

LYON-SPORT

Seul Journal de tous les Sports de la Région Lyonnaise, des Alpes, et du Sud-Est

Téléphone : 27-45

Organe officiel de l'AUTOMOBILE-CLUB DU RHONE et des Sociétés sportives

Téléphone : 27-45

PARAISANT LE LUNDI ET LE SAMEDI

ABONNEMENTS :

Rhône et Départements limitrophes..... 10 fr.
Autres Départements..... 11
Etranger..... 14

ADMINISTRATION ET RÉDACTION :

LYON -- 34, Rue Tupin, 34 (à l'entresol) -- LYON

Les manuscrits ne sont ni conservés ni rendus

AVIS AUX CORRESPONDANTS ET AUX SOCIÉTÉS :

Les Communications doivent parvenir avant le Jeudi soir.
Les Comptes-Rendus des Réunions, pour paraître le lundi, doivent être envoyés par hors-sac au dernier courrier du dimanche (S'entendre préalablement avec la Direction, enveloppes spéciales).
Les Annonces sont reçues au Bureau du Journal

Notes sur l'Equitation

LE MOUVEMENT EN AVANT

L'attitude du cheval (suite)

L'autre parti, aussi, a ses théories :
« Le mouvement en avant, dit-il, n'est pas, ne doit pas être le résultat d'une situation spéciale et persistante de l'équilibre. Il doit procéder avant tout de la maniabilité, de la soumission complète du cheval attentif à se conformer aux indications du cavalier.
« Or, comment prétendre obtenir des résultats pratiques, comment ne pas ruiner le cheval le plus solide si, au lieu d'utiliser ses forces naturelles, on se propose de les annihilées d'abord, pour les remplacer ensuite par d'autres, transmises. Outre que nous n'admettons pas qu'une pareille entreprise soit réalisable, nous l'estimons nuisible et nous affirmons qu'à vouloir se substituer de la sorte à la nature créatrice, presque toujours on manquera son but.
« Ce qu'il faut, avant tout, c'est que le cheval soit maniable. Qui dit maniable dit mobile. La position idéale d'équilibre du cheval est donc celle où son centre de gravité n'est placé ni en avant, ni en arrière, mais juste à l'endroit où il convient pour que les déplacements, dans tous les sens, soient rendus faciles.
« Pour élever le centre de gravité, nous grandissons le cheval, par élévation et assouplissement de l'encolure. Pour rendre l'ensemble plus mobile, nous préconisons l'engagement des membres postérieurs en dessous de la masse.
« C'est à tort que l'on prétend que nous ruinerons les chevaux avec nos exigences et la gymnastique d'allures artificielles que nous imposons. Les gymnastes sont-ils chétifs et les muscles ne peuvent-ils pas se développer au gré du dresseur, s'il a le souci des progressions et de la méthode ? »
Ainsi raisonnent ces théoriciens, dont plusieurs sont de brillants écuyers.
Après avoir écouté les discours de l'un et de l'autre parti, on serait bien embarrassé de se faire une religion, si — comme c'est presque toujours le cas — les cavaliers n'étaient amenés, naturellement, à se ranger de l'un ou de l'autre bord, suivant leurs sympathies, l'opinion de leur premier maître, leurs aptitudes naturelles et le genre d'équitation qu'ils ont pratiqué.
Le plus grand malheur est qu'il n'y a, dans l'espèce, aucune sanction. L'excellence du dressage est trop difficile à séparer de la qualité du cheval et du mérite du cavalier.
Il faudrait que l'on puisse établir un critérium dont la formule est introuvable, parce qu'elle ne sera jamais admise par tout le monde.
Pour beaucoup, l'idéal consiste à présenter un cheval qui passe partout et à toutes les allures. Mais ce résultat est atteint trop fréquemment, même par des cavaliers médiocres montant des chevaux ordinaires. C'est un idéal bien terre à terre, semblait-il, quoique ceux qui raisonnent de la sorte n'hésitent pas à déclarer que la perfection, en la matière, n'existe pas et que les progrès sont toujours possibles.
Il faut bien, d'ailleurs, qu'ils disent cela puisque, à leurs yeux, le reste n'existe pas, n'est qu'empirisme et acrobatie, indigne d'un homme de cheval. « Ils sont trop verts... » disait le renard.
Le reste, c'est la haute école, sur laquelle nous reviendrons plus tard. Nous rechercherons, notamment, si, au moins dans quelques-uns de ses parties et pas toujours les plus faciles, elle ne s'impose pas au cavalier, même le plus imbu de l'équitation à l'extérieur.
RÉPARTITION DU POIDS DU CAVALIER. — Nouvelle question, nouveau champ de bataille.

Il en sera, d'ailleurs, ainsi, pour tout. Les détails, même les plus minimes, sont des sujets de controverse sans fin. C'est au point que, s'il se trouvait deux hommes de cheval du même avis, je m'engagerais volontiers à les faire dorer sur tranche et encadrer l'un pour faire... pendant à l'autre.
Prenons, si vous le voulez bien, le cheval au début de son dressage. Beaucoup de cavaliers vous diront, non sans raison, d'ailleurs, qu'on obtient les meilleurs résultats en plaçant la selle plus en avant ou plus en arrière, suivant que le cheval a des tendances à se déséquilibrer dans l'un ou l'autre sens. Mais, questionnés habilement, ils vous diront aussi que la manière de seller a une grosse importance chez le jeune cheval, parce qu'il se produit une accommodation des formes. Une fois la place de la selle mal marquée, il devient difficile de rectifier. Si l'on songe que la position même du cavalier sur la selle est immuable, on se demande par quel stratagème échapper à ce dilemme inquiétant.
Depuis quelques années, la mode nous est venue de Saumur de seller très en arrière. Il faut laisser libre le jeu des épaules. Sous ce prétexte, on porte le harnachement jusque sur les rognons. Au point de vue esthétique, ce n'est pas mal et rien ne fait paraître plus à son avantage un cheval — surtout s'il est court de branche. — Au point de vue pratique, c'est peut-être une moins bonne chose. Les membres antérieurs sont, en effet, plus aptes à soutenir le poids du cavalier que les postérieurs. En outre, si l'on veut considérer la question au point de vue mécanique et se reporter à l'exemple irrévèrentieux et schématique du tréteau, il est facile de démontrer que l'échine, poutre maîtresse, souffrira moins si le poids est placé juste au-dessus d'un support, plutôt qu'à mi-chemin entre les deux.
Sans vouloir la considérer comme une démonstration pratique de ce qui précède — car il s'y rattache une considération relative au centre de gravité — j'estime que la supériorité de la monte américaine en course fournit une présomption favorable. Cette supériorité, discutée au point de vue de la résistance des chevaux et de la fréquence des accidents de tendons, ne l'est plus au point de vue de la vitesse, depuis le double match que Sloan gagna en Angleterre, en montant alternativement les deux chevaux qui y prenaient part. Or, n'oublions pas que toute position déficiente du cavalier en course peut se traduire par une augmentation de poids. Réciproquement, n'est-il pas logique de dire que, toutes conditions égales, une meilleure vitesse peut être l'indice d'une répartition plus rationnelle du poids du cavalier ?
Je me félicite d'ailleurs que le programme de ces notes me dispense de conclure, dans un sens ou dans l'autre. Il faudrait pour cela une autorité qui me fait défaut ; et puis les anomalies sont trop fréquentes.
J'en citerai une pour terminer ce trop long chapitre.
Il y a quelques années, étant allé voir à la campagne un ami, grand amateur de chevaux et quelque peu casse-cou, il me fit assister à un tour de sa façon. Il gravissait au galop un raidillon de 7 ou 8 mètres, dans la position de flexion du corps en arrière, c'est-à-dire la tête posée sur la croupe du cheval. Invité à imiter cet exercice original, je voulus, tout d'abord, passer le raidillon en posture normale, ce que je fis en me penchant en avant le plus possible. Le cheval gravit péniblement la pente raide ; au contraire, dans la posture de flexion en arrière, il s'en tirait bien plus allègrement. Monté par son maître, il en fut de même.
Qui m'expliquera le pourquoi de cette histoire ?
(A suivre) ACH. VAL.

Galerie Sportive

M. DESCHAMPS,

EX-CAPITAINE D'ENTRAÎNEMENT AU CERCLE DE L'AVIRON DE LYON

Un vieux de la vieille dans l'entraînement et le sport nautiques, pourtant très bien conservé et très énergique. Capitaine le plus écouté et le plus entendu tant au point de vue compétence qu'acoustique ; champion lyonnais perpétuel en canoë.



Bleu-bleu chavain, conserve et cultive pieusement le pépin de sa société, toujours au premier rang. Créateur des 3 Huit si redoutables, dont il a tiré les Côte d'Azur I, II et III.
N'aime pas le genre anglais ; entraîne à la française et à bicyclette sur nos quais de Saône, tonitruant dans une trompette son jugement dernier. Au besoin, les jours de grandes régates, quand le pavillon est hissé, apostrophe sans tambour, ni trompette ses amis et leurs concurrents. Bon garçon, fanatique du bout de bois, sévère pour lui comme pour ses hommes, il n'hésite pas lorsqu'il s'agit de parachever son œuvre d'éducation sportive.
Ses résultats : Championnat de France à 4, en 1903 ; Médaille de regret dans plusieurs championnats de France à 8.
Son blason : Ton haut écartelé sur des champs de gueule 1 et 3, et embouché des champs d'azur 2 et 4, cercle d'aviron.
Sa devise : « Au nid Voie, moi j'y pense. » M. F.

ESCRIME

À la suite de mon compte rendu sur la première réunion de la Société des Poules à l'Épée, j'ai reçu la lettre suivante, qui me dispense de faire moi-même une rectification nécessaire.
Il résulte que cette lettre que, cette année, la Société en question remplit bien les conditions qu'on lui reprochait d'avoir négligées l'an dernier. Puisqu'elle est en réalité un groupement de sportmen — parmi lesquels j'ai d'ailleurs le plaisir de compter plusieurs amis — l'esprit critique dont j'étais animé à son endroit disparaît pour faire place à la sympathie méritée qui accueille toujours les entreprises vraiment sportives.
DIABLE NOIR.
Lyon, le 13 décembre 1905.
Monsieur le Directeur, du Lyon-Sport,
Dans son numéro du 11 décembre, le Lyon-Sport, sous la signature du « Diable-Noir », rend compte de la première réception de la nouvelle Société Lyonnaise des Poules à l'Épée.
À ce propos, votre collaborateur expose que cette société remplacera l'ancienne société qui, dit-il, se mourait de langueur.
Veuillez-vous me permettre, à cet égard, une rectification ?
L'ancienne société, dite Société des Poules à l'Épée, bien loin de se mourir, est des plus vivantes. Elle ne comptait, l'année dernière, que quarante-un membres. Malgré la démission d'une dizaine d'entre eux, elle compte aujourd'hui soixante-six membres, officiers ou civils.
Veuillez agréer, etc...
Pour le Comité de la Société des Poules à l'Épée. CHARDINY.

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

(Par lettre de notre Rédacteur spécial)

Donner une idée de l'aspect général du Salon, me paraît tout à fait impossible, d'abord parce qu'il faudrait, pour cela, une compétence littéraire à laquelle je ne puis prétendre, ensuite, parce que, par la variété même des effets et la richesse des décorations, une pareille description serait incomplète ou confuse.
Une foule incroyable, si dense qu'il est presque impossible d'avancer, un mélange de toutes les classes de la société, qui est bien la plus belle manifestation de l'infatigable triomphe de l'automobile à travers les masses, une profusion de décors artistiques, presque tous d'un goût exquis, les voitures pimpantes neuves, les plantes vertes, les tapis, les pièces métalliques éclatantes du polissage récent, et, par dessus tout cela, un fourmillement de lampes électriques dont on ne peut se faire une idée, arcs voltaïques blafards, guirlandes d'ampoules cachées dans les fleurs, lumières multicolores, adroitement mélangées, tout cela éclairant la foule qui s'agite, qui s'éclaire, qui se presse à l'envi, remplit les yeux d'une ivresse de féerie et incite à une activité sans fin. Les plus dépourvus de tendance à philosopher ne peuvent se retenir d'admirer et d'être fiers de ce triomphe coordonné de l'homme sur la matière et sur les éléments.
Froidement corrects, les constructeurs notent sur leur carnet les commandes qui arrivent l'une après l'autre. Discrètement ils font disparaître dans leur portefeuille le chèque griffonné sur un coin de table par quelque millionnaire et se retournent pour se livrer aux interrogations d'un nouveau client questionneur et tatillon.
Avant de commencer la revue de détail, qui me permettra de vous donner des indications techniques précises, j'ai parcouru tout l'immense hall et je vous cache pas que j'ai été satisfait de voir que, un peu dans tous les quartiers, Lyon se trouve représenté, affirmant définitivement sa réputation de grande cité industrielle, déjà conquise par l'Automobile et par tout ce qui s'y rattache.
Dans la cohue qui m'environne au-dessus des têtes innombrables émerge une figure bien connue, que je m'efforce de joindre. C'est M. Pilain que je viens d'apercevoir. Toujours calme et flegmatique, excellent et si modeste ingénieur m'accueille avec son amabilité habituelle et me montre les modèles que je connais déjà pour les avoir admirés, la semaine dernière à l'usine, déjà tant de fois agrandie et cependant toujours trop petite, en dépit de l'activité du personnel et des directeurs.

STAND PILAIN

Le caractère distinctif de la Maison Pilain est une profonde originalité mécanique toujours soumise aux exigences du sens pratique. Un esprit de conscience mécanique, trop rare, a présidé à la construction ; pas une pièce dont le jeu ne puisse être repris, loin de tout atelier. Le soin minutieux du détail, les longues études imposées à toutes les modifications avant de les lancer, sont les principaux agents du succès grandissant de Pilain. D'ailleurs, en dehors de ces qualités qui les font apprécier plus favorablement à mesure qu'elles donnent avec le temps de nouvelles preuves de robustesse, ces voitures possèdent tout ce qui séduit au premier abord : simplicité, élégance et absence complète de bruit.
Trois voitures seulement sont exposées : une 20 H. P. et une 40 H. P. en châssis poli et une 40 H. P. avec carrosserie Rolschild de grand luxe.
Les particularités de la marque sont :
Régulateur sur l'admission par force centrifuge, réglable par le conducteur au moyen d'un système spécial de commande, dont la manette se trouve au centre du volant de direction. Ce système de réglage donne à la voiture une souplesse très remarquable et sert en même temps au freinage sur le moteur par un dispositif d'aspiration d'air froid du système Pilain.
Les soupapes commandées, à jeu ratrapable.
Le carburateur est automatique (système Pilain).
La pulvérisation qui s'accomplit d'une manière toute particulière et l'automatisme du dosage d'air font que ces voitures ont toujours un aussi bon rendement à toutes les altitudes.
Radiateur nid d'abeilles ordinaire, d'une jolie forme.
Embrayage métallique par segment métallique à serrage et desserrage mécanique progressif de réglage rapide, d'où grande souplesse et sécurité dans l'embrayage ou débryage.
La transmission, si particulière, est celle qui fut employée de tout temps par la Maison Pilain, à joints rotule système Pilain, sans axes ni boudins. Cette transmission n'existe pas dans le 40 chevaux, à cause des trois vitesses en prise directe.
Le graissage du moteur est à débit réglable pour tous les compte-gouttes par une seule manette, placée sur la planche de la voiture.
La compression est obtenue dans le réservoir à huile comme dans le réservoir à essence par une dérivation sur la compression du cylindre. Ce dispositif présente pour les réservoirs l'avantage de n'y pas envoyer trace de vapeur d'eau condensée. Mais, pour plus grande précaution, ces gaz sont encore épurés par un appareil spécial avant leur entrée dans les réservoirs.
La suspension par ressorts à demi-pincettes à l'arrière donne une grande douceur.
Les roues sont toujours carrossées à l'avant et à l'arrière.
Les nouveautés de l'année sur les modèles Pilain sont la décompression pour mise en marches, les ressorts arrière à demi-pincettes,

LYON-SPORT engage vivement ses lecteurs à visiter, au Salon de l'Automobile, les Stands de la Société des Établissements MIEUSSET:
Grand Palais, STAND 77, allée centrale, grande nef
Serres de la ville, STAND 19, Canots automobiles
Serres de la ville, STAND 29, Poids lourds, Camions, etc.





Société Anonyme des  
AUTOMOBILES

# PEUGEOT

DÉPOT A LYON :

248, Avenue de Saxe, LYON

Téléph. : 4-91 — Adresse Télégraph. : AUTOMOBILES-PEUGEOT-LYON

## Le "Jupiter" broie l'obstacle

Plus de Dérapage

Plus d'Usure de Pneus

AVEC (75 % D'ÉCONOMIE)

L'ENVELOPPE MÉTALLIQUE IMPERFORABLE

## Le Jupiter

CHAUFFEURS, examinez ces enveloppes métalliques aux écailles cimentées, et vous munirez vos pneumatiques des Préservateurs Jupiter.

M. Camille VADON, 17-19, Rue du Musée  
aux Brotteaux (près du Musée Guimet)  
Dépôt à Paris : 207, Boulevard Péreire

## Les GRANDS SUCCÈS

### du Salon de l'Automobile

SONT LES MARQUES

# DIETRICH

Reine des  
CONCOURS de TOURISME

Stand 89, Grande Nef

Reine des  
ÉPREUVES de VITESSE

# DARRACQ

Stand 93, Grande Nef

ET LA NOUVELLE VOITURE POPULAIRE

# SIZAIRE ET NAUDIN

Stand 44 bis, Grande Nef

qui vient, dès ses débuts, de s'assurer une brillante place sur le Marché français

LIVRÉE COMPLÈTE AU PRIX DE : 2950 fr.

### AILLOUD & DUMOND FRÈRES, Représentants

LYON - 9, Rue Duhamel, 9 - LYON

TÉLÉPHONE : 23-22

Footballeurs, Cyclistes, Rowingmen

MONTREZ les Prix de Fabrication

## MAILLOTS

## CULOTTES

## CHANDAILS

Chez M. MARIE, 3, place des Terreaux, au 1<sup>er</sup>

FABRICATION SUR COMMANDE — LIVRAISON RAPIDE

SPECIALITÉ DE

## BANDES MOLLETIÈRES BREVETÉES

## Le PRODIGIEUX

### LOTION HYGIENIQUE

Pour les Soins de la Chevelure

Ce Produit absolument inoffensif arrête la chute des cheveux et leur donne un brillant incomparable. S'emploie également pour la barbe, les sourcils et les cils.  
En vente chez tous les Coiffeurs et Parfumeurs

### Location

#### d'Automobiles

au mois  
à la journée  
Service pour la  
campagne  
Entente à forfait  
Excursions aux  
Environ de Lyon

PRIX MODÉRÉS  
S'ADRESSER  
LYON-AUTOMOBILE  
19, Rue Vendôme, 19  
TÉLÉPHONE 34-81

## LE SUN DU CANADA

Fondé en 1865, à Montréal  
SOUS LE CONTRÔLE SÉVÈRE  
DU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE

### ASSURANCES-VIE ET Rentes Viagères

A des Taux introuvables ailleurs  
POLICES Les plus LIBÉRALES

### RISQUE DE GUERRE

Couvert intégralement sans Surprime  
DES LE PREMIER JOUR  
LIBERTÉ ABSOLUE DE VOYAGES  
OU DE RÉSIDENCE

Rente viagère immédiate sur une tête  
par 1,000 fr. versés

Age	SUN DU CANADA	C <sup>ie</sup> Holland.
60 ans	97.00	94.90
70 ans	137.55	134.90
Age	C <sup>ie</sup> Américaines	Autres C <sup>ie</sup>
60 ans	90.50	84.00
70 ans	139.28	134.30

COMPARAISON DES TARIFS  
Prime pour Assurance de 1,000 fr.

Age	SUN	C <sup>ie</sup> Fran	C <sup>ie</sup> Amé.
30 ans	19.35	24.40	24.38
35 ans	22.55	27.60	28.00
40 ans	26.65	32.30	43.31

ASSURANCES EN COUCES : 500 Millions  
5% des bénéfices distribués aux Assurés  
PLACEMENT 5% GARANTI  
La C<sup>ie</sup> est soumise à la juridiction  
des Tribunaux Français  
et a souscrit aux obligations imposées par la  
nouvelle Loi aux Sociétés étrangères

Banquiers et Références de la C<sup>ie</sup>  
CRÉDIT LYONNAIS  
COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS

PRIÈRE D'ÉCRIRE  
Avant de s'assurer ou de  
Constituer une Rente viagère  
A LA DIRECTION RÉGIONALE LYONNAISE  
30, Rue République, LYON |  
E. DE MISSOLZ, Directeur  
Téléphone : 4-95

Voitures de Grande Remise  
Mail-Coach, Landaus, Victorias

### LUCAIN Frères

4, Place Grolier, 4  
LYON  
LOCATION, PENSION  
Voitures d'Excursion

### CABARET & TERRAS

RÉGISEURS  
46, Rue Dubois, 46  
Prêts sur hypothèque de toute  
importance, réalisation immédiate  
VENTES ET ACHATS  
Immeubles, grand choix de Villas,  
Bonnes conditions

### LES ANNONCES

sont reçues  
Bureau du Journa  
34, rue Tupin, LYON

### DÉLUSTRAGE

de tous Vêtements cirés  
Procédé perfectionné

### BROCHU

63, rue Victor-Hugo  
— LYON —  
1<sup>re</sup> Maison fondée à Lyon

## PHARMACIE DU SERPENT

LYON, 32, rue Lanterne, 32, LYON

NOUVEAUX RABAIS — DÉTAIL AU PRIX DU GROS

Le Grand Débit est une Garantie de la Bonne qualité



## Manufacture d'Appareils d'Éclairage

### Louis SAVIGNON

4, rue Auguste-Comte, LYON

### PHARES pour Voitures et Automobiles

Nouveau Projecteur, Modèle déposé

La Maison SAVIGNON présente cet avantage de pouvoir faire les réparations à tous les appareils des différentes manufactures.  
Au Concours international de l'A. C. R. (Automobile-Club du Rhône), la Maison SAVIGNON a été honorée de DEUX PRIX, malgré une grande concurrence.

## AUTOMOBILES PILAIN

17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge

Téléph. : 19.61 LYON Téléph. : 19.61

### MODÈLES DE 1906

### Succès de 1905

### VOITURES 16-22 HP

MARS. — Course de côte d'Alger.  
— Les deux 20 HP Pilain se classent première et troisième.

### VOITURES 20-30 HP

MARS. — Course de côte d'Aix-en-Provence. — Les deux 20 HP Pilain se classent deuxième et troisième.

### VOITURES 24-35 HP

AVRIL. — Coupe du Forez, 220 kil.  
— Les deux 20 HP Pilain se classent troisième et cinquième sur 15 partants.

### 4 Cylindres

JUIN. — Course de côte du Lyon-Sport. — La seule 20 HP Pilain engagée arrive première sur 10 partants de 10 marques différentes.

### VOITURES 40-60 HP

JUIN. — Concours de Tourisme d'Aix-les-Bains, 1000 km. en montagne. — Les deux 20 HP Pilain engagées dans la grosse catégorie, se classent deuxième et quatrième sur 18 partants de 12 marques différentes.

### A DEUX ATTAQUES DIRECTES

AOUT. — Coupe des Pyrénées, 1400 km. Limousine 20 HP, première des voitures fermées et sixième.

### VOITURES 40-60 HP

Silence, 20 HP Pilain, deuxième du Concours de Silence, Nice avril 1905.

### A TROIS ATTAQUES DIRECTES

Lire Samedi et Lundi notre Feuilleton

## LES AVENTURES MIRIFIQUES

de Jacques LENTRAINÉ

## AVANCES SUR TOUS TITRES

Quelles que soient leur nature et immatriculés :  
de MINEURS, Incassables, DOTAUX, soumis à Remploi, grevés de Restitution  
Jusqu'à 90% de la valeur, aux meilleures conditions  
Ces avances peuvent avoir lieu même lorsque les titres sont déposés chez des tiers et à leur insu

## LE CLERC

80, rue l'Hotel-de-Ville, et 7, rue Gasparin, LYON.  
RENSEIGNEMENTS GRATUITS. — DISCRETION ABSOLUE

PRÊTS SUR IMMEUBLES, SUCCESSIONS  
RENTES VIAGÈRES, PENSIONS P.-L.-M. ET AUTRES

### RÉGIME DOTAL