

de Montesquiou, Grandi, Watson, Lazzaro, Moncorgé, Maurice Faure, Catenacci, comte Lambert, de Pape, Demonts, etc., etc.

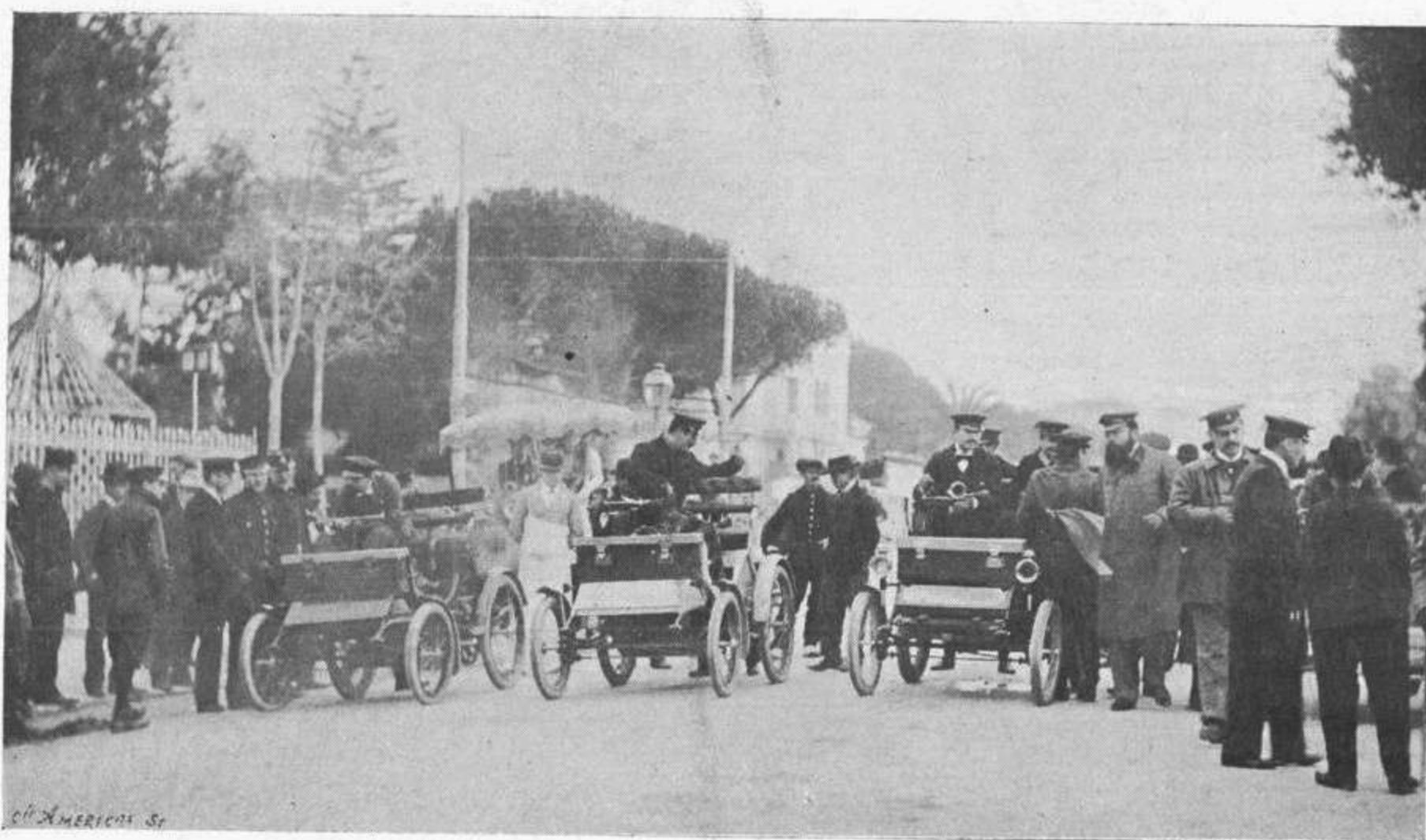
La victoire de M. O'Brien a été accueillie avec sympathie, même par ses adversaires. Ce succès est d'autant plus remarquable que M. O'Brien était le seul concurrent de sa nationalité. C'est la première fois qu'un shooter espagnol gagne le Grand Prix du Casino. Le nom de M. O'Brien sera, selon la règle, inscrit en lettres d'or sur une plaque de marbre rouge et figurera dans le Stand à la suite des autres vainqueurs du prix depuis sa fondation.

Le comte O'Brien, dit dans le *Sport* notre confrère de Mirabal, est âgé de 28 ans; il appartient à une ancienne et noble famille espagnole. Il a commencé à s'exercer au tir dès sa plus tendre jeunesse. A dix ans, il se faisait remarquer par son adresse. Il a parcouru l'Afrique et l'Amérique, se signalant par des exploits cynégétiques. Il a figuré avec honneur dans les shootings d'Europe, notamment à Biarritz, à Naples, à Madrid, où il a gagné les grands prix. A Biarritz, il y a quelques années, il n'a pas tué moins de 52 pigeons à 29 mètres dans la même journée et, dernièrement, il a remporté à ce tir le Grand Prix du Country Club. — C'est la troisième fois qu'il tire à Monaco; il a gagné, il y a deux ans le prix de Saint-Laurent et est arrivé placé dans un autre prix. Il se sert du fusil Purdey et des cartouches chargées avec de la poudre S. n° 2, fabriquées par l'armurier Casteres, à Bayonne.

Chronique de l'Automobile

L'automobile est un sport favorisé; il ne connaît pas en effet les mois de chômage, même durant l'hivernale période. Son centre se déplace; un point, c'est tout, et au lieu de demeurer comme centralisé à Paris, le sport automobile émigre et s'en va en d'heureux déplacements apporter aux populations de la côte d'Azur ou des environs de Pau les émotions de ses randonnées fantastiques de chauffeurs glissant sur le sol en des tourbillons de poussière à la poursuite des uns des autres, de la gloire... ou de la mort. Cette dernière entraînant forcément la précédente. C'est de règle.

Par excellence Nice est le quartier d'hiver des chauffeurs.



L'AUTOMOBILE A NICE: LE DÉPART DES VOITURETTES

Tous les ans à la même époque, les épreuves s'y organisent sous le patronage de l'automobile Vélo Club de Nice qui pour n'avoir qu'une existence réelle fort courte connaît en revanche une prospérité appréciable.

En attendant le grand meeting niçois, nous avons eu un lever de rideau le dimanche 4 février avec la Coupe Chauchard, épreuve automobile qui a remporté son succès.

Le soleil, ce grand premier rôle des fêtes en plein air, avait failli à sa mission et c'est sous un vilain ciel brouillé sous lequel une aigre brise charriait des nuées grosses de menaces, que se sont déroulées les deux manifestations sportives de la journée: la course de la Coupe Challenge de l'Automobile Vélo Club Niçois et la course des voiturettes.

Bien avant le départ de ces deux épreuves le matin, le boulevard Gambetta s'animait prodigieusement du va-et-vient des voitures qui formaient bientôt un groupement pittoresque en face de la nouvelle villa du Club.

Dans les groupes qui se forment supputant les chances des concurrents citons: le général Caze, un passionné du teuf-teuf, le baron Springer; MM. Bartol, Albert Gautier, Cléricy, Paul Meyan, J. Gondoin, Fresbie, A. Chauchard, Jellineck, M. et M^{me} Laumailly, M. J. Letainturier; M^{me} Bob Walter, une de nos plus intrépides chauffeuses; MM. Crossa, Sardou; M. et M^{me} Vanderbilt dont la voiture à la robe impeccable tranche avec celle du prince Lubecki d'un rouge flamboyant.

Mais voici qu'un signal est donné. C'est le départ qui approche. Nombre de chauffeurs s'éloignent à toute allure et vont se poster sur les divers points de la promenade d'où on pourra voir les concurrents au passage.

Le départ arrêté est donné par M. Paul Chauchard à 9 h. 30 pour la course de la Coupe de l'A. V. C. N. Il y a eu nombre de défections dans les engagements. Au dernier moment, M. Léon Desjoyaux, fatigué, renonce à piloter la 24-chevaux de M. Jellineck et trois voitures seulement partent au signal du starter. Ce sont celles du Dr Pascal Henri de Rothschild) 24 chevaux; M. Charles Gondoin (duc 8 chevaux) et M. Pinson (8 chevaux).

Dès le début le baron Henri de Rothschild prend une avance marquée: à l'extrémité de la promenade il a déjà 35 secondes d'avance. La puissante voiture ne devait pas persévérer dans son effort car au retour du premier triangle Nice-Vence-Pont-du-Var, elle passait au Plan-du-Var où les chauff-



M. H. de Rothschild.

M. Pinson.

M. Gondoin.

L'AUTOMOBILE A NICE. — LA COUPE CHAUCHARD, DÉPART DES VOITURES.

feurs s'étaient portés en nombre, en retard de 8 minutes sur M. Pinson. M. Charles Gondoin était second. L'ordre était le même à Colomars où les coureurs passaient: Pinson à 11 h. 57; Gondoin à 12 h. 13; baron de Rothschild à 12 h. 17.

Le parcours très accidenté, fertile en tournants brusques, en passages dangereux, se prêtait fort peu, il est vrai, au développement de belles vitesses.

L'ordre des arrivées se faisait comme suit :

1. M. Pinson à 3 h. 37 m. 44 s.; ayant effectué le parcours en 5 h. 37 m. 44 s.; 2. Baron de Rothschild à 4 h. 33 m. 27 s., ayant effectué le parcours en 6 h. 33 m. 27 s.

La course des voiturettes avait réuni quatre partants.

1. Thiéry de Ville-d'Avray en 3 h. 3 m. 54 s.

2. Bary en 3 h. 34 m. 28 s.

3. Paul Chauchard en 3 h. 51 m. 52 s.

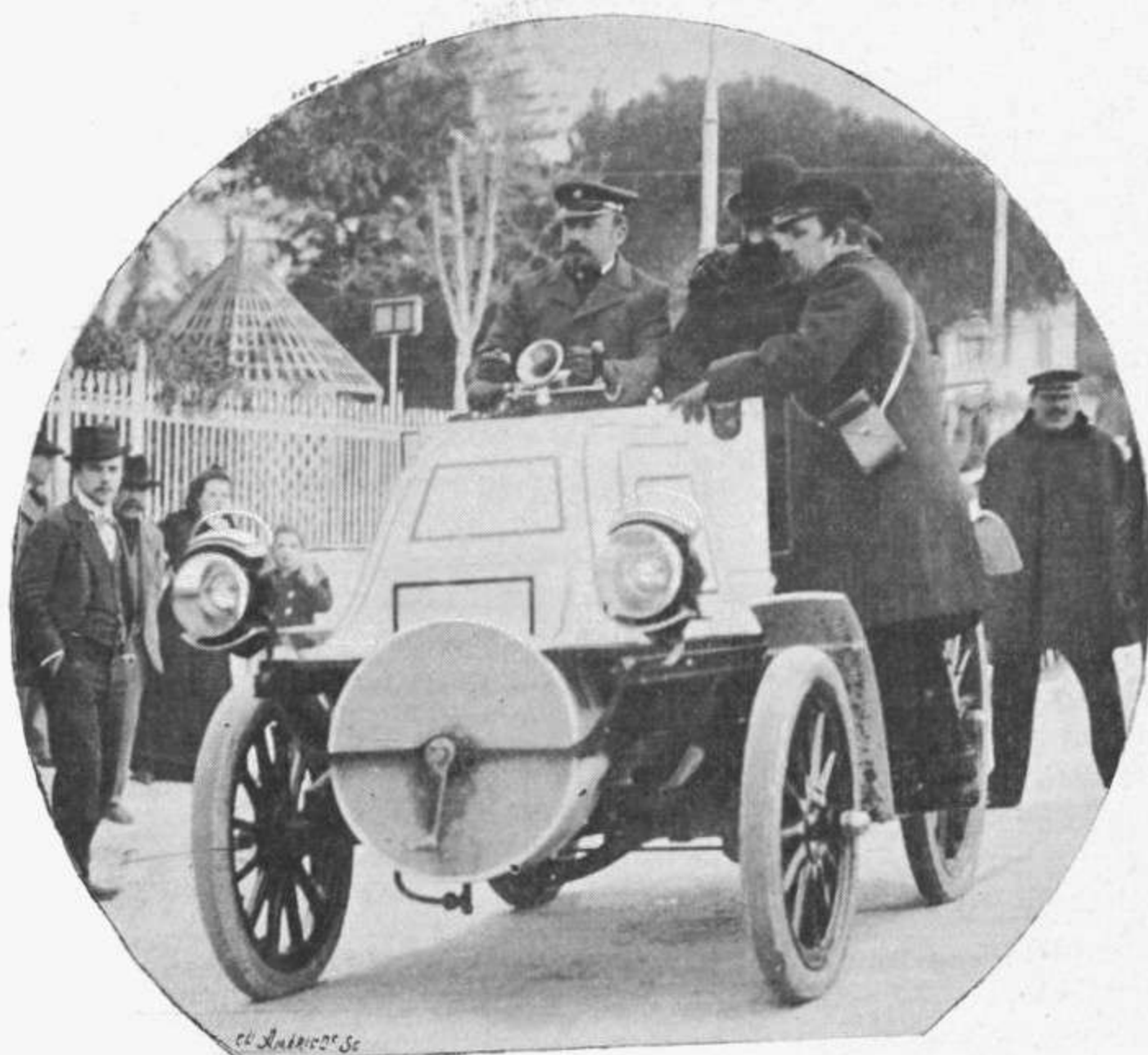
Les arrivées des voiturettes comme celles des voitures ont eu lieu au pont Magnan où naturellement toute l'après-midi a régné la plus grande animation.

Quelques autres détails : le vainqueur de la Coupe de Nice M. Pinson a effectué le parcours de 213 kilomètres en 5 h. 38 m. 54 s. vitesse qui donne une allure moyenne de

l'adresse des chauffeurs étrangers et de leurs voitures étrangères soient en la circonstance parties précisément du côté de ceux qui remplissaient en quelque sorte les fonctions d'amphytrions, tel M. Chauchard qui a raillé les « mastodontes allemands » et demandé « que l'on se défendit contre la concurrence étrangère par tous les moyens ». C'est une théorie: tous les moyens sont bons quand la fin les justifie, c'est entendu. Toutefois on s'est quelque peu étonné de voir que celui qui critiquait la présence des chauffeurs étrangers et la participation des voitures étrangères était M. Chauchard, le donateur de la Coupe internationale dite « Coupe Chauchard ».

Que M. Chauchard se rassure d'ailleurs ! L'industrie automobile française n'a pas encore besoin d'être protégée.

« Sur plus de quarante millions de produits qu'elle livre annuellement, écrit M. Prade dans le *Vélo*, l'industrie française en reçoit pour 458.000 francs de l'étranger et lui en expédie pour 4 millions et demi. Ce n'est pas la peine de gémir pour si peu sur le nombre toujours grossissant des voitures allemandes en France. » A côté de la question sportive, il y a la question d'intérêt. La supériorité de l'industrie automobile française est telle qu'elle nous fait un devoir de nous



VOITURE DAIMLER, 24 CHEVAUX
APPARTENANT A M. JELLINECK, DE VIENNE



VOITURE DE M. PINSON (8 CHEVAUX)
LE VAINQUEUR DE LA COUPE CHAUCHARD.

37 kil. 800 mètres à l'heure. C'est fort honorable surtout si l'on songe que M. Pinson pilotait une voiture de 8 chevaux.

La Coupe et la course des voiturettes étaient organisées en poule. Chaque concurrent avait dû acquitter un droit de 10 francs. La répartition s'est faite d'après le système du temps primé. Cette méthode a fourni une joyeuse répartition, puisque MM. de Rothschild et Seraire ont touché, l'un 15, l'autre 5 centimes. Quel magot !

Ce lever rideau de Nice a d'ailleurs fait beaucoup plus de bruit qu'on en attendait. Il a donné lieu à une polémique dont l'objet fut la voiture de M. H. de Rothschild qui pilotait une voiture allemande forte de 24 chevaux et dont on disait par avance monts et merveilles. Ces voitures d'outre-Rhin sont d'ailleurs remarquables; elles manquent peut-être de légèreté à l'œil, mais elles sont si puissantes, si majestueuses, si confortables à l'œil, que l'on ne peut s'empêcher d'admirer.

Tout ce qui brille n'est pas or, et bien qu'en apparence avantage avec ses 24 chevaux, M. H. de Rothschild a connu la défaite derrière des 8 chevaux moins tapageurs mais beaucoup plus rapides.

Le côté fâcheux de l'incident c'est que des critiques à

montrer justes et même bienveillants envers les étrangers, pour qu'ils puissent à leur tour se montrer justes envers nous. Car c'est précisément parce que nous sommes supérieurs que nous avons intérêt à ce qu'on nous juge impartialement.

La France est, en automobile, une nation qui vend plus qu'elle n'achète. Et si l'acheteur peut quelquefois se montrer grincheux, le vendeur doit toujours être aimable.

Supposez en effet que les étrangers usant de réciprocité se défendent, eux aussi, par tous moyens contre la concurrence étrangère. Y gagnerons-nous ? Nous avons 458,800 chances d'y gagner et 4,500,000 chances d'y perdre. Ne croyez pas que ce soient les arguments qui puissent d'ailleurs manquer. M. Chauchard conclut de la Coupe de Nice que deux voitures françaises de huit chevaux ont joué avec une voiture allemande de vingt-six chevaux. Il ne tient compte ni des circonstances, ni des conducteurs, ni même du résultat !

En raisonnant comme lui, un Allemand jugera que de ces deux voitures françaises l'une ayant fini première, et l'autre celle de M. Gondoin ayant culbuté, on a 50 o/o de chances de culbuter avec une voiture française. Voilà où conduit la rigoureuse logique.

RENÉ BRÉVIAIRE.