l'état des membres, les chevaux dessellés, on passa aux allures.

Le président, toujours plus jeune que le plus jeune sous-lieutenant, monta lui-même plusieurs des concurrents, afin de bien se rendre compte de leurs défauts comme de leurs qualités.

« Le bon hunter est celui qui a des épaules exagérées, et les jarrets engagés sous la masse. » Tout le reste n'est qu'accessoires.

L'après-midi, à 1 h. 1/2, épreuve d'obstacles par 2. Le classement se fit ainsi : Coefficients : modèle, 10 ; allures, 10 (pas, 4 ; trot, 2 ;

galop, 4) ; obstacles, 5. Les notes allaient de 1 à 10 pour chaque coefficient.

Le premier classé, Nemrod, à M. Brodin, est un vrai weight carrier, trapu, hanchu, près de terre, court dessus et long dessous, énormément de sang sous son enveloppe commune. Arrêté, il a l'air placide d'un bon géant ; mais aussitôt en mouvement, il s'a-

nime, engage ses jarrets sous sa masse et donne par son équilibre l'impression d'une complète sécurité pour le cavalier. C'est là, du reste, le jugement que porte sur lui l'excellente sportswoman qui le présentait, Mme Gustave Goldsmith.

Le second classé, Volant, à M. Henri Catoire, est d'un modèle plus élégant. Il offre une distinction dans l'avant-main, un bec, qui fait grand honneur à la maison Bartlett et Douay qui sut le découvrir et lui faire passer la mer. Nos voisins de l'Entente cordiale le regretteront lorsqu'il sera assagi et qu'il n'aura plus cette nervosité qui lui fit perdre une partie de ses moyens à la présentation du matin. Il

n'est pas encore maniable, à la façon dont les Anglais entendent la maniabilité.

Le troisième classé, Master Willie, à M. Gaston de Valroger, paraissait un peu frêle entre les deux premiers et le géant classé quatrième. C'est vrai ; on ne peut dire que ce soit un hunter pour



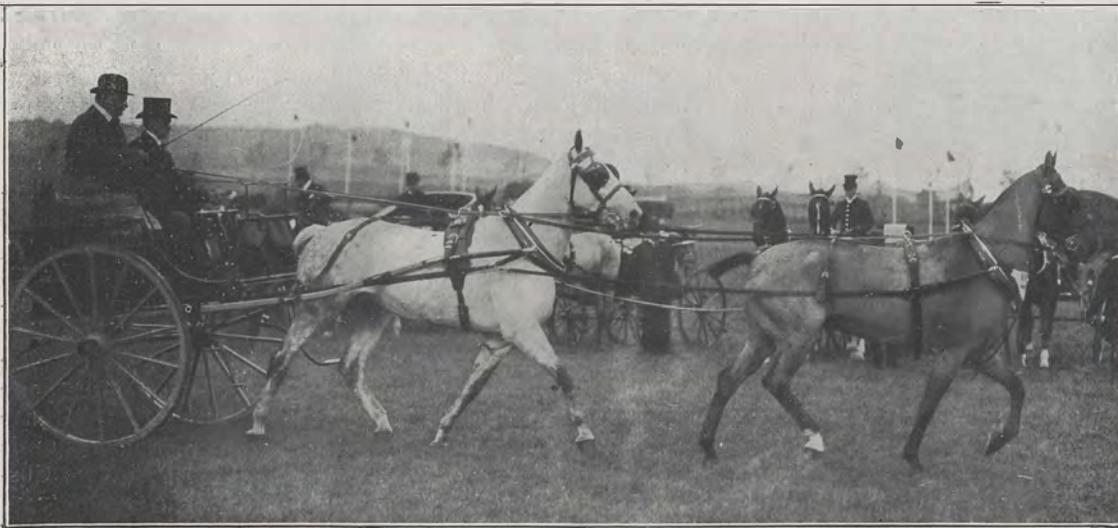
ESQUIMAU, A M. DE SANTA VICTORIA, MONTÉ PAR M. LOUIS BOURBON, AU SAUT DU BROOK



BRICKEN (M. GOLDSCHMIDT) ET GYPSY (M^{me} GOLDSCHMIDT)
CLASSÉS SECONDS DES PRIX COUPLÉS



MASTER BOB (M. BRODIN) ET BALLY (M^{me} LA COMTESSE DE PASSAGE)
CLASSÉS TROISIÈMES DANS LES PRIX COUPLÉS



LE TANDEM DU CAPITAINE WAGNER

17 stones (103 kilos). Mais il est très bien équilibré, très fort de partout; et puis, si bien présenté, s'en allant avec une telle aisance les rênes longues, les oreilles pointées en avant, attentif à son ouvrage (cutting up his work). L'un des juges, qui monte à 105 kilos, le sentit si brave sous lui que, son excellent passage aux obstacles aidant, ses coefficients de notes l'amènèrent à la troisième place; et nous ne devons pas le regretter.

Le quatrième classé, Prince, à M. André Catoire, est un vrai cheval de gros poids. Il démarre bien au galop, a bonne bouche et doit avoir pas mal de sang.

Le Prix du Chemin de fer du Nord (Omnium), qui comptait 15 handicaps, dont 4 à surcharge de 20-20-60, fut remporté par Johnny, à M. J.-M. Brodin, devant Master Bob, au même propriétaire, qui les monta tous deux, et Fiametta II, à MM. Tacquet et Lefèvre, montée par M. Dehaussy.

Samedi 11 octobre. — Le paper hunt porté au programme de cette journée avait son rendez-vous à 9 h. 3/4 du matin devant l'église du Meux. 25 cavaliers prirent le départ, dont une dame, malgré une pluie battante. Le parcours avait été tracé par le lieutenant d'Orsetti, qui ne put recevoir les compliments de tous, par suite d'un accident sans gravité. Son frère Léopold, en son absence, menait le train.

L'arrivée eut lieu à la ferme de Bouky, près du château de Varanval, appartenant au vicomte et à la vicomtesse Doria.

L'après-midi eut lieu d'abord la présentation des voitures de

l'Oise (Puissance) comportait des obstacles surélevés dont triomphèrent brillamment: 1^{er} prix *ex æquo*, Avenue Montaigne (M. P. Miot) et Gonga Dinn, à M. J. Potin, monté par M. Louis Bourbon; 3^e également *ex æquo*, The Doctor, au même, monté par M. Louis Bourbon; Djali, à M. d'Auzac de la Martinie, et Actéon, à M. Gailliard.

Dimanche 12 octobre. — C'est par un soleil radieux et la plus douce des



LA DESCENTE D'UN RAVIN PENDANT UN DRAG



RENDEZ-VOUS DE DRAG PENDANT LA GRANDE SEMAINE HIPPIQUE DE COMPIÈGNE

maître (International), dont le prix d'honneur, coupe offerte par Mme la baronne de Langlade, fut attribué à M. Monteiro de Barros, pour ses chevaux bais Harmonieuse et Hopp.

Les prix couplés (mixtes) suscitèrent ensuite une imposante levée d'objectifs, qui se braquèrent sur les gracieuses amazones et les habits rouges: les abonnés de cinématographes feront leurs délices de ces films émouvants et pleins de charme. Ces prix, offerts par M. Edmond Lantz, furent remportés: 1^{er} prix, par Nemrod, à M. Brodin, monté par Mme Goldschmidt, et Henriët, au même, monté par le propriétaire; 2^e Gypsy, Mme Goldschmidt, et Bricken, M. Goldschmidt; 3^e Bally, monté par Mme la comtesse du Passage, et Master Bob, monté par M. Brodin, etc.

Le Prix du Conseil Général de

températures que s'est clôturée cette semaine hippique de Compiègne. La présentation des attelages de trait et la Coupe du Rond-Royal étaient au programme; cette dernière épreuve mit en ligne quarante compétiteurs, qui se classèrent comme suit: 1^{er} Gladiateur, à M. Liévin, monté par L. Brodin; 2^e, The Doctor, à M. J. Potin, monté par M. Louis Bourbon; 3^e, Riquiqui, monté par M. L. d'Auzac de La Martinie, etc.

A l'issue du Concours, le Comité s'est réuni et a décidé, pour 1914, de faire une épreuve de selle pour *chevaux français* autres que de pur sang anglais, de 4 à 8 ans et susceptibles d'être achetés par la Remonte. Par contre, le concours des *hunters* comportera une série d'obstacles naturels, parcours de 2.000 mètres environ au galop de 500 mètres à la minute. CH. DE SALVERTE.

CHIENS DE DÉFENSE

CONTRE LES CONCOURS GROTESQUES

On se rappelle très certainement qu'en décembre dernier eut lieu, aux Moulins de Sannois, une démonstration du travail du chien de police en terrain varié. Cette journée, qui obtint un succès considérable, avait pour objet le désir d'un certain nombre d'amateurs de montrer que leurs chiens, dressés par eux, étaient capables de se conduire utilement dans n'importe quelle circonstance. Elle avait aussi pour but de répondre à la critique que l'on a pu trop justement formuler à l'égard de la majorité des chiens de police en les qualifiant de chiens de cirque.

Depuis longtemps déjà cette manifestation s'imposait. Nous-mêmes, à plusieurs reprises, chaque fois que l'occasion se présentait, n'avions cessé de la réclamer et de montrer quels avantages ceux qui réussiraient à la mener à bien ne manqueraient pas de retirer pour la réputation de leurs chiens et la leur également. Une difficulté cependant, une grosse difficulté matérielle, en empêchait la réalisation : il s'agissait de trouver le terrain. Si, pour nos chiens, une chasse giboyeuse suffit à faire de beaux field-trials, le champ où peuvent opérer des chiens de défense ne se rencontre pas aussi communément. L'idéal serait que ces épreuves eussent lieu à l'endroit même où les concurrents sont destinés à être utilisés, c'est-à-dire dans la rue, dans les maisons et dans les cours. Mais allez donc tenter l'expérience dans un quartier de Paris, même le plus tranquille, ou en banlieue ou en province. Quels incidents ne provoquerait-elle pas ?

Aux Moulins de Sannois, les conditions de la réalité se trouvant à peu près remplies, l'occasion fut vite saisie. C'est ainsi que nous vîmes successivement les chiens travailler dans un chemin désert, sur la grand-route, dans un pavillon, dans un café, dans des caves, puis la nuit dans d'autres circonstances encore. Ce fut très concluant.

Or, tout récemment, a eu lieu à Paris, dans un ring établi sous un marché couvert avec la foule des spectateurs autour, une copie de ce qui s'est passé à Sannois. Une copie ! le mot est inexact,

c'était bien plutôt la parodie des épreuves qui nous ont si vivement intéressés. Dans quelques mètres carrés entourés de barrières, on

demanda aux chiens d'exécuter différents exercices sur des thèmes variés, comme à Sannois. C'est ainsi que l'on fit assister le public à l'attaque et à la défense d'une dame se rendant à la poste avec une lettre chargée, à l'aide apportée à une fillette victime d'un satyre, à la capture d'un bandit réfugié sur un toit et autres spectacles de même genre. On se rend compte de tout le ridicule d'une semblable représentation. Le chemin désert était figuré par la piste du ring ; l'endroit écarté où la fillette avait été entraînée ne pouvait être, naturellement, que ce même ring et le toit de la maison c'était celui de la cabane haute de deux mètres où l'on fait exécuter aux concurrents des exercices de sauts. Vous dire que ces diverses exhibitions n'obtiennent pas un succès fou serait mentir. Le public les aime, comme il aime tous les spectacles de la foire. Mais la vérité oblige également à constater que les rares amateurs sérieux qui se trouvaient « dans la salle » jugèrent cette représentation profondément grotesque.

Les concours en terrain fermé sont nécessaires, indispensables. Il faut que de temps à autre et partout, des sociétés, des groupements prennent l'initiative de leur organisation afin de contribuer à répandre dans la foule le goût du chien de défense. A chacune de ces réunions, quelques spectateurs s'enthousiasment et, rentrés chez eux, cherchent à se procurer un chien et se mettent au dressage. Ce seront plus tard

des utilisateurs. En même temps qu'ils servent à une propagande

bienfaisante, ces concours ont une autre utilité : ils doivent être pour les chiens qui y figurent des examens de dressage, l'occasion pour leurs propriétaires de se rendre compte du degré exact des moyens de leurs chiens, de montrer ces moyens à quelques connaisseurs, de les faire apprécier, d'apprécier eux-mêmes ceux des autres concurrents, d'apprendre, de comparer, de se perfectionner ; ils sont extrêmement utiles.

Aujourd'hui, une réglementation sé-



RIEN DE LA BARAQUE DU RING



LE SAUT D'UN MUR VÉRITABLE

rière et raisonnée, appliquée partout — nous voulons dire partout où les concours sont sérieusement organisés — en a rendu les résultats acceptables. Eh bien, ce rôle n'est-il pas suffisant et suffisamment chargé? Consciencieusement rempli, il aura les plus heureux effets sur l'avenir du chien de police et sur son utilisation. Cette dernière se trouve affirmée par ces démonstrations en terrain varié dont on a prouvé la réalisation possible. Elles seront évidemment moins fréquentes, pour les raisons que nous avons indiquées plus haut et aussi parce qu'elles nécessitent une grosse dépense sans espoir de recettes, même minimales. Mais il se trouvera toujours des amateurs généreux, des sociétés assez riches pour en assurer un nombre suffisant. A leur sujet, il n'y a aucune crainte.

Ainsi les uns et les autres se complétant parfaitement, nul besoin pour les premiers d'empiéter sur les programmes des seconds.

Quand on voit dans des concours de ring essayer de rendre par de grossières images quelques-uns des multiples cas dans lesquels le chien de défense se montrerait utile, on ne peut que s'élever contre de semblables agissements qui ridiculisent leurs auteurs en même temps qu'ils menacent de déprécier considérablement la portée des expériences exécutées avec toutes les garanties qu'elles méritent. On comprendra facilement que si de telles caricatures devaient se généraliser, une confusion ne tarderait pas à s'établir dans l'esprit du public, et que ce n'est pas elles qui bénéficieraient du succès des manifestations sérieuses, ce sont bien plutôt celles-ci à qui nuirait la stupidité des autres.

Il est indispensable qu'à notre époque où le sport du chien de défense est devenu si florissant, une réglementation sévère empêche le retour de pareils spectacles et les replace à leur véritable rang, qui est celui que nous avons indiqué.

Les choses n'iront pas toutes seules évidemment. Le chien de police fait toujours recette. Il a tenté et tente encore plus d'un impresario. On pourra difficilement empêcher que ceux qui montrent des numéros de ce genre dans le seul but d'attirer le public payant à leurs guichets n'inscrivent sur leurs affiches des « tableaux » aussi alléchants et aussi sensationnels. Les bons gens seront toujours attirés par le drame ou par la comédie et vous pensez bien que voir comment se comportera un chien à l'égard du satyre est d'un intérêt autrement passionnant que

celui qui s'attache à une simple question de dressage.

Mais quand même, par le moyen de l'homologation des résultats, par des sanctions sévères prises contre les juges et les organisateurs sportifs qui se prêteraient ou se livreraient à ces fantaisies, il sera possible de réduire au minimum le nombre de ces spectacles carnavalesques.

C'est aux sociétés qui ont assumé la tâche de conduire utilement le dressage des chiens de défense, et qui y ont d'ailleurs pleinement réussi, de prendre en mains la direction de ce nettoyage nécessaire. Si elles ne le font pas, elles seront doublement fautives, d'abord parce qu'elles ne rempliront plus le but qu'elles se sont imposé, ensuite parce qu'elles compromettront gravement la stabilité des résultats qu'elles ont déjà acquis. Bientôt dominées par les dresseurs de fantaisie, elles ne tarderont pas à leur céder forcément la place et le moment ne sera pas loin où elles se verront dans l'obligation de disparaître.

JACQUES LUSSIGNY.



UNE ATTAQUE SUR ROUTE

A propos du Congrès de Tir aux Pigeons de Monte-Carlo

Les explications suivantes répondront aux nombreuses questions qui nous sont posées au sujet du prochain Congrès de Tir aux pigeons qui se tiendra à Monte-Carlo du 2 au 6 décembre prochain.

Le Tir aux pigeons de Monte-Carlo désire simplement offrir à tous les tireurs du monde une occasion unique de se réunir, de discuter courtoisement les questions qui les intéressent.

Sans établir à l'avance ni vouloir imposer un programme, les questions à discuter pourront être celles concernant :

1° LE STAND. — Boîtes, ordre d'appel des tireurs, hauteur et distance de la barrière, etc. ;

2° LE FUSIL. — Calibres, charges et examen des cartouches, garde et entretien ;

3° LE TIREUR. — Conditions d'admission et d'exclusion dans les stands ; handicap ;

4° LES PROGRAMMES ET RÈGLEMENTS. — Unification, les entrées.

Pour rendre féconde la tâche des organisateurs, il est à désirer que nombreux soient les orateurs qui arriveront avec des études documentées.

Dans ce but, chaque tireur recevra, ces jours-ci un bulletin, d'adhésion qu'il est prié de renvoyer après l'avoir rempli et complété par l'indication du sujet qu'il désire traiter.



DANS LES CONDITIONS DE LA RÉALITÉ



Clichés N - Y. Zoo Soc.

LE NOYAU DU TROUPEAU DE BISONS DU « MONTANA RANGE » AU JARDIN ZOOLOGIQUE DE NEW-YORK

LA RENAISSANCE D'UNE RACE

Le bison (*Bison Americanus*), qui errait jadis par troupes innombrables à travers les immenses déserts herbus du Far West, a presque disparu, on le sait, du continent américain.

Les causes de cette extinction quasi complète, ou plutôt de cette destruction, sont connues. Le principal facteur était la tolérance dont le gouvernement des Etats-Unis faisait preuve envers les impitoyables massacreurs de ces malheureuses bêtes.

Je dis bien : massacreurs ; c'est, en effet, le seul nom que méritent ces hommes qui tuaient sauvagement et sans discernement des animaux pouvant compter parmi les plus précieux que le continent américain ait jamais possédés.

On estime à soixante millions le nombre des bisons qui, en 1800, paisaient dans les immenses prairies du Canada et des Etats-Unis. Ce troupeau fantastique était réduit, en 1895 — j'hésite vraiment à le dire — ... à huit cents têtes.

La race entière semblait alors vouée à une destruction irrémédiable, mais le gouvernement américain, regrettant son erreur première, résolut de tirer parti de ces quelques survivants. Il fit voter à cette époque, par le Sénat, un bill tendant à la protection des derniers bisons. Cependant ce bill resta lettre morte jusqu'en 1905, date de la fondation de l'« American Bison Society, Société du Bison américain », qui s'occupe avec un louable zèle de l'avenir de l'espèce autrefois si puissante. Grâce surtout aux efforts incessants du fondateur de cette Société, M. Hornaday, directeur du Jardin zoologique de New-York, les Etats-Unis possèdent aujourd'hui trois immenses parcs où se reproduisent et se multiplient, désormais en toute tranquillité, les ultimes représentants d'une race condamnée, naguère encore, à s'éteindre lamentablement.

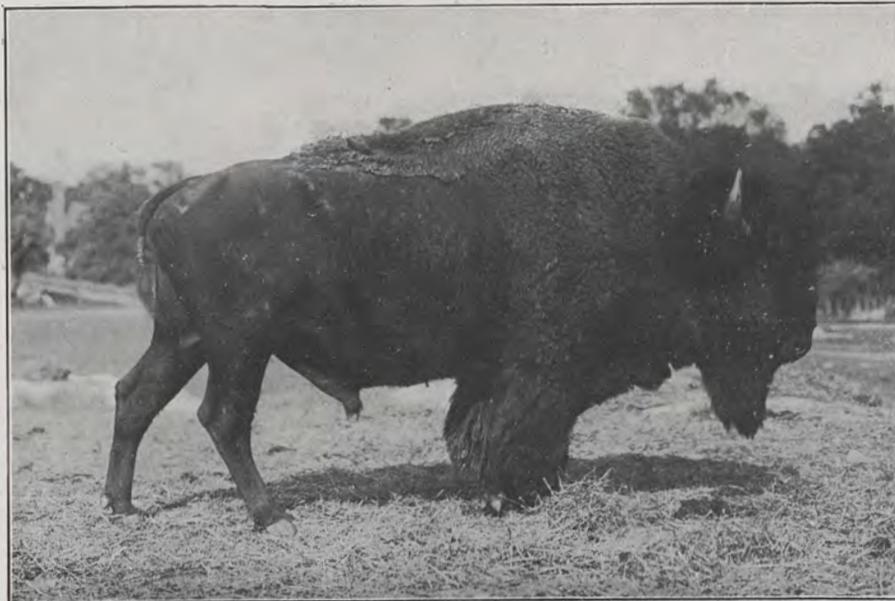
Ces parcs dont la création fut votée par le Congrès sont : une réserve dans le parc national de la Yellowstone, dans l'Etat du Wyoming, le « Montana Range », dans le Montana, et le « Wichita Range » ; dans l'Oklahoma.

Cependant, malgré le vote du Congrès, le gouvernement américain n'a jamais acheté un seul bison. Les noyaux des troupeaux installés dans les différents ranges lui furent tous donnés en cadeau.

A l'exemple des Etats-Unis et toujours à l'instigation de la Société du Bison, le Canada créa également des parcs à bisons, à Banff, dans le « Elk Island », et notamment à Wainwright, dans le comté d'Alberta, où est établie la plus grande réserve de bisons du monde,

— elle compte aujourd'hui plus de mille têtes.

On s'est ingénié à reproduire dans tous ces parcs, aussi exactement que possible dans des lieux clôturés, les conditions dans lesquelles vivaient les bisons en leurs jours de liberté. Ces enclos renferment de vastes pâturages où les bêtes trouvent, en été, une nourriture abondante. En hiver, on les a, jusqu'ici, nourris avec du foin d'alfalfa ramassé dans les parcs mêmes. A mesure que leur nombre augmentera et qu'il n'y aura, par conséquent, plus rien à craindre pour la sauvegarde de la race, on ne prendra plus cette précaution à laquelle leur merveilleux instinct suppléera, d'ailleurs, sans difficulté.



LE PLUS BEAU BISON MALE DU TROUPEAU DU JARDIN ZOOLOGIQUE DE NEW-YORK

Les bisons se sont assez rapidement habitués à leur nouvel habitat. D'abord stationnaire, leur nombre s'accroît, surtout depuis quatre ans, de façon tout à fait remarquable. En effet, de 1908 à 1912, il a passé de 1.310 à 2.907, soit une augmentation de plus de 100 pour cent.

Somme toute, si, pendant quelques années encore, l'American Bison Society, les gouvernements américain et canadien ont la constance — et ils l'auront — de continuer leur œuvre réparatrice, on peut tranquillement affirmer que, humainement parlant, la crise est passée pour le bison et que son avenir est aujourd'hui définitivement assuré.

L. KUENTZ.



L'AVENUE ALEXANDRE III PENDANT LE SALON DE L'AUTOMOBILE

Le XIV^e Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sports

(Suite et fin)

Nous avons dit, la semaine dernière, quelle était la tendance du Salon actuel et quelle participation y avaient donné, à côté de notre grande industrie française, les industries étrangères, particulièrement celles d'Angleterre et d'Amérique.

Maintenant que le Salon est terminé, il nous est loisible, pour notre industrie française, d'examiner ce qu'il convient de faire pour les années suivantes.

On ne discute plus maintenant l'opportunité de la date du Salon ; toutefois, croirait-on qu'à une dernière réunion de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'automobiles, c'est par 10 voix contre 6 que le principe du Salon pour l'année prochaine a été voté ? Encore, la Chambre Syndicale des Constructeurs a-t-elle décidé qu'elle se réservait, au mois de janvier prochain, de prendre certaines décisions pour savoir si ce Salon de l'année prochaine serait un Salon de voitures de tourisme et de poids lourds !

On croit certainement rêver en prenant connaissance de déclarations semblables, et on se demande ce qu'il faut à certains de nos constructeurs pour que l'exposition de l'année soit considérée comme un succès ?

La vérité, c'est qu'il y a quelques maisons, dont certaines sont plutôt en retard sur les autres et qui ne veulent pas laisser le commerce libre, ni venir au jour les nouvelles usines. Ces tardigrades cherchent à enrayer le développement général de l'industrie automobile au bénéfice de leurs intérêts particuliers.

Il est désolant de penser que ce sont des industriels ayant cette mentalité qui peuvent avoir à l'occasion une voix prépondérante dans la direction d'une industrie qui vient de montrer par ce Salon toute la vitalité des commerces et des industries qui touchent aux locomotions mécaniques.

Jamais on n'avait connu au Grand Palais d'affluence aussi considérable ; jamais même, les jours, dits « selects », à 5 francs d'entrée, on n'avait enregistré un nombre aussi grand de visiteurs ; jamais les agents n'étaient venus aussi nombreux. C'est pour cela, sans doute, que quelques intéressés voudraient essayer encore de

lutter contre une exposition annuelle. C'est réellement à n'y pas croire.

N'a-t-on pas vu, à propos des véhicules industriels, combien les dirigeants de l'industrie automobile se préoccupent fort peu d'initier le grand public à toute cette branche de locomotion utilitaire qui avait été installée au Cours-la-Reine ?

Plutôt que de se gêner et de faire l'impossible pour que ces véhicules de poids lourds, qui rendent tant de services dans les différentes branches de notre activité nationale, soient exposés au Grand Palais, on a préféré leur construire, à la dernière minute, une annexe qui fermait à 4 h. 1/2 de l'après-midi, où il venait 2.500 visiteurs par jour, tandis que 20.000, 30.000, 50.000 auraient pu examiner tous ces camions nouveaux, tous ces transports en commun, pompes automobiles, voitures de désinfection, voitures d'assainissement, camions électriques et vingt autres applications qui constituent déjà pour l'industrie automobile peut-être le cinquième ou le sixième de sa production totale.

Le 7 novembre prochain va s'ouvrir, à Londres, le Salon de l'Olympia. On pourra juger de l'importance qu'il aura par rapport à celui de Paris et on n'y verra rien de nouveau que ce qu'on a vu au Grand Palais.

Car de la foule des étrangers qui sont venus visiter notre exposition avant que d'aller à Londres, nous en avons retiré un grand bénéfice, surtout parce qu'à ces étrangers nous leur avons fait connaître qu'il faut venir à Paris avant que d'aller à Londres.

Nous avons ainsi commencé à fixer dans notre capitale le marché mondial de l'automobile. Ce serait un crime et une folie que de ne pas continuer.

Nous savons que le Salon est voté en principe pour l'année prochaine, mais une Chambre Syndicale sérieuse se devrait de ne pas avoir à décider chaque année, laissant les constructeurs et les agents toujours dans l'indécision et dans le doute.

C'est ce dont souffre notre industrie automobile, d'avoir à sa tête des dirigeants qui ne décident pas et qui voient le commerce et l'industrie par le petit bout de la lorgnette.

De tous les stands, l'un des plus suivis a été le stand UNIC. Les transactions y furent importantes et nombreuses. Les visiteurs qui s'y pressèrent ne se fatiguèrent pas d'admirer quel art et quelle précision révélait la mécanique des différents types de châssis que cette grande marque exposait avec un légitime orgueil.

M. Georges Richard, qui l'a faite de son cerveau génial et l'a conduite d'une main sûre à son apogée, peut être fier de l'engouement du public pour la fabrication de ses modèles, dont la réputation mondiale lui a justement valu, pour le prestige apporté par ses créations à une industrie française, la croix de la Légion d'honneur.

D'un mot, nous signalerons les véhicules commerciaux qu'exposait au Cours-la-Reine la Société Unic et qui constituaient un ensemble des plus intéressants.

Mais ici notre attention est surtout retenue par les voitures de tourisme exposées au Grand Palais, voitures 12-14 et 17 HP torpedos à 2 places, à 4 places et à 6 places.

Le châssis est en tôle d'acier emboutie; il porte tous les organes mécaniques, et la suspension de cet ensemble est assurée par des ressorts larges et longs, à grande flexibilité.

La douceur de suspension peut encore être augmentée par l'adjonction d'amortisseurs de chocs.

Le mécanisme porté par le châssis est mis à l'abri de la poussière et des projections de boue par un carter en tôle facilement démontable.

Le moteur est à 4 cylindres, à soupapes d'aspiration et d'échappement commandées, et à allumage par magnéto à haute tension de bougies.

Tous les moteurs Unic sont monobloc et ne comportent qu'un seul arbre à cames. Le carburateur et l'échappement sont du côté gauche, permettant un réchauffage facile du carburateur.

La magnéto est du côté droit, laissant largement la place à la direction. Elle est fixée par un montage spécial à ruban qui permet le démontage instantané et facile; elle est à avance automatique dans la plupart des modèles.

Tous les moteurs Unic sont pourvus de graissage sous pression. Une pompe à huile à palettes aspire l'huile au fond du carter, la refoule dans les paliers du moteur et, par les orifices aménagés dans le vilebrequin, l'huile est ensuite amenée aux têtes de bielles.

Cette pompe fonctionne sans clapet et est, par conséquent, indé réglable; elle est disposée pour fournir une pression constante, quelle que soit la vitesse du moteur.

L'avantage de ce système de graissage est d'être rigoureusement automatique et de n'occasionner jamais aucun grippage, grâce à une lubrification abondante obtenue avec le minimum de consommation d'huile. Pour s'assurer que le graissage fonctionne normalement, il suffit de jeter les yeux sur un manomètre placé sur le tablier de la voiture.

Tous les moteurs Unic sont munis d'un carburateur automatique à pulvérisation, système Georges Richard.

La soupape d'air additionnel de ce carburateur est munie d'un amortisseur à liquide, ce qui procure une très grande économie de consommation et évite tout « baffouillage » dans les changements de régime.

Bref, les types des Etablissements Unic offrent les caractéristiques d'une fabrication sagement combinée, reposant sur

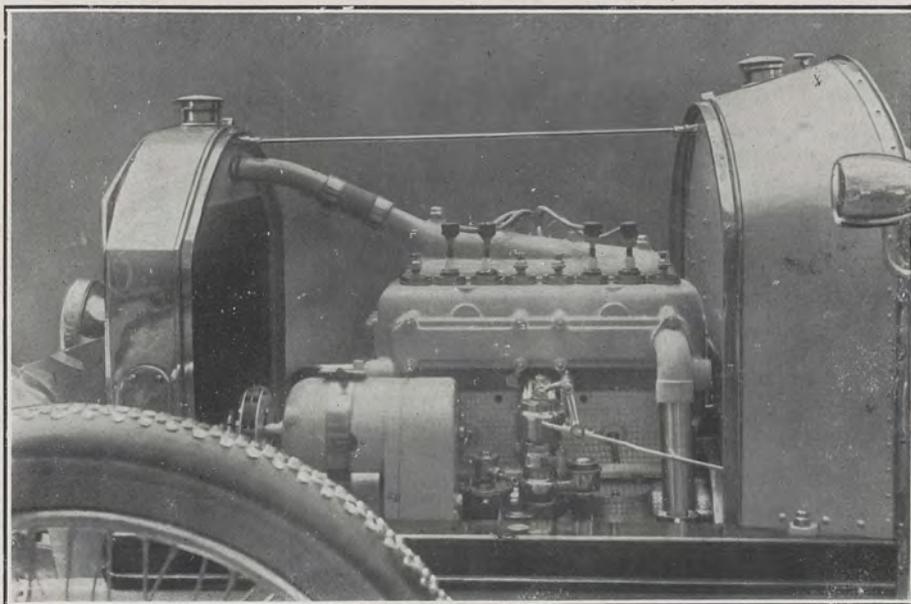
des principes de mécanique tels, qu'ils réduisent à leur minimum tout trouble possible dans le bon fonctionnement de leurs organes.

Il en est des carrosseries Unic comme de la partie mécanique. Tout y a été étudié avec le plus grand soin.

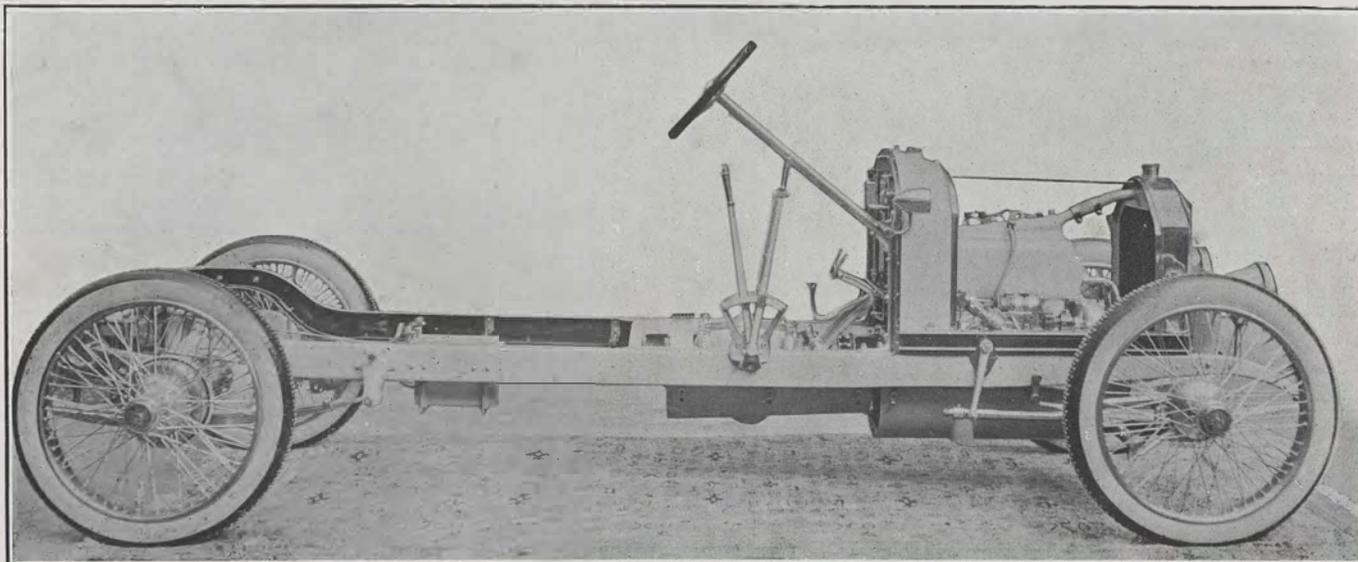
Ses carrosseries sont à la fois d'une ligne impeccable et d'une construction solide, afin de fournir des voitures élégantes en même temps que robustes.

La caisse est à bâti bois dur et panneaux tôle à l'extérieur.

Les roues sont métalliques ou en bois ordinaire, au gré du client; et, pour les carrosseries de grand luxe, la voiture reçoit une installation électrique complète; le tout joliment fini par une peinture aux filets fins et chatoyants, qui donne à l'ensemble autant de couleur artistique que la voiture recèle dans ses parties de valeur mécaniquement scientifique.



MOTEUR UNIC 12/14 HP, 4 CYLINDRES, AVEC DYNAMO POUR ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE



CHASSIS UNIC 12/14 HP, 4 CYLINDRES

ABADAL! Voilà un nom que l'on a entendu bien des fois au cours de ce dernier Salon de l'Automobile; s'il est joli, s'il sonne joyeux et clair comme une fanfare, la marque qu'il désigne a ces mêmes qualités de prestance et de perfection que reconnaît sûrement au premier coup d'œil le connaisseur averti.

Abadal est une jeune marque, qui nous vient d'au delà des Pyrénées. Elle a fait ses débuts en France au cours de ce dernier Salon, débuts absolument remarquables et qui font bien augurer de son avenir, puisqu'elle a pu s'imposer d'une manière péremptoire sur le marché français, si fermé, et forcer l'admiration du public français, si difficile, si sollicité et si gâté.

Abadal exposait au Grand Palais un torpédo de six places, une limousine, un châssis 4 cylindres et enfin un skif-torpédo 4 places.

Parlons d'abord du moteur. C'est un moteur à grand rendement, un de ces moteurs qui conviennent

particulièrement au grand tourisme, parce qu'ils permettent de tenir toutes les allures sans révéler le moindre symptôme de lassitude ou d'effort. Le moteur Abadal est monobloc, ses quatre cylindres sont désaxés, de larges soupapes interchangeable lui permettent un travail régulier et aisé. Insistons encore sur les particularités ci-dessous :

graissage sous pression; carburateur à trois gicleurs, étudié spécialement pour donner des reprises énergiques tout en consommant peu. A noter que l'attache des bielles est à quatre boulons et que les cotes du moteur sont : 75×120 , 80×150 ou 80×180 et 100×200 .

Le refroidissement est assuré par pompe. La forme du radiateur en coupe-vent a pour résultat d'augmenter la surface de refroidissement sans augmenter le maître-couple de la voiture; un ventilateur à l'arrière complète ces heureuses dispositions.

L'embrayage est un Hele Shaw à disques ondulés, fonctionnant dans l'huile. Tous ceux

qui ont expérimenté ce système savent quelles en sont les qualités de progressivité à la prise et d'adhérence parfaite en ordre de marche.

La boîte à quatre vitesses comprend des arbres très courts et de gros diamètre pour empêcher le bruit et les vibrations. Tous les engrenages sont en acier B. N. D.

Le pont arrière est constitué par un carter en acier sur lequel sont boulonnés deux tubes coniques de même métal. Est-il besoin d'ajouter que la direction présente toutes garanties de douceur et de robustesse et que les freins sont établis en vue de satisfaire à un usage fréquent et pénible si le besoin s'en fait sentir?

Il appert de ce trop rapide examen que l'Abadal a été conçue par des ingénieurs ayant soigneusement étudié leur voiture avant de la proposer au public. Ils ont voulu — et c'est un souci qui fait grand honneur à leur probité commerciale — construire d'abord, vendre après.

Félicitons-les et déplorons qu'on ne les imite pas assez fréquemment.

On n'a pas tout dit d'Abadal lorsqu'on a parlé de ses organes vitaux.

Il y a l'aspect.

S'adressant à la clientèle d'élite, Abadal n'est pas seulement la bonne voiture, c'est la belle voiture. Ici, nous trouvons un souci de la ligne qu'il faut louer, une recherche opiniâtre en vue de créer une voiture de race ayant grande

allure, à laquelle il faut rendre hommage.

Robustesse, simplicité, accessibilité, vitesse, telles sont les qualités dominantes d'Abadal. Cela ne constitue-t-il pas la voiture parfaite et irréprochable?

Pour terminer, disons un mot de cette carrosserie skif-torpédo, plus communément appelée « bateau », qui fut une des nouveautés les plus sensationnelles du Salon.

Cette voiture, si originale et d'un dessin si réussi, est une création l'Abadal.

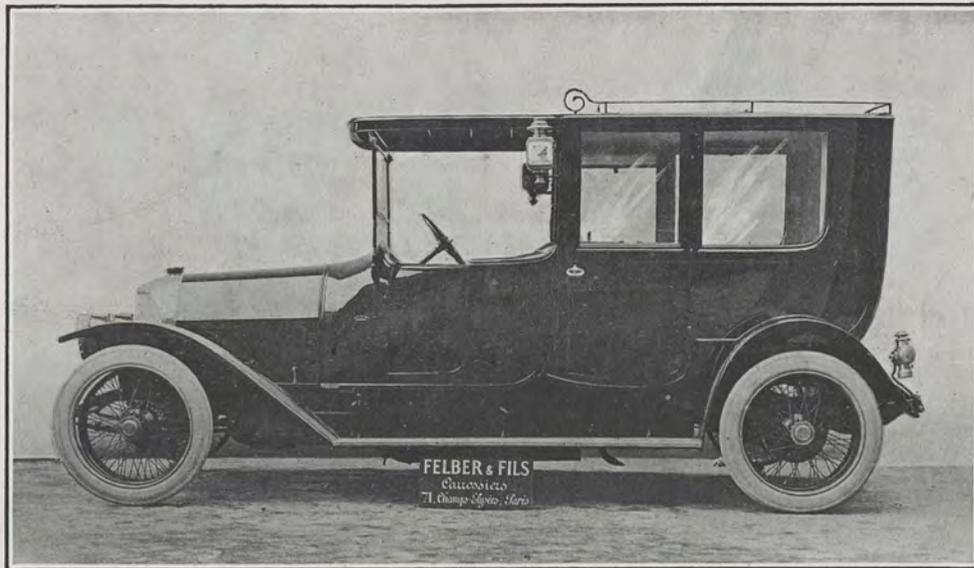
Elle a de l'automobile la vitesse, du bateau la douceur, et d'Abadal sa remarquable mise au point mécanique.

Nul doute que sous l'habile direction de M. Magne, le très aimable directeur de la marque Abadal en France, la nouvelle voiture n'affirme sous peu les qualités qu'on lui reconnaît et ne réalise les espoirs qu'on

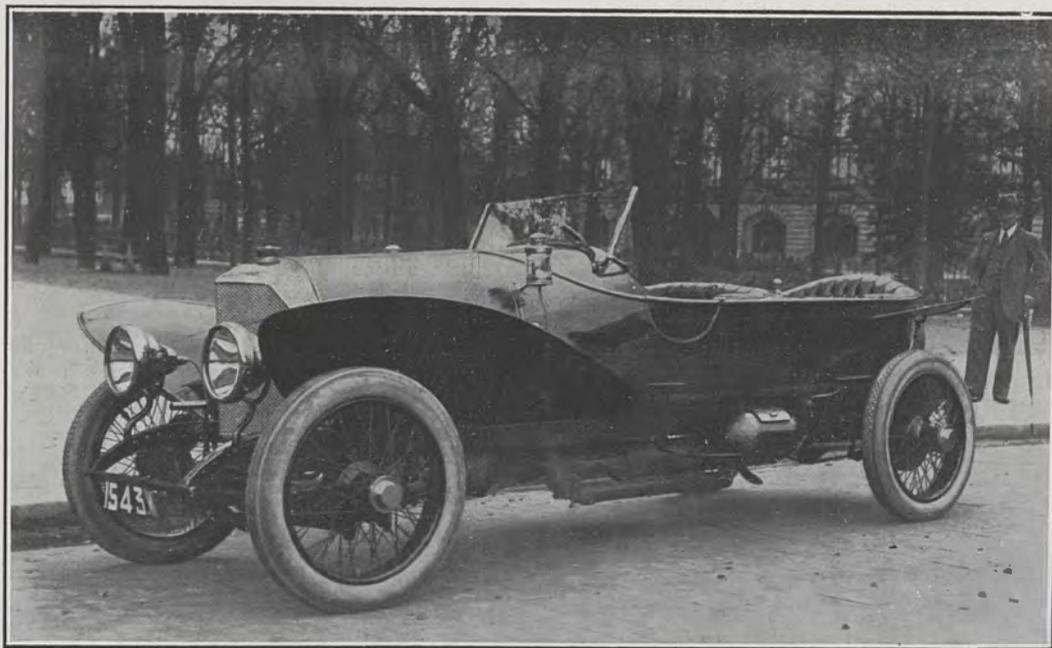
fonde sur elle.

La marque Abadal les réalisera certainement, heureuse de ratifier puisqu'elle est du pays du *Cid*, ces vers de Corneille :

« Mes pareils à deux fois ne se font pas connaître,
« Et pour leurs coups d'essai veulent des coups de maître. »



LIMOUSINE ABADAL 15 HP, 4 CYLINDRES



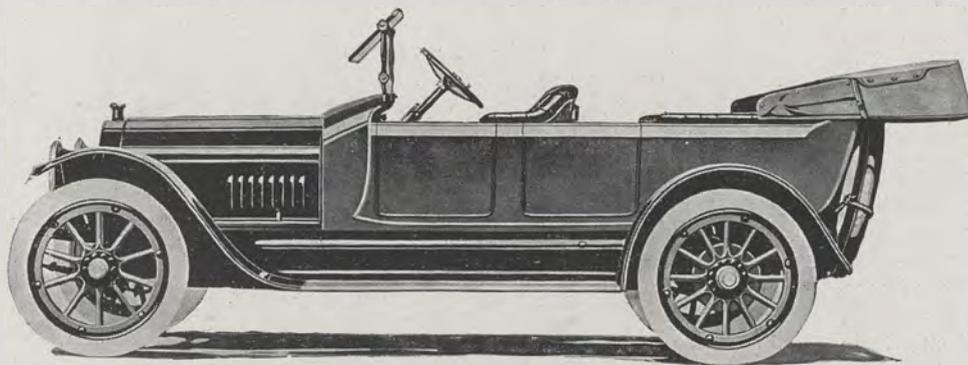
VOITURE ABADAL 15 HP, 4 CYLINDRES, TYPE BATEAU

Il y a des exceptions à toutes les règles. On dit et on répète que la spécialité des voitures américaines c'est d'être bon marché. Il faut s'entendre à ce sujet. La voiture américaine est généralement un outil de travail ; elle s'adresse généralement à la classe moyenne. Mais ce type de voiture ne représente pas toute l'industrie automobile américaine. De l'autre côté de l'eau, il est certaines firmes qui fabriquent la grande voiture, la voiture de haut tourisme, puissante et tenant la route. L'automobile JEFFERY est de celles-là, ce nous est un devoir de le reconnaître.

Jeffery est une très vieille marque. Pendant vingt et un ans, de 1879 à 1900, M. Thomas B. Jeffery se spécialisa dans la construction des fameux cycles Rambler. Depuis 1900, date à laquelle la même firme se consacra à la construction automobile, 25.000 voitures sortirent de ses ateliers. Là-bas, d'ailleurs, en Amérique, pays où les usines sont grandes comme des villes, les usines de Jeffery ont une superficie de 40.000 hectares. Un personnel très nombreux et très stable y assume la lourde responsabilité de continuer les traditions qui ont établi la réputation de Jeffery.

La marque Jeffery, construite à Kenosha, dans le Wisconsin (U. S. A.), exposait cette année dans la grande nef deux torpedos de tourisme. L'un et l'autre attiraient les regards par leur forme élégante, leur aspect confortable, leur très grande allure, disons le mot, leur chic. Jeffery est la voiture américaine « chic ». De couleur verte, de carrosserie sévère, sobre, mais extrêmement aristocratique, les deux torpedos de Jeffery ont fait sensation.

L'un était un 4 cylindres 94x130 monobloc, d'une puissance de



TORPEDO DE TOURISME JEFFERY 6 CYLINDRES

Ceux qui suivent l'évolution de la grande industrie qu'est l'industrie du caoutchouc n'ont pas manqué de consacrer l'attention qui convient à la fusion en un seul groupement de trois firmes justement renommées ; nous voulons parler de la Société Parisienne de Caoutchouc industriel, de la Société de l'Automatique Ducasble et des Etablissements Falconnet-Pérodeaud, de Choisy-le-Roi. Les deux premières de ces marques se sont, à la vérité, rendues propriétaires de la troisième et ont fondé une Société anonyme au capital de sept millions et demi, sous la raison sociale *Manufacture Parisienne de Caoutchouc*.

La M. P. C. a établi son siège social et ses bureaux 19, rue de la Pépinière, à Paris. L'usine est demeurée 151, quai de Javel, et les ateliers rue de Sablonville, à Neuilly. Ainsi constituée, disposant de moyens de production très étendus, la Manufacture Parisienne de Caoutchouc est assurée de fabriquer dans des conditions exceptionnelles de rapidité et de bon marché des produits au-dessus de toute critique. Qu'il s'agisse d'articles industriels pour usines et manufactures, de bandages pour les véhicules de poids lourds, ou de pneu-

mats pour autos, motos ou cycles, la Manufacture Parisienne fait profiter sa clientèle de l'expérience acquise par chacune des sociétés dans sa spécialité et des avantages que présente leur réunion en un groupement beaucoup plus puissant. Cela est si vrai que la Manufacture Parisienne de Caoutchouc a pour clientes habituelles les administrations de l'Etat et de la Ville de Paris. Trois cents autobus sont, à Paris, munis de bandages pleins Lutetia que fabriquait la Société Parisienne du Caoutchouc industriel. N'oublions pas la Société de transports pour les Services municipaux de la Ville de Paris, le Service automobile postal de Paris, la Compagnie générale des Automobiles de livraison, etc.

En ce qui concerne plus particulièrement le pneu d'automobiles, signalons la très sage résolution des administrateurs de la nouvelle Société : le pneu Lutetia ne court pas. Il ne s'affiche pas dans les meetings. Il a ses clients à lui, qui le connaissent et l'apprécient ; cette estime lui suffit et lui permet de vendre dans de meilleures conditions des pneus meilleurs aussi. Le Livre d'or de la Manufacture Parisienne de Caoutchouc compte d'ailleurs un grand prix à l'Exposition de Milan en 1906, une médaille d'or à Londres (1908), un grand prix à Londres (1908), hors concours à Gand (1913).

Ajoutons, enfin, que poussant très activement son organisation commerciale, la Manufacture Parisienne de Caoutchouc a créé des succursales et dépôts dans les villes suivantes :

Bordeaux, 52, rue du Palais-Gallien ; Lille, 26, rue des Arts ; Lyon, 2, place Morand ; Marseille, 45, cours Lieutaud ; Nancy, 33, rue Saint-Jean ; Nice, 25, rue Bugga ; Rouen, 15, rue Thouret ; Toulouse, 58, allées Lafayette ; Bruxelles ; Barcelone ; Genève, 14, boulevard Georges-Favon ; Madrid, 14, calle Conde Aranda ; Milan, 4, via Lambre.

PAUL ROUSSEAU.



LES USINES DE LA MANUFACTURE PARISIENNE DE CAOUTCHOUC AU QUAI DE JAVEL

22 chevaux, les cylindres fondus d'un seul bloc. L'autre était un 6 cylindres 94x130, les cylindres fondus par paires et donnant une force de 34 chevaux. Ce sont les deux types principaux des Jeffery. Quant à l'allumage, il est double : par magnéto ou par batterie d'accumulateurs. Le départ est assuré par un auto-démarrateur électrique U. S. L. Parmi les autres caractéristiques de cette voiture citons quatre vitesses et marche arrière par baladeurs multiples.

Ces quelques détails prouvent que la nouvelle marque, par ses prix — la 6 cylindres vaut 14.750 francs — par son luxe, par son usinage remarquable, s'adressera à l'élite du public français. Il faut nous attendre à voir bientôt Jeffery conquérir la France. Il a déjà conquis Paris, puisqu'en onze jours — la durée du Salon — 74 voitures du type 4 cylindres ont été vendues. C'est un début qui promet... et qui tiendra.

La Semaine Sportive



AUTOMOBILE

Le XIV^e Salon de l'Automobile et du Cycle vient de fermer ses portes.

Il fut un marché, un Salon d'affaires, et s'il lui manqua le faste des premières années, il y gagna en transactions aussi nombreuses qu'importantes.

Les constructeurs se montrent généralement enchantés, et, des chèques ronds en mains, ils justifient de l'importance de leurs commandes. Honneur à leurs succès et au Salon de 1914.

AVIATION

L'International Sporting Club de Monaco, qui avait organisé en avril 1909 le premier meeting d'aviation, en 1910 et 1911 les premiers essais d'hydro-aviation, en 1912 en 1913 les premiers meetings d'hydro-aéroplanes, organisera en 1914 le premier grand meeting de voyages aériens, avec une série d'itinéraires, véritables rallyes de l'air, aboutissant à Monte-Carlo en partant des principales capitales d'Europe.

Le rallye aérien sera ouvert du 1^{er} au 15 avril 1914. Il comportera les sept itinéraires suivants, tous égaux comme kilométrage.

Les sept itinéraires sont :

1^o Londres-Monte-Carlo, par Calais, Dijon, Toulon.

2^o Bruxelles-Monte-Carlo, par Calais, Dijon, Toulon.

3^o Paris-Monte-Carlo, par Angers, Toulouse, Toulon.

4^o Gotha-Francfort-Monte-Carlo, par Dijon et Toulon.

5^o Madrid-Monte-Carlo, par Bilbao, Toulouse, Toulon.

6^o Vienne-Monte-Carlo, par Agram, Venise, Gênes.

7^o Rome-Monte-Carlo par Turin, Venise, Rome, Gênes.

Les départs seront libres du 31 mars au 14 avril, et les arrivées contrôlées à Monte-Carlo du 1^{er} au 15 avril.

L'épreuve est dotée déjà de 75.000 francs de prix en espèces ainsi répartis :

Au meilleur temps de tous les itinéraires 25.000 fr.

Au meilleur temps de tous les itinéraires pour appareil ayant plus de 25 mètres carrés de voilure 10.000 fr.

Au second meilleur temps de tous les itinéraires 5.000 fr.

Pour chacun des sept itinéraires et pour le meilleur temps 5.000 fr., soit : 35.000 fr.

Le rallye de Monte-Carlo sera international et tous les pilotes, de toutes nationalités, avec les appareils de toutes nationalités, pourront se mettre en ligne sur tous les itinéraires.

**

L'aviateur Gilbert, pilotant un monoplane Deper-

dussin, boucle le Circuit de Paris (Saint-Germain, Senlis, Meaux et Saint-Germain) pour le Prix Deutsch, soit 200 kilomètres, en 1 h. 14 m., ayant ainsi volé à une vitesse moyenne de 170 kilomètres à l'heure.

**

Chez Farman à Etampes, Marcel Gressard accomplit brillamment et sans le moindre incident, l'épreuve de 150 kilomètres du brevet supérieur sur le parcours Etampes-Camp de Mailly.

D'Or donne la leçon aux élèves et fait partir seul, pour la première fois, le commandant anglais Cumming, qui décolle, vole et atterrit d'une manière remarquable, qui fait bien augurer de ses succès futurs.

Le capitaine Pearce, de la marine royale anglaise, et M. Franco di Rudini s'exercent aux atterrissages.

L. Rougerie fait plusieurs vols d'essais pour régler des appareils d'école.

Fischer, sur 80 HP Gnome et appareil de vitesse, fait plusieurs essais à vive allure et Gougenheim réussit plusieurs sorties, évoluant avec une véritable maîtrise.

HIPPISME

Les lieutenants d'Orgeix, du 2^e hussards, de Meslon, du 1^{er} cuirassiers, et de Laissardière, du 9^e dragons, viennent d'être désignés par le ministre de la Guerre pour former l'équipe qui représentera la France au Concours Hippique International de New-York.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLE DE PARIS

A adj^{er} s^r 1 ench., Ch. Not. Paris, le 18 NOV. 1913.

TERRAIN B^d RASPAIL ET RUE DU BAC
Surf. 719^m57. M. à p. 600 f. lem. S'ad. M^{es} Mahot de la Quérantonais et Delorme, r. Auber, 11, dép. ench.

Vente, Palais de Justice, Paris, 22 novembre 1913, à 2 heures. 1^o MAISON D'ANGLE A PARIS, RUE DU PETIT-MUSC, 26 et rue de la CERISAIE
Contenance : 396 m. Revenu brut : 27.870 francs.
Mise à prix : 210.000 francs ; 2^o

MAISON RUE DE LA CERISAIE, N^o 24
Contenance : 424 mètres. Revenu brut : 20.200 fr.
Mise à prix : 140.000 francs. S'adresser : Burkhardt, Vernier, Berrinot, avoués ; Bourdel, Ch. Tollu et Vigier, notaires.

Vente au Palais, le mercredi 19 novembre 1913, à 2 heures. 1^o HOTEL PARTICULIER RUE DE PRESBOURG, 2. M. à p. : 2.000.000.
2^o IMMEUBLE RUE LA PÉROUSE, 35. M. à p. 180.000 fr. S'adr. M^{es} Danet, Giry et Parmentier, avoués, André Prud'homme et Blanchet, notaires.

NEUILLY Seine. Adj. 20 nov., 2 h. et. Brault, not., r. Louis-Philippe, 6. S. 384 m. R. 18.770. M. à p. 250.000 f. N

Vente au Palais, à Paris, le 19 novembre 1913, en CINQ lots. Réunion des trois premiers lots. 1^{er} lot HOTEL AVENUE DE VILLARS N^o 11. Cont^e : 307 m. 73. Revenu net environ 6.029 fr. Mise à prix : 100.000 francs. — 2^e lot : avenue de contigu MAISON VILLARS 7, ET HOTEL même avenue, n^o 9. Contenance : 563 m. 66. Revenu net environ : 23.459 fr. Mise à prix : 300.000 fr.

3^e Lot BOUL. DES INVALIDES N^o 20 et HOTEL CONTIGU, même BOULEVARD, n^o 22. Contenance : 675 m. 74. Revenu net environ : 23.794 fr. Mise à prix : 300.000 fr. 4^e lot Grande PRO-PRIÉTÉ à usage d'USINE A NANTERRE rue du Bois, boulevard National, chemin des Gouvents. Contenance : 1 hect. 72 a. 50 cent. Revenu net : 6.000 fr. Mise à prix : 100.000 fr. 5^e BON (Calvados) lot VILLA ABRI CABOURG Contenance 2.376 m. Lib. locat. Mise à prix : 30.000 fr. S'adres. à M^{es} Delinon, Rougeot et Cartault, avoués ; Crémery, Père et Michelez, notaires.

APPAREIL pour empêcher la poussière chez automobiles.
TRÈS SIMPLE, facile à fabriquer. Personne s'y intéressant demandée.
Offres Z. K. 21.160 à Rudolf Mosse, Zurich.

AVIS A NOS ABONNÉS

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

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

A vendre, cause cessation concours, Ignis Ardens, Fénelon, Black Star, très gros sauteurs, gagnants nombreux prix France et étranger, en plein entraînement. Prix modérés. Lieutenant Horment, Niort. 615

A vendre Cheval hongre, 6 ans, 3/4 sang 1^m58, gagnant de steeple, très doux, a été monté par une dame. Toutes garanties. S'adresser bureau du journal. 619

Cheval hongre bai brun, longue queue, 6 ans, 1^m60, très joli modèle, absolument sain et net, peut porter 100 kilos, s'attelle, ferait excellent cheval de chasse. 2.600 fr — Léon Olivier, Roubaix (Nord). 649

Ravissante paire excellents cobs, 5 ans, 1^m56, bien pareils, très vites, énergiques, très sages, des plus élégants, admirablement bien attelés seul ou en paire, réels chevaux d'amateurs et concours. — Hôtel Damade, Binche. 657

PETITES ANNONCES

Mascarille, hongre bai, 13 ans, 1^m60, rigoureusement sain et net de partout, sauf légère trace de friction aux jarrets. Gagnant de 30.968 fr. de prix en concours depuis 1907. Vingt-huit fois premier, dont dix coupes ou grands prix. A vendre pour une somme très modeste dont un tiers payable sur les prix à gagner. Large essai sur place, toutes garanties. Cause excès de nombre. — Ecrire P. Fort, 20, rue Dammartin, Roubaix. 659

1^o Merveilleuse jument, alezane, 7 ans, 1^m56, sage, se monte en dame, dressée haute école, très brillante, s'attelle. Avec toutes garanties ; photo. essais. 2^o Très beau 1/2 s., genre p. s., bai, 1^m58, 5 ans, trottant 1'37, qualifié courses galop, 1/2 s., sage, monté dame, s'attelle, très brillant, sans tare. Toutes garanties ; papiers, photo, essais. Baronne de Walberg, 72, rue de Longchamp, Neuilly (Seine). 663

Jument, 6 ans, 1^m52, absolument nette, très solidement établie, du chic, s'attelle parfaitement seule et à deux. — Lieutenant G. Gannes, Noyon (Oise). 664

Superbe forte jument de coupé, incritiquable, 1^m65, 7 ans, parfaitement montée, noire, absolue confiance, garanties. 1.500 fr. — C^{ie} Joseph Roचाид, Deux-Rives, Dinard. 665

Merveilleuse pur sang anglaise, 1^m58, nette, baie, 8 ans, chassé deux saisons Angleterre sous dame, garanties illimitées. 1.500 fr. — C^{ie} Joseph Roचाид, Deux-Rives, Dinard. 666

Hunter irlandaise, provenant équipage Melton, alezane brûlée, 6 ans, 1^m61 ; modèle, style uniques ; sagesse exemplaire, rigoureusement nette, irréprochable. Vaut tous prix

pour qui recherche sagesse, type sensationnel, netteté, allant, sécurité et confort absolus joints à trois allures incomparables. 3.000 fr. — C^{ie} Joseph Roचाид, Deux-Rives, Dinard. 667

Irlandaise, baie, 11 ans, beau modèle, bien mise, résistante, sage, apte à porter tous poids, saute 1^m70. — Cocher Alfred, 3, rue La Pérouse, Paris. 668

Isabelle, baie, 5 ans, 1^m52, fille de trotteur, joli modèle, vite. — Visible Truchon, Albert, rue Libergier, 25, Reims. 669

A céder, pour excès de nombre, un remarquable Laverack blue-berlon sans grande tache, seize mois, mere hors ligne, père primé partout, dressé au down, arrête, rapporte très bien, très obéissant et beaucoup de nez. Prix 310 fr. — Comte G. de Montlaur, Cours Choisy, Moulins (Allier). 662

A céder : beau fox-terrier poil dur, 6 mois, belle tête longue, bien membré, ossature exceptionnelle, par Champion Newmarket Hard Nut hors de Gitane d'Aix. — Alphonse Guibert, Aix-les-Bains (Savoie). 670

Occasion : A vendre 17x24 HP, marque Unic, conduite intérieure, 4 places, dynamo, état de neuf, indicateur de vitesse. — S'adresser bureau du journal. 577

Le Gérant : P. JEANNIOT.

Imprimerie PAUL DUPONT (Thouzellier Dir.)
4, rue du Bouloi, Paris.

**BRISE EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD. PARIS**

