

le costume sportif établi en vue de permettre la participation à tout un ensemble d'exercices et non à un seul ; un escrimeur par exemple ne peut commodément, harnaché comme il l'est, monter à cheval ou boxer, tandis qu'un cycliste est en mesure de se livrer commodément à toutes sortes de sports) — le costume général donc présente, au point de vue de l'hygiène cet inconvénient qu'il subsiste après l'exercice, par conséquent — lorsque le mouvement a déterminé la sudation et placé le corps dans des conditions qui ne sont plus satisfaisantes. Comment y remédier ?

Il faut de toute nécessité que l'homme s'impose deux toilettes complètes par jour et toilette complète signifie ici savonnage de tout le corps : une le matin avant d'endosser son costume de sport et l'autre vers le soir en revêtant des vêtements de ville quelconques. Grâce, à ces précautions, le costume général devient assez sain pour que l'hygiène, renonçant au principe absolu que nous énoncions en commençant, se déclare satisfaite. Comme le costume spécial, le costume général doit être aéré fortement,

Il est à peine besoin de rappeler la condamnation des ceintures fortement serrées à la taille qu'on a si longtemps portées sous le nom de ceintures de gymnastique. C'étaient en somme des ceintures de pompiers avec l'anneau auquel fixer une corde en cas de péril. Cet avantage éventuel compense pour le pompier ce que l'hygiène y perd. Le sportsman, le gymnaste n'ont pas à s'en autoriser pour suivre une pratique parfaitement déficiente physiologiquement.

L'OISEAU ARTIFICIEL

L'exposition qui a eu lieu à Paris le mois dernier n'est pas la première du genre. N'oublions pas qu'il y a juste quarante ans, se tenait au palais de Cristal près Londres — alors le rendez-vous de toutes les nouveautés et de toutes les attractions — une exposition organisée par la Société aéronautique de Grande-Bretagne. Et, déjà en ce temps-là, existaient en principe les trois types d'oiseaux artificiels ; hélicoptères, ornithoptères et aéroplanes. Sans remonter jusqu'à Icare, personnage problématique, il convient de

rappeler que le génie merveilleux de Léonard de Vinci les avait entrevus tous les trois. L'artiste lorsqu'il dessinait « l'instrument en forme de vis » qui devait « tournant avec vitesse, faire écrou dans l'air » et produire l'ascension cherchée, donnait la formule de l'hélicoptère, appareil à hélices aux axes verticaux. Et lorsque d'autre part, il poursuivait avec autant de persévérance que d'ingéniosité ses études sur le vol des oiseaux, c'était en vue d'en appliquer le délicat mécanisme à un ornithoptère qui le reproduirait aussi exactement que possible. Mais Léonard de Vinci était trop intelligent pour s'enfermer dans les limites de ses propres conceptions ; il allait toujours au delà et on possède de lui le croquis d'une sorte de bateau à armature de toile qui relève du type aéroplane c'est-à-dire, en somme, du cerf-volant. C'est ce type que la science moderne consacre en ce moment.

D'Italie — après de longs siècles — l'initiative sauta en Angleterre. Anglo-Saxons : Henson auquel on dut le premier monoplan construit en 1842 — Wenham qui fut en 1866 le père des aéroplanes à plans superposés — Brown qui imagina en 1874 de disposer les plans en tandem — Hargrave qui créa vers 1891 le type cellulaire. Puis la France intervint et poussa les perfectionnements de détail avec une ardeur extrême ; enfin ce fut Wright qui eut l'honneur de pénétrer non pas dans la terre — mais dans l'atmosphère — promise.

Il semble que la silhouette de l'oiseau artificiel soit désormais fixée ; c'est une silhouette bien bizarre et — avouons le — bien vilaine. Si l'on a renoncé à l'hélicoptère — les grands oiseaux eux-mêmes ne tentent pas l'extension verticale et se donnent de la vitesse d'enlèvement par une course préalable — plus d'un, parmi les pionniers, espère encore en l'ornithoptère ; il est singulièrement décourageant pourtant, le calcul de ce savant qui établit l'effort initial d'une hirondelle prenant son vol et le trouva supérieur à dix mille fois le poids du minuscule animal. Comment espérer que l'homme ait jamais à sa disposition une force lui permettant, proportionnellement à son poids, d'atteindre à pareil résultat. En attendant l'aéroplane règne, figure rigide et géométrique qui évidemment n'embellira point le ciel et n'aura jamais la grâce d'un ballon libre ni même l'aspect raisonnable et compréhensible d'un dirigeable. Mais du moins fournit-il une solution relativement satisfaisante au problème le plus important à résoudre, celui de l'équilibre.

Car le problème moteur est provisoirement réglé. Sans doute on pourra trouver mieux. Dès maintenant toutefois on marche. Il n'est plus nécessaire comme au temps de Henson d'enlever des chevaux vapeurs pesant, avec approvisionnement d'eau et de charbon, jusqu'à mille kilogrammes chacun. Le moteur léger existe, suffisamment léger pour ne pas handicaper l'appareil trop fortement. Mais la stabilité restait à réaliser, cette stabilité à la fois longitudinale et transversale qui dans l'aéroplane de Wright est obtenue par le gouvernail de plongée d'une part et par le gauchissement des ailes d'autre part — surtout par la possibilité d'exécuter simultanément cette double manœuvre.

La chose est simple d'ailleurs, très simple. C'est peut être là une des particularités les plus inattendues que présente l'oiseau artificiel. Il commença par être très compliqué et marcha peu ou prou. Sa structure est aujourd'hui infantine comparée à ce qu'elle était au début et son mécanisme est à la portée de tous. Regardez l'appareil Wright ; il a l'air de plus d'avoir été confectionné rapidement, sans finesse ; sans doute ce n'est là qu'une apparence mais tout de même quelle différence avec la minutie de rouage d'un auto.

Qu'en sera-t-il de cet oiseau ?... Un oiseau de luxe d'abord et pendant une période dont on ne saurait fixer la durée. C'est le sport qui va s'emparer de lui ; et il faut reconnaître que les sportsmen trouveront en lui un instrument magnifique, apte à servir leurs recherches d'âpres jouissances d'énergie, d'audace, de vitesse.... L'art militaire s'en servira plus ou moins heureusement ; quant aux transports, l'heure n'a pas encore sonné, Croyons-nous, où l'oiseau artificiel pourra être utilisé.

Mais voici que déjà son apparition et celle de ses grands frères, les dirigeables, posent certains problèmes dont les Etats vont avoir à se préoccuper, Et le plus important de tous est celui de la propriété de l'atmosphère. Jusqu'ici elle était bien commune. Mais supposez qu'un certain nombre d'appareils aériens s'en viennent à quelques mètres du sol stationner ou croiser sur votre propriété, l'exercice de votre droit, à vous propriétaire, ne s'en trouvera-t-il pas entravé ? Et les frontières ? subsisteront-elles en l'air ? A côté de cette question-la, les autres seraient relativement faciles à régler mais nous ne voyons pas trop comment on s'y prendra pour résoudre celle-là. Elle est essentielle et fondamentale pourtant. Il paraît également difficile de se ranger d'un

côté ou de l'autre. Les deux aspects sont également pleins d'inconvénients et menacent également de multiplier les querelles et les procès,

Ce sera peut-être là la spirituelle revanche de l'oiseau naturel sur l'homme qui lui aura soustrait son privilège. Après avoir été si longtemps objet de convoitise, les ailes artificielles deviendront source de disputes. La « gent ailée » s'en gaussera fort ; et le bon La Fontaine, aux Enfers, écrira sur ce sujet divertissant l'une de ses plus jolies fables.

PROGRAMME DES JEUX DU NORD DE 1909

Les Jeux du Nord s'ouvriront à Stockholm le samedi 6 février prochain et prendront fin le dimanche 14. En voici le programme :

SAMEDI 6 FÉVRIER

« Field shooting » le matin — L'après-midi, patinage de vitesse et figures, matchs de bandy pour le championnat de Suède — Le soir natation à la piscine des bains du Mœlar. Courses et Water-polo.

DIMANCHE 7 FÉVRIER

« Field shooting » le matin — A 8 heures départ des concurrents de la course d'automobiles de Gothenburg à Stockholm (le départ sera donné de Gothenburg — Championnat du monde et championnat des dames de patinage (figures) — Continuation des matchs de Bandy pour le championnat de Suède — De 10 à 11 heures, courses à la voile sur patins et Ice-yachting — L'après-midi, championnat national de ski (sauts) — Courses au trot — Courses de patinage (1.500 et 10.000 mètres) — Patinage libre (figures) — A 3 heures, départ de la course de skieurs militaires (150 kilomètres) — Le soir, fête de nuit à Idrottsparken.

LUNDI 8 FÉVRIER

« Field shooting » le matin et courses de skis — A 8 heures départ de la course équestre de 75 kilomètres pour officiers (le retour s'effectuera au lieu du départ vers 11 h. 30) — Arrivée de